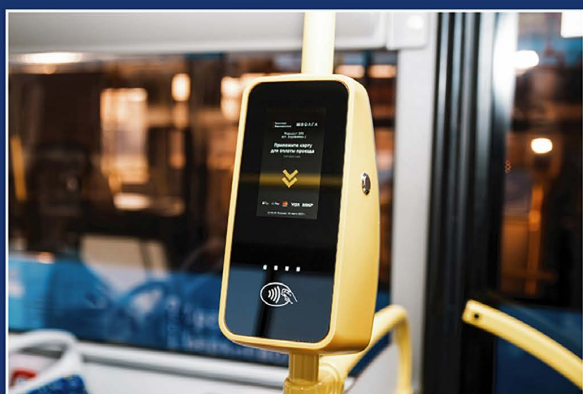


# РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 76 январь-март

**2021**



тема номера:

# ЦИФРОВИЗАЦИЯ АВТОБУСНОГО ТРАНСПОРТА

В Москве 26 и 27 мая 2021 года пройдут мероприятия

# ХІХ-го Съезда Российского автотранспортного союза

## Место проведения мероприятий:

Мероприятия состоятся по адресу:  
г. Москва, Измайловское шоссе, дом № 71,  
в гостинице «Гамма - Дельта»  
в АО ТГК «Измайлово», станция метро  
«Партизанская».



## Мероприятия:

**26 мая 2021 года в 09.00 ч.** – открытие выставки автомобильной техники перед входом в гостиничный комплекс.

**26 мая 2021 года в 11.00 ч.** – очередной XIX Съезд Российского автотранспортного союза (конференц-зал «Москва 1+ 2» конгресс - центра).

**27 мая 2021 года с 10.00 до 15.00 чч.** – конференция по пассажирским перевозкам (конференц-зал «Москва 1»)

**27 мая 2021 года с 10.00 до 15.00 чч.** – конференция по грузовым перевозкам (конференц-зал «Углич»).

## Информация:

1. По вопросам подготовки приглашений представителям органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, руководителям автотранспортных предприятий, организации выставки, регламента проведения конференций, включения в список участников конференций — отв. лицо **Колесников Евгений Васильевич**. Тел. 8-495-622-00-09, доб. 215; сот.: 8-926-236-22-03, эл.почта: [kolesnikov@ras-info.ru](mailto:kolesnikov@ras-info.ru)

2. По организационным вопросам:

— связанным с проведением XIX Съезда РАС и конференций по пассажирским и грузовым перевозкам, обращаться к **Колесникову Евгению Васильевичу** Тел. 8-495-622-00-09, доб. 215; сот.: 8-926-236-22-03, эл.почта: [kolesnikov@ras-info.ru](mailto:kolesnikov@ras-info.ru)

— связанным с включением в список участников XIX Съезда РАС, обращаться к **Борзовой Наталии Николаевне** Тел.: 8-495-622-00-09, доб. 217; эл. почта: [bnn@ras-info.ru](mailto:bnn@ras-info.ru)

— связанным с бронированием номеров в отеле АО ТГК «Измайлово» (Гамма - Дельта) и обеспечением размещения участников мероприятий, обращаться к **Косареву Александру Сергеевичу** Тел. 8-495-622-00-09, доб. 216; сот.: 8-916-188-24-24, эл.почта: [otdelcemt@mintrans.ru](mailto:otdelcemt@mintrans.ru)

### РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 ГОДА

Бюллетень зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).  
Свидетельство о регистрации: ПИ № ФС77-62418 от 27 июля 2015 г.

**Учредитель:**

Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны»

**Периодичность выхода:**

от 4 до 8 выпусков в год

**Тираж:** 4000 экз.

**Распространение:** подписка и целевая рассылка

**Регион распространения:** Москва и регионы Российской Федерации, страны СНГ и ЕС

**Экспертный совет:**

**Бакирей А. С.** – директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России

**Блудя Н. О.** – д. т. н., профессор, заведующий кафедрой «Автомобильные перевозки» МАДИ (ГТУ)

**Васильков А. А.** – генеральный директор ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» (НИИАТ)

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

**Лоран Б. О.** – президент ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны»

**Ломакин В. В.** – председатель общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства

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

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

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

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

**Главный редактор:** Лоран Борис Олегович

**Зам. главного редактора:** Колесников Е.В.

**Выпускающий редактор:** Лоран А.Е.

**Советник главного редактора:** Керов В.В.

**Помощник главного редактора:** Лоран О.Б.

**Продвижение журнала в соцсетях:** Лоран Д.Б.

**Юридическое сопровождение:** Грек Е.А.

**Дизайн и верстка:** Иванова Ю.А., Савватеева Ю.С.

**Корректор:** Сивков А.С.

**Реклама и распространение:**

ООО «Производственное объединение автовокзалов»

тел. +7 (495) 741-83-61

E-mail: info@p-oa.ru

**Адрес редакции и учредителя:**

119415, г. Москва, проспект 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 отвечают авторы.

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

Цена свободная.

Подписано в печать 02.04.2021 г.

Отпечатано в типографии ООО «МЛ Принт» 115280, РФ, г. Москва, ул. Ленинская слобода, д. 19, эт. 1, ком. 41х1д, оф. Х; тел. +7 (495) 649-81-31 сайт: www.mlprint.ru



#### СЛОВО РЕДАКТОРА

2

#### ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ◆ Подписан закон о запрете на высадку детей-безбилетников из общественного транспорта 3
- ◆ Карта международного маршрута регулярных перевозок 3
- ◆ Транспортная реформа: продолжение следует 4
- ◆ Минтранс и госкорпорация «ВЭБ.РФ» предложили проект комплексного развития общественного транспорта Чебоксарской агломерации 5
- ◆ В январе текущего года Анатолий Мещеряков возглавил недавно созданный департамент транспорта в аппарате правительства 6
- ◆ Нижегородские депутаты предложили создать федеральный реестр недобросовестных перевозчиков 6
- ◆ Губернатор провел совещание в транспортной отрасли 7

#### ТЕМА НОМЕРА

- ◆ Цифровизация автобусного транспорта 8
- ◆ Тестовые испытания системы мониторинга пассажирских перевозок автобусами 10
- ◆ Тверские автобусы с искусственным интеллектом 14

#### МЕГАПОЛИС

- ◆ Четыре автовокзала открыли в столице за последние годы 18
- ◆ Городской транспорт можно будет заказать к дому, оплатив поездку в приложении 19

#### АВТОВОКЗАЛЫ И ПАТП

- ◆ Городскому пассажирскому предприятию Омска переданы 20 новых автобусов 20
- ◆ В Перми благодаря дорожному нацпроекту на городской маршрут вышли новые автобусы 21
- ◆ Бороться с нелегалами в суде можно и должно! 22
- ◆ «Единый» билет до Приэльбрусья 25
- ◆ Новые автостанции в Туле 25
- ◆ Новый оператор автовокзалов и автостанций Чувашии 25
- ◆ ТПУ «Девяткино» поделили на двоих 26
- ◆ Обстановка по требованию 28
- ◆ Электронный билет и автовокзалы 29
- ◆ Система радиосвязи на пассажирском транспорте 30

#### ОТРАСЛЬ И НАУКА

- ◆ 79-я международная научно-методическая и научно-исследовательская конференция МАДИ 32
- ◆ Научно-образовательный Центр «Агломерационный цифровой транспорт» 34

#### ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

- ◆ Карпулинг: реальная потребность или цифровой обход законодательства 35
- ◆ ЕФС МКПП: что это за система и почему нелегальных автобусных перевозок станет сильно меньше? 37

#### АНОНС

- ◆ В преддверии COMTRANS – 2021 40

#### ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

- ◆ Автовокзал Петропавловска (Казахстан) продают из-за огромных «карантинных» убытков 43

Уважаемые коллеги!



Сегодняшний номер подводит итоги первого квартала пост-карантинного года. Прошедший 2020-й нанес сильный удар по экономике отрасли, но он проверил нас на стойкость к форс-мажорным обстоятельствам, на выносливость и выживаемость автовокзалов и перевозчиков. Мы стали крепче и увереннее в своих силах. Период восстановления перевозок, с учетом и исполнением всех мер безопасности в условиях присутствия коронавируса, проходит нормально. Но мы знаем цену этого процесса, который полностью зависит от наших людей – работников пассажирской автотранспортной отрасли. Все вы – герои! Каждый на своем посту выполняющий свои обязанности сверх меры и формальных требований. За это вам огромное спасибо! Берегите себя!

Теперь несколько слов о содержании сегодняшнего выпуска. В теме номера «Цифровизация автобусного транспорта» мы остановились на двух масштабных цифровых проектах, реализацию которых регулярно освещаем на страницах нашего журнала. И сегодня мы постараемся показать влияние процесса цифровизации на стабильное развитие отрасли, рассказать о промежуточных позитивных результатах этих проектов и перспективу их развития. Первый из них – Единая федеральная система мониторинга и контроля пассажирских перевозок автобусами ЕФС МКПП. Его можно охарактеризовать простой формулой – «прозрачность рынка». Вторым – новая модель пассажирских перевозок «Транспорт Верхневолжья». Он – в краткой формулировке – «порядок и прозрачность». Эти цифровые разработки охватывают межрегиональные, внутриобластные, пригородные и городские автобусные перевозки. Должен отметить, что реализация проектов и их распространение по стране позволит полностью пресечь «пиратство» на дорогах, доставшееся нашей отрасли после лихих 90-х. На сегодняшний день никто не предложил альтернативы этим проектам, и вызывает удивление критика, периодически появляющаяся по вопросу ЕФС МКПП. Мы от лица Ассоциации ЕТС «АЛС» предложили организовать общественно-наблюдательный совет для контроля работы и внедрения этой системы, чтобы исключить дополнительную нагрузку на бизнес и своевременно вносить правки в любые недочеты реализации. Это позволит с максимальной пользой апробировать ее отраслевым операторам и поможет ликвидировать всех «серых» перевозчиков законными методами на основании данных, которые система предоставляет.

Жизнь и развитие современных технологий показывает, что только активно внедряя и используя цифровизацию в автобусных перевозках, можно добиться максимальной экономической эффективности работы пассажирских автотранспортных предприятий, соблюдая высокий уровень безопасности дорожного движения, транспортной безопасности, а главное – качества обслуживания пассажира.

В нашем журнале мы начинаем публиковать материалы, подробно рассказывающие о реализации национальных проектов. Считаем, что это важно для нашей аудитории, потому что проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» напрямую связан с нами – автовокзалами и перевозчиками, с нашей деятельностью – с точки зрения и безопасности перевозки и качества ее предоставления, как услуги.

Уважаемые читатели, коллеги, вы видите, что раздел «Отрасль и Наука» с каждым номером качественно изменяется в плане информирования аудитории о вкладе науки в нашу отрасль. Очень важно, чтобы молодые специалисты – выпускники ВУЗов приходили в отрасль. И под контролем взрослых профессионалов реализовывали все то новое, современное и технологичное, что мы сами (взрослое поколение) изобрести уже не сможем. В этом и заключается преемственность поколений и их взаимодействие.

В конце февраля в режиме ВКС прошло очередное заседание Правления Российского автотранспортного союза, на котором основным вопросом было проведение мероприятий XIX съезда РАС в период с 25-го по 27-е мая в Москве. В процессе заседания обсуждались вопросы, выносимые на Конференцию Союза. Уже многие годы она пользуется заслуженным вниманием отрасли из-за актуальности ее тем, спикеров, рекомендаций, решений и их исполнения впоследствии органами власти. Также был обсужден и принят план работы исполнительного аппарата Российского автотранспортного союза на 2021-й год.

До встречи в Москве, коллеги!

С уважением,

Борис Лоран

# ПОДПИСАН ЗАКОН О ЗАПРЕТЕ НА ВЫСАДКУ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ ИЗ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА



Президент России Владимир Путин подписал закон, который запрещает высаживать из общественного транспорта пассажиров младше 16 лет, не оплативших проезд. Документ опубликован в среду на официальном портале правовой информации.

Законом вносятся изменения в устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта. Действовавшие до сих пор положения допускали

высадку лиц младше 16 лет, если они не оплатили проезд и при этом их никто не сопровождал. Подписанный закон вводит на это запрет.

Также поправки изменяют порядок контроля и подтверждения

оплаты проезда в общественном транспорте. Теперь регионам разрешается самостоятельно вводить контролирующие механизмы. Согласно закону, при проезде по маршрутам регулярных перевозок в городском, пригородном и междугородном сообществе, установленном в границах одного субъекта РФ, порядок подтверждения оплаты проезда или права на льготный проезд регулируется нормативным правовым актом региона.

Кроме того, согласно закону, должностное лицо, занимающееся контролем оплаты проезда, вправе требовать у пассажира документ, удостоверяющий личность. В новой редакции федерального закона определяются лица, уполномоченные проводить такие проверки, – это представители перевозчика, а также должностные лица органов исполнительной власти субъекта РФ, местного самоуправления, подведомственных учреждений.

Как следует из документа, если пассажир не предъявил билет и решил покинуть транспорт, то оплата начисляется за проезд до ближайшей остановки с точки его отправления. Если определить место посадки не удалось, то в расчет берется начальный пункт маршрута.

Минтранс РФ

## КАРТА МЕЖДУНАРОДНОГО МАРШРУТА РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Госдума в феврале приняла в первом чтении правительственный законопроект о введении нового документа – карты международного маршрута регулярных перевозок.

Законопроект в целом направлен на урегулирование отношений, связанных с установлением, изменением, отменой международных маршрутов регулярных перевозок, допуском юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к их осуществлению.

Согласно пояснительной записке, документом предусмотрено установление нового документа – «карты международного маршрута регулярных

перевозок, в которой будут содержаться сведения о маршруте регулярных перевозок». При этом учитывается «положительный опыт применения в контрольно-надзорной деятельности на внутрироссийских маршрутах регулярных перевозок такого разрешительного документа».

Помимо этого, реестр остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок дополняется «остановочными пунктами, которые используются при международных маршрутах регулярных перевозок». Это делается «в целях исключения фактов оказания

пассажирам, следующим по международным маршрутам регулярных перевозок, на автовокзалах и автостанциях услуг более низкого качества, чем пассажирам, следующим по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок».

«Принятие законопроекта будет способствовать развитию рынка регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по международным маршрутам, объектов транспортной инфраструктуры (автовокзалов и автостанций)», – говорится в пояснительных материалах.

Минтранс РФ

## ТРАНСПОРТНАЯ РЕФОРМА: ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ

Глава республики Олег Николаев провел в феврале совещание по реализации проекта комплексного развития общественного транспорта Чебоксарской агломерации



*Транспортная реформа у нас уже, вроде бы, имела место. Но касалась она в основном модернизации столичного пассажирского автопарка и реорганизации маршрутной сети. Это была, по выражению одного из участников совещания, реформа в кавычках. Теперь речь идет о том, как покончить, по словам министра транспорта и дорожного хозяйства Владимира Осипова, с «диким капитализмом» на рынке пассажирских перевозок. До 40% их осуществляется «серым» бизнесом. Ежегодный объем перевозок в республике составляет более 2 млрд рублей, почти половина из этой суммы приходится на теневую часть, у которой на первом плане прибыль и где-то на десятом — качество и безопасность обслуживания людей. Только в Чебоксарской агломерации (направления Чебоксары — Новочебоксарск и пригородные маршруты) скрытый пассажиропоток достигает 133 млн чел., или 38% от всего объема перевозок в агломерации. Транспортное обслуживание населения республики — один из наиболее важных и острых вопросов, поднимаемых населением, сказал Глава Чувашии Олег Николаев. Его решение начинается с Чебоксарской агломерации, наиболее сложной, плотно загруженной пассажирским движением.*



Олег Николаев

Олег Николаев, Глава Чувашии: «Наша задача — в кратчайшие сроки реализовать трансформацию транспортного обслуживания пассажиров в агломерации, не уронив при этом качество обслуживания. Более того, стоит задача его резко повысить, чтобы людям было удобно, комфортно и безопасно куда-либо доезжать. Причем когда мы говорим удобно, то имеем в виду как систему оплаты, когда человек, покупая один билет, может доехать с одной точки агломерации в другую независимо от количества пересадок, так и ряд других факторов, которые на сегодня являются

обыденными для многих городов, которые развиваются по современным стандартам урбанизации».

Ситуация в сфере перевозок заметно осложнилась два года назад после ликвидации Чувашавтотранса, констатировал министр. Зато разросся рынок частных перевозок — так обрзовался «дикий капитализм» в основном с нерегулируемыми тарифами (кроме Чебоксар и Новочебоксарска). А это порядка 300 направлений, на которых не соблюдаются маршруты движения, расписание, за что к ним невозможно применить меры ввиду отсутствия контрактов.

Министр отметил также кардинальный износ парка автобусов и троллейбусов. А действующие автобусы в большинстве своем на дизельном топливе и не отвечают экологическим требованиям. Установленные тарифы экономически не обоснованы, маршрутная сеть не сбалансирована. Дублирование маршрутов — сплошь и рядом. В целом отсутствуют

системные подходы к управлению общественным транспортом.

Предлагаемая новая модель предполагает оптимальные маршрутные сети, взаимоувязывание разных видов транспорта и координацию графиков движения транспортных средств. А также развитие системы электронных платежей и снижение доли наличных — речь идет о внедрении единого тарифного меню. В результате должны увеличиться налоговые поступления за счет привлечения на рынок транспортных услуг «белых» компаний, работающих по брутто-контрактам. По ним организатор перевозок за счет средств соответствующего бюджета закупает у перевозчика весь необходимый объем услуг транспорта общего пользования. Плата за проезд передается в соответствующий бюджет, далее ежемесячно перевозчику перечисляется оплата за услуги.

В числе этапов программы реформирования — разработ-

ка и внедрение новой маршрутной сети тарифного меню и единого билета, полное или частичное обновление транспорта, запуск информационных сервисов для пассажиров. А для дополнительного стимулирования населения на использование общественного транспорта планируется организация выделенных полос для движения маршрутных транспортных средств, что обеспечит высокую скорость пассажирского сообщения.

Главным условием функционирования новой системы станет создание службы Единого организатора перевозок, подведомственного Минтрансу республики. На него возлагается администрирование маршрутной сети, организация безналичной оплаты проезда, контроль за соблюдением расписания движения транспорта с использованием технологий «ГЛОНАСС»/GPS.

Закупка техники предполагается по лизинговым схемам за счет средств перевозчиков. На первом этапе потребуется приобрести 250 автобусов среднего класса. После реформы ожидается увеличение числа поездок на 1 человека со 132 до 213. За

счет увеличения вместимости автобусов их число снизится с 760 до 600 единиц. Касаясь финансовой стороны, докладчик сообщил, что для проведения реформы из республиканского бюджета необходимо будет выделять ежегодно около 550 млн рублей, при этом 125 млн рублей вернутся в бюджет в качестве налогов.

Такая транспортная реформа уже ведется в ряде регионов страны. Внедрение вышеназванных брутто-контрактов в ряде субъектов осуществлялось при участии государственной корпорации развития «ВЭБ.РФ». И у нас в республике она готова оказать содействие в осуществлении данного проекта комплексного развития общественного транспорта. Об этом заявил участвовавший в заседании директор проектного офиса по развитию общественного транспорта корпорации Андрей Ли.

По словам Владимира Осипова, завершить реформу автомобильных перевозок планируется к сентябрю 2022 года. На следующем этапе она коснется троллейбусов. Но глава администрации Чебоксар Алексей Ладыков не

согласился с этим. «Подход должен быть общим, и если уж переходить на брутто-контракты, то по всем видам транспорта. Не может быть так, что по автобусам они заключены, исследовали и проложили новые маршрутные сети, а троллейбусы как ходили по старым, так и будут ходить...», — сказал мэр. Его поддержал и глава республики. «Ни в коем случае нам нельзя откладывать электро-транспорт на второй этап, он должен сразу войти в документы оптимальной маршрутной сети», — сказал Олег Алексеевич.

Глава поставил задачу в течение полугода провести мероприятия по анализу текущей ситуации и выработке необходимых оптимальных решений. Далее на этой основе будут подбираться инструменты, за счет которых должна реализовываться новая концепция.

**Новая модель общественного транспорта предполагает перевозки пассажиров безопасным, экологичным и комфортным подвижным составом.**

Вячеслав Иванов  
Фото Олега Мальцева

## МИНТРАНС И ГОСКОРПОРАЦИЯ «ВЭБ.РФ» ПРЕДЛОЖИЛИ ПРОЕКТ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ЧЕБОКСАРСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

Предлагаемая модель предусматривает внедрение новой маршрутной сети, тарифного меню и единого билета, а также единовременное обновление общественного транспорта. Система брутто-контрактов должна ликвидировать нелегальных перевозчиков, решить проблему неприбыльных маршрутов,

снять финансовую нагрузку на бюджет и обеспечить финансовую прозрачность.

Сейчас в Чебоксарской агломерации «скрытый пассажиропоток» составляет примерно 133 млн человек или 38% от всего объема перевозок. После проведения реформы ожидается увеличение

объема перевозок на 142 млн человек в год, в основном за счет сокращения «скрытого пассажиропотока».

Если предложенную Минтрансом Чувашии концепцию примут, по новой модели перевозок автобусы начнут работать в 3 квартале 2022 года.

«Советская Чувашия»



Анатолий Мещеряков

В январе текущего года Анатолий Мещеряков возглавил недавно созданный департамент транспорта в аппарате правительства. До этого он занимал пост заместителя гендиректора РЖД.

Анатолий Мещеряков, ранее занимавший должность замгендиректора РЖД, назначен директором департамента транспорта в аппарате правительства, говорится в

сообщении, поступившем в РБК.

Ранее, в пятницу, о том, что Мещеряков возглавит департамент транспорта, со ссылкой на источники сообщил «Коммерсантъ».

В конце декабря 2020 года Мещеряков также ушел с поста председателя совета директоров «Локомотива». Тогда источник ТАСС сообщал, что его уход связан с переходом на госслужбу.

Мещеряков окончил Киевское высшее военное авиационное инженерное училище. В 2000-х и начале 2010-х работал в компании «Трансмашхолдинг». В начале 2016 года стал председателем совета директоров «Локомотива», в минувшем октябре переизбран на ту же должность.

С декабря 2011 года Мещеряков занимал должность

старшего советника президента РЖД, затем перешел на пост статс-секретаря — вице-президента компании. С 2017 по 2020 год находился в должности статс-секретаря — заместителя генерального директора РЖД по вопросам информационной политики и организации взаимодействия с органами власти.

Департамент транспорта в аппарате правительства был создан указом премьер-министра Михаила Мишустина от 12 января в рамках реформы госаппарата. Ранее Премьер упразднил четыре департамента — здравоохранения и социального развития, промышленности, энергетики и транспорта, а также регионального развития и инфраструктуры.

rbc.ru

## НИЖЕГОРОДСКИЕ ДЕПУТАТЫ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ РЕЕСТР НЕДОБРОСОВЕСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ



Как сообщает пресс-служба Законодательного собрания Нижегородской области, на заседании 28 января депутаты поддержали законопроект, предусматривающий внесение изменений в федеральный закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации».

Согласно информации, документ был разработан комитетом по транспорту и дорожному хозяйству совместно с правительством региона.

В частности, документ регламентирует основания для переоформления карты маршрута в случае изменения порядкового номера маршрута или его наименования.

Кроме того, предлагается создать реестр недобросовестных перевозчиков, который будет вести министерство транспорта РФ.

В соответствии с действующим законодательством недобросовестным перевозчиком в течение года запрещено участие в открытых конкурсах на право организации регулярных перевозок. На неукоснительное со-

блюдение этого требования и направлен единый информационный ресурс. Таким образом, предпринимателю не удастся скрыть свой статус, переместив свой бизнес в другой регион.

«Речь идет об организациях, вовремя не приступивших к работе, нарушающих расписание, а также о перевозчиках, которые выходили на маршруты вопреки решению суда об аннулировании лицензии и совершали нелегальные перевозки пассажиров», — прокомментировал председатель комитета Владимир Солдатенков.

nta-nn.ru



## ГУБЕРНАТОР ПРОВЕЛ СОВЕЩАНИЕ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ



**Задачи по усовершенствованию качества пассажирских перевозок в Астраханской области поставил в январе на совещании в транспортной отрасли губернатор Игорь Бабушкин.**

Заместитель министра транспорта Астраханской области Максим Мурзин пообещал, что их ведомство усилит контроль за нелегальными пассажирскими перевозками, а также за пред- и пострейсовым медосмотром водителей.

В рамках совещания глава региона посетил автовокзал, об-

ратив внимание подчиненных на необходимость повышения безопасности и комфорта пассажиров, увеличения пропускной способности предприятия.

У астраханского автовокзала на официальном сайте av30.ru работает услуга по продаже билетов на рейсы. Из Астрахани на автобусе можно добраться до Москвы, Севастополя, Волгограда, Краснодара, Ростова-на-Дону, Ставрополя, Кисловодска, Сочи, Пятигорска, Воронежа, Симферополя, Новороссийска, Владикавказа, Минеральных Вод, Нальчика, Ипатово, Лазаревского, Джуб-

гы, а также городов и сел Астраханской области.

В конце 2020 года автовокзал чуть не был продан из-за больших долгов. Когда он уже был выставлен на аукцион, в ситуацию вмешался Игорь Бабушкин и здание отстояли.

Губернатор Игорь Бабушкин поручил подготовить обращение в прокуратуру в связи с многомиллионными долгами астраханского автовокзала: эта ситуация «вызывает много вопросов» у главы региона.

Директором ГП АО «ПАТП №3» с 2005 года до его преобразования в ООО «Астрахань-пассажирсервис» со стопроцентным участием областного агентства по управлению государственным имуществом руководил депутат облдумы от «Единой России» Мнир Шамарданов. В 2019 году его уволили с поста директора новоиспечённого общества и признали банкротом. Так, ранее сообщалось об оценке его имущества. Будет ли прояснена роль и ответственность «народного избранника» в формировании долгов астраханского автовокзала, должно показать время.

ast-news.ru



## ЦИФРОВИЗАЦИЯ АВТОБУСНОГО ТРАНСПОРТА

Государство много лет пыталось навести порядок в пассажирской автотранспортной отрасли путем физического контроля процесса перевозок и оплаты проезда. Но это был и есть очень дорогостоящий процесс и малоэффективный, так как «человеческий фактор» не позволяет осуществить тотальный отраслевой контроль. Это невозможно физически. Базовая задача властей заключалась в ликвидации серых перевозок, создании полностью цивилизованного, финансово-прозрачного и безопасного рынка пассажирских автобусных перевозок всех видов – межсубъектных, внутриобластных, пригородных и внутримуниципальных. Только такой рынок и должен быть в нашей стране, в нашей отрасли и для наших граждан.

Пришедшие в отрасль современные цифровые технологии позволили решить эту многолетнюю проблему. Это решение позволяет вернуть и уже возвращает в отрасль те денежные потоки, которые были много лет назад выведены из неё в «серый» сектор рынка и привели к обнищанию и разрушению многих стабильных ранее пассажирских автотранспортных предприятий в стране.

На примере двух масштабных цифровых проектов, которые мы регулярно освещаем на страницах нашего журнала, мы постараемся показать влияние цифровизации на стабильное развитие отрасли, покажем промежуточные позитивные результаты этих проектов и перспективу их развития.

Первый проект – Единая фе-

деральная система мониторинга и контроля пассажирских перевозок автобусами ЕФС МКПП, второй – новая модель пассажирских перевозок «Транспорт Верхневолжья».

Проект ЕФС МКПП. В соответствии с поручением Президента Российской Федерации по итогам заседания Государственного совета Российской Федерации 26.06.2019 (№ Пр-1381ГС от 17.07.2019) разработана Единая федеральная система мониторинга и контроля пассажирских перевозок автобусами в междугороднем сообщении (ЕФС МКПП). Главная задача которой – снижение доли нелегальных перевозчиков на рынке перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

В 2019 году была утверждена концепция системы, в основу которой заложен механизм обеспечения прослеживаемости пассажирских перевозок на базе уникальных идентификаторов рейсов и билетов как способа обеспечения прозрачности пассажирской перевозки и, как следствие, обеспечения мониторинга для выявления признаков нарушений в осуществлении перевозочной деятельности. Примечательно, что механизм является универсальным как с точки зрения объекта мониторинга – может быть применен не только на автобусах и автомобильном транспорте, так и с точки зрения территории охвата мониторинга – для механизма нет географических ограничений, кроме нормативных. Ключевой принцип ЕФС МКПП – формирование цифрового следа, консолидирующего события, оставляемые в «цифровом» пространстве всеми причаст-

ными к пассажирской перевозке субъектами: обеспечивающим планирование рейсов перевозчиком, осуществляющими непосредственно перевозку экипажами, обслуживающими пассажиров автовокзалами, и, наконец, пассажирами. Каждый из них своими прямыми или косвенными действиями оставляет след в информационных системах, сопровождающих оказание сервиса по перевозке пассажира. В наше время, когда с каждой новой системой или новыми сервисами количество событий в цифровом пространстве геометрически возрастает, наступает эпоха систем, позволяющих систематизировать, консолидировать, анализировать и сопоставлять это множество данных, позволяя увидеть общую ситуацию в момент и спрогнозировать сценарии ее развития. Помните, как говорится: «Кто владеет информацией тот правит миром». Этот принцип справедлив сегодня как никогда. Он – основа для развития бизнеса и отрасли с «широко открытыми глазами».

ЕФС МКПП – система, четко отвечающая этому запросу времени. Прототип ЕФС МКПП прошел не одну апробацию в реальных условиях: пилотные проекты и тестовые испытания, прошедшие за полтора года, позволили протестировать механизм цифрового следа для автобусных пассажирских перевозок на площадках самых объемных по пассажирообороту территорий страны (Центральных, Северо-Западного, Приволжского, Южного федеральных округов) с использованием данных о различных событиях

в ходе перевозки пассажиров с существующего оборудования как на борту автобуса (аппаратура спутниковой навигации, бортовые устройства «Платон», мобильные устройства по продаже билетов), так и на дорогах общего пользования – комплексы по фиксации движения транспортных средств – такие как: СВП «Платон», камеры в пунктах въезда/выезда на платные дороги, камеры фиксации нарушений ПДД. «Полевые» испытания ЕФС МКПП также позволили представителям всех звеньев пассажирской перевозки — перевозчикам, автовокзалам, агентам по реализации билетов, разработчикам информационных систем, контрольно-надзорным органам и региональным органам власти, отвечающим за обеспечение пассажирских перевозок автомобильным транспортом, оценить эффективность прослеживаемости пассажирских перевозок на базе ЕФС МКПП, как инструмента, влияющего на долю нелегального рынка пассажирских перевозок автобусами в междугороднем сообщении, не требуя приобретения и установки дополнительного оборудования перевозчиками.

Главная задача в том, чтобы убрать с маршрутов нелегалов, и добиться, чтобы перевоз-

чики соблюдали требования к частоте рейсов, комфорту и безопасности передвижения.

«Транспорт Верхневолжья» – Проект в Тверской области на сегодняшний день, по мнению экспертов, самый инновационный, так как в нем внедрены все новейшие разработки в области цифрового управления общественным транспортом. В реновации транспортной системы Верхневолжья участвует государственная корпорация развития «ВЭБ.РФ». Она уже профинансировала поставку в Тверь 438 автобусов на 3 миллиарда рублей. Общественный транспорт стал курсировать с пяти утра до полуночи, интервал движения в среднем составил четыре минуты. Автобусы оснащены современным навигационным оборудованием, устройствами бесконтактной оплаты проезда, системами климат-контроля, всем необходимым для комфортной перевозки маломобильных граждан.

Вчетверо выросли налоговые поступления и на четверть сократились расходы на обслуживание автопарка за счет реализации проекта-программы комплексной модернизации общественного транспорта, которая реализуется в регионе с 2020 года.

Чтобы понять значимость транспортной реформы, ко-

торая прошла в Твери, нужно просто вспомнить, на чье место пришли удобные, понятные и безопасные автобусы. Еще чуть больше года назад жители Твери наблюдали хаос на дороге, бесконечные сигналившие маршрутки, агрессивная езда водителей в нарушение всех мыслимых правил, истрепанные нервы пассажиров, а главное — целый теневой сектор с огромными оборотами неподконтрольной никому наличности. Навести порядок с маршрутками пытались в Твери многие. И только в 2020 году получилось.

Цифровая платформа – центр управления автобусными перевозками, разработанная ООО «Датапак» (ранее ООО «Смарт Мовиста»). Это российский интегратор проектов по управлению общественным транспортом, внедривший цифровые системы в 1500 транспортных предприятий в 40 регионах страны.

18 сентября прошлого года новая транспортная модель в Тверской области получила признание на федеральном уровне в ходе заседания рабочей группы по направлению «Транспорт» Госсовета РФ в г. Тверь. Итак, «Транспорт Верхневолжья» — модель, которую ставят в пример и внедряют в других регионах страны.

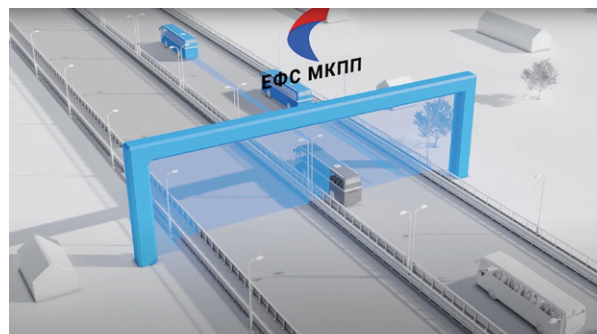
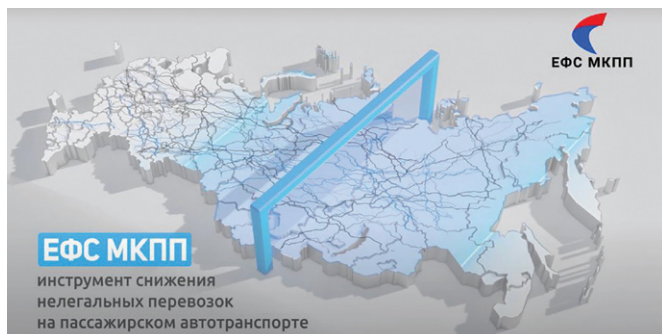
Редакция журнала  
"Российские Автобусные Линии.  
Проблемы и перспективы развития"



Журнал

РОССИЙСКИЕ  
АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ  
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

## ТЕСТОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК АВТОБУСАМИ



Во исполнение постановления Правительства Российской Федерации с 16 ноября 2020 г. до 14 декабря 2020 г. были проведены тестовые испытания Единой федеральной системы мониторинга и контроля перевозок пассажиров автобусами, создание которой предусмотрено поручением Президента Российской Федерации по итогам заседания Государственного совета Российской Федерации 26 июня 2019 г. (от 17.07.2019 № Пр-1381ГС).

Испытания проходили на территории 34 субъектов Центрального, Северо-Западного, Приволжского и Южного федеральных округов. Оператором испытаний на безвозмездной основе выступила компания-разработчик прототипа ЕФС МКПП ООО «Современные технологии пассажирского комплекса» (ООО «Технопас»). ЕФС МКПП прошла испытание нагрузкой по непрерывной обработке большого массива разнообразной мониторинговой информации:

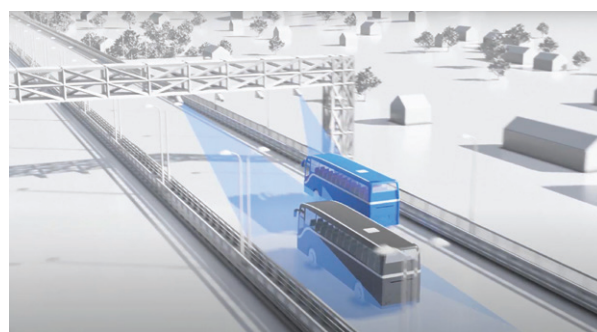
о плановой и фактической транспортной работе, предоставляемой перевозчиками и автовокзалами, участвовавшими в тестовых испытаниях на добровольной основе – обеспечена прослеживаемость 3895 рейсов по данным от 10 автовокзалов/

автостанций, 44 перевозчиков, 2 агентов по реализации билетов;

о фактическом перемещении автобусов на дорогах страны, предоставляемой операторами комплексов фиксации движения транспортных средств на дорогах («Платон», платные дороги «Автодор», системы фиксации нарушений ПДД и систем весогабаритного контроля) – около 200 камер зафиксировали и передали в ЕФС МКПП более 500 тысяч фактов регистраций перемещений автобусов на дорогах за период испытаний;

о нарушениях правил перевозки, поступивших от автовокзалов и граждан посредством сервиса народного контроля, доступного через сайт Нелегаловнет.рф и Telegram-бот – 105 обращений о межрегиональных рейсах нелегальных перевозчиков или рейсах, выполняемых с нарушениями.

Все это позволило в условиях, близких к «боевым», протестировать ключевой механизм



ЕФС МКПП по мониторингу пассажирских перевозок, заключающийся в непрерывном сопоставлении собираемой мониторинговой информации с нормативно-справочной и, как результат, выявлении признаков нарушений установленных правил перевозок пассажиров. Такой результат позволяет не только выявлять нарушителей, но и превентивно предупреждать добросовестных перевозчиков о грядущем нарушении или риске штрафа – за период испытаний система направила более 2700 предупреждений, которые помогли перевозчикам не нарушить требования законодательства и не получить штрафа.



Протестировать сервисы ЕФС МКПП также была возможность у пассажиров рейсов перевозчиков-участников испытаний: на билетах этих рейсов размещается QR-код – ссылка, позволяющая пассажиру проверить легальность своего рейса, а также получить быстрый доступ к сервисам «народного контролера» как способу влияния на качество оказываемых услуг по перевозке.

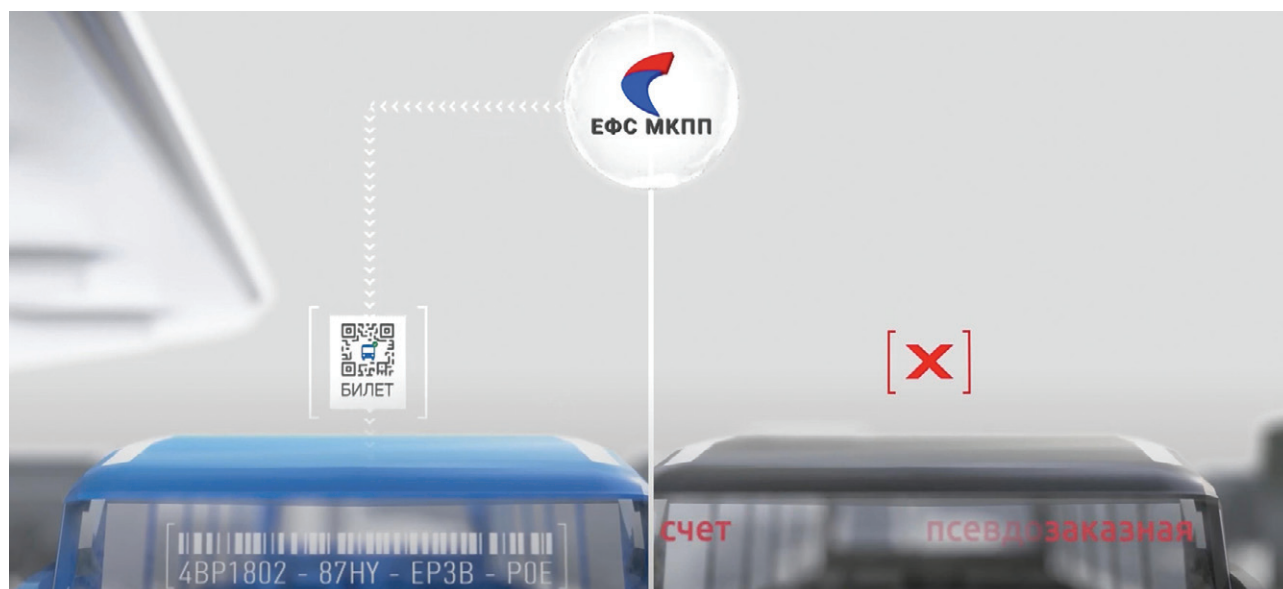
Но ключевым результатом тестовых испытаний ЕФС МКПП считается именно подтверждение объема «серого» рынка пассажирских перевозок в объеме территории, на которой проходили испытания ЕФС МКПП, что подкреплено реальной фактурой доказательной базы выявленных нарушений основных правил перевозки пассажиров: перевозка без лицензии на осуществление

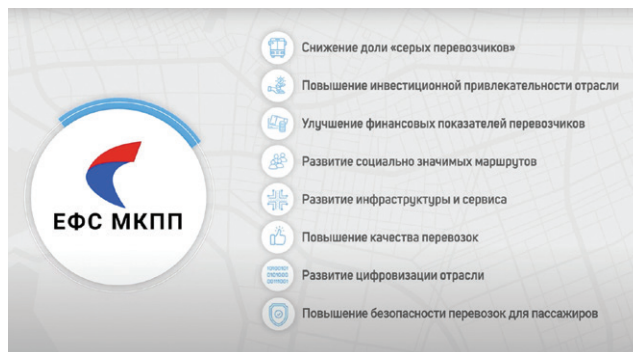
деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами, перевозка без обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, регулярные перевозки под видом заказных, невыполнение регулярных перевозок, перевозка с нарушением условий, предусмотренных лицензией – более 27 000 признаков нарушений, 90% случаев из которых относятся к нарушениям, влияющим на безопасность перевозок пассажиров.

Применение технологии прослеживаемости позволяет проводить анализ и объединять данные о регулярных перевозках, осуществляемых под видом заказных не только на базе перевозок отдельным автобусом, но и в случаях за-

мены автобусов одного перевозчика, а также группы юридических лиц, контролируемых одним организатором (т.н. псевдозаказные перевозки). Анализ перемещения автобусов, движение которых носит т.н. «маятниковый» характер в междугородном сообщении, не заявленными как регулярные, подтверждает большое количество псевдозаказных перевозок (47% среди всех зарегистрированных рейсов).

Такая ситуация создает недобросовестную конкуренцию регулярным перевозкам в условиях снижения пассажиропотока и усиления мер борьбы с распространением коронавирусной инфекции, что еще более ухудшает экономические показатели добросовестных перевозчиков.





Данные по выявленным нарушениям с фото и другими материалами в качестве доказательной базы переданы в Ространснадзор для подтверждения факта нарушений и привлечения нарушителей к ответственности.

Таким образом, «полевые» испытания ЕФС МКПП позволили протестировать процессы авто-

матизации мониторинга перевозок пассажиров автобусами в межрегиональном сообщении с вовлечением всех участников процесса перевозки на всех её стадиях жизненного цикла от ее планирования до обеспечения контроля соблюдения установленных правил и дисциплины по перевозке пассажиров. А также испытания дали возмож-

ность участникам тестовых испытаний непосредственно опробовать как через инструментарий ЕФС МКПП возможно влиять на снижение объема нарушений при пассажирских перевозках и как следствие – на повышение безопасности перевозок и их качества.

Анастасия Москвина,  
руководитель проекта «Технопасс»

### **Александр Хальзов, начальник Липецкого автовокзала**

#### **Возможности системы**

*Мы активно включились в процесс тестирования ЕФС МКПП, потому что наличие такой системы является важным фактором успешного развития. За время пандемии пассажиропоток значительно упал, а в нашем случае — снизился почти вдвое. Подобные ситуации стимулируют поиск выпадающих доходов, и на сегодняшний день к ним можно уверенно отнести нелегальных перевозчиков, от которых можно и нужно возвращать пассажиропоток.*

*Когда система начнет работать в «боевом» режиме, она позволит выявлять нелегальные транспортные средства, и мы уже сейчас готовы предоставить все необходимые для этого данные. Такое нововведение будет полезно также и для добросовестных перевозчиков, к которым вернуться пассажиры, введенные в заблуждение нелегалами.*

#### **Порядок на маршрутах**

*Интересно, что несмотря на тестовый период, который должен просто показать первичную картину, мы уже получили пользу от работы с ЕФС МКПП. Когда началась сверка и регулярная передача данных, в реестре межрегиональных маршрутов, который ведется по всей стране согласно №220-ФЗ, обнаружилось большое количество «спящих рейсов». То есть оказалось, что перевозчики фактически не выполняют рейсы, но занимают время и направление. В результате на эти же маршруты не могут заявиться другие предприятия, а пассажиры не могут доехать в нужную точку в удобное для них время. По направлению «Липецк — Воронеж» оказалось, что из 96 заявленных рейсов выполняется всего 20! Остальные месяцами продолжают числиться в реестре, хотя их давно нужно было удалить.*

*Когда ЕФС МКПП начнет работать «на полную», она позволит сразу выявлять подобные инциденты. А по закону за пять срывов подряд можно предъявлять перевозчикам претензии — отозвать карту маршрута, исключить его из реестра регулярных перевозок. Все это поможет добиться нормализации расписания.*

*Кроме этого, начав работу с системой, мы обнаружили небольшую проблему несоответствия госномеров транспортных средств в некоторых заявках на рейсы. Сейчас это остается на совести перевозчиков, но в ближайшем будущем можно будет требовать соблюдения параметров заявок и порядка в организации межрегиональных рейсов.*

### **Успешное сотрудничество**

Наши сотрудники участвуют в тестировании уже 2 недели. После краткого обучения, на которое ушло всего несколько часов, 6 диспетчеров из дневной и ночной смены стали регулярно предоставлять информацию о рейсах в ЕФС МКПП. Пока это происходит в тестовом режиме: диспетчер просто дублирует данные о рейсах из нашей собственной диспетчерской системы через веб-форму в браузере. Поэтому мы выбрали для передачи данных только одну ветку межрегиональных перевозок «Липецк — Воронеж».

На следующем этапе мы ожидаем автоматической передачи данных в ЕФС МКПП, но уже сейчас я могу отметить быструю и качественную работу технической поддержки ООО «Технопасс» — оператора тестовых испытаний.

Судя по всему, у нашей отрасли наконец появляется возможность навести порядок в сфере межрегиональных перевозок, исключить работу мошенников без лицензии, техосмотра, медосвидетельствования и страхования. Это важно и для автовокзала, и для легальных перевозчиков, и для самих пассажиров.

### **Андрей Шаповалов, заместитель генерального директора автовокзала г. Астрахани**

На мой взгляд, ЕФС МКПП — это именно тот инструмент, который должен помочь в борьбе с этим беспределом. Возможность отслеживать нелегалов и единый федеральный подход к мониторингу должны помочь в формировании доказательной базы и сборе юридически значимых фактов нарушений. Все это потенциально позволит наказывать нелегалов, заставляя их перейти в законное русло или уйти с рынка.

При проведении тестовых испытаний мы выделили специалиста, который наполняет систему нашими данными. Нам провели подробный инструктаж, завели личный кабинет. Система устроена понятно и интуитивно, никаких сложностей в работе с ней нет. В дальнейшем все это должно происходить автоматически, и тогда от нас не потребуется вообще никаких усилий по работе с ЕФС МКПП.

Сейчас мы очень ждем, когда ЕФС МКПП начнет работать в регулярном режиме, чтобы накопленные данные начали приносить пользу и помогли выявлять нелегалов. Также мы надеемся на полноценную реализацию функции «Народного контроля». Наши пассажиры будут очень рады возможности не просто сообщить о нарушениях, но и увидеть результаты рассмотрения своей жалобы.

Появление централизованной системы контроля и мониторинга является признаком настоящей цифровизации отрасли автобусных межрегиональных перевозок. Мы будем делать все зависящее от нас, чтобы ЕФС МКПП была запущена с максимальным набором функций как можно раньше.

### **Вячеслав Кондратенко, директор ООО «Симферопольская Транспортная Компания»**

Мы подключились к тестированию ЕФС МКПП при первой же возможности, потому что наличие единой системы мониторинга и контроля — действенный способ навести порядок на межрегиональных перевозках. Уже много лет количество нелегальных рейсов в Крым остается значительным. По нашим оценкам, до 60% пассажиропотока уходит перевозчикам, которые маскируются под заказные маршруты, либо ездят вообще без какого-либо оформления. До настоящего времени все попытки решения этой проблемы практически ничего не давали.

Я уверен, что участие в тестировании очень важно для самих перевозчиков. В случае масштабного запуска ЕФС МКПП по всей стране, именно отработанная схема передачи данных о наших маршрутах может отличить «белые» рейсы от «серых». Во-первых, это поможет легальным перевозчикам избежать вопросов, а во-вторых, поможет системе обнаружить нелегальное движение по аналогичным маршрутам. Напомню, что в основу ЕФС МКПП заложен сбор фактов и доказательств регулярного движения автобусов, не являющихся таковыми. И тогда у регуляторов и правоохранителей появится повод для преследования нарушителей.

Наша работа с ЕФС МКПП началась с первых дней испытаний, с 16 ноября 2020 года. Сегодня сотрудники ООО «Симферопольская Транспортная Компания» заносят в систему данные о наших рейсах, выпущенных на линию автобусах, количестве пассажиров в ЕФС МКПП. В будущем передача этих данных ожидается в автоматическом режиме, но уже сейчас мы помогаем запустить сервис контроля и мониторинга: чем больше информации о реальных рейсах будет содержаться в базе данных, тем быстрее заработает ЕФС МКПП в масштабах всей страны и точнее будут результаты наблюдения за движением автобусов.

## ТВЕРСКИЕ АВТОБУСЫ С ИСКУССТВЕННЫМ ИНТЕЛЛЕКТОМ



Вчетверо выросли налоговые поступления и на четверть сократились расходы на обслуживание автопарка за счет цифровизации автобусного транспорта в Тверской области. Это произошло благодаря программе комплексной модернизации общественного транспорта, которая реализуется в регионе с 2020 года.

### Все под контролем

К настоящему времени в Твери и Калининском районе введено 85 маршрутов, на которых курсируют более 470 низкопольных автобусов экологического стандарта «Евро-5». Разработчик цифровой платформы – единого окна управления автобусными пе-

ревозками – ООО «Датапакс» (ранее ООО «Смарт Мовиста»), российский интегратор проектов по управлению общественным транспортом, внедривший цифровые системы в 1500 транспортных предприятий в 40 регионах страны.

Совместно с региональными службами «Датапакс» разработал цифровую платформу «Транспорт Верхневолжья» (ТВ), включающую модули управления транспортом, оплаты проезда, анализа пассажиропотока, безопасности на транспорте, транспортного моделирования, информирования пассажиров. Также оцифрованы диспетчеризация, навигация и телеметрия транспортной

системы. Проект в Тверской области на сегодняшний день, по мнению экспертов, самый инновационный, так как в нем внедрены все новейшие разработки в области цифрового управления общественным транспортом. В системе применяются искусственный интеллект, факторный анализ и предиктивные модели управления. Принятие оперативных решений основано на анализе больших данных от объектов транспортной системы.

Базовая задача региональных властей заключалась в ликвидации серых перевозок, изменению вопросов ценообразования с тем, чтобы прекратить ценовые войны водителей за пассажиров, гонки на дорогах и дублирование рейсов, а также повышению контроля над собираемостью платежей и повышению комфорта пользования общественным транспортом. В итоге фокус перевозчиков был изменен с максимизации доходов от прямой оплаты пассажиров к оплате объемов перевозки (брутто-контрактов) через бюджет, в который поступает напрямую вся билетная выручка. Система выстроена таким образом, что стимулируется не только объемом, но и качество работы.







«Транспорт Верхневолжья» включает систему навигационного контроля, которая показывает все отклонения от выполнения транспортной работы; систему оплаты проезда через валидаторы, в которой отражаются все транзакции, которые формируются при оплате проезда в безналичной форме, также система через датчики над дверьми в автобусах собирает данные о количестве вошедших и вышедших пассажиров на каждой остановке, что позволяет на основе этой информации корректировать расписание и маршруты.

Контроль за безбилетниками также цифровизирован, маршрут для контрольных служб формируется системой на основании прогноза пиковых значений по безбилетным проездам. Среди задач оператора – планирование маршрутной сети, администрирование документов планирования, оператив-

ное маневрирование парком в случае чрезвычайных ситуаций, реализация прав на применение штрафных санкций (сами штрафы при этом уходят в бюджет), технический контроль исполнения условий контрактов, внедрение безналичной оплаты проезда, мониторинг пассажирских потоков, выявление и контроль безбилетного проезда, организация технической поддержки пассажиров.

#### **Охота на «зайцев» по тепловой карте**

При этом региональные власти финансировали внедрение комплексного цифрового решения не через бюджет, а из экономии, оператор получает процент от билетной выручки. Подобный подход не только сэкономят средства в бюджете, но и стимулирует оператора предельно минимизировать безбилетный проезд. Так, например, в феврале этого

года Министерство транспорта Тверской области совместно с «Транспортом Верхневолжья» и полицией проводили мероприятия по выявлению «зайцев».

Ежедневно на основе мониторинга «Транспорт Верхневолжья» составляет «тепловую карту», на которой отмечаются маршруты и остановки, на которых пассажиры чаще всего не оплачивают проезд. Система выявила номера маршрутов и остановки, где садятся безбилетники, а также основной возраст «зайцев» – 17-22 года. Штраф для безбилетников, согласно статье 45 Закона Тверской области «Об административных нарушениях», составляет 500-1000 рублей, и деньги поступают сразу в бюджет Тверской области. При этом законодательством предусмотрено, что в случае неуплаты штрафа Минтранс составляет на «зайцев» прото-





кол, и это уже влечет за собой двукратный размер штрафа.

**Открыты к взаимодействию**

Кроме того, в рамках программы внедрено мобильное приложение «ВОЛГА» для планирования и совершения поездки, приложение установлено у более 40% населения Тверской области. В рамках приложения запущена школьная транспортная карта, возможность покупки билета на межмуниципальные маршруты Тверской области, также разрабатываются и в ско-

ром времени будут запущены сервисы, основанные на обратной связи от пассажиров.

«Транспорт Верхневолжья» реализован на открытых протоколах взаимодействия, что позволяет легко и быстро интегрироваться с другими системами контроля. Он может быть как источником данных о работе городского общественного транспорта, так и агрегатором данных от внешних систем с целью аналитики больших данных. Интеграция также возможна не только в области

контроля. В «Датапакс» особо отмечают развитие пассажирских сервисов в Тверской области; так с помощью социальной карты можно уже сейчас посетить Тверскую картинную галерею, ведутся активные работы по информационному взаимодействию с другими видами транспорта (железнодорожный пригород, такси), что позволит «бесшовно» передвигаться на различных видах транспорта.

Максим Исаев,  
Заместитель генерального директора  
«Датапакс»



# Современные цифровые решения

для автоматизации  
пассажирского  
транспорта



Бесшовность передвижения  
и мобильность пассажиров  
на общественном транспорте

**Датапакс**

реклама

## ЧЕТЫРЕ АВТОВОКЗАЛА ОТКРЫЛИ В СТОЛИЦЕ ЗА ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ



Сергей Собянин

В Москве реконструируют и строят автовокзалы, которые соответствуют современным техническим требованиям и нормам безопасности. Многие из них входят в состав транспортно-пересадочных узлов (ТПУ), которые значительно экономят время москвичей и делают передвижение по городу более комфортным.

О том, как изменились московские автовокзалы в последние годы, рассказал на своей странице в "Твиттере" Сергей Собянин.

«В последние годы мы уделяли особое внимание развитию московских автовокзалов. В 2015-м открыли международный вокзал «Южные Ворота», в 2019-м – «Северные ворота», а в минувшем году – «Саларьево» и «Центральный» у метро «Щелковская», – написал Сергей Собянин.

Одним из первых автовокзалов, соответствующих современным требованиям, стал автовокзал «Южные Ворота». Он находится между самыми популярными для междугородних автобусных перевозок трассами М4 «Дон» и М5 «Урал» на 19-м километре МКАД.

Открытие международного автовокзала позволило частично разгрузить автостанции

«Красногвардейская» и «Орехово». С автовокзала «Южные Ворота» пассажиры могут отправиться в 11 городов России, а также Беларусь, Киргизию и Грузию.

На вокзале работает семь билетных касс, есть камеры хранения багажа, комната матери и ребенка. К услугам пассажиров и водителей – кафе, вендинговые автоматы, банкоматы, Wi-Fi, современная навигация и информационное оповещение.

Автовокзал работает круглосуточно и рассчитан на прибытие более 200 рейсов в день – это до четырех тысяч пассажиров в сутки (около 1,5 млн пассажиров в год). «Южные Ворота» входят в централизованную систему продажи билетов Москвы, так что билет на автобус, который отправляется отсюда, можно купить на любом автовокзале города.

В 2018 году открылись «Северные Ворота». Рядом находится транспортно-пересадочный узел (ТПУ), с которого можно отправиться в Химки, Долгопрудный, Шереметьево.

Здесь же останавливаются автобусы, которые идут в расположенные рядом районы столицы. В начале 2019 года вокзал стал междугородным и международным: от «Северных Ворот» автобусы отправляются в 16 городов России, а также Беларусь, Молдавию, Латвию, Эстонию, Литву и Польшу.

Сегодня «Северные Ворота» принимают автобусы 23 внутренних маршрутов и отправляют 130 рейсов (2,8 тысячи пассажиров) по 22 межрегиональным и 12 международным маршрутам.

«Северные Ворота» – первый московский автовокзал, открывшийся в составе транспортно-пересадочного узла. ТПУ «Ховрино» объединяет станции Замоскво-

рецкой линии метро, перспективного третьего Московского центрального диаметра и автовокзал. В 2020 году в составе ТПУ «Ховрино» открылась железнодорожная станция «Ховрино».

Осенью 2019 года в составе крупнейшего транспортно-пересадочного узла в ТиНАО – ТПУ «Саларьево» – открыли международный автовокзал «Саларьево», с которого можно уехать в 35 городов России, а также в Беларусь, Молдавию, на Украину, в Грузию и Германию.

Автовокзал сможет обслуживать до 250 пригородных и междугородних рейсов и до 43 тысяч пассажиров в сутки.

ТПУ «Саларьево» существенно разгрузил движение на МКАД, а также Киевском шоссе и юго-западе в целом. Помимо автовокзала, в его состав входят станция «Саларьево» Сокольнической линии метро, международный автовокзал, перехватывающий паркинг на 1600 мест, остановки наземного городского пассажирского транспорта, а также торговоразвлекательный комплекс площадью 308 тысяч квадратных метров.

Одним из ключевых событий 2020 года в сфере городского транспорта стало открытие «Центрального вокзала». Сегодня это крупнейший автовокзал не только в Москве и России, но и во всей Европе – он рассчитан на обслуживание до 1,6 тысячи рейсов в сутки с восьми перронов.

Полная реконструкция длилась более трех лет. Центральный автовокзал входит в состав ТПУ «Щелковский» вместе с одноименной станцией Арбатско-Покровской линии метро и остановками наземного транспорта. Еже-

дневно ТПУ пользуются около 150 тысяч пассажиров (более 70 тысяч – метро и около 80 тысяч – наземным транспортом).

Общая площадь здания – 157 тысяч квадратных метров. В нем пять подземных и шесть наземных этажей, а также один технический этаж. В многофункциональном комплексе расположены торговые павильоны, кинотеатр на 500 человек, кафе и рестора-

ны, а также гостиница и центр госуслуг окружного значения.

Ежедневно автовокзал обслуживает 216 рейсов и три тысячи пассажиров. Ожидается, что в год «Центральный» сможет отправлять более миллиона человек. Отсюда уезжают автобусы в Подмосковье и 12 городов на севере, северо-востоке и востоке России – Рыбинск, Ярославль, Киров, Переславль-

Залесский, Кострому, Иваново, Чебоксары, Суздаль, Ковров, Кольчугино, Нижний Новгород и Самару.

В расписании также будут международные рейсы в страны Прибалтики, на Украину и в Молдавию. Кроме того, здесь проходит 37 автобусных маршрутов, в том числе 20 регулярных городских и 17 областных.

mos.ru

## ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ МОЖНО БУДЕТ ЗАКАЗАТЬ К ДОМУ, ОПЛАТИВ ПОЕЗDKУ В ПРИЛОЖЕНИИ



Максим Ликсутов

Московские власти запускают новый экспериментальный вид транспорта: можно будет заказать, как такси, небольшой автобус, указав точки начала и конца поездки. Мобильное приложение рассчитает маршрут и подберет попутчиков, а машину подадут к дому или офису в течение 20-30 минут. Стоимость новой услуги, обещают в мэрии, будет в 1,5-2 раза выше, чем билет в городском транспорте, то есть 80-100 руб. Без изменения федерального законодательства запускать новый вид транспорта нельзя, обращают внимание эксперты.

Новый гибридный вид транспорта запустят в пилотном режиме в ТиНАО в первом полугодии, рассказал вице-мэр Москвы Максим Ликсутов. Воспользовавшись мобильным приложением «Московский транспорт», где нужно

указать точки старта и финиша поездки, можно вызвать небольшой автобус на 8-16 мест, который в течение 20-30 минут прибудет прямо к дому или офису.

Местом посадки может стать остановка общественного транспорта или иное место, где не запрещена остановка – ее определит управляющий системой софт.

Из слов чиновника можно сделать вывод, что речь идет не о персональном транспорте, а скорее о такси, которое подбирает попутчиков по пути следования по аналогии, например, с известным сервисом BlaBlaCar. Так, маршрут, обещают в мэрии, будет рассчитан исходя из количества и географии заказов по району, а автобус подан в 500-метровую зону от точки заказа.

Машина сможет, к примеру, забрать группу людей около жилого комплекса и довезти до метро, забирая и высаживая по дороге других пассажиров.

Для каждого из них время поездки будет фиксированное и «гарантированное», обещает дептранс.

В рамках пилота в ТиНАО будет задействовано 50 небольших автобусов. Партнером дептранса по проекту выступает КамАЗ, компания поможет налаживать программное обеспечение.

Детали новой технологии пока в проработке.

Оплата будет происходить при брони поездки через приложение. Вероятно, появится система идентификации пассажиров, позволяющая водителю понять, кого он обслуживает. Время ожидания пассажира, скорее всего, будет в пределах пяти минут. Но пока не ясно, что будет, если гражданин опоздал на рейс – вернут ли деньги за бронь.

Аналоги предложенных дептрансом систем уже используются в Лондоне (Dial-a-Ride), Берлине (BerlKonig), Дубае (Bus on Demand), Нью-Йорке (Via). Новый вид транспорта позволит строить «гибкие маршруты исходя из спонтанной потребности жителей», пояснил Максим Ликсутов. «Это важно в отдаленных районах, где надо довезти пассажиров до метро, МЦД, магистральных маршрутов, школ, офисов и других объектов», – говорит он.

ТиНАО выбран в качестве пилотной площадки, поскольку из-за узких дорог там не могут проехать полноценные автобусы, расстояние между кварталами большое, а жители нуждаются в перевозках.

mosday.ru

## ГОРОДСКОМУ ПАССАЖИРСКОМУ ПРЕДПРИЯТИЮ ОМСКА ПЕРЕДАНЫ 20 НОВЫХ АВТОБУСОВ



В феврале новые автобусы «Volgabus», поступившие в Омск благодаря национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», вышли на один из самых протяженных и востребованных маршрутов – №22. Ежедневно им пользуются более 9 тысяч омичей.

«Автобусы приобретены с федеральной субсидией в 60% от их стоимости. Благодаря поддержке льготного лизинга техника приобретается на хороших, доступных условиях, – отметил губернатор Омской области Александр Бурков. – На тот момент, когда мы начали работу по замене городского транспорта, износ автобусного парка составлял 90%. На сегодняшний день нам удалось снизить этот показатель до 50%. Работу по обновлению общественного транспорта мы будем продолжать».

Транспорт нового поколения работает на газомоторном топливе и сочетает в себе повышенные технические и потребительские характеристики, улучшенную эргономику рабочего места водителя, пониженный уровень шума в салоне и климатический комфорт для пассажиров. Весь подвижной состав адаптирован для людей с ограниченными возможностями и маломобильных групп населения.

«Уверена, что это востребовано, долгожданно для омичей, – сказала мэр Омска Оксана Фаина. – Субсидиро-

вание из федерального бюджета позволило пассажирскому предприятию приобрести автобусы всего за 147 млн рублей, тогда как полная заводская стоимость составляет 247 млн. Результат для бюджетов региона и города весьма очевидный».

В новых автобусах установлена система видеонаблюдения, навигационное оборудование, в том числе система «ГЛОНАСС». Они оснащены автоматической системой пожаротушения и электронным тахографом, позволяющим отслеживать скорость, с которой автобус движется, а также контролировать режим труда и отдыха водителя.

«Это не автобус, а мечта, – поделился мнением о новом транспорте водитель Станислав Тимохин. – Рабочее место – удобное, сиденье оснащено пневмоподушкой, панель управления чуть идет углом, что обеспечивает отличный доступ, изгиб стекла обеспечивает идеальный панорамный обзор, а это безопасность. Очень светлый салон создает праздничное настроение, на дисплей экрана выходит изображение с пяти видеокамер. В салоне есть все условия для соблюдения дистанции, что актуально в наши дни. Так что все сделано с заботой о пассажирах!».

В 2020 году Минтранс России в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» начал оказывать содействие регионам в

обновлении пассажирского транспорта. В результате 14 городских агломераций получили 547 новых автобусов, 64 троллейбуса и 43 трамвая. Вся техника приобретена регионами с 60-процентной скидкой. В частности, в минувшем году парк муниципального транспорта Омска пополнился 20 новыми автобусами марки «Volgabus», а также 33 троллейбусами «Адмирал».

С 2021 года в структуре национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» добавился федеральный проект «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях». Его реализация в период с 2021 по 2030 годы позволит обновить в среднем 30% подвижного состава пассажирского транспорта в городских агломерациях.

В этом году новый пассажирский транспорт – 305 автобусов и 107 троллейбусов – поступит в 13 городов, прошедших конкурсный отбор. Подвижной состав обновят в Воронежской, Екатеринбургской, Ивановской, Казанской, Кемеровской, Красноярской, Нижегородской, Новосибирской, Омской, Пермской, Самарско-Тольяттинской, Саратовской и Череповецкой агломерациях. На эти цели из федерального бюджета предусмотрено финансирование в размере 3,5 млрд рублей.

Минтранс России

## В ПЕРМИ БЛАГОДАРЯ ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ НА ГОРОДСКОЙ МАРШРУТ ВЫШЛИ НОВЫЕ АВТОБУСЫ



В феврале в Перми по маршруту № 64 начали курсировать 18 новых автобусов марки «НЕ-ФА3», приобретенных благодаря национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Новый транспорт рассчитан на 96 пассажиров и адаптирован для маломобильных граждан. В салоне предусмотрена зона для инвалидной коляски с возможностью ее крепления при движении и откидная аппарель для подъема и спуска. Автобусы оснащены приборами видеонаблюдения и навигации, в том числе системой «ГЛОНАСС». Также они оборудованы автоматическими устройствами пожаротушения, электронным тахографом и специальной системой контроля за состоянием водителя.

«Теперь за моим самочувствием будет следить браслет,

который считывает пульс. Если водитель начнет засыпать и пульс замедлится, устройство автоматически передаст сигнал опасности на сервер и диспетчерский пункт», — оценивает преимущество новой машины водитель маршрута № 64 Алексей Добренко.

Особое внимание уделено и обеспечению комфорта пассажиров. Новые автотранспортные средства оборудованы кондиционерами и дополнительными печками. Кроме того, в салоне смонтированы специальные разъемы для зарядки гаджетов.

Сотрудница диспетчерской службы Юлия Могилевцева тоже рада появлению новых автобусов в парке. «Здорово, что обновились автобусы именно на маршруте № 64. Теперь жители получили новый, комфортный транспорт. Мы со своей стороны будем стараться, чтобы пассажирам было приятно добираться до Перми или Закамска», — отметила она.

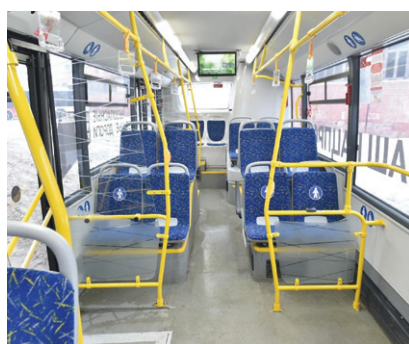
В начале текущего года благодаря нацпроекту обновились автотранспортные средства на маршруте № 74 (микрорайон Владимирский – улица Маяковского). По данным перевозчика,

на сегодняшний день машины перевезли уже около 400 тыс. пассажиров. Таким образом, на двух магистральных городских маршрутах сегодня работает 37 единиц новой техники, приобретенных в лизинг со скидкой 60 % у ПАО «ГТЛК» в 2021 году.

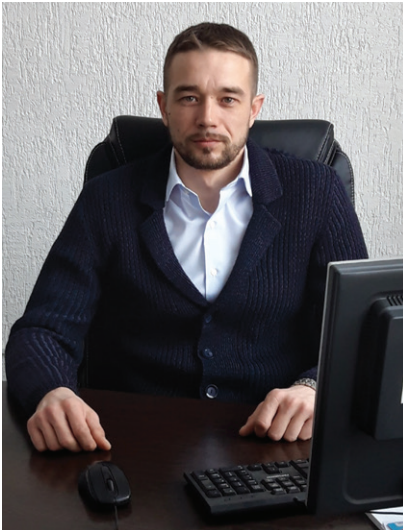
«Полное обновление автобусного парка — одна из стратегических задач к юбилею краевой столицы. Благодаря федеральной поддержке в рамках нацпроекта за два года удалось обновить порядка 80 автотранспортных средств. Мы продолжим работать над развитием транспортной системы нашего региона и создавать комфортные условия жизни для людей в территориях», — отмечает губернатор Пермского края Дмитрий Махонин.

В июле прошлого года Пермский край получил 42 автобуса марки «ЛиАЗ-5292» в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Они курсируют на трех городских маршрутах: № 1 (микрорайон Садовый – Пермь II), № 32 (микрорайон Васильевка – Центральный рынок) и № 4 (площадь Дружбы – микрорайон Нагорный).

Минтранс России



## БОРОТЬСЯ С НЕЛЕГАЛАМИ В СУДЕ МОЖНО И ДОЛЖНО!



*Виктор Колесников,  
юрист Союза автотранспортных  
предпринимателей Свердловской  
области (САПС)*

В 2015 году был принят новый Федеральный закон – N 220-ФЗ от 13.07.2015, который поменял всю систему юридических актов, регулирующих регулярные пассажирские перевозки. Закон направлен на оказание безопасных, качественных комфортных услуг пассажирам. Также было обеспечено обязательное правило проведения конкурсной процедуры, позволяющей реализовать такие преимущества перевозчиков как опыт и безопасность. Однако принятие нового закона совершенно логично и закономерно вызвало отторжение у той части перевозчиков, которые не могли и не хотели соответствовать заданной планке требований к осуществлению регулярных пассажирских перевозок.

Речь идет о нелегалах – перевозчиках, которые, имея старые автобусы, и не имеющие возможности конкурировать на равных на конкурсах с

другими перевозчиками, тем не менее, не желали терять старые, «накатанные» маршруты.

Такие перевозчики-нелегалы пользовались лазейками в федеральных законах и подзаконных актах. В частности, самым распространенным способом обойти требования закона о регулярных пассажирских перевозках, стала регистрация перевозочной деятельности как заказных перевозок и заключение договоров фрахта. Со временем, с принятием новых поправок к существующим законам и появлением новых нормативно-правовых актов, являющихся логическим продолжением Федерального закона N 220-ФЗ, появилась еще одна распространенная схема – получение разрешения на деятельность легкового такси.

В настоящей статье речь пойдет об одном таком случае, произошедшем в городе Ирбите Свердловской области.

Перевозчик, выигравший конкурсы на осуществление перевозок по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, столкнулся с деятельностью двух нелегалов. Два индивидуальных предпринимателя получили разрешение на деятельность легкового такси на автомобилях марки «Газель», в конструкцию которых были внесены изменения путем демонтажа нескольких кресел для пассажиров. Таким образом, эти транспортные средства стали формально подходить под категорию М1 – легковые транспортные средства. Получив разрешение на

деятельность такси, оклеив свои «Газели» надписью «ТАКСИ», ИП стали осуществлять регулярные перевозки по маршрутам победителя конкурсов.

Контролирующие органы – УГАДН и ГИБДД не имеют законных полномочий пресечь такую деятельность, так как с одной стороны, нелегалы формально ничего не нарушают и при проверках всегда имеют с собой разрешения на деятельность такси и путевые листы. А с другой стороны – контролирующие органы не могут выступать защитниками прав законного перевозчика, выигравшего конкурс, так как имеет место гражданско-правовой спор между двумя сторонами – участниками гражданских правоотношений.

Ситуация осложнялась несколькими факторами: законопослушный перевозчик, очевидно не имел тех возможностей, которыми обладают контрольно-надзорные органы в сборе доказательств, – отсюда существенное стеснение в возможностях получить доказательства осуществления незаконных перевозок так называемыми таксистами. Ведь сама по себе деятельность легкового такси не нарушает прав перевозчика, осуществляющего регулярные маршруты. Права перевозчика нарушает деятельность такси тогда, когда эта деятельность фактически подменяет собой регулярные перевозки – то есть осуществляется на тех же маршрутах и носит регулярный характер. Вот эти два момента: движение по пути следования регулярно-



го транспорта, наличие совпадающих отрезков маршрутов, использование остановочных пунктов, включенных в состав регулярного маршрута, и регулярность, то есть работа по заранее установленному расписанию на постоянной основе. Это и стало той задачей, сбор доказательств наличия которой и есть главная проблема при подготовке иска в суд.

Для отстаивания своих интересов, и, косвенно, интересов всех жителей г. Ирбита, перевозчик обратился в Союз автотранспортных предпринимателей Свердловской области (САПС), членом которого он является. В Союзе, конечно, знали о наличии проблемы, но, в силу определенных законом процедур не могли предпринять конкретные шаги для защиты конкретного перевозчика от деятельности нелегалов.

После обращения в Союз законного перевозчика и его готовности начать совместную работу с юридической службой Союза началась основная работа по подготовке материалов для судебного разбирательства от объединений работодателей. Союз обязан оказать им помощь в сборе доказательств для подготовки искового заявления.

Союз имеет соглашение о сотрудничестве с Уральским межрегиональным управлением Госавтодорнадзора и Министерством транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области. Мной, как юристом САПС, во взаимодействии с УГАДН, ГКУ СО «Управление автомобильных дорог» (орган Минтранса Свердловской области) были собраны подтверждающие осуществ-

ление нелегалами незаконных перевозок следующие доказательства: во-первых, перевозка пассажиров по пути следования, совпадающему с путем следования маршрутов законного перевозчика, во-вторых – уклонение нелегалов от требований, предусмотренных для легковых такси. В частности, сотрудниками ГКУ СО «Управление автомобильных дорог» были предприняты выездные мероприятия, в ходе которых сотрудники попросили нелегала провезти их к адресу, находящемуся за пределами его обычного, установленного нелегалом маршрута, на что получили отказ. Факт был задокументирован надлежащим актом проверки. Затем, контрольная группа попросила его проехать по его обычному маршруту, и зафиксировала факт подсадки пассажиров на остановочных пунктах, входящих в состав регулярного маршрута, несмотря на то, что «контрольная группа пассажиров такси» возражала.

Указанные доказательства были надлежащим образом задокументированы и впоследствии предъявлены в суд.

Однако факт регулярности, то есть постоянного осуществления подобных перевозок, зафиксировать сотрудникам ГКУ СО «Управление автомобильных дорог» не удалось. Вообще регулярность перевозок довольно трудно поддается документированию с целью сбора доказательств, и здесь есть несколько способов, которыми воспользовался автор статьи, сотрудники САПС и законный перевозчик.

Первое, что было предложено законному перевозчику – уста-

новка видеорегистраторов на своих автобусах, которые бы фиксировали движение нелегалов. Второе – проводить постоянный опрос водителей после смены и осуществлять сбор соответствующих докладных в случае, если они видели нелегалов на линии. Третье – периодическое фиксирование перевозчика сотрудниками, которые выступали в качестве пассажиров, поездок нелегалов непосредственно из их транспортных средств, с применением средств видеофиксации, с последующим активированием таких поездок.

Все собранные таким образом доказательства, впоследствии были предъявлены в суд, приняты им и упомянуты в мотивировочной части решения.

Следующим этапом стало подготовка искового заявления. Как известно, иск состоит из предмета – конкретных фактических обстоятельств, и основания – нормативно-правового обоснования своих требований. Немаловажным является также формулировка просительной части – того, что конкретно хочет получить в итоге истец.

Предметом искового заявления стали обстоятельства, свидетельствующие о наличии регулярных незаконных перевозок пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок муниципального и межмуниципального сообщения по маршрутам, обслуживаемым законным перевозчиком.

Основанием явились положения Федерального закона N 220-ФЗ, Устава автомобильного транспорта, и Закона о защите конкуренции, а также

Гражданского кодекса, в частности статьи 15 – убытки.

Очевидно, что поскольку целью предпринимательской деятельности является извлечение прибыли, то и самым эффективным средством борьбы с незаконной предпринимательской деятельностью является взыскание с таких нелегалов денег.

Поэтому, кроме оснований, подтверждающих незаконность деятельности нелегалов, был приведен подробный расчет убытков – от их деятельности.

За основу расчета было взято число мест в автобусах нелегалов – 8, минимальное количество рейсов в день – 2 и стоимость поездки – 20 рублей. Исходя из таких данных, а также отталкиваясь от первого задокументированного факта поездки нелегалов, был произведен расчет.

Впоследствии расчет много раз менялся, в зависимости от того, как развивался судебный процесс, и какие новые доказательства появлялись в ходе рассмотрения дела в суде, однако, принцип оставался прежним – минимально возможные показатели, опровергнуть которые просто невозможно.

В ходе судебного разбирательства ответчики-нелегалы заняли двойственную позицию. Сначала ими были представлены доказательства законности осуществления перевозок на основании разрешений на деятельность такси. А после предъявления доказательств, свидетельствующих о регулярности перевозок по одному и тому же маршруту, что явно противоречит смыслу использования такси как общественного транспор-

та индивидуального использования, – ответчики представили доказательства работы в качестве перевозчиков по заказам, ими были озвучены доказательства заключения договоров фрахта. Но, видимо в силу отсутствия опыта в подобных делах, представленные договора фрахта были составлены с грубейшими нарушениями действующего Устава автомобильного транспорта, что было использовано против них.

Договор фрахта заключается для перевозки определенного, либо неопределенного круга лиц. В случае, если договор фрахта заключается для перевозки определенного круга лиц, такие лица осуществляют посадку на основании поименного списка, либо по предъявлению определенных документов – студенческого билета, туристической путевки и иных – в таком случае оплату проезда производят сами пассажиры. Если же заключается договор фрахта для перевозки неопределенного круга лиц, то взимание платы с пассажиров запрещено.

Ответчики представили договора фрахта, из которых следовало, что они перевозят работников предприятия и третьих лиц, при этом оплата проезда взимается с пассажиров. То есть фактически это были договора для перевозки неопределенного круга лиц с правом взимание платы со всех пассажиров, а это прямо противоречит закону.

Мы не стали оспаривать сами договоры, так как это существенно затянуло бы процесс и перегрузило его участниками, однако, сами договоры были использованы нами

против ответчиков. Дело в том, что каждый договор предусматривал определенное количество рейсов в день и путь следования, который совпадал в большей части с путем следования маршрута законного перевозчика. Об этом мы указали в своем дополнительном отзыве, как об обстоятельстве, подтверждающем наши требования, а количество рейсов из договоров мы использовали для перерасчета своих требований, так как появилось конкретно подтвержденное количество рейсов в день. Дату составления договоров мы использовали в качестве даты начала осуществления незаконной деятельности.

В результате дело было выиграно, решением суда с нелегалов взыскали убытки.

Подводя итоги окончательного дела, хочется подчеркнуть, что каждое дело строго индивидуально, каждая ситуация имеет свои детали и трудно подобрать один рецепт для всех, однако, те принципиальные моменты, касающиеся расчета, бремени доказывания и оснований, по нашему мнению, едины. Законодательство не стоит на месте, совершенствуется практика применения, и новые дела требуют поиска новых возможностей, новых доказательств, однако, мы надеемся, что опыт, полученный нами, будет полезен для тех, кто решил отстаивать права и законные интересы легальных перевозчиков.

С решением суда по описанному делу можно ознакомиться в картотеке дел Арбитражного суда Свердловской области, по номеру дела – А60-2451/2020.

Виктор Колесников

## «ЕДИНЫЙ» БИЛЕТ ДО ПРИЭЛЬБУРСЬЯ

*До курортов Приэльбурья теперь можно добраться с помощью «единого» билета*

Для популяризации внутрироссийского туризма АНО «Единая транспортная дирекция» в конце января запустила перевозки к населенным пунктам горного курорта Приэльбурсье. Теперь путешествие в этот туристический регион туристы могут совершить с пересадкой на железнодорожном вокзале и в аэропорту Минеральных Вод.

Рейсы поездов и самолетов состыкованы по времени отправления и прибытия автобу-

сов. Это делает пересадку комфортной и позволит сократить время в пути. Турист получает и гарантированность поездки и круглосуточное сопровождение на протяжении всего маршрута по «единому» билету.

Для туристов доступен широкий спектр способов покупки «единого» билета:

При покупке «единого» билета пассажиру оформляют билет на поезд или самолет и талон, предоставляющий право проезда на автобусе.

Перевозка осуществляется на комфортабельных автобусах.

В 2020 году, несмотря на вызванные распространением коронавирусной инфекции сложности, были организованы мультимодальные перевозки пассажиров по «единому» билету в Крым, Абхазию и Калининградскую область с использованием воздушного, железнодорожного и автомобильного транспорта. Теперь «единый» билет будет способствовать привлечению туристов в горы Кабардино-Балкарии, сокращая время в пути следования.

Минтранс России



## НОВЫЕ АВТОСТАНЦИИ В ТУЛЕ

16 января в Туле начали работать новые автостанции «Северная» (ул. Октябрьская, 297а) и «Восточная» (ул. Оборонная, 83). Станции проинспектировали министр транспорта и дорожного хозяйства Тульской области Родион Дудник и глава администрации г. Тулы Дмитрий Миляев. Новые объекты соответствуют всем современным требованиям. В них есть комфортные залы ожидания,

медицинский кабинет, комната матери и ребенка, пост полиции и охраны, кафе и зоны отдыха. «Транспортная схема выстроена таким образом, чтобы пассажирам из других населенных пунктов было удобно добираться до места назначения», – сказал министр. Планируется, что «Восточная» будет принимать ежедневно 197 рейсов, а «Северная» – 287. Станции продолжают своё развитие

новыми маршрутами. Дмитрий Миляев подчеркнул, что перераспределение потоков междугородних автобусов разгрузит центральные городские магистрали от напряженного автомобильного трафика, повысит мобильность пассажиров. Напомним, что автостанция «Заречье» прекратила свою работу.

advis.ru



## НОВЫЙ ОПЕРАТОР АВТОВОКЗАЛОВ И АВТОСТАНЦИЙ ЧУВАШИИ

*Руководство АО «АвтоВас», которому принадлежит 2 автовокзала в столице республики и 17 диспетчерско-кассовых пунктов в районных центрах, уведомил, что с 31 марта 2021-го года прекращает исполнение договорных обязательств по оказанию услуг автовокзалов.*

Новый оператор в лице индивидуального предпринимателя с 1 апреля приступит к автовокзальной и перевозочной деятельности на базе объектов АО «АвтоВАС».

«Советом директоров предприятия принято решение пере-

дать имущество в аренду контрагенту, который будет оказывать услуги по автовокзальной деятельности населению. На сегодня контрагент избран, с ним заключён договор на оказание услуг автовокзальной деятельности, и он приступит к работе 1 апреля», – поясняет заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Чувашии Юрий Арлашкин.

Несмотря на то, что часть объектов передается в аренду, пассажиры межмуниципальных маршрутов не почувствуют изменений. Их будут обслуживать

те же перевозчики, по тем же тарифам, а кассы автовокзалов и перроны будут работать по прежней схеме. С перевозчиками условия сотрудничества остаются такими же, как и при прежнем владельце.

«В целом пассажирам не стоит ожидать перемен в худшую сторону. Напротив, поскольку я заинтересован в увеличении трафика, мы будем улучшать сервис, будем отлаживать механизмы продажи билетов», – комментирует новый оператор.

grani21.ru



# ТПУ «ДЕВЯТКИНО» ПОДЕЛИЛИ НА ДВОИХ

Претендующие на проект компании нашли компромисс

*Строительством транспортно-пересадочного узла (ТПУ) «Девяткино» в Мурино займется девелоперская компания Steit, а управлять автовокзалом будет связанная с «Питеравто» компания «Гатчинапассажиравтотранс» под управлением Леонида Бондаренко. Ранее они конкурировали за реализацию проекта, но в итоге решили разделить зоны ответственности. При этом новые параметры и стоимость ТПУ, который анонсировали еще семь лет назад, до сих пор неизвестны.*



О том, что первую очередь ТПУ «Девяткино» будет строить девелопер в сегменте коммерческой недвижимости Steit, сообщил «Ъ» председатель комитета по транспорту Ленобласти Михаил Присяжнюк. Управлять автовокзалом станет «Гатчинапассажиравтотранс», добавил он. Ранее эта организация планировала строить ТПУ. Директор по организации перевозок «Питеравто» Роман Юренев эту информацию подтвердил. «Мы все-таки специалисты не в области стройки, а в области транспорта», — объяснил решение господин Юренев.

Михаил Присяжнюк рассказал, что в конце прошлого года правительством Ленобласти с компанией Steit было подписано соглашение о сотрудничестве в сфере реализации этого проекта. В ноябре на совещании инвестор представил концепцию размещения элементов автовокзала. По

итогах встречи Steit предложил доработать визуализацию здания. Работа над концепцией с учетом новых требований к транспортным объектам будет завершена в марте, сказал представитель Steit Олег Морозов. «После ее утверждения и завершения земельных вопросов ООО «Стейт» будет передан участок в аренду, и компания должна приступить к дальнейшей реализации проекта», — сказал Михаил Присяжнюк.

ТПУ «Девяткино» в Мурино — это станции метро и железной дороги, междугородний и международный автобусный вокзалы, паркинг и коммерческие объекты. К ТПУ подключат транспортную развязку с КАД и автомобильный обход Мурино и Нового Девяткино с выходом на дорогу Санкт-Петербург — Матокса. Сейчас остановочный пункт находится в восточной части

Мурино, но согласно утвержденному проекту планировки территории здание автовокзала «переедет» в западную. Земля в восточной части, где находился прежний автовокзал, перешла из региональной собственности в муниципальную, и теперь область ею распоряжаться не может.

Ранее первая очередь ТПУ включала в себя автовокзал площадью более 750 кв. м, перроны отправления и прибытия автобусов, а также четырехэтажный торговый центр на 4,6 тыс. кв. м. Участок в восточной части Мурино под коммерческий объект прежнему инвестору — «Гатчинапассажиравтотрансу» — планировали передать в обмен на строительство автовокзала. Steit же компенсационный участок не требует и рассчитывает вернуть свои затраты только за счет эксплуатации торговых площадей в рамках ТПУ. Говоря о параметрах объекта, Олег Морозов отметил лишь, что здание будет двухэтажным. Его площадь и стоимость до разработки проекта он уточнять не стал. В связи с приходом нового инвестора проект планировки территории для ТПУ «Девяткино» сейчас корректируется.

Строительство автовокзала площадью 750 кв. м в этой локации сможет окупиться за счет создания дополнительных 1,5–2 тыс. кв. м коммер-

ческих площадей, считает вице-президент Vesar Asset Management Катерина Соболева. Сам объект предполагает концентрацию существенного трафика посетителей, поэтому арендаторы будут заинтересованы в нем, отмечает она. Здесь логично будет разместить продуктовый ритейл, кафе и магазины с товарами первой необходимости, перечислила эксперт.

Строительство ТПУ «Девяткино» было анонсировано еще в 2014 году, но до сих пор так и не реализовано. Сначала проект привлек внимание ОАО «Стройтрансгаз». Компания собиралась построить его за 33 млрд рублей и ввести его к чемпионату мира по футболу 2018 года, однако, ра-

боты не начались. После этого региональные власти решили разбить проект на две очереди и начали поиск инвесторов для первой из них. Взяться за этот этап обещала «Первая транспортная корпорация» и сервис «Яндекс.Автобусы». На ПМЭФ-2018 компании подписали соглашение о сотрудничестве с губернатором Ленобласти Александром Дрозденко. Объем инвестиций оценивался в 400 млн рублей. Но спустя почти год инвесторы так и не предоставили правительству бизнес-план проекта, из-за чего с ними пришлось расстаться. На ПМЭФ-2019 чиновники презентовали другого интересанта — компанию «Гатчинапассажиравтотранс», с которой и заключили но-

вое соглашение. Спустя несколько месяцев построить автовокзал изъявила желание компания Steit.

Во время изъятия земель под строительство власти столкнулись с тем, что один из собственников земель — племзавод «Ручьи» — отказался бесплатно отдавать свои участки. По данным комитета по транспорту, КУГИ их уже выкупило и перевело в собственность региона. Инвестор для второй очереди проекта не найден. В ее состав войдет здание ТПУ площадью 76,6 тыс. кв. м с торговыми и деловыми зонами. Сроки завершения этого этапа сдвинулись на 2035 год.

Ольга Кантемирова  
«Коммерсантъ С-Петербург»

#### **Справка редакции:**

**Газета «Коммерсантъ С-Петербург» №79 от 13.05.2019, Статья: «ТПУ “Девяткино” снова без инвестора»**

*Как стало известно “Ъ”, ранее заявленные инвесторы строительства первой очереди транспортно-пересадочного узла (ТПУ) «Девяткино» — «Первая транспортная корпорация» и «Яндекс.Автобусы» — не будут принимать участие в проекте. Чиновники Ленобласти утверждают, что с компаниями пришлось расстаться из-за сорванных дедлайнов.*

*О выходе из проекта строительства первой очереди ТПУ «Девяткино» «Первой транспортной корпорации» и «Яндекс.Автобусов» сообщил “Ъ” начальник управления Ленинградской области по транспорту Павел Постовалов. «Мы ждали от инвесторов бизнес-план, чтобы понять, за счет чего они будут окупать вложенные инвестиции. Но все сроки были сорваны, контрольные точки пройдены — и мы устали краснеть. Поэтому пришлось с ними расстаться», — пояснил Павел Постовалов.*

*Генеральный директор «Первой транспортной корпорации» Станислав Новичихин не ответил на звонки и сообщения “Ъ”, в «Яндекс.Автобусах» не прокомментировали запрос.*

*Об участии челябинской «Первой транспортной корпорации» и «Яндекс.Автобусов» в проекте ТПУ «Девяткино» стало известно весной прошлого года (2018). В рамках ПМЭФ-2018 компании подписали соглашение о сотрудничестве с губернатором Ленобласти Александром Дрозденко. «Первая транспортная корпорация» должна была спроектировать и построить объект, а после стать его оператором, «Яндекс.Автобусы» — выступить техническим партнером. Объем инвестиций в первую очередь ТПУ оценивался в 400 млн рублей. Дирекция по развитию транспортной системы Петербурга и Ленобласти разработала «дорожную карту», в которой указала точные сроки реализации проекта и обязанности сторон (см. “Ъ” от 18.07.2018). Тогда интересанты сообщали “Ъ”, что сроки «дорожной карты» их устраивают, но подписывать документ не торопились.*

Ольга Кантемирова

# ОБСТАНОВКА ПО ТРЕБОВАНИЮ

**Бывший арендатор автовокзалов региона хочет заняться их реконструкцией**



*Краевые власти нашли инвестора для реконструкции автовокзалов и автостанций на территории региона. Вложиться в их модернизацию готово ООО «Автовокзалы Прикамья», несколько лет назад арендовавшее эти объекты. В настоящий момент речь идет о реконструкции 18 вокзалов и станций. Предполагаемая сумма инвестиций в проект — 160 млн руб. В правительстве региона готовы подписать концессионное соглашение с «Автовокзалами Прикамья», но отмечают, что необходимо устранить ряд замечаний, которые возникли при рассмотрении заявки компании, и согласовать ключевые параметры объектов. Депутаты краевого парламента поддерживают реконструкцию этой инфраструктуры за счет частных средств, отмечая, что перевозки сами по себе — бизнесовое направление. Эксперты считают, что сумма инвестиций значительная, но «подъемная» для инвестора.*

В региональном минэкономразвития находится на рассмотрении предложение о заключении концессионного соглашения на реконструкцию автовокзалов, автостанций и кассовых пунктов на территории Пермского края. Как рассказал вчера на заседании краевого правительства глава ведомства Эдуард Соснин, инвестором готово выступить ООО «Автовокзалы Прикамья». Компания подала 2 февраля заявку в порядке частной концессионной инициативы.

Планируется, что соглашение будет заключено на 20 лет. Оно предполагает реконструкцию 18 объектов: автовокзала и автостанции «Южная» в Перми, а также автовокзалов и автостанций в Добрянке, Нытве, Кудымкаре, Барде, Осе, Чернушке, Лысьве, Очере, Сиве, Суксуне, Уинском, Верещагино, Ильинском, Орде, Усть-Качке и Карагае. Предварительная сумма инвестиций — 160 млн руб.

По словам господина Соснина, заявка компании была рассмотрена на заседании межведомственной комиссии по ГЧП 25 февраля. По итогам обсуждения принято решение о возможности заключить с ООО «Автовокзалы Прикамья» со-

глашение на других условиях. Министр пояснил, что в дальнейшем в ходе переговоров и совместных совещаний с инвестором будет проведена работа по устранению замечаний и согласованию ключевых параметров объектов.

«Передача автовокзалов в концессию позволит создать комфортную инфраструктуру для пассажиров, обеспечить бесперебойное и безопасное функционирование автостанций, повысит транспортную безопасность и качество услуг», — отметил Эдуард Соснин.

По данным краевого министерства транспорта, сегодня в Пермском крае действует семь автовокзалов, 17 автостанций и 28 кассовых пунктов. Из них в собственности региона находится 18 объектов, ими управляет ПКГУП «Автовокзал». Ранее глава минтранса Прикамья Андрей Алякринский заявлял, что краевые власти планируют привлечь частных инвесторов для ремонта автовокзалов и автостанций на территории региона. Тогда министр сообщил, что поступило две заявки на заключение концессионного соглашения.

ООО «Автовокзалы Прикамья» принадлежит предпри-

нимателю Роману Биджакову. Возглавляет компанию Андрей Отинов. По данным «СПАРК-Интерфакс», выручка компании в 2019 году составила 14,8 млн руб., чистая прибыль — 932 тыс. руб.

Ранее «Автовокзалы Прикамья» выступали арендатором автовокзалов и автостанций в Пермском крае. В 2011 году практически все имущество ПКГУП «Автовокзал» было отдано в аренду на пять лет. Арендаторами выступили структуры, входившие в ООО. В 2012 году власти края объявили о намерении вернуться к старой схеме управления активами предприятия и расторгнуть договоры аренды с предпринимателями. Были инициированы различные судебные споры, однако расторгнуть договоры с арендаторами так и не удалось. Когда сроки аренды истекли, компания добровольно отдала имущество предприятию.

Стоит отметить, что в конце декабря 2020 года ООО «Автовокзалы Прикамья» подало заявку на регистрацию товарного знака avperm.ru. Сейчас под этой торговой маркой функционирует одноименный сайт, где можно посмотреть расписание всех автостанций региона и найти билет.

Председатель комитета краевого заксобрания по развитию инфраструктуры Виктор Плюснин считает, что вопрос реконструкции автовокзалов и автостанций в Прикамье незрел давно. «Сегодня эта отрасль живет на багаже советского времени. Совершенно очевидно, что объекты нужно приводить в порядок. Наша основная цель — сделать так, чтобы жители получали качественную услугу. Очень хорошо, что появились частные инвесторы, готовые это обеспечить без привлечения бюджет-

ных средств. Тем более сами по себе перевозки — все-таки больше бизнесовое направление», — говорит депутат.

Председатель Ассоциации перевозчиков Пермского края Олег Сасунов предполагает, что в первую очередь в рамках реконструкции будут решаться вопросы безопасности. «В этой части для автовокзалов и автостанций есть определенный перечень требований: система видеонаблюдения, рамки на входе, разграничение потоков пассажиров и транспорта и так далее. Думаю, глав-

ная задача сейчас — сделать так, чтобы автовокзалы в регионе соответствовали всем необходимым законодательным нормам», — поясняет господин Сасунов.

По мнению главы Ассоциации перевозчиков, частной компании по силам реализовать проект. «Конечно, сумма большая, но ведь инвестор будет вкладывать ее не одномоментно, реконструкция будет происходить поэтапно. Так что план вполне реальный», — полагает Олег Сасунов.

Екатерина Артемова

## ЭЛЕКТРОННЫЙ БИЛЕТ И АВТОВОКЗАЛЫ

В марте исполнительный аппарат ассоциации «Развитие автовокзалов страны» провел телефонный опрос диспетчерских и справочных служб автовокзалов и автостанций более 60-ти регионов России по вопросу пропуска пассажиров в автобусы по электронным билетам. Напомним, что Постановлением Правительства РФ от N 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» от 01.01.2021 доступ в транспортные средства пассажиров стал возможен при предъявлении автобусного би-

лета на электронном носителе, без распечатки на бумажном носителе.

В большинстве регионов автовокзалы и автостанции учли в работе вышеуказанные нововведения. Вместе с тем, по состоянию на середину марта текущего года ряд автовокзалов не владел информацией о нововведениях и требовал у пассажиров предъявлять билеты в распечатанном виде.

Ассоциация «Развитие автовокзалов страны» обратилась в отраслевом чате «Автовокзалы России» ко всем руководителям автовокзалов с просьбой донести до сотрудников автовокзалов и автостанций, а также до

руководителей и сотрудников перевозчиков требования Постановления Правительства РФ N 1586 в части права прохода пассажиров в автобусы без наличия билета в распечатанном виде, путем предъявления билета на электронных носителях (телефон, планшет, компьютер).

Мы уверены, что наши совместные усилия по внедрению цифровых технологий в пассажирские междугородние перевозки позволят привлечь еще больше пассажиров и сделать поездку для пассажира более доступной, комфортной и безопасной.

исполнительный аппарат  
Ассоциации "РАВС"



Ассоциация  
«Развитие  
автовокзалов  
страны»

125212, Москва,  
Кронштадтский бульвар, д. 7,  
строение 4, офис 21

тел/факс: +7 (495) 786-35-00  
www.npravs.ru, info@npravs.ru

реклама

## СИСТЕМА РАДИОСВЯЗИ НА ПАССАЖИРСКОМ ТРАНСПОРТЕ



*Климентий Печенкин,  
Менеджер по радиосистемам  
транспортной безопасности и  
развитию компании ООО «Аргут»*

Связь экипажа транспортного средства со службами транспортной безопасности, спасения, медицинской помощи, правоохранительными органами – один из важнейших аспектов обеспечения безопасности на дорогах наряду с контролем состояния водителя, исправностями транспортного средства и информацией о местонахождении транспорта. В эпоху общедоступной сотовой связи мы забываем, о таком аспекте как наличие постоянного канала связи при любых условиях. К сожалению, на текущий день сотовая связь не имеет полного или устойчивого покрытия по регионам и на различных трассах, а также затратная в расходах. В населенных пунктах сотовая связь работает лучше, однако не стоит забывать о ежемесячных расходах на эту связь.

Но, если обратить внимание на ФЗ 16 «О транспортной безопасности», ПП РФ №969 2016 г., ПП РФ №1640 2020 г., то можно отметить, что помимо объектов транспортной инфраструктуры техническими средствами, со-

ответствующими требованиям транспортной безопасности, должны оснащаться и транспортные средства (ФЗ 16 ст. 12.2 ч.8). В п. 6.5 ПП 1640 указано, что субъекты транспортной инфраструктуры (перевозчики) обязаны в целях обеспечения транспортной безопасности оснастить транспортные средства техническими средствами транспортной безопасности в соответствии с паспортом транспортного средства, отвечающими требованиям ч.8 ст. 12.2 ФЗ 16. В п.10.2 и 10.4, в которых прямо указано использование связи. На текущий день только радиостанции являются сертифицированными средствами связи, соответствующими этим требованиям.

При работе с представителями перевозчиков выявлено, что они не до конца понимают, для чего нужна радиосвязь. Наличие видеонаблюдения и оповещения понятны всем, а вот зачем обязательно нужна радиосвязь, к сожалению, нет. Перевозчики прямо говорят: «Зачем нам радиостанции, когда есть мобильный телефон». Но они не понимают, что, к сожалению, использование мобильной связи не гарантирует постоянной и устойчивой связи при различных условиях.

На текущий день нет развернутой инфраструктуры связи, соответствующей требованиям транспортной безопасности для пассажирского транспорта. Она позволила бы обеспечить:

1. Постоянное и устойчивое покрытие.
2. Межведомственное соединение и взаимодействие.
3. Объединение в единую радиосеть групп абонентов, использующих несовместимое оборудование различных диа-

пазонов и стандартов радиосвязи при сохранении имеющегося парка радиостанций (аналоговые, dPMR, DMR и APCO-25).

4. Объединение в единую радиосеть нескольких групп абонентов, удалённых друг от друга на любые расстояния.

5. Возможность создания единого центра управления для управления силами и средствами подразделения независимо от расстояния.

6. Осуществления контроля и анализа радиопереговоров путем использования сервера записи переговоров.

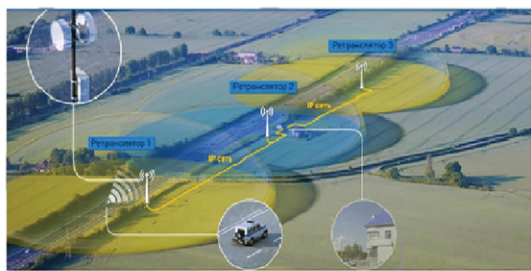
7. Радиосвязь вдоль протяженных объектов (железные дороги, автотрассы, тоннели, водные пути и побережье и т.п.).

Разворачивание такой инфраструктуры возможно на основе сети радиоретрансляторов. Ее наличие вдоль основных маршрутов следования пассажирского транспорта позволит иметь постоянное и устойчивое покрытие радиосвязи, что позволит всегда находиться на связи.

Использование радиосвязи на пассажирском транспорте позволит осуществлять переговоры с диспетчерским пунктом, со службами технической помощи, правоохранительными органами, со спасателями, скорой медицинской помощью, с группой быстрого реагирования подразделения транспортной безопасности и другими ведомствами, без использования средств сотовой связи. В случае необходимости можно оперативно связаться с нужной службой.

При единой диспетчеризации радиосвязи можно просто организовать запись перегово-





ров. При необходимости они используются без каких-либо дополнительных согласований о передаче данных, как в случае с сотовой связью.

Компания «Аргут», подробно изучив ситуацию, пришла к выводу, что на текущий момент нет решений по организации связи, сертифицированной в соответствии с требованиями транспортной безопасности для пассажирского городского, пригородного, междугородного и межрегионального транспорта. На текущий момент существует только тестовая «Единая федеральная система мониторинга и контроля пассажирских перевозок автобусами». Она касается отслеживания передвижения транспорта с помощью навигационной системы. Что же касается непосредственной связи экипажа транспортного средства с различными правоохранительными службами, ГБР ПТБ и другими ведомствами, к сожалению, этот момент забывается или не учитывается по причине использования сотовой связи.

Компания «Аргут» имеет опыт в разворачивании инфраструктуры радиосвязи вдоль трасс на различных сложных объектах (Крымский мост, автотрасса Симферополь-Керчь, трасса «Холмогоры» (М-8), на железнодорожных узлах и т.д.) и ее диспетчеризации.

Компания «Аргут» предлагает развернуть систему радиосвязи, сертифицированную по требованиям транспортной безопасности для

пассажира транспорта. В настоящее время проводится пилотный проект по созданию единого пункта управления транспортной безопасностью с использованием комплексного решения для пассажирского транспорта: городского, междугородного и межрегионального маршрутов.

При этом, в процессе внедрения единого пункта управления транспортной безопасностью в регионе имеется несколько сложностей:

1. Нет федеральной целевой программы по оснащению пассажирского транспорта. К сожалению, все ФЦП завершились в декабре 2020 г.

2. Бюрократический и административный барьер в регионах.

Для решения имеющих сложностей необходимо формирование:

- финансирования в рамках ФЦП по транспортной безопасности;

- круглых столов, форумов с участием представителей глав регионов и смежных ведомств, перевозчиков для обсуждения

путей решения по формированию единой системы управления транспортной безопасности в регионах.

Система радиосвязи «Аргут», сертифицированная по транспортной безопасности, на основе которой может быть развернут подобный комплекс, обладает следующими преимуществами:

- базовое оборудование российской сборки;
- программное обеспечение российского происхождения;
- использование IP-соединений с возможностью выделенного канала;
- постоянное и устойчивое покрытие;
- межведомственное соединение и взаимодействие;
- объединение в единую радиосеть групп, использующих несовместимое оборудование различных диапазонов и стандартов радиосвязи при сохранении имеющегося парка радиостанций (аналог, dPMR, DMR и APCO-25);
- объединение в единую радиосеть нескольких групп абонентов, удалённых друг от друга на любые расстояния;
- возможность создания единого центра управления для управления силами и средствами подразделения, независимо от расстояния;
- осуществление контроля и анализа радиопереговоров путем использования сервера записи переговоров;
- радиосвязь вдоль протяженных объектов (железные дороги, автотрасса, тоннели, водные пути и побережье и т.п.).

По вопросам сотрудничества

Почта: [m4@argut.net](mailto:m4@argut.net)

Тел.: +7 977 585 77 35

+7 499 346 06 32 доб. 1108

## 79-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКАЯ И НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МАДИ



В Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете (МАДИ) 27 января 2021 года на кафедре «Автомобильные



Андрей Келлер

перевозки» в дистанционном формате состоялась секция «Цифровизация агломерационных транспортных систем» 79-й международной научно-методической и научно-исследовательской конференции.

Секция проходила под руководством Председателя, заведующего кафедрой «Автомобильные перевозки» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), директора Ассоциации содействия развитию транс-

портной отрасли «Транспортная Ассоциация Московской Агломерации» (Ассоциация «ТАМА»), д-р техн. наук, проф. Н. О. Блудяна.

С приветственным словом к участникам конференции обратились врио ректора МАДИ Келлер А. В., а также представители Министерства транспорта России и Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы. В конференции приняли участие специалисты, представляющие различные организации и сферы деятельности: Министерство транспорта РФ; Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы; ФБУ «Росавтотранс»; ООО «Группа Мовиста»; Московская Административная Дорожная Инспекция; ГУП «Мосгортранс»; Ассоциация «ТАМА», Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны»; ГБУ «МосТрансПроект»; ОАО «НИИАТ», а также преподаватели, аспиранты, магистры и студенты кафедры «Автомо-

бильные перевозки» и других подразделений и кафедр МАДИ, СГТУ им. Гагарина Ю. А.

Основные направления докладов на конференции были посвящены проблемам, которые определяют новый этап развития транспорта в крупных агломерациях. Тематика докладов конференции многогранна и охватывала актуальные проблемы цифровой мультимодальной мобильности, контрольно-надзорной деятельности, цифровизации грузовых перевозок, логистики и т.д. К основной глобальной тематике конференции можно отнести освещение и дискуссии по проблемам и проектам «зеленого транспорта».



Норайр Блудян

С вступительным докладом на тему «Глобальные тенденции развития агломерационных транспортных систем. Основные направления НИР и модернизации образовательной деятельности кафедры «Автомобильные перевозки» МАДИ» выступил Блудян Н.О., д.т.н., профессор, заведующий кафедрой Университета.

Особый интерес у участников конференции вызвал доклад заместителя генерального директора ФБУ «Росавтотранс» Виблиго Н. Г. – о роли тахографии

в цифровизации перевозочного процесса, контроля за режимом труда и отдыха водителей и др. Доклад начальника Управления Департамента транспорта г. Москвы М. А. Горина был посвящен зеленой мобильности, реализации проекта электробусов в г. Москве и планам дальнейшего развития указанного проекта на базе водородных автобусов и т.д. Доклад заместителя руководителя ГКУ «ЦОДД г. Москвы», начальника Ситуационного центра Евсина А. В. был посвящен интеллектуальной транспортной системе города и новациям в части цифровизации транспортной системы г. Москвы.

Первый заместитель генерального директора по научной работе ОАО «НИАТ» Комаров В. В. выступил с докладом, посвященным общим принципам, подходам и организационно-техническим требованиям к формированию цифровой инфокоммуникационной инфраструктуры дорожной сети агломераций для обеспечения перевозок с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств.



Борис Лоран

Президент ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» Лоран Б. О. осветил текущее состояние цифровизации, выделил системные проблемы сектора междугородних автобус-

ных перевозок и функционирования автовокзалов. В докладе важное место было уделено причинам, которые привели к деградации указанных перевозок и появлению нелегального предпринимательства.

Живой интерес вызвал доклад «Основы зеленой мобильности и роль населения в ее управлении», подготовленный и доложенный проектным менеджером Ассоциации «ТАМА», к.т.н., доц., Морозом Д.Г. Важность учета интересов и мнения жителей города Москвы обусловлена социальной значимостью экологических аспектов транспортных проектов.

Доклад подготовлен в рамках реализации проекта «Активизация роли населения в общественном контроле и управлении зеленой мобильностью наземного городского пассажирского транспорта и ее инфраструктурой», признанного победителем конкурсного отбора заявок социально-ориентированных некоммерческих организаций для предоставления Гранта Мэра Москвы в 2020 году в номинации «Экология мегаполиса».

Очень интересные доклады были посвящены результатам модернизации транспортных систем двух других агломераций России: Тверской (доклад представителя ООО «Группа Мовиста») и Тульской (доклад представителя ГБУ «МосТрансПроект»). В этих проектах был использован, в том числе, наработанный опыт г. Москвы по внедрению цифровых технологий на транспорте.

Активное участие в работе секции продемонстрировали студенты; ими, под руководством преподавателей, было сделано свыше 30 докладов по актуальным проблемам цифро-

визации грузовых и пассажирских перевозок, использования в перевозочном процессе электрического подвижного состава, опыта внедрения беспилотных транспортных средств при перевозке разных грузов и т.д.

Особо нужно выделить работы студентов под научно-методическим руководством доцентов кафедры Н. А. Атрохова, С. Б. Александрова, О. Л. Снетковой и др.

В работе секции «Цифровизация агломерационных транспортных систем» 79-й международной научно-методической и научно-исследовательской конференции в итоге было заслушано 50 докладов, а участвовали свыше 220-ти слушателей в системе ZOOM и 80-ти слушателей в системе Microsoft Teams.

Результаты дискуссии конференции найдут свое отражение в дальнейшей модернизации учебных образовательных программ подготовки специалистов кафедрой «Автомобильные перевозки». Все это будет способствовать подготовке современных специалистов агломерационного транспорта с глубокими знаниями всех новых трендов управления.

По результатам конференции Председатель секции, заведующий кафедрой «Автомобильные перевозки» МАДИ Н.О. Блудян сделал ряд конкретных предложений по развитию научных исследований на кафедре и внедрению результатов конференции в учебный процесс.



# НАУЧНО-ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР «АГЛОМЕРАЦИОННЫЙ ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТ»

Обобщение и систематизация развития транспортных систем крупных агломераций мира за последние 10 лет выявили следующие устойчивые глобальные тренды:

1. Мир вступил в эпоху агломерационного развития, транспорт является ее важнейшей неотъемлемой составляющей. Транспортные системы во многом определяют темпы роста и развития самих агломераций.

2. Гиперсвязанность различных видов транспорта и транспортных систем, новые модели мультимодальной мобильности и агломерационного транспортного планирования.

3. Цифровизация является безусловным драйвером стратегического развития транспортной системы.

На основе указанных глобальных трендов в Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете (МАДИ) предлагается реа-

лизовать проект по организации подготовки специалистов нового направления по агломерационному транспорту, состоящие из двух направлений подготовки:

1. Управление в технических системах 27.03.04, профиль подготовки: «Мультимодальная цифровая мобильность»;

2. Технология транспортных процессов 23.03.01, профиль подготовки: «Агломерационная грузовая система (сеть)».

Предлагается создание трех кафедр (учебных блоков):

1. «Мультимодальной агломерационной цифровой мобильности»;

2. «Агломерационного планирования и грузовой системы (сети)»;

3. «Цифровизации агломерационного транспорта».

По каждой из кафедр (блоков) предполагается создание порядка 30-ти рабочих программ по уникальным дисциплинам.

Стоит отметить, что дисциплины кафедры (учебного бло-

ка) «Цифровизация агломерационного транспорта» состоят из трех относительно самостоятельных частей:

1. «Общий учебный комплекс», направленный на формирование общих компетенций;

2. «Учебный комплекс по цифровой мобильности», обеспечивающий дополнение дисциплин кафедры (блока) «Мультимодальной агломерационной цифровой мобильности»;

3. «Учебный комплекс по грузовой системе (сети)», обеспечивающий дополнение дисциплин кафедры (блока) «Агломерационного планирования грузовой системы (сети)».

Модернизация учебных образовательных программ подготовки специалистов способствует подготовке современных специалистов агломерационного транспорта с глубокими знаниями всех новых трендов управления.

В разработке проекта приняли активное участие профессорско-преподавательский состав кафедры «Автомобильные перевозки», работники предприятий и организаций отрасли, специалисты Московского транспорта. Предполагаемая структура и основные положения новых направлений образовательной деятельности обсуждаемы на различных профессиональных форумах и конференциях.

Надеемся, что читатели журнала примут участие в дискуссии и направят в наш адрес свои замечания и предложения. По результатам ожидаемой дискуссии мы предполагаем вернуться к рассмотрению проекта.

Д. т. н., проф. Н. О. Блудян

## ОБЩАЯ СТРУКТУРА НОЦ «АЦТ»



# КАРПУЛИНГ: РЕАЛЬНАЯ ПОТРЕБНОСТЬ ИЛИ ЦИФРОВОЙ ОБХОД ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА



*Блудян Норайр Оганесович,  
Доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой «Автомобильные перевозки» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), директор Ассоциации содействия развитию транспортной отрасли «Транспортная Ассоциация Московской Агломерации» (Ассоциация «ТАМА»).*

## Правовая основа карпулинга

Карпулинг (райдшеринг) представляет собой размещение физическим лицом на специализированной онлайн-платформе предложения (оферты) о поиске попутчиков. Агрегатор предоставляет возможность установления связи с физическими лицами, желающими осуществить поездку в том же направлении, что и оферент.

Цель оферты райдшеринга – поиск попутчиков, следующих в одном направлении. В возмездной перевозке оферент извлекает определенную имущественную выгоду (плату за проезд), а в райдшеринге оферент, напротив, избегает определенных затрат. Этой целью обусловлены и экономические различия сделок.

Агрегатор не выступает стороной договора райдшеринга, однако является лицом, опос-

редующим отношения между оферентом и попутчиками. Следовательно, наличие электронного информационного посредника – существенный признак для квалификации возникающих договорных отношений как райдшеринга.

Наличие или отсутствие в качестве ключевого признака извлечения прибыли является решающим фактором при разграничении договора райдшеринга и случаев злоупотребления правом в форме обхода закона.

Электронный информационный посредник и отсутствие цели извлечения прибыли являются существенными признаками для квалификации возникающих договорных отношений как райдшеринг.

Отсутствие нормативно-правового регулирования услуги данного вида, закрепления правил и требований предоставления данных услуг, значительно усугубляет проблему обеспечения безопасности дорожного движения при использовании сервисов поиска попутчиков и указывает на необходимость скорейшей разработки и принятия мер административно-правового регулирования данного вида общественных отношений.

На практике периодически выявляются водители, которые не являются индивидуальными предпринимателями или юридическими лицами, они осуществляют перевозку пассажиров без соответствующего разрешения, то есть занимаются нелегальными перевозками, главной целью которых является полу-

чение прибыли. В погоне за прибылью, водители, использующие карпулинговые или райдшеринговые сервисы по подбору пассажиров, зачастую не соблюдают необходимые требования безопасности, характерные для лицензированных перевозчиков (предрейсовый технический осмотр транспортного средства, проверка медицинского состояния водителя и т.д.), что может повлечь за собой человеческие жертвы.

Компания BlaBlaCar предлагает закрепить в законодательстве РФ определение карпулинга, как совместного использования легкового автомобиля для поездки, запланированной водителем в личных целях. «При использовании автомобиля для карпулинга водителю запрещается получать плату с поездки за исключением разделенных эксплуатационных и топливных расходов между водителем и пассажирами», говорится в предложениях компании.

Несмотря на то, что карпулинг сам по себе создан для удобства и выгоды пассажиров, в нем существуют некоторые недостатки.

## Безопасность перевозок и надзор

Несмотря на свою востребованность, карпулинг (райдшеринг) не только не урегулирован на законодательном уровне, но и не получил должного научного обоснования. Отсутствие понятия нового вида перевозок, правил данных перемещений и понимания механизма контроля за

осуществлением такого рода деятельности, наряду с возрастающей популярностью онлайн-сервисов по поиску попутчиков, обуславливает остроту социального запроса на необходимость правового регулирования автомобильных поездок, при которых пассажиры компенсируют часть расходов.

Рассматривая данную ситуацию со стороны водителей, занимающихся коммерческими перевозками людей, следует отметить: кроме повышения себестоимости транспортных услуг такси, увеличивается административный «барьер». Также известно, что к деятельности такси предъявляются определённые требования.

В контексте обеспечения безопасности дорожного движения райдшеринг (карпулинг) к настоящему времени надлежащим образом не рассмотрен.

Имеющиеся проблемы обеспечения безопасности перевозок пассажиров позволяют сделать вывод о необходимости административно-правового регулирования деятельности данных сервисов.

При осуществлении перевозки пассажиров транспортом общего пользования здоровье и имущество пассажиров подлежит обязательному страхованию, что гарантирует им право на компенсацию при получении травм или порче багажа.

Такое положение дел побуждает пассажиров искать предложения более дешёвых поездок, по сравнению с официальным такси, а водителей обходить оговоренный выше административный «барьер» путем осуществления ком-

мерческих перевозок. Из-за отсутствия ряда ценообразующих факторов стоимость транспортных услуг, заказываемых через онлайн-сервисы и мобильные приложения, значительно ниже официального такси.

Существует множество сайтов, предоставляющих информационные услуги по поиску клиентов. Для получения доступа к информации о заказах на поездки водители должны лишь зарегистрироваться на соответствующем сайте (скачать специальную программу на мобильный телефон), указав при этом минимальный набор данных. Некоторые интернет-ресурсы по поиску водителей и клиентов запрашивают только фото автомобиля и водительского удостоверения. При этом для водителей открывается практически неограниченная возможность к зарабатыванию денежных средств. Однако, нет механизма выявления и привлечения к ответственности водителей, нарушающих пользовательское соглашение.

Анализируемые сайты содержат предложения о перевозках автомобилями с количеством сидячих мест 8 и более, что свидетельствует о таких признаках рассматриваемых перевозок, как регулярность и коммерческий интерес.

### **Социальный карпулинг**

В настоящее время в России рассматривается вопрос введения социального карпулинга с частичным финансированием из бюджета. Пока проект разрабатывают для Москвы и Московской области. Эта разновидность сервиса нацелена на пере-

возку пассажиров на частных автомобилях, курсирующих между остановками общественного транспорта и удалёнными жилыми районами, а подбор попутчиков будет осуществляться в установленных местах. Проект социального карпулинга проходит согласование в Минтрансе РФ. Он предполагает, что с помощью сервиса граждане смогут добраться от отдалённых жилых массивов, куда не проложены маршруты до транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) пригородного железнодорожного транспорта и т. д. Эта новация входит в стратегию развития транспортной системы региона до 2035 года.

Пользователи смогут заказать «социальный» автомобиль через специальное приложение, и они доедут от узлов пригородного железнодорожного транспорта до пункта назначения. Цена такой перевозки будет доступной, ведь государство будет субсидировать перевозку пассажиров, поэтому такой карпулинг называется «социальным». Такой сервис планируется запустить к 2025 году.

К сервису разрешат подключиться любому автовладельцу, соответствующему установленным условиям.

В «Новой Москве» — в Троицком и Новомосковском округах, а также в Подмоскovie, находятся населённые пункты, коттеджные и дачные поселки, которые удалены от остановок магистрального, особенно рельсового, общественного транспорта. Из-за низкой транспортной доступности таких районов пассажир зачастую выбирает лич-

ный автомобиль на всем пути следования или такси, что увеличивает нагрузку на автодорожную сеть и стоимость поездки.

В проекте предполагается участие и автомобилей такси. При этом они не должны нарушать условия проекта, которые в перспективе будут обязательно установлены. Это может быть движение по строго определенному расписанию. Например, для обеспечения максимального

комфорта пассажиров автомобиля должен находиться в пункте подбора в строго определенное время — ко времени прибытия электропоезда из Москвы. Предполагается, что в это время таксист не должен заниматься выполнением других заказов.

Для реализации проекта социального карпулинга необходима подготовка нормативной базы. Законопроект о правилах заказных некоммерческих перевозок пасса-

жиров на автомобилях при заключении договоров через интернет в настоящее время дорабатывается с учетом поступивших замечаний, в т.ч. от автора.

До тех пор, пока не создана нормативная база, такие сервисы работают в условиях рисков привлечения их к ответственности за нарушение федерального законодательства. Эти риски тем выше, чем пристальнее к их деятельности внимание.

## ЕФС МКПП: ЧТО ЭТО ЗА СИСТЕМА И ПОЧЕМУ НЕЛЕГАЛЬНЫХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК СТАНЕТ СИЛЬНО МЕНЬШЕ?


С декабря 2020 года автобусный билет будет снабжаться метаданными, которые можно будет проверить через ЕФС МКПП — это единая система, действующая по всей стране. В этой ситуации пассажир будет уверен в перевозчике, маршруте и его официальности, на старте, на междугороднем маршруте.

«Палёные» автобусы — это бич транспортной системы нашей страны. Речь про широкий спектр — от «Ларгусов» и «ПАЗиков», которые маскируются под частные перевозки на сервисах поиска попутчиков, — до просто целых больших автобусов, водители которых никому ничего не должны. Мы слышали всякое: и высадку пассажиров прямо в поле, и когда водитель отказался везти двух человек, потому что не хотел ехать до конечного пункта, и чудесное превращение в кабриолет из-за ржавой крыши на ходу.

Официальный рейс от неофициального отличается несколькими важными вещами:

гарантиями пассажирам, обязательностью исполнения, медосмотром водителя, техосмотром ТС, плюс наличием карт маршрутов и лицензией. То есть водитель прошёл медосмотр, смена у него достаточно короткая, чтобы он не уснул за рулём, на длинных расстояниях есть второй водитель, автобус не разваливается. Если уедет не вовремя или без вас — перевозчик платит за это и понесёт ответственность по закону о защите прав потребителя. Разумеется, «серые» перевозчики могут этого не соблюдать.

Несколько лет назад мы («Туту») начали участвовать в оцифровывании этого рынка. Нам было интересно заняться электронными билетами, потому что за этим будущее, прогресс, свет и чистота. Но сегодняшний рассказ про другое. Если вы отправляете данные о рейсе в какую-то ГИС, то есть высокая вероятность контроля. На неделе мы первыми запустили в тестовую эксплуатацию интеграцию с



**ЕФС МКПП**  
https://efsmkpp.ru

**УИПП**  
4BR22XP-P630-7BP3-H25

**Рейс**  
Регулярный

**Отправление**  
19.11.2020 05:50


**Перевозчик**  
ООО «ПЕРЕСЛАВСКОЕ ПАТП»  
ИНН: 7608010679

**Маршрут**  
038. г. Переславль-Залесский - г. Москва  
Рег. номер: 76.77.008

**Пункт отправления**  
АВ г. Переславль-Залесский

**Пункт прибытия**  
АС «Центральная» г. Москва

4BR22XP-P630-7BP3-H25



Проверь свой рейс

info@technopass.ru  
2020 ООО «Технопасс»

ЕФС МКПП, как раз системой, созданной для контроля легальности, и способной заодно помочь с электронными билетами. Расскажу, что это за «зверь».

## Что такое ЕФС МКПП?

Единая федеральная система мониторинга и контроля пассажирских перевозок автобусами (ЕФС МКПП). Делает она следующее: когда билет бронируют в системе продаж, данные отправляются в ЕФС МКПП, где формируется уникальный идентификатор билета. ЕФС МКПП отвечает QR-кодом, который нужно нанести на бумажный или электронный билет, чтобы пассажир мог проверить данные рейса на сайте **НелегаловНет.РФ**. При покупке и выписке билета на «Туту» повторно проверяется идентификатор билета в системе, и пассажир получает маршрутную квитанцию с QR-кодом и гарантией успешной проверки в ЕФС МКПП.

## Что можно проверить?

1. Конкретный автобус: допуск на пассажирскую перевозку именно этому ТС с конкретным номером. То есть никаких замен автобуса без официальных документов. Автобус точно пройдёт техосмотр (с этим в официальных перевозках строго) и точно будет нормальным.

2. Что за перевозчик: без лицензии на пассажирскую перевозку просто нельзя получить запись ЕФС МКПП. Это отсеивает существенную долю перевозчиков по России.

3. Список регулярных маршрутов перевозчика и конкретно свой рейс: куда именно вы едете и как. Это важно, потому что если вы думаете, что маршрут с указанием города должен заканчиваться в этом городе, то можете жестоко ошибиться.

## Что ещё можно сделать?

Можно отправить жалобу на любой «косяк», который случился в дороге. Понятно, что «водитель грубил» – на этой стадии сейчас особо никого не интересует, а вот если водитель курил в автобусе, отказывался сажать пассажиров или брал «левых», автобус шёл не по расписанию или было ещё что-то плохое, например, нет ремней безопасности, сломано кресло, ехал стоя, то раньше вам приходилось писать перевозчику. Если перевозчик крупный, ситуация обычно решалась в пользу пассажира, но чаще пассажир оставался без комментариев и решения проблемы. Теперь, при наличии жалоб пассажи-

ров, реальные меры со стороны регулирующих органов будут приняты относительно перевозчика, «за косяки» будут жестоко карать.

## Что может пойти не так?

В целом — что угодно. Обычно «не так» с расписанием и технической безопасностью. Например, из трех обычных отзывов с просторов нашей страны, по каждому из которых было открыто внутреннее расследование – дважды оно закончилось отключением перевозчика от нашей системы.

## Насколько жёстко будут карать за «косяки»?

Если что-то пойдёт не так (в первую очередь, если рейс будет без регистрации в ЕФС МКПП), то на первой же про-

tutu.ru 
**Билет № 777160**
Напечатать и показать при посадке

Не забудьте распечатать билет и взять оригинал документа, указанного при покупке (паспорт или свидетельство о рождении). Документы нужно предъявить контролеру или водителю перед посадкой в автобус.

## Переславль-Залесский — Москва

Полный маршрут: № 038 Переславль-Залесский - Москва АС "Центральная"

ОТПРАВЛЕНИЕ, ВРЕМЯ МЕСТНОЕ

**5:50, 19 ноября 2020, чт**

Переславль-Залесский, Автостанция, ул. Московская, д. 113

ПРИБЫТИЕ, ВРЕМЯ МЕСТНОЕ

**7:50, 19 ноября 2020, чт**

Москва, Автовокзал Центральный (Щелковский), Щелковское ш., д. 75

ПАССАЖИР

Дата рождения

Паспорт РФ:

Гражданство: Россия

Пол: женщина

**11 место**

Место может быть изменено перевозчиком

Заказ №: TUTU2826666813

Стоимость: 505 руб.

Сервисный сбор: 69 руб.

Полная стоимость: 574 руб.

Оформлен: 18.11.2020 в 11:06

Оплачено банковской картой на bus.tutu.ru

Агент: ООО «НТТ»

ПЕРЕВОЗЧИК

**Переславское ПАТП**

Тел.: +74853538291

EФС МКПП

Цифровой след вашей поездки

Прочитать код QR

**Как вернуть электронный билет?**

\*Чтобы вернуть билет, нажмите в письме с билетом кнопку «Вернуть билет». Возврат стоимости проезда при оплате картой обычно производится в течение 30 дней в зависимости от условий банка. В случае затруднений при оформлении возврата свяжитесь с круглосуточным контакт-центром Tutu.ru по телефону: 8 800 505-66-09 или +7 495 567-44-05.

**Правила проезда по электронному билету**

Предъявите маршрутную квитанцию к электронному билету и документ, удостоверяющий личность, контролеру, и пройдите в автобус. Никаких дополнительных действий в кассах автовокзала не требуется.

**Условия возврата билета**

Возврат стоимости проезда производится в соответствии со статьей 23 «Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», утвержденного Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ.

- \* При возврате билетов не позднее 2-х часов до отправления с пассажира удерживается 5% от стоимости.
- \* В течение 2-х часов до отправления с пассажира удерживается 15% от стоимости.
- \* В течение 3-х часов после отправления с пассажира удерживается 25% от стоимости.

Если возврат производится после отправления автобуса, в течение 3 часов после его отправления нужно зарегистрировать возврат у администратора или диспетчера автовокзала, с которого выполняется рейс, а затем оформить возврат через письмо. Для билетов, приобретенных по акции, условия возврата могут отличаться. Также возврату не подлежит Сервисный сбор в размере 69 руб.



верке документов автобус заметят. Работает это так: если при пересечении границы между регионами у пассажирского автобуса нет правильного набора документов (ЕФС МКПП или «чартерного»), то обязательно «прилетит» штраф. Второй раз – ещё штраф. Третий раз – отзовут лицензию или арестуют автобус. Сурово, но это быстро расчистит межрегиональные перевозки от «серых» игроков.

### Будет ли билет дороже?

Нет, считается, что это может улучшить загрузку официальных рейсов. Они и так достаточно дороги из-за высокой себестоимости процедур (медосмотр, смены водителя), поэтому за счёт перераспределения потока на них для перевозчика в конечном итоге будет выгода. Для работы с ЕФС МКПП не надо никакое новое оборудование на борту. UPD. Перевозу: считается, что для пассажира цена останется прежней, перевозчик окупит

дополнительные издержки за счет увеличения пассажиро-потока.

### Для чего всё это?

Система разрабатывалась по поручению Президента Российской Федерации от 26 июня 2019 года. Единая федеральная система мониторинга и контроля пассажирских перевозок должна была быть создана до 1 декабря 2020 г. Цель – снижение доли нелегальных перевозчиков, что сокращает уровень ДТП, улучшает собираемость налогов и цивилизует рынок. Ну и откроются возможности для электронных билетов, потому что все билеты будут попадать в одну базу (наконец-то не «зоопарк» из двухсот систем). Сейчас, по данным экспертов, в ж/д доля электронных билетов – 60%, в авиации – 65%, а в сфере автобусных перевозок – около 6-7%.

### Что уже есть?

На билеты попадает вот такой QR-код:

Мало того, что это делает теперь билет полноценным электронным (запись хранится в едином реестре), так её ещё и можно проверить. Пока всё равно надо печатать эту бумажку для ряда рейсов, но скоро это станет атавизмом.

Если пойти по ссылке из QR, будет проверка рейса как на картинке выше, вот она ещё раз:

### Что случится?

Лично мне кажется, что сначала будет адский крик и плач, а потом рынок покинут до 80% нелегальных перевозчиков. Все вот эти «едем на машине, ищем попутчика, отправляется от Ленина, 13» заменятся на цивилизован-

ные перевозки. Да, пока не контролируются внутрорегиональные и международные рейсы, но будут и они. Для международных, например, нужно согласовать обе стороны рейса, а это общение на уровне чуть ли не МИДа.

В ноябре-декабре 2020 идут тестовые испытания и на направлениях, где уже доступна выписка уникального идентификатора ЕФС МКПП, пользователи могут увидеть отметку, а если её нет – пока рассказ про эту систему.

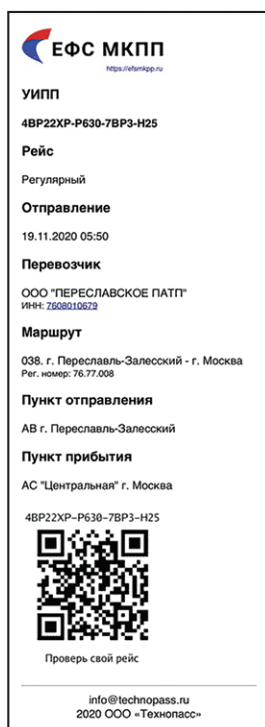
Мы ещё собираем собственную статистику, запускаем в партнёрстве с перевозчиками и автовокзалами возможность использовать электронные билеты для посадки на рейс и обогащаем расписание собственными данными – отзывами пассажиров, услугами на рейсе и другой полезной информацией.

Уверен, что на этапе тестовой эксплуатации с ЕФС МКПП мы найдем ещё кучу мест для улучшения, но сама инициатива делает ту вещь, которую давно было пора сделать. Самое главное для наших клиентов – с QR-кодом появляется уверенность 99,9% в том, что пассажир уедет.

Сейчас мы отключаем ненадёжных перевозчиков от выдачи вручную и по отзывам. Теперь это будет автоматизируемый поток.

**P.S.** «На всякий» ещё раз уточню, что мы не разрабатывали ЕФС МКПП, а используем её API для того, чтобы пассажиры видели, что едут у легального перевозчика. И нам это важно.

по материалам habrahabr.ru



# В ПРЕДДВЕРИИ COMTRANS – 2021

**В феврале этого года состоялась официальная пресс-конференция выставки COMTRANS, во время которой организаторы выставки и их ключевые партнеры сделали ряд важных заявлений и анонсов. На пресс-конференции присутствовали представители всех ведущих отраслевых изданий, пишущих об автомобильной индустрии и автотранспортной отрасли.**

COMTRANS – крупнейшая в России и Восточной Европе выставка коммерческих автомобилей, включена в официальный календарь автомобильных выставок Международной организации автопроизводителей (OICA). COMTRANS традиционно проходит при поддержке Министерства Промышленности и торговли Российской Федерации, Министерства Энергетики Российской Федерации, Министерства Транспорта Российской Федерации, Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, Ассоциации Европейского Бизнеса (АЕБ), Транспортной Ассоциации Московской Агломерации (ТАМА), Международного союза автомобильного транспорта (IRU). В рамках выставки проходит масштабная программа деловых мероприятий на площадке COMTRANS Arena, спикерами и модераторами программы выступают ведущие эксперты автомобильной индустрии и транспортной отрасли, руководители компаний-производителей, представители Министерства промышленности и торговли, Министерства транспорта и других государственных организаций.

На пресс-конференции выступили:

- Организаторы выставки COMTRANS
- Исполнительный директор Ассоциации «Объединение автопроизводителей России» (ОАР) И. А. Коровкин

- Генеральный директор компании ITEMF Expo М. Э. Башелеишвили

- Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы

- Начальник Управления развития транспортных коммуникаций М. А. Горин

- Транспортная Ассоциация Московской Агломерации (ТАМА) – Председатель правления Н. О. Блудян

- Издательский дом «За рулем» – главный редактор журнала «За рулем» М. А. Кадаков

- Главный редактор журнала «Рейс» Д. А. Поцелуевский

**Исполнительный директор ОАР И. А. Коровкин:** «Если говорить о выставке COMTRANS, то мы вместе с компанией ITEMF Expo проводим эту выставку с 2007 года, при этом постоянно наращивая свои возможности. Именно такая выставка, в таком формате позволяет в наибольшей степени представить все модели коммерческой автомобильной техники – как хорошо известные, так и новые конструкции. Мы активно готовимся к COMTRANS и регулярно рассматриваем этот вопрос на общих собраниях членов партнерства, понимая, что выставка – это максимальная возможность представить свои достижения наряду со стоящими рядом конкурентами... и это очень важно. Год планируется очень интересный, насыщенный, и COMTRANS – это высшая точка наступившего года в информаци-

онной деятельности в сфере коммерческого транспорта.»

**Начальник Управления развития транспортных коммуникаций Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы М. А. Горин:** «От лица департамента хочу сказать, что мы очень активно поддерживаем выставку COMTRANS и BUSWORLD Russia. Для направления, которое я курирую, это один из основных источников обмена инновационными идеями, а также отличная возможность посмотреть образцы техники, которые предлагают наши уважаемые производители, возможность посмотреть зарубежный опыт, продумать совместные идеи, концепции. Сейчас мы активно развиваем и модернизируем проект, связанный с наземным пассажирским городским транспортом. Вышло третье поколение электробусов, у которых коллегами из Группы «ГАЗ» и ПАО «КАМАЗ» серьезно изменена и доработана «начинка». Приоткрою планы: в рамках поручения Президента РФ мы прорабатываем вопрос, связанный с переходом на использование водородных установок, но водород будет использоваться не в качестве двигателя внутреннего сгорания, а как электроустановка для оснащения и переоснащения электробусов после выхода из эксплуатации топливных элементов, которые сейчас стоят. Это позволит еще более улучшить экологический эффект, потому что мы оцениваем весь

комплекс, связанный с эксплуатацией и переработкой использованных батарей. Возвращаясь к выставке, выставка — это площадка, которая позволяет нам получать и передавать опыт. Приезжают коллеги из других регионов и стран, мы обрабатываем очень большой поток запросов от зарубежных коллег, которые видят наши успехи в развитии электро-транспорта».

**Председатель правления Ассоциации ТАМА Н. О. Блудян:** «Мы включились в организацию выставки COMTRANS с компанией ITEMF Expo, безусловно, представляя интересы московского транспорта и рынка московской агломерации. Мы видим нашу миссию в том, чтобы выставка представляла собой не только площадку для демонстрации техники, но и профессиональную площадку для обсуждений, дискуссий и именно производителей с потребителями. В рамках деловой программы COMTRANS 2019 мы успешно провели серьезное мероприятие с участием межотраслевого экспертного совета (МОЭС), в который входят все основные крупнейшие эксплуатанты коммерческой техники. И мы обязательно организуем аналогичное мероприятие в этом году с участием основных, крупнейших потребителей коммерческой техники... Я не сомневаюсь в успехе предстоящей выставки и считаю, что онлайн никогда не заменит офлайн. Во всех сферах, где есть площадка, где есть живая дискуссия и возможность пообщаться, это неопределимо... Я пожелаю, чтобы в нашей стране больше не было нестандартных ситуаций.»

**Главный редактор журнала «За рулем» М. А. Кадаков:** «Издательский дом "За рулем" в этом году открывает новую страницу своей истории. Мы учредаем

"Гран-при "За рулем" в области коммерческого транспорта". Проводить церемонию награждения этой профессиональной премии мы будем в рамках выставки COMTRANS. Призы будут вручаться в разных номинациях – будем отмечать лучшие легкие, среднетоннажные, тяжелые грузовики, большие и малые автобусы; будет отдельная номинация по прицепах и полуприцепам. Кроме того, обязательно будем отмечать и специализированную технику. В отличие от нашего легкового конкурса, где голосуют читатели – покупатели легковых автомобилей, к Гран-при для коммерческих автомобилей мы привлечем участников профессиональных сообществ – тех, кто продает автомобили, и тех, кто их эксплуатирует. Это будет профессиональная премия, которая будет напрямую созвучна тому, что происходит на рынке коммерческого транспорта в России. Я уверен, что эта премия заинтересует многих участников рынка. Для автопредприятий (и крупных, и мелких), это станет еще одним маркером, дополнительным сигналом к тому, что покупать, почему именно это покупать, и чем именно эта техника лучше, чем у тех, кто не выиграл... Мощности издательского дома "За рулем", с одним только суммарным тиражом журналов "За рулем" и "Рейс", позволяют говорить об этом на всю страну. Кроме того, мы задействуем все наши цифровые ресурсы, которые на данный момент огромны – мы охватываем практически всю аудиторию, не только тех, кто интересуется автомобилями "выше среднего", но еще и огромную аудиторию тех, кто интересуется автомобилями категорий "средний" и "ниже среднего". О победителях премии узнает практически все автомобильное сообщество России, чего

прежде, на мой взгляд, не было. Именно поэтому это интересно производителям, и мы постараемся сделать все масштабно, красиво и интересно.»

**Главный редактор журнала «Рейс» Д. А. Поцелуевский:** «В архиве Издательского Дома "За рулем" сохранился первый номер журнала "За рулем" за 1928 год, и вы не поверите, но он весь посвящен грузовикам – это факт. С 1928 года интерес журнала "За рулем" к коммерческой технике никогда не ослабевал. И в 2007 году в марте в издательстве появился бизнес-журнал "Рейс", нацеленный, прежде всего, на тех, кто перевозит и пассажиров в нашей стране. Мы сразу взяли курс на то, что именно от этих людей мы получаем информацию и считаем их наиболее компетентными в эксплуатации техники и ее оценке. За 14 лет существования мы со многими перевозчиками сдружились. Со многими проводили и проводим совместные проекты, например, наши испытания, когда оцениваются узлы и агрегаты, шины и масла на реальной технике перевозчика. На протяжении этих 14 лет постоянно была идея не просто обнаруживать информацию, которую мы получаем на наших страницах и на всех цифровых ресурсах, а свети в систему, поставить рейтинги. Мешало, наверное, отсутствие профессиональной площадки, где собраны все перевозчики, а страна огромная, транспортные предприятия разбросаны, и это очень сложно. Содружество с крупнейшей выставкой COMTRANS дает возможность не только вручить призы, но и продолжить обсуждение и номинантов, и победителей прямо здесь, на выставке. Поэтому я уверен, что союз крупнейшей выставки и крупнейшего издательского дома будет полезен широкому кругу перевозчиков».



## **Центр Управления Междугородными Пассажирами Перевозками**

### **Ваш помощник и консультант в отрасли автобусных пассажирских перевозок**

- Консультация по оборудованию автовокзалов и автостанций, документальное сопровождение, до внесения в Реестр остановочных пунктов.
- Подготовка рекомендаций для пассажирских автоперевозчиков, связанных с установлением или изменением межрегиональных маршрутов регулярных перевозок с учетом маршрутной сети субъектов Российской Федерации.
- Подготовка заключений по всем правовым вопросам, связанным с организацией автотранспортного обслуживания населения (город, пригород, межгород, а также деятельности АВ и ОП)
- Консультация автоперевозчиков и автовокзалов по вопросам исполнения 16-ФЗ «О транспортной безопасности»
- Комплексная консультация организации автотранспортного обслуживания (в том числе оборудование АВ и ОП, порядок регистрации междугородных маршрутов, корпоративные отношения, налоговое, антимонопольное законодательство, анализ и комментарии норм НПА РФ, субъекта, муниципальных образований)

**+7 (495) 664-32-24      info@tsumpp.ru**

125480, г. Москва, ул. Героев Панфиловцев, дом 24, офис 208, здание ОАО "НИИАТ"

## АВТОВОКЗАЛ ПЕТРОПАВЛОВСКА (КАЗАХСТАН) ПРОДАЮТ ИЗ-ЗА ОГРОМНЫХ «КАРАНТИННЫХ» УБЫТКОВ



Пока официальным перевозчикам запрещено работать в условиях карантина, деятельность нелегальных таксистов процветает. Причем частники подбирают клиентов на привокзальной площади

Объявление о продаже двухэтажного здания автовокзала общей площадью 1 062 квадратных метра, с земельным участком 48 соток и хорошими подъездными путями размещено 4 февраля текущего года на сайте объявлений. Автовокзал продается за 400 миллионов тенге.

Директор автовокзала Александра Сысоева подтвердила эту информацию, подчеркнув, что из-за карантина по коронавирусу убытки предприятия за 2020 год составили 9 миллионов тенге.

«У нас очень сложная ситуация – в четыре раза сократился пассажиропоток. Сегодня мы не работаем, мы выживаем, поэтому и выставили автовокзал на продажу. Парка автобусов собственного у нас нет. Перевозчики, с которыми мы работаем, один за другим закрывают свои маршруты, прибыли нет. При этом на наших маршрутах появилось огромное количество нелегального транспорта», – рассказала Сысоева.

Она также отметила, что до пандемии предприятие перевозило ежедневно 2 500 человек по 140 пригородным и международным маршрутам, но после небольшого послабления весенних ограничений с 5 июля 2020 года карантинные меры полностью парализовали работу перевозчиков. До сих пор международные, межобластные перевозки закрыты, в результате предприятие до-

ведено до критической точки неплатежеспособности.

Руководитель автовокзала обратилась за помощью в региональную Палату предпринимателей.

«Мы девять месяцев находимся в такой ситуации, когда нелегальный бизнес у нас всю работу и процветает, осуществляя пассажирские перевозки и в Костанай, и в Кокшетау, и в Щучинск. Ежедневно мы наблюдаем такую картину, когда частники собирают людей по этим направлениям с нашей же привокзальной площади. При этом они уже ездят не на легковых автомобилях, а на микроавтобусах, а наша деятельность тем временем по-прежнему находится под запретом. Наши официальные перевозчики уже полгода не могут выехать в эти города, естественно, от этого страдаем и мы», – подчеркнула Александра Сысоева.

Как прокомментировали в пресс-службе Палаты предпринимателей Северо-Казахстанской области, согласно приложению №4 к постановлению главного государственного санитарного врача Казахстана от 25 декабря 2020 года № 68, движение междугородних/межобластных регулярных автобусов (микроавтобусов) допускается в «зеленой» и «желтой» зоне на расстояние не более 300 километров.

«Это означает, что у Петропавловского автовокзала есть возможность осуществлять рейсы в Кокшетау, Щучинск и Боровое в том случае, если оба региона находятся не в «красной» зоне. Однако, когда обе эти области были в «желтой» зоне, Петропавловский автовокзал почему-то не воспользовался этой возможностью», – отметили в ведомстве.

«Более того, в августе 2020 года предприятие посредством электронной платформы «ИнфоКазахстан» получило акт соответствия санитарным нормам на возобновление деятельности. Таким образом, при имеющемся разрешении движения междугородних/межобластных регулярных автобусов (микроавтобусов) на республиканском уровне в регионе эта деятельность по непонятным причинам не осуществлялась. При этом региональными постановлениями каких-либо запретов на движение междугородних/межобластных регулярных автобусов (микроавтобусов) не устанавливалось. Отметим, что постановлением главного государственного санитарного врача Северо-Казахстанской области № 40 разрешена деятельность автовокзалов, автостанций, с разрешением пассажирских перевозок, за исключением населенных пунктов, где введены жесткие ограничительные меры и карантин», – прокомментировала Достлер.

При этом представитель управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог области разъяснил, что это ведомство не имеет никакого отношения к разрешениям или запретам на осуществление перевозок. Перевозчику достаточно уведомить управление лишь о маршруте, после чего информация о согласовании маршрута размещается на официальном сайте госоргана. Вот уже несколько недель Северо-Казахстанская область вновь находится в «красной» зоне по уровню заболеваемости коронавирусом, а значит автовокзал по-прежнему не может работать в обычном режиме.

sputnik.kz



## ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

- ◆ Пассажиры автотранспортных предприятий.
- ◆ Организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции.
- ◆ Некоммерческие организации в сфере транспорта.
- ◆ Профсоюзные организации работников автомобильного транспорта.
- ◆ Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта.
- ◆ Комитет по транспорту и строительству Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации.
- ◆ Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации.
- ◆ Министерство транспорта Российской Федерации.
- ◆ Министерство внутренних дел Российской Федерации.
- ◆ Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.
- ◆ Генеральная прокуратура Российской Федерации.
- ◆ Федеральная служба безопасности Российской Федерации.
- ◆ Федеральная служба по надзору в сфере транспорта.
- ◆ Научно-исследовательские и высшие учебные организации в сфере автомобильного транспорта.
- ◆ Организации – члены Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны».
- ◆ Организации – члены Ассоциации «Развитие автовокзалов страны».
- ◆ Организации – члены Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов.
- ◆ Организации – члены Association of Pan-European Coach Terminals (APC).
- ◆ Пассажиры автотранспортных предприятий группы компаний Mootor Grupp.
- ◆ Организации в сфере цифровых технологий для транспортного комплекса, реализации автобусов, запасных частей, топлива, технического обслуживания, ремонта, переоборудования автобусов, спутниковой навигации, тахографов, страхования, рекламы.

**Подшивку всех номеров  
можно найти в:**

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

Журнал

**РОССИЙСКИЕ  
АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ**

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

- ▶ библиотеке **Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ)**,  
125319, Москва, Ленинградский проспект, д. 64
- ▶ Электронный вид журнала:  
**[rosbuslines.ru/partnership/journal](http://rosbuslines.ru/partnership/journal)**

**АССОЦИАЦИЯ**



**«РАЗВИТИЕ АВТОВОКЗАЛОВ  
СТРАНЫ»**

**2011 – 2021**

**ДЕСЯТИЛЕТИЕ СОЗДАНИЯ**



## ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

- Снижение доли нелегальных перевозчиков.
- Прослеживаемость автобусных межрегиональных перевозок.
- Установление признаков нарушений правил пассажирских перевозок.

## ПРОСЛЕЖИВАЕМОСТЬ = ЦИФРОВОЙ СЛЕД – ЭТО:

- Сплошной мониторинг перевозок.
- История событий о конкретном рейсе и пассажире от планирования до завершения перевозки на базе уникальных идентификаторов.

## ПРИНЦИП РАБОТЫ

**1** Передача перевозчиком информации о рейсе — регулярном, заказном и для собственных нужд

**3** Оформление перевозчиком перевозочного документа с QR-кодом (УИПП)

**5** Идентификация передвижения автобусов в межрегиональном сообщении в транспортном потоке: рамки «Платон», системы мобильного контроля «Платон», камеры фотофиксации ПДД, пункты пропуска на платных дорогах

**7** Анализ данных, сверка со справочниками государственных систем, выявление признаков нарушений

**2** Проверка данных о рейсе и перевозчике — лицензии, маршрут и остановочные пункты, полис ОСГОП — выдача перевозчику УИР

**4** Проверка пассажиром рейса по QR-коду или через сервисы Нелегаловнет

**6** Сбор сведений о пассажирских перевозках от перевозчиков, автовокзалов, пассажиров, обращений «Народный контроль»

**8** При выявлении нарушения автоматическое формирование пакетов документов — для последующего наказания или предостережения нарушителей



## Нелегалов нет