

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 78 июль-сентябрь

2021



тема номера:

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

COMTRANS-2021

Терминал самообслуживания

— НОВЫЙ ШАГ К АВТОМАТИЗАЦИИ АВТОВОКЗАЛА



Дополнительный канал продаж



Снижение операционных расходов



Разгрузка прикассовой зоны



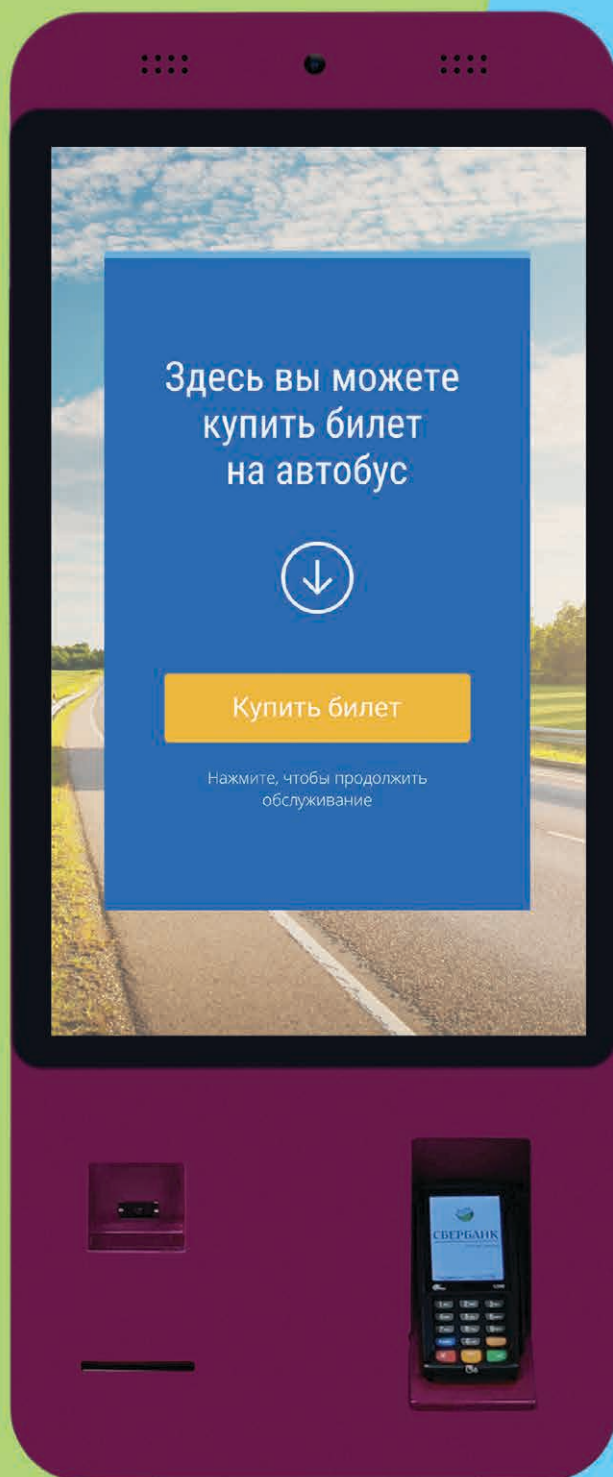
Удобство и безопасность для пассажира



Avibus
from BlaBlaCar

реклама

terminal@avibus.pro



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
Территория 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

Блудян Н. О. – д.т.н., профессор, председатель правления, директор Ассоциации «Транспортная Ассоциация Московской Агломерации»

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
01.10.2021 г.

Отпечатано в типографии
ООО «МЛ Принт Реклама»,
119180, г. Москва, ул. Полянка Б.
д. 51А/9, Э 8 пом.1 К1, ОФ.22;
тел. +7 (495) 649-81-31
сайт: www.mlprint.ru

СЛОВО РЕДАКТОРА

2

ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ◆ Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин назвал работу новой транспортной модели Верхневолжья отличным примером цифровой системы управления 4
- ◆ Растет спрос на экологичную технику 5
- ◆ ТПУ в Можге – в одном здании железнодорожный вокзал и автостанция 6

ТЕМА НОМЕРА

- ◆ Международная выставка коммерческих автомобилей Comtrans-2021 8

АВТОВОКЗАЛЫ И ПАТП

- ◆ О региональной политике по развитию транспортной инфраструктуры и ее влиянии на деятельность автовокзалов и автостанций 14
- ◆ Казанский автовокзал обвинил ульяновского предпринимателя в незаконных перевозках 20
- ◆ Телемедицинские осмотры 23
- ◆ Межрегиональная Конференция Автовокзалов 24
- ◆ Единение, объединение и «чувство плеча» 25

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

- ◆ Цифровой взгляд на отрасль:
Перспективы развития автобусных перевозок 30
- ◆ BlaBlaCar помогает автовокзалам и перевозчикам развивать онлайн-продажи 36

ИСТОРИЯ ОТРАСЛЕВЫХ ПРОЕКТОВ

- ◆ Валерий Герман:
«Моя работа в отрасли началась в 1974 году» 40

Уважаемые коллеги!



Сегодня раздел «Отрасль и Власть» начинается с информации о посещении премьер-министром РФ Михаилом Мишустиным города Твери, где ему представили единую цифровую платформу управления общественным транспортом, новую модель пассажирских перевозок в Тверской агломерации. Результаты реализации такого масштабного проекта развития городского и межуниципального транспорта с использованием передовых технологий являются примером для других регионов, где общественный транспорт еще живет по старым меркам.

Важным отраслевым событием третьего квартала стала прошедшая в сентябре, в Москве, крупнейшая в России и Восточной Европе международная выставка коммерческих автомобилей COMTRANS. Вопросы экологии и защиты окружающей среды в стране — одно из серьезных направлений поиска альтернативного топлива для автомобильных заводов. И, судя по представленным экспонатам на стендах автопроизводителей, можно сделать вывод, что отечественный автопром взял реальный курс на скорый переход на альтернативное топливо: электричество, газ и водород. Эти и другие актуальные темы были подняты в масштабной деловой программе, которая проходила на специально оборудованной площадке COMTRANS Arena на протяжении 4-х дней. Спикерами программы выступили более 70 ведущих экспертов автомобильной индустрии и транспортной отрасли. В теме сегодняшнего номера мы постарались кратко осветить это мероприятие.

В разделе «Автовокзалы и ПАТП» размещен большой материал о региональной политике по развитию транспортной инфраструктуры и ее влиянии на деятельность автовокзалов и автостанций. По мнению нашей ассоциации, региональная политика по развитию транспортной инфраструктуры в агломерациях должна формироваться с учетом существующих на территориях автовокзалов и автостанций. В большинстве случаев именно они могут стать основой формирования транспортно-пересадочных узлов как одного из способов планового развития транспортных систем и нахождения регионального баланса различных видов пассажирского транспорта и видов сообщения автомобильного транспорта в конкретном субъекте Российской Федерации. Транспортному сообществу необходимо продолжить настойчиво, на различных площадках, обсуждать актуальные вопросы региональной политики по развитию транспортной инфраструктуры, привлекая внимание федеральных и региональных органов власти к необходимости осуществления такой политики, а через нее — решать, в том числе вопросы деятельности автовокзалов.

В сентябре в городе Нижний Новгород состоялась Межрегиональная Конференция организаций-членов Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» и пассажирских автотранспортных предприятий. В рамках Конференции прошло расширенное заседание Правления Ассоциации «РАВС». В мероприятии приняли участие руководители и представители автовокзалов и пассажирских автотранспортных предприятий более чем из 40 регионов России. Подробнее — в материале Ассоциации «РАВС».

Сегодня в разделе «Информационные технологии» мы продолжаем освещать дискуссии о цифровых технологиях и их влиянии на развитие отрасли. В рамках мероприятий XIX-го Съезда Российского автотранспортного союза, прошедших в Москве 26 и 27 мая, эта тема широко обсуждалась на Конференции по пассажирским перевозкам. Уровень и темпы их проникновения в автобусный транспорт уже сейчас заслуживают достойной оценки, а в ближайшей перспективе могут показать «взрывной рост». Цифровая трансформация автобусного транспорта все глубже проникает в регионы, чему способствует реализация национальных проектов. Мы задали несколько вопросов нашим собеседникам — отраслевым экспертам из общественных объединений автотранспортников и представителям цифровых систем, разработанных для автотранспорта. Читайте их ответы в редакционной статье.

В новом разделе журнала «История отраслевых проектов» мы разместили интервью с одним из самых авторитетных руководителей региональных сетей автовокзалов и автостанций в нашей стране — Валерием Христиановичем Германом. Он — пример взрослого поколения автотранспортников, кто использует проверенные временем управленческие принципы и прекрасно разбирается в современных технологиях, в том числе и цифровых.

С уважением,

Борис Лоран



Организаторы:

Генеральный партнёр:



**АГЕНТСТВО
ПО РАЗВИТИЮ
ТРАНСПОРТА,
БЕЗОПАСНОСТИ
И ТУРИЗМА**



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



III ВСЕРОССИЙСКИЙ ОТРАСЛЕВОЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ «АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ЦИФРОВЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ТРАНСПОРТА – 2021»

17 НОЯБРЯ 2021 ГОДА
Г. МОСКВА

реклама

Партнёры форума:



Генеральный информационный партнёр:

Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ
Транспорт России
Всероссийская транспортная информационно-аналитическая газета

Информационные партнёры:



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ МИХАИЛ МИШУСТИН НАЗВАЛ РАБОТУ НОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ МОДЕЛИ ВЕРХНЕВОЛЖЬЯ ОТЛИЧНЫМ ПРИМЕРОМ ЦИФРОВОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ



13 июля во время рабочего визита в Тверскую область Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин вместе с Губернатором Игорем Руденей посетили Тверской вагоностроительный завод и производство ГК «Ключевые Системы и Компоненты». В ходе визита на КСК Михаилу Мишустину рассказали о деятельности компании-оператора «Транспорт Верхневолжья» в рамках реализации новой модели пассажирских перевозок в Твери, Калининском, Ржевском, Старицком, Кимрском и Зубцовском районах.

В частности, речь шла о работе цифровой платформы, которая позволяет вести мониторинг и контролировать работу перевозчиков, отслеживать транспортные средства, соблюдение расписания и возможные отклонения от графика, об открытой платежной системе. А также о внедрении интеллектуальных систем на общественном транспорте, с помощью которых осуществляются информирование пассажиров, диспетчеризация, видеонаблюдение для безопасности граждан.

Игорь Руденя продемонстрировал Михаилу Мишустину мобильное приложение «Волга», с помощью которого можно построить маршрут, узнать расписание, найти нужную остановку, увидеть местонахождение автобуса и ожидаемое время прибытия транспорта на остановку.

«На сегодняшний день это отличный пример того, что позволяет сделать цифровая система управления городским транспортом. Удобство, понятное расписание. Это и есть та самая экономика совместного потребления, когда точно распределяется ресурс, доступный для человека», – сказал Михаил Мишустин.

В 2020 году Тверская область в числе первых регионов России в соответствии с поручением и при поддержке Президента РФ Владимира Путина начала модернизацию системы общественного транспорта с запуском новой модели в Твери и Калининском районе.

В рамках встречи были представлены результаты, которых удалось достичь благодаря вне-

дрению новой модели пассажирских перевозок в Тверской агломерации. После запуска транспортной реформы полностью ликвидированы «серые» перевозки. Ежегодные платежи по налогам и сборам увеличились в семь раз. На сегодняшний день 8 из 10 пассажиров оплачивают проезд в общественном транспорте безналичным способом, а точность выполнения расписания составляет 98%.

Кроме того, количество ДТП с участием общественного транспорта сократилось на 67%, на 74% снизился травматизм среди пассажиров. Более 80% жителей региона позитивно оценивают изменения в транспортной сфере.

Председателю Правительства РФ также рассказали о следующем этапе развития транспортной системы – возобновлении трамвайного движения в Твери.

«Трамвай был одним из первых транспортных средств, запущенным в городе. Поэтому все очень ждут его восстановления. Планируем внедрять современные технологии – мягкую подвеску, новые рельсы. И что еще важно – это скорость движения. Транспорт должен двигаться по выделенной полосе. Можно сказать, что это аналог легкого наземного метро», – отметил Игорь Руденя.

Сейчас Министерство транспорта Тверской области активно работает над тем, чтобы в первую очередь восстановить работу двух наиболее значимых и востребованных трамвайных маршрутов – №5 и №11.

Пресс-служба
Правительства Тверской области

РАСТЕТ СПРОС НА ЭКОЛОГИЧНУЮ ТЕХНИКУ



Денис Мантуров

Глава Минпромторга Денис Мантуров 20 августа во время рабочего визита в Ульяновск осмотрел новый междугородный автобус «СИМАЗ», производство которого стартовало на одноименном предприятии в Ульяновске в октябре прошлого года.

Автобус работает на сжиженном газе, как и большая часть выпускаемой здесь техники. Денис Мантуров обещал дальнейшую поддержку производства, которое уже участвует в нацпроекте «Производительность труда».

Ранее, в июне, производство посетил глава Минприроды

Александр Козлов, заявивший о возможности включения завода «СИМАЗ» в нацпроект «Чистый воздух».

«Надо поддержать предприятие – это рабочие места, и самое главное, что у нас в стране производятся автобусы на экологичном топливе, которые ездят по нашим дорогам и городам», – сказал Александр Козлов. Сейчас в проекте участвуют 12 городов. Одна из мер поддержки – покупка автобусов на ГМТ.

«Сейчас ведется производство первых автобусов на СПГ. Планируем увеличивать объемы до 1500 в год с расширением модельной линейки низкопольными автобусами средней и большой вместимости, большая доля которых составят машины на сжиженном и сжатом природном газе», – прокомментировал гендиректор завода Андрей Лукьянов.

20 августа автобус экспонировался на выставке достижений региональной промышленности.

«На этом прототипе мы объездили, наверное, половину России, – рассказывает директор по маркетингу и продажам завода «СИМАЗ» Максим Забродин. – На сегодня потенциал спроса достаточно большой. Есть уже неоднократные продажи подобных 30-местных междугородных автобусов на КПП. Центральная часть России и Зауралье сейчас очень активно интересуется именно метановой версией автобуса».

Машина является полностью российским продуктом. Завод участвует во всех программах минпромторга и получает субсидию как производитель коммерческой техники на газе. Первые контракты и первые отгрузки уже состоялись. Пока это «точечные» заказы на 1-2 машины: клиент изучает продукт. Поскольку опытная эксплуатация проходит успешно, руководство завода рассчитывает на появление более солидных контрактов.

polpred.com

Алексей Юхтанов



ТПУ В МОЖГЕ – В ОДНОМ ЗДАНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ И АВТОСТАНЦИЯ



9 сентября 2021 года генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров с рабочим визитом посетил Удмуртию. Вместе с главой республики Александром Бречаловым они открыли транспортно-пересадочный узел в Можге. Это совместный проект с Горьковской железной дорогой. Регион выступил с инициативой объединить в одном здании железнодорожный вокзал и автостанцию.

Соглашение было заключено в 2018 году, а строительные работы начались в конце 2019 года. Стоимость проекта

составила 291 млн рублей. Теперь «ТПУ Можга» отвечает стандартам комфорта, надежности и безопасности, адаптирован для маломобильных пассажиров. По оснащению современным оборудованием является вторым после вокзала в Калининграде. Здесь есть общий зал ожидания для пассажиров поездов и автобусов, комната для пассажиров с детьми, кассы пригородного и дальнего сообщения, буфет, санитарные комнаты. Установлены системы автоматического оповещения. Для минимизации риска распространения ви-

русских инфекций помещения оснащены рециркуляторами. Необычной «фишкой» стало использование в стенах здания аромамаркетинга – в каждом помещении уникальный тонкий аромат. Такое решение впервые реализуется на базе ОАО «РЖД».

Также в рамках проекта благоустроена привокзальная территория, построена новая пассажирская платформа, организованы прямые выходы из здания на железнодорожную платформу и автобусную площадку. Здание рассчитано на одновременное пребывание 250 человек. Трафик движения здесь большой — через станцию Можга идут поезда на Дальний Восток, в Москву, к курортам Северного Кавказа. В день это около 160 составов.

Ранее пассажиры в Можге пользовались зданием, построенным в 1915 году. На его базе в дальнейшем будет организован музейный комплекс.

«Наше взаимодействие с Удмуртской Республикой можно назвать эталонным. В 2018 году мы договорились о строительстве нового вокзала и сегодня мы присутствуем на открытии современного и комфортного вокзала. Здесь самое современное оборудование, аромамаркетинг, билеты можно купить на любой вид транспорта. Все пассажиры вне зависимости от их возможностей могут с комфортом расположиться. В новом ТПУ в каждой детали видны совместные усилия с регионом», – сказал Олег Белозёров.





На открытие пригласили ветерана отечественной войны Виктора Никоноровича Ваганова. В 1944 году он отправился со станции Можга на фронт и на этой же станции его встречали с Победой



«Партнёрские отношения с РЖД на этом не заканчиваются. В 2018 году Удмуртия — один из первых регионов страны, где начали курсировать двухэтажные пассажирские поезда. Урегулировали наши проблемные точки с пригородными перевозками. За три года РЖД инвестировали более 4 млрд рублей в логистический центр Балезино, дом из 8 квартир для сотрудников. Компания — один из крупнейших налогоплательщиков в республике и работодателей. В Можге — это почти 100 человек. Всего на предприятиях в Удмуртии трудится около 7 тысяч сотрудников», — добавил Александр Бречалов.

Также глава республики отметил, что ОАО «РЖД» — важный социальный партнёр региона, приведя в пример инициативу почетного железнодорожника Михаила Ильича Русских — восстановление стадиона «Локомотив» в Ленинском районе

Ижевска. Так, при поддержке компании, 7 августа 2021 года уже завершилась первая очередь реконструкции спортивно-го объекта.

В школе №20 Ижевска функционируют два профильных железнодорожных класса. На площади у Ижевского железнодорожного вокзала — «ворот» Удмуртии — открыт памятник композитору Петру Ильичу Чайковскому.

«Транспортно-пересадочный узел “Можга” по всем параметрам отвечает потребностям, которые сегодня есть в городе, и имеет хороший запас на будущее, с учетом роста пассажиропотока. Есть и экономический аспект. Можга – крупный транспортный узел, встроенный во многие логистические цепочки. Поэтому можно сказать, что открытие нового комплекса – это большой шаг в развитии региона в целом.

Очень хорошее решение – открыть в старом здании вокзала музей. Будет интересно вспомнить историю, посмотреть на технику, которая была раньше, осознать, как далеко вперед мы ушли. И, конечно, правильно будет отдать дань уважения ветеранам, прошлым поколениям, труд которых лежит в основе наших сегодняшних достижений», — прокомментировал заместитель Председателя Городской думы Ижевска, руководитель фракции «Единая Россия», член Координационного совета Союза муниципальных образований Российской Федерации Олег Гарин.

Напомним, по программе обновления вокзалов в республике уже обновлены здания на станциях Ижевск и Глазов. Всего действуют 39 железнодорожных станций Горьковской железной дороги.

udmurt.er.ru



COMTRANS-2021



С 7 по 11 сентября 2021 года в Москве, в МВЦ «Крокус Экспо», состоялась крупнейшая в России и Восточной Европе международная выставка коммерческих автомобилей COMTRANS. В выставке приняли участие 125 компаний из 9 стран мира. Крупнейшие автопроизводители представили на своих стендах новые модели грузовых и легких коммерческих автомобилей, автобусов и прицепов, спецтехники. Основное внимание автопроизводители в этом году уделили теме перехода на альтернативные источники топлива: на электричество, газ и водород.

Торжественным началом выставки стала Церемония награждение победителей конкурса «Гран-при «За рулем» — Коммерческие автомобили», учрежденного редакциями журналов «За

рулем» и «Рейс». На конкурс было заявлено 35 новинок техники, вышедших на российский рынок с 01.06.2020 года по 30.06.2021 года. Профессиональное жюри, состоящее из представителей крупных автотранспортных компаний, торговых и ремонтных предприятий, определило 7 лучших моделей грузовой отрасли в 7-ми номинациях.

Партнерами мероприятия выступили российская компания – производитель шин Кордиант и турецкая Ассоциация экспортеров автомобилестроительной отрасли OİB.

После завершения награждения победителей состоялась Церемония открытия выставки COMTRANS. В ней приняли участие: Заместитель Председателя Правительства РФ Юрий Иванович Борисов, который впервые посетил выставку с деловым визитом.

Юрий Иванович поздравил участников и гостей выставки с открытием и отметил:



Юрий Борисов

– Автомобильная отрасль для экономики страны является одной из важнейших. Одно рабочее место на автомобильном заводе генерит 8 рабочих мест в смежных отраслях. И этот эффект очень важен. Поэтому Правительство РФ и Министерство промышленности и торговли уделяют огромное внимание наращиванию компетенций в этой отрасли, и сегодняшняя выставка говорит о том, что нам есть чем гордиться. Мировые тенденции, связанные с «зеленой» экономикой, переход к электродвигателям, водородным двигателям здесь представлены не на макетах, а в реальных образцах.



Сергей Когин

Генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Анатольевич Когин:

– Обойдя стенды, я горжусь, что наш автопром все больше и больше подтягивается под все мировые планки. И уверен, что в нашей отрасли очень большая перспектива развития, основанная на взаимопонимании с нашим правительством и емкостью рынка.





Вадим Сорокин

Президент и генеральный директор «Группы ГАЗ» Вадим Николаевич Сорокин:

– У каждой компании на этой выставке есть чем гордиться, есть что показать, и самое главное – сюда приехали наши клиенты. Я абсолютно уверен, что эта выставка позволит нам определиться в своих направлениях и позволит вам принять решение о дальнейшем развитии ваших транспортных и логистических компаний.



Тадзио Шиллинг

Глава Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ) в России Тадзио Шиллинг:

– Выставка Comtrans является ключевым событием для экономического и технологического развития автомобильной отрасли. Я очень рад констатировать, обойдя выставку, что и отечественные и зарубежные производители представляют на этой площадке свои самые инновационные и современные технологические решения для развития «чистого» транспорта в России.

Во второй день COMTRANS выставку посетил *Министр Промышленности и торговли РФ Денис Валентинович Мантуров*, он осмотрел стенды ведущих

производителей техники и компонентов. На стенде «КАМАЗ» министр уделил особое внимание водородному электробусу «КАМАЗ-6290», на стенде «Группы ГАЗ» осмотрел водоробус большого класса CITYMAX Hydrogen и водоробус малого класса «ГАЗель City». На экспозиции «ПК Транспортные системы» Денису Мантурову продемонстрировали сочлененный электробус «Пионер max». Посетив стенд компании «МАЗ», Денис Валентинович дал высокую оценку техническим характеристикам развития автозавода, представленным на стенде. Также Денис Мантуров посетил стенды ISUZU, АЗ «Урал», ZF, Knorr – Bremze, Bosch, НПП «Итэлма».

«Международная выставка Comtrans – прекрасная возможность для производителей коммерческого транспорта представить свои новинки потенциальным покупателям и партнерам, – отметил Денис Валентинович. – Транспорт с низким углеродным следом – один из приоритетов национальной промышленной политики. Я рад видеть на экспозиции этого года новинки на водороде – автобусы от ПАО «КАМАЗ» и «Группы ГАЗ». Также министр сообщил: «После выхода серийных коммерческих транспортных средств на водо-



родном топливе (2023 год) этот тип транспорта будет включён в программы льготного лизинга».

В третий день выставки с деловым визитом приехал заместитель мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы – Максим Станиславович Ликсутов, который совместно с ПАО «КАМАЗ» в лице Председателя Правления С.А. Когогина и АО «РОСНАНО» в лице Председателя Правления в лице С.А. Куликова подписал план мероприятий по созданию производства нового вида транспорта российских городов – автобуса на водородных топливных элементах.





Премьеры ведущих автопроизводителей на COMTRANS-2021

На гигантском стенде «КАМАЗ» была представлена вся линейка новейших самосвалов поколения К5: «КАМАЗ-65951 (8x4)», «КАМАЗ-65959» (6x6) и «КАМАЗ-65953» (8x8). Также в числе экспонатов посетители смогли увидеть: пригородный автобус «НЕФАЗ-5299-31-57» на КПГ, водоробус «КАМАЗ-6290», сочленённый электробус «КАМАЗ-6292», троллейбус «КАМАЗ-62825» с увеличенным автономным ходом, электромусоровоз «КАМАЗ-53198» (Чистогор), а также малотоннажный грузовик Компас 9 и другие современные модели автотехники. В рамках уличной экспозиции компания презентовала седельный тягач «КАМАЗ-5490», работающий на сжатом природном газе, в сцепке со шторным

полуприцепом «НЕФАЗ-93348», а также автобетоносмеситель 58146W на газобаллонном шасси «КАМАЗ». В зоне карьерных самосвалов были продемонстрированы «КАМАЗ-65805» (Атлант 60), «КАМАЗ-65807» (Атлант 65) и «КАМАЗ-6561» (Геркулес). Кроме того, совместно с компаниями-партнёрами был презентован целый ряд спецтехники на шасси «КАМАЗ».

Внутренняя экспозиция «Группы ГАЗ» насчитывала 15 моделей автомобилей и автобусов нового поколения, свыше 100 новых конструктивных решений: электромобили и водоробусы, машины с интеллектуальными цифровыми сервисами, автобусы повышенной комфортности для маломобильных пассажиров, транспорт с системами обеззараживания воздуха для дополнительной защиты здоровья в период эпидемии, грузовики с автоматической коробкой передач и системами ADAS.

Президент «Группы ГАЗ» Вадим Николаевич Сорокин представил прототип «водоробуса» — электробуса с двигателем на водородных элементах. Разработка представлена в двух модификациях – большой CITYMAX HYDROGEN и «маршрутка» «ГАЗель City». Также были презентованы две модели электри-

ческого транспорта: электробус большого класса E-CITYMAX 12 и легкий коммерческий грузовик «GAZelle e-NN». Также среди новинок «Группы ГАЗ» были показаны городские автобусы нового поколения CITYMAX: автобусы среднего класса – CITYMAX 9 с дизельным двигателем экологического стандарта «Евро-6» и электрический E-CITYMAX 12;

«МАЗ» на своем стенде представил последние модели грузовой, самосвальной, специальной и пассажирской техники, а центральное место экспозиции занял мощный спортивный грузовик, в конце июля вернувшийся с ралли-рейда «Шелковый путь» с серебряной наградой. Среди новинок «МАЗ» показал: седельный тягач с гидроотбором «МАЗ-54402N», оборудованный двигателем Weichai Power WP13NG430E2; полуприцеп-самосвал «МАЗ-953001» в составе автопоезда с упомянутым выше тягачом; модель седельного тягача «МАЗ-6410XX» с колесной формулой 6x2 и двигателем экологического класса «Евро-5»; модель самосвала «МАЗ-651428» с колесной формулой 6x6; полноприводное шасси «МАЗ-6302C5» с колесной формулой 6x6, оборудованное кран-манипуляторной установкой Soosan SCS746L с верхним управлением. Сегмент пассажирского транспорта был представлен электробусом «МАЗ



303E10», представляющим собой третье поколение пассажирской техники белорусского автофлагмана. Данный электробус является инновационным пассажирским транспортным средством, которое одновременно объединяет в себе преимущества как автобуса, так и троллейбуса.

ISUZU вместе с партнерами из компании Arctic Trucks представили на стенде долгожданную версию пикапа ISUZU D-Max AT35 2021 с улучшенными относительно базовых моделей характеристиками проходимости. Также на стенде было представлено новое малотоннажное шасси ISUZU ELF 8.0 с колесной формулой 4x4. В линейке строительной техники ISUZU RUS совместно с заводом по изготовлению спецтехники ТФК «Феникс» представили трехосный самосвал на базе ISUZU GIGA 6x4 с задней разгрузкой. Другая презентованная трехосная модификация – шасси ISUZU FVR 21T – представляет собой доработанный грузовик ISUZU FORWARD FVR34. В линейке пассажирского транспорта ISUZU вместе с партнерами из компании «СИМАЗ» была презентована удлиненная версия междугороднего автобуса SIMAZ.

Автозавод «УРАЛ» представил на своем стенде четыре модели нового бескапотного семейства дорожных автомобилей «Урал». Это, прежде всего, флагман семейства — «Урал С35510»: самосвал 6x4 полной массой до 35 тонн и грузоподъемностью до 21,5 тонны, предназначенный для перевозки насыпных и навалочных грузов. Впервые автозавод представил самосвал «Урал С34520» полной массой 27,5 тонн и грузоподъемностью до 16 тонн. Ещё одна новинка предприятия – седельный тягач «Урал С35410» для строительных и технологи-

ческих перевозок на малые и средние расстояния. Партнером автозавода – компанией «Меркатор» на стенде демонстрировался образец коммунально-дорожной машины на новом шасси. На автомобиле установлено современное надежное и функциональное навесное оборудование европейского качества.

Немецкий концерн Schmitz Cargobull Russland под девизом «100% CONNECTED» представил вниманию российских компаний современный и высокоэффективный рефрижераторный полуприцеп S.KO COOL SMART EXECUTIVE с электронным температурным самописцем и в комплектации с S.CU холодильной установкой Schmitz Cargobull.

Деловая программа COMTRANS-2021

Вопросы экологии и защиты окружающей среды в стране — одно из серьезных направлений поиска альтернативного топлива для автомобильных заводов. И, судя по представленным экспонатам на стендах автопроизводителей, можно сделать вывод, что отечественный автопром взял реальный курс на скорый переход на альтернативное топливо: электричество, газ и водород.

Эти и другие актуальные темы были подняты в масштабной деловой программе, которая проходила на специально оборудованной площадке COMTRANS Arena на протяжении 4-х дней. Спикерами программы выступили более 70 ведущих экспертов автомобильной индустрии и транспортной отрасли – руководители компаний-производителей, представители Минпромторга и Минтранса России, Правительства Москвы, а также специалисты других государ-

ственных организаций, аналитических компаний и профессиональных объединений. Посетители мероприятий деловой программы стали более 615 операторов автопарков, дилеров автотехники и запчастей, представителей автосервисных организаций и водителей коммерческого транспорта. В рамках деловых мероприятий были подняты наиболее актуальные и волнующие темы, затрагивающие состояние автомобильной отрасли в целом и ее отдельных сегментов.

Программу первого дня открыла стратегическая панельная сессия «Рынок коммерческого транспорта: влияние коронавирусной пандемии – точки роста», модератором которой выступил: Тадзю Шиллинг, генеральный директор Ассоциации европейского бизнеса и аналитическая сессия: «Рынок коммерческих автомобилей: состояние отрасли и прогноз на среднесрочную перспективу», модератором которой выступил Сергей Удалов, исполнительный директор аналитического агентства «Автостат». Сессии были организованы совместно с Ассоциацией Европейского бизнеса.

Продолжила программу первого дня панельная сессия «Использование водородного топлива на коммерческом транспорте», организованная совместно с Российско-Германской внешнеторговой палатой (АНК). Модерировал сессию Юрий Добровольский, руководитель Центра компетенций НТИ «Новые и мобильные источники энергии».

Второй день программы деловых мероприятий открыла панельная сессия «Введение нового утилизационного сбора и его влияние на рынок коммерческих автомобилей», организованная совместно с Российско-

Германской внешнеторговой палатой (АНК). Модератором сессии выступил Андрей Сизых, старший менеджер по связям с государственными структурами Российско-Германской внешнеторговой палаты.

Продолжила программу второго дня панельная сессия «Цифровая трансформация в сфере международных и внутрироссийских автоперевозок. Перспективы перехода к электронным транспортным и таможенным документам». Соорганизаторами сессии стали Международным союзом автомобильного транспорта (IRU) и Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП). Модератором сессии выступил Вадим Захаренко, глава постоянного представительства IRU в Евразии.

Завершилась деловая программа второго дня панельной сессией «Коммерческий транспорт на газомоторном топливе». Соорганизатор сессии – Национальная газомоторная ассоциация (НГА). Модератором выступил Василий Зинин, исполнительный директор Национальной газомоторной ассоциации.

Третий день программы деловых мероприятий был посвящен теме: «Актуальные проблемы цифровой трансформации и «зеленых» технологий на транспорте». Соорганизатором программы третьего дня выступила «Транспортная Ассоциация Московской Агломерации» (Ассоциация «ТАМА»). Открытие программы третьего дня началось с приветствия Председателя Правления, Директора «Транспортной Ассоциации Московской Агломерации» (Ассоциации «ТАМА») Норайра Оганесовича Блудяна.

Одним из спикеров выступил Б.О. Лоран – Президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» с большой презентацией «Создание единой цифровой платформы. Стратегия цифровой трансформации транспортной системы региона», в которой он рассказал об эффективности внедрения интеллектуальных систем на общественном транспорте и представил результаты внедрения новой модели пассажирских перевозок в Тверской агломерации. Разработчик системы – компания «ДАТАПАКС» (г. Москва).

Программа третьего дня открылась сессией «Цифровая Эра транспорта. Актуальные вопросы беспилотных логистических коридоров». Модератором выступил А. Д. Журавлев, президент Ассоциации «Цифровая Эра транспорта».

Продолжила программу рабочая сессия Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС) «Современные технологии и развитие транспорта в период пандемии и постпандемии COVID-19». Модератор: Б.Б. Рыбак, Председатель МОЭС

В продолжении состоялась панельная сессия: «Цифровой и “зеленый” транспорт: тренды развития и агломерационный аспект». Модератором выступил: Д. В. Пронин, заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы.

Ключевыми темами, поднятыми в данной сессии, были:

- Мировые тренды цифрового и “зеленого” транспорта.
- Национальная стратегия развития транспорта и транспортных средств в РФ.

- Цифровизация агломерационного пассажирского и грузового транспорта, «умный город».

- «Зеленый» агломерационный транспорт.

- Использование средств индивидуальной мобильности.

Завершила деловую программу третьего дня рабочая сессия гильдии логистических операторов при МТПП «Организация работы грузового транспорта в условиях агломерационных ограничений». Модератор: С. В. Домнина, председатель Гильдии логистических операторов при МТПП.

Ключевыми темами, поднятыми в данной сессии, стали:

- Состояние и перспективы развития рынка грузовых перевозок

- «Зеленая» логистика и «зеленое» финансирование

- Транспортная дипломатия – подготовка специалистов

- Весовой контроль: автоматизация и бортовые системы

- Электронные навигационные пломбы: защита автомобиля и груза в режиме online

Четвертый день программы деловых мероприятий открыла панельная сессия: «Что нужно сделать, чтобы система мониторинга автопарка реально помогла его управляющему?» Модератор: Виктория Щербакова-Слюсаренко, генеральный директор, Проектное моделирование бизнеса.

В завершении программы четвертого дня была проведена панельная сессия: «Женщина – водитель коммерческого транспорта». Соорганизатор сессии: Международный союз автомобильного транспорта (IRU). Модератором выступил: Вадим Захаренко, Глава Постоянного представительства IRU в Евразии.



Комплексное цифровое решение для управления пассажирами перевозками

Современный общественный транспорт начинается с «Датапакс»

Пассажирам:



Мобильное приложение и сайт для пассажиров



Планирование поездок, информация о движении транспорта



Удобная оплата проезда



Безопасность и комфорт



Бесшовные перевозки на пригородном сообщении

Перевозчикам:

- Диспетчерское регулирование
- Планирование ресурсов для обслуживания маршрутов
- Автоматизация управления транспортным предприятием

Региону:



Моделирование транспортной системы



Безналичная оплата проезда



Учёт собираемой выручки



Контроль выполнения транспортной работы



Подсчёт реального пассажиропотока и выявление безбилетных пассажиров

**Одна платформа,
комплекс решений,
гарантированный
результат**



Мы поможем вам выстроить качественную транспортную систему в регионе за год



Лидерство в рейтинге начинается с «Датапакс»

О РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ЕЕ ВЛИЯНИИ НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АВТОВОКЗАЛОВ И АВТОСТАНЦИЙ



Лилия Саранчук

Наличие или отсутствие региональной политики по развитию транспортной инфраструктуры и влияние ее на деятельность автовокзалов можно рассмотреть по нескольким параметрам. Чаще коллеги – руководители автовокзалов говорят об отсутствии региональной политики, тем не менее попытаемся найти хотя бы некоторые ее проявления, выявить причины ее отсутствия и условия формирования.

К вопросам, по которым формируется региональная политика по развитию транспортной инфраструктуры можно отнести следующие направления:

- формирование транспортной инфраструктуры в агломерациях;
- развитие транспортной инфраструктуры путем формирования транспортно-пересадочных узлов как один из способов планового развития и нахождения регионального баланса различных видов пассажирского транспорта и видов сообщения автомобильного транспорта, который развивается на конкретной территории;

- строительство новых, реконструкция действующих автовокзалов;

- формирование остановочных пунктов при строительстве, реконструкции федеральных и региональных автомагистралей, которые предназначаются для обслуживания межрегиональных, междугородних регулярных маршрутов;

- изменение роли автовокзалов в обслуживании региональной маршрутной сети;

- развитие цифровых технологий в транспортном комплексе региона.

Территориальное развитие агломераций – приоритетное направление социально-экономического развития страны. Из 130-ти агломераций на стадии стратегического планирования РФ определено 20 агломераций, территориальное развитие которых отнесено к совместной компетенции регионов и центра. Несмотря на то, что законопроект об агломерациях находится на стадии разработки, в регионах формируются планы развития, определены границы и структура агломераций. Так в Екатеринбургскую агломерацию входят 13 муниципальных образований, в том числе такие промышленные города как Первоуральск, Ревда, Верхняя Пышма. А также города-спутники Екатеринбурга. Общая численность населения Екатеринбургской агломерации – 2 миллиона 300 тысяч человек.

План именуется «Стратегический проект экономического развития Екатеринбургской агломерации». К основным процессам в Стратегическом проекте отнесены процессы инфраструктурного развития в границах агломерации, требующие управления не только количественными, но и качественными характеристиками, а именно: строительство жилья в виде крупных жилых районов и формирование единого рынка жилья, строительство качественной транспортной и инженерной инфраструктуры, связывающие места проживания и приложения труда, формирование качественного агломерационного рынка труда, одновременно качественной среды обитания. Эти процессы, с одной стороны, имеют прямое влияние на экономическое развитие муниципальных образований и агломерации в целом, с другой стороны, напрямую влияют на обеспечение интересов населения агломерации. Стихийное развитие одного из таких процессов (например, форсированная реализация проектов только жилой застройки) без сбалансированного развития транспортной инфраструктуры, не обеспечения ее возникновения соответствующими ресурсами, на территории агломерации может привести к нарушению интересов жителей нескольких муниципальных

образований. Для примера, по данным Совета Федерации РФ количество разрешений на строительство жилья втрое превышает выделение ресурсов на федеральном и региональном уровнях для строительства инженерных и транспортных сетей, обслуживающих данное жилье.

Отсутствие общих инструментов регулирования и механизмов контроля межмуниципального характера, провоцирует торможение процессов развития общей транспортной инфраструктуры на территории агломерации, приводит к накоплению сложившихся дисбалансов. Качественная транспортная инфраструктура не может возникнуть из-за отрицательных эффектов от снижения качества уже на стадии проектирования, а затем и строительства. Фрагментарное, несвязанное между собой развитие участков транспортной инфраструктуры агломерации, несоответствие объемов развития улично-дорожной сети регионального значения с объемами развития улично-дорожной сети местного значения; накопление эффектов отставания объемов развития местной улично-дорожной сети до критических значений; планирование размещения транспортно-пересадочных узлов без связи с «вылетными» магистралями и проектами развития различных видов транспорта и сообщения, направлениями и показателями планируемого пассажиропотока; дублирование участков сети маршрутов междугороднего и внутригородского обществен-

ного транспорта, отсутствие на территории агломерации единого стандарта качества перевозки пассажиров; недостаточность механизмов установления единого тарифа на общественном транспорте и т.д. – вот те проблемы, которые сегодня надо решать в рамках формирования транспортной инфраструктуры агломераций.

Например, в рамках Екатеринбургской агломерации планируется построить более 30 транспортно-пересадочных узлов. Но среди них нет транспортно-пересадочных узлов на территории Екатеринбурга для обслуживания пригородного сообщения. В том числе такого необходимого, как ТПУ в районе пересечения улиц Ленина-Восточная. Маршруты пригородного сообщения, обслуживающие города-спутники и привозящие пассажиров-работников на предприятия Екатеринбурга, не учтены в структуре маршрутной сети Екатеринбурга, остановочные пункты муниципальной маршрутной сети не рассчитаны на принятие пассажиропотока пригородного сообщения, а сам пассажиропоток на территории Екатеринбурга не включает в себя значительный пассажиропоток пригородного сообщения. Происходит дублирование межмуниципальными маршрутами муниципальных маршрутов, и не только Екатеринбурга. Эти вопросы обсуждались на «круглом столе», проведенном по инициативе Общественного совета Министерства транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области и Союза автотранспортных пред-

принимателей Свердловской области.

Осуществление регулирования и указанного контроля не входит в полномочия исполнительных органов государственной власти регионального или федерального уровня. Для этого требуется развитие законодательства как федерального, так и регионального, стратегического регионального планирования, практическая наработка взаимодействия муниципалитетов в границах агломераций. В том числе в развитии транспортной инфраструктуры и организации транспортного обслуживания населения.

Одновременно на территории агломераций опережающими темпами развивается рельсовый транспорт, экологический, с низким потреблением энергоресурсов и высокой доходностью. Проекты сопровождаются как инвестированием со стороны РЖД, так и региональных частных инвесторов. В Свердловской области за последние 5 лет реализован проект Свердловской пригородной компании по запуску в направлении Екатеринбург – Нижний Тагил и далее до Серова, Екатеринбург – Первоуральск движения «Ласточек». Последствием является перераспределение пассажиропотока в сторону железнодорожного сообщения, сокращения пассажиропотока автобусного сообщения на межмуниципальных маршрутах, и, в последствие, частичное их закрытие. Сократили объем работы перевозчики, работавшие на данных направлениях, сократи-

лись и доходы автовокзалов. При этом пригородное железнодорожное сообщение имеет постоянные дотации из областного бюджета в качестве компенсаций за государственное регулирование тарифов в железнодорожном сообщении, что делает деятельность Свердловской пригородной компании убыточной при любом пассажиропотоке. Планируется строительство круговой городской электрички, а, следовательно, произойдет перераспределение пассажиропотока в пригородном сообщении вокруг Екатеринбурга. И вновь прогнозируется сокращение объема обслуживаемых пассажиров на автовокзалах. Появляется и совсем новое сообщение – межмуниципальный трамвай, который свяжет между собой центр Екатеринбурга и город-спутник Верхняя Пышма. Прогнозируется не только сокращения пассажиропотока на маршрутах пригородного сообщения, но поставлен вопрос о существовании автопредприятия Верхней Пышмы, а также о судьбе пригородного муниципального сообщения на территории Верхней Пышмы. Автопредприятие могло обслуживать сельские населенные пункты в этом муниципальном образовании только за счет доходов, получаемых от перевозок на маршрутах в Екатеринбург. Таким образом, из этих примеров следует неизбежный вывод о том, что улучшение качества обслуживания населения за счет развития одного из видов пассажирского транспорта существенно влияет на другие виды

пассажирского транспорта (автомобильного); сокращает его объемы, снижает качество и увеличивается рост стоимости транспортной услуги автомобильного транспорта для пассажиров. Поэтому региональная политика развития транспортной инфраструктуры не может ограничиваться реализацией пусть и самых прогрессивных транспортных проектов без учета последствий на автомобильном (самом массовом) транспорте. Региональные правительства должны находить баланс между видами транспорта, одновременно, находя решения экономических проблем автомобильных перевозчиков и автовокзалов.

В последние годы регионы стремятся с привлечением частных инвесторов и муниципальных ресурсов строить новые автовокзалы, реконструировать действующие, справедливо гордясь «воротами города – современными транспортными комплексами. И в этом направлении, кажется, должны быть только положительные тенденции. Вместе с тем, при внимательном экономическом анализе выявляются серьезные проблемы. Например, Екатеринбург готовится к достройке и введению в эксплуатацию автовокзального комплекса – «Золотой автовокзал». Расчеты показывают, что по основным направлениям расходы возрастут. Так по транспортной безопасности расходы возрастут в 2,6 раза, с 15 млн рублей до 38,5 млн рублей. Расходы на содержание и эксплуатацию АСУ возрастут с 5 до 10 млн рублей. Затраты на ЖКХ

повысятся с 12 млн рублей до 30 млн рублей. В целом, если автовокзалу «Южный» на содержание требуется 33 млн рублей, то автовокзалу «Золотой» потребуется 71 млн рублей. Не обнадеживает и анализ изменения прогнозируемого пассажиропотока. Опросы пассажиров показывают, что 35% из числа опрошенных негативно относятся к изменению расположения автовокзала, планируют использовать иной вид транспорта. Прогноз показывает возможность снижения пассажиропотока и падение доходов на 25 млн рублей. В совокупности с ростом расходов на 40 млн рублей, Свердловское областное объединение автомобильного транспорта, в которое в настоящее время включен автовокзал «Южный», а в дальнейшем планируется включить автовокзал «Золотой», получит дефицит баланса почти на 70 млн рублей. На чьи плечи ляжет тяжесть разбалансирования работы областного объединения автовокзалов? На перевозчиков, и, в конечном счете, на пассажира? Рост услуг автовокзала неизбежен, но будет ли он принят перевозчиками, особенно в пригородном сообщении? Как измениться межмуниципальная маршрутная сеть? На эти вопросы должны были бы быть ответы в региональной политике по развитию транспортной инфраструктуры, но в настоящее время такой политики со стороны уполномоченного органа в сфере транспорта Правительства Свердловской области, к сожалению, нет.

При реализации на федеральных и региональных до-

рогах программы «Безопасные и качественные дороги» проводится плановое строительство и реконструкция этих магистралей. Одновременно идет ревизия, обследование существующих остановочных пунктов, включенных в межрегиональные и межмуниципальные маршруты регулярного сообщения.

Происходит проектирование остановочных пунктов при строительстве, реконструкции федеральных и региональных автомагистралей, которые предназначены для обслуживания межрегиональных, междугородних регулярных маршрутов. Это можно приветствовать с точки зрения обеспечения безопасных условий обслуживания пассажиров, но одновременно происходит сокращение количества остановочных пунктов именно по причине их несоответствия требованиям безопасности. Нет остановочных пунктов – изменяется (сокращается) пассажиропоток, вместе с ним сокращаются расходы перевозчиков и автовокзалов. Как изменить эту ситуацию, за счет каких мероприятий не допустить потерю пассажиропотока и его переток на так называемые «заказные перевозки» и «совместные поездки», удовлетворять спрос населения в прежнем объеме? Это тоже задача региональной политики по развитию транспортной инфраструктуры. Но решение вопроса упирается в необходимость развития пригородного сообщения, строительства остановочных пунктов на местных дорогах. Денег в региональном

бюжете нет ни на контракты пригородного сообщения, ни на оборудование остановочных пунктов в безопасных для размещения остановочных пунктах местах. Население устремляется к перевозчикам так называемых «совместных поездок», а мы начинаем с ними «бороться», не понимая, что рост этих перевозок спровоцирован принятыми ранее управленческими решениями. Да, необходимы, да, направленными на развитие каркасных магистралей. Но разве прогнозирование и предотвращение негативных явлений – это – не задача региональной транспортной политики? Только реализации этой политики пока не видно.

Эпидемия коронавируса все еще действует на транспорт, потеря пассажиропотока на межрегиональном и межмуниципальном сообщении на 20% не восстановлена, и, возможно, не будет восстановлено в ближней и среднесрочной перспективе. Сокращение доходов автовокзалов также произошло без последующего восстановления. Если экономические затруднения приведут к сокращению работы крупных, находящихся в областных центрах автовокзалов, то что можно сказать о работе автостанций в малых и средних городах, а также о работе предприятий, представляющих из себя объединение автовокзалов и автостанций. Ранее это считалось незыблемой основой междугороднего сообщения. У меня нет анализа того, как планируют свое дальнейшее сохранение автовокзальных

объектов объединения автовокзалов и автостанций, имеющих в своем составе объекты в населенных пунктах с численностью населения менее 100 тысяч человек. По данным руководителей автовокзалов, они предоставлены сами себе, региональные органы исполнительной власти не хотят и не могут оказать экономическую поддержку. Муниципальные автовокзалы так же не могут рассчитывать на финансовую поддержку. Какова судьба транспортной инфраструктуры при сохранении и нарастании тенденций убыточной деятельности автовокзалов, роста услуг автовокзалов? Готовы ли перевозчики к использованию услуг автовокзалов при растущем тренде в оплате их услуг, готовы ли региональные органы строить маршрутные сети без включения в них автовокзалов? Вопросы очень серьезные, влекущие серьезные последствия и требующие проработки уже в настоящий период. Ассоциация «Развитие автовокзалов страны» не должна остаться в стороне от обсуждения этих острых вопросов. Наши попытки привлечь внимание Министерства транспорта РФ к проблеме функционирования автовокзалов нельзя назвать успешными. Тем не менее, необходимо вновь задать вопрос Министерству транспорта РФ, есть ли принципиальный подход Министерства к сохранению и развитию автовокзалов, для которых, конечно, межрегиональные перевозки составляют 3-5%, но без которых трудно представить себе межрегиональ-

ную маршрутную сеть? Или только автовокзалы в областных центрах будут важным фактором в организации межрегионального сообщения для Министерства транспорта РФ, а вся иная сеть автовокзалов и автостанций, отнесенная не региональный уровень, ни в коей мере не может рассчитывать ни на федеральную, ни на региональную политику по сохранению и развитию автовокзалов как основы транспортной структуры регионов?

Последнее направление из перечисленных, но не последнее по значимости, – наличие региональной политики в сфере цифровых технологий. Качественная информационно-телекоммуникационная инфраструктура региона должна быть как само собой разумеющееся. Столько конференций, проектов и программ в сфере цифровых технологий предложено автовокзалам за последние годы. Но если взяться за анализ эффективности применения этих технологий в практической деятельности автовокзалов, то сразу обнаружим так называемые «отрицательные эффекты». К ним отнесем: нескоординированное развитие IT-инфраструктуры; дублирование приобретения и внедрения автоматизированных систем управления на территории отдельных регионов; снижение эффективности бюджетных вложений вместо повышения за счет увеличения масштаба; отсутствие единых стандартов информационного обмена, обеспечивающего скорость обмена информацией и принятия

решений; темпы развития IT-инфраструктуры не соответствуют уровню запроса бизнеса и населения. Например, в настоящее время достраивается архитектура федеральной системы «ГЛОНАСС». Аппаратура спутниковой навигации, установленная на автобусах, будет передавать сигналы непосредственно федеральному оператору АО «ГЛОНАСС», а от него ретранслироваться в региональные (РНИС) и муниципальные навигационно-информационные сети (МНИС). Которые, разумеется, должны были быть созданы в предыдущий период. А в настоящее время, предполагается, что они эффективно обслуживают региональные маршрутные сети, в том числе пользователями информации РНИС должны быть автовокзалы. А как есть на самом деле? Контроль работы автобусов на маршрутах, предоставление информации перевозчикам и пассажирам производится на основе получения информации именно из РНИС? Эта информация может поступать на персональные гаджеты пассажира? Или мы видим иную картину? Построение системы «ГЛОНАСС» идет уже 12 лет, а мы еще не можем в полном объеме говорить об эффективности этой системы регулирования и контроля междугородних перевозок. Нет обмена по данному виду сообщения между одним и другим РНИС даже соседних регионов, между автовокзалами. Об эффективности использования бюджетных средств регионов по созданию системы РНИС вообще трудно говорить, так как соз-

дание архитектуры РНИС и пользование их данными в разных регионах не доведено до конца и не унифицировано. Вообще странно, что Министерство транспорта РФ даже не делает попыток получать информацию о межрегиональных перевозках из РНИС регионов, имея федерального оператора АО «ГЛОНАСС». Ведь именно от него в РНИС регионов идет информация с борта каждого автобуса.

В итоге можно сделать следующие выводы: необходимость в региональной политике по развитию транспортной инфраструктуры есть. Ее влияние на деятельность автовокзалов и автостанций наблюдается, но явно не достаточно. Необходимо корректировать формирование и реализацию регионами политике по развитию транспортной инфраструктуры на уровне Министерства транспорта РФ в законодательно возможном порядке, а также необходимо формировать такое законодательство и полномочия Министерства транспорта РФ в интересах транспортной системы России и населения. Транспортному сообществу, в том числе Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» необходимо продолжить настойчиво, на различных площадках обсуждать актуальные вопросы региональной политики по развитию транспортной инфраструктуры, привлекая внимание федеральных и региональных органов власти к необходимости осуществления такой политики, а через нее – к решению вопросов деятельности автовокзалов.



КАФЕДРА АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

БАКАЛАВРИАТ

23.03.01

Управление цифровыми транспортно-логистическими процессами

Форма обучения:

- очная
- заочная
- заочная ускоренная (для выпускников с дипломами СПО)

МАГИСТРАТУРА

23.04.01

Управление цифровыми транспортно-логистическими процессами

Форма обучения:

- очная
- заочная

Транспортное планирование

Форма обучения:

- очная

ПРОФЕССИИ БУДУЩЕГО



Специалист по мультимодальной мобильности



Архитектор интеллектуальных систем управления



Проектировщик транспортных решений



Оператор кросс-логистики



ВЫСШАЯ ШКОЛА ТРАНСПОРТНЫХ КАДРОВ - инновационный подход к обучению и интеграции технических, технологических, экологических знаний в области транспортно-дорожного комплекса



ap@mape.ru
8 (499) 346-01-68 доб. 2461, 2466
г. Москва, Ленинградский проспект, 64, лабораторный корпус, аудитория 411л



КАЗАНСКИЙ АВТОВОКЗАЛ ОБВИНИЛ УЛЬЯНОВСКОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯ В НЕЗАКОННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Нелегальные перевозчики вновь заявили о себе на фоне пандемии, когда официальный трафик упал из-за низкой заполняемости автобусов

Казанский автовокзал «Восточный» пожаловался на ульяновского предпринимателя за вывод автобусов с пассажирами без маршрутных карт, какого-либо свидетельства и участия в конкурсе на право данных перевозок. В Татарстанском УФАС, где завели дело в отношении ИП, рассказали «Реальному времени», что это далеко не единичный случай в республике. Антимонопольщики ставят ульяновскому перевозчику в вину нелегальную остановку на маршруте «Казань — Ульяновск» в Буинске. К делу также привлекли казанский автовокзал «Столичный», который продавал билеты до татарстанского города на эти рейсы. За поездку до Ульяновска «нелегал» до сих пор берет от 555 рублей с пассажира, до Буинска — от 370 рублей.

Казанский автовокзал против ульяновского ИП

В Татарстанском УФАС завели дело на ульяновского предпринимателя Алексея Унянина за перевозки пассажиров по маршруту «Казань — Ульяновск» без лицензии и каких-либо разрешений, выяснила газета «Реальное время». В деле фигурирует ООО «Автовокзал «Столичный» и ООО «Автовокзал «Восточный». Последний обвинил ульяновца в недобросовестной конкуренции — ре-



гулярных перевозках пассажиров без карт маршрутов и свидетельства на осуществление таких перевозок.

Автовокзал «Столичный» указан как профессиональный перевозчик с разрешительными документами для регулярных перевозок пассажиров и багажа по междугородним маршрутам. Но Буинска нет в перечне официальных остановочных пунктов по маршруту «Казань — Ульяновск», отметили антимонопольщики. Тем не менее автобусы Унянина регулярно там останавливаются, и билеты до Буинска на его рейсы продает именно «Столичный».

Ульяновский ИП в рамках своего маршрута осуществляет эти перевозки, так как автовокзал заключил с ним соответствующий агентский договор.

В Татарстанском УФАС завели дело на ульяновского предпринимателя Алексея Унянина за перевозки пассажиров по маршруту «Казань — Ульяновск» без лицензии и каких-либо разрешений.

Незаконная остановка в Буинске

Сотрудники Средне-Волжского МУГАДН, по запросу

УФАС, выявили факты перевозок ульяновским предпринимателем пассажиров на данном направлении без карт маршрутов, наличие которых является обязательным, а также — факты посадки пассажиров в неположенных местах. Речь идет как раз о Буинске. В ФБУ «Росавтотранс» заявили, что на маршруте Унянина были предусмотрены остановочные пункты, не зарегистрированные в соответствующем реестре, — поэтому собственни-ко ни свидетельства, ни карты маршрутов на такие маршруты не оформлялись (и не могли быть оформлены).

Как уточнили газете «Реальное время» в антимонопольной службе, ИП Унянин А.В. осуществлял перевозки пассажиров и багажа по маршруту №632 «Автовокзал г. Ульяновска — автовокзал «Столичный» г. Казани». При этом, согласно ответу Министерства транспорта России, остановочный пункт по маршруту, в том числе расположенный на территории автовокзала или автостанции, должен быть зарегистрирован в реестре остановочных пунктов по маршрутам, а в случае с Буинском у ИП Унянина этого не было.

Кроме того, претензия УФАС в том, что по результатам открытого конкурса право на перевозки пассажиров из Казани до Буинска получил «Автовокзал «Восточный». Таким образом Унянин на этом маршруте работал нелегально, так как его автобусы останавливались в Буинске в «нарушение закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа». Тем самым, по мнению надзорного ведомства, предприниматель нанес ущерб ООО «Автовокзал «Восточный», который терял клиентов из-за серого конкурента на маршруте.

В УФАС вынесли ульяновскому предпринимателю предупреждение. Но Унянин его проигнорировал. При этом он совершал незаконные перевозки уже не первый год — антимонопольщики запросили у него данные о количестве рейсов с 2018 года.

Претензия УФАС в том, что по результатам открытого конкурса право на перевозки пассажиров из Казани до Буинска получил «Автовокзал «Восточный».

Без спроса, без конкурса

— Дело возбуждено по признакам нарушения статьи 14.8 Закона о защите конкуренции, выразившемся в осуществлении регулярных перевозок пассажиров по маршрутам «г. Казань — г. Буинск», «г. Буинск — г. Казань», без карт маршрутов регулярных перевозок и свидетельства на осуществление перевозок по межмуниципальному маршруту регулярных перевозок, — заявили «Реальному времени» в УФАС.

Осуществление ИП Уняниным А.В. предпринимательской

деятельности по перевозке пассажиров без соответствующего свидетельства и прохождения конкурсных процедур является актом недобросовестной конкуренции и предоставляет ИП Унянину А.В. преимущество перед ООО «Автовокзал «Восточный», поскольку тот, занимаясь аналогичным видом деятельности и пройдя конкурсные процедуры, получив свидетельство об осуществлении перевозок по межрегиональному маршруту, соблюдает законодательство и тем самым ограничивает себя соответствующими обязательствами, — объясняют в ведомстве.

— «Столичный» в настоящее время привлечен к делу как лицо, обладающее сведениями по рассматриваемому делу. И в том числе в рамках того, что на данном автовокзале осуществляется продажа билетов с посадкой и высадкой пассажиров в Буинске, — объяснили «Реальному времени» в УФАС. При этом, только в 2021 году было выдано уже семь предупреждений хозяйствующим субъектам по схожим обстоятельствам, а по фактам неисполнения предупреждений было возбуждено три дела. Одно обращение перевозчика находится в стадии рассмотрения.

Билеты на нелегальные рейсы все еще в продаже

Согласно открытым данным, Алексей Унянин получил лицензию №АК 73-000069 от 24.04.2019 на вид деятельности «Перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек» (более ранняя лицензия датируется 2016 годом). Но при этом у него до сих пор отсутствуют какие-либо госзакупки и выи-

грыши по тендерам на перевозки, хотя предпринимательскую деятельность перевозчик ведет с 2004 года, когда он был поставлен на учет в ульяновской ФНС.

В то же время на сайтах автомобильных перевозок можно найти информацию о том, что его автобусы осуществляют перевозки по нескольким маршрутам, в частности «Саранск — Москва», «Саранск — Ульяновск» и «Казань — Ульяновск». Последний маршрут — пятичасовой, регулярный и ежедневный, за исключением четверга, стоимость билета на одного пассажира — от 555 рублей. Помимо этого Унянин также перевозит пассажиров и внутри Татарстана по маршрутам «Казань — Лаишевка», «Казань — Татарское Макулово» и другим. В Сети действительно можно найти также расписание по маршруту «Казань — Буинск» от перевозчика Унянина А.В. — стоимость поездки 373 рубля (пассажиры оценили качество поездки по такому маршруту на «двойку»).

Унянин связан с компанией ООО «Рост» (у них одинаковый ИНН — 7327049631), к которому были похожие претензии в 2019 году, но уже от территориального отдела Госавтодорнадзора по Республике Мордовия. Сотрудники ведомства во время проверки обнаружили у водителя автобуса этого перевозчика просроченную карту маршрута «Саранск — Ульяновск», за что компанию оштрафовали на 300 тыс. рублей. Сумма довольно чувствительная, учитывая, что оборот ООО «Рост» редко превышает 3 млн рублей в год, а 2020-й компания вообще закрыла с убытком в 130 тыс.

Из-за локдауна нелегалы перетянули на себя половину

пассажирского междугороднего трафика в Татарстане, так как легальные перевозчики вынуждены были снизить частоту ежедневных рейсов.

Рынок перевозок вновь страдает из-за наплыва «нелегалов»

ООО «Автовокзал «Восточный» — известный легальный перевозчик с казанской пропиской, принадлежит он бизнесменам Олегу Иванову и Айрату Миннуллину. Им же принадлежит строительная компания ООО «Волгадорстрой» с выручкой за 2020 год в размере 253 млн рублей — впрочем, уже который год подряд «Волгадорстрой» показывает убытки. Тогда как ООО «Автовокзал «Восточный» в прошлом году, несмотря на локдаун, резко снизивший трафик, показал прибыль в 7,2 млн рублей при выручке в 60,1 млн.

В отличие от ульяновского ИП, у этой компании в реестре есть данные о трех госзакупках по услугам арендованных автобусов с водителем на общую сумму более 600 тыс. рублей только по 44-ФЗ и еще на 340,8 тыс. по госзакупкам по 223-ФЗ («Автовокзальные услуги, в т. ч. услуги инфраструктуры автовокзала в г. Казани»). К примеру, маршрут «Казань — Челны — Казань» полностью обслуживается автовокзалом «Восточный».

Ранее газета «Реальное время» уже писала о том, что из-за локдауна нелегалы перетянули на себя половину пассажирского междугороднего трафика в Татарстане, так как легальные перевозчики вынуждены были снизить частоту ежедневных

рейсов, связывающих малые города с Казанью на 50—70%. Воспользовавшись ситуацией, «серые» перевозчики с первых дней «задрали» цены по межмуниципальным маршрутам — от 700 до 1000 рублей за место.

«Серый» рынок вновь «поднял голову», так как контроль за исполнением расписания регулярными перевозчиками со стороны Минтранса РТ тоже был ограничен из-за антиковидных мер. «Восточный» тоже пострадал, хотя в принципе «заточен» не только на рейсы в Набережные Челны, но также в Уфу и Челябинск. Тогда замгендиректора казанского автовокзала «Восточный» Лейсан Алиева рассказывала «Реальному времени», что общее количество рейсов, отправляющихся в восточном направлении с их платформы, сократилось сразу в четыре раза:



Лейсан Алиева

— До пандемии в нашем расписании значилось от 60—70 рейсов в зависимости от дня недели. Это рейсы в Актаныш, Челны, Мензелинск, Уфу, Курментау, Стерлитамак, Ижевск, Пермь и пригородные маршруты. После снятия ограничений на маршруты вернулись лишь 20—25 рейсов. Сейчас средняя загрузка автобуса может достигать до 40 %, тогда как рентабельность достигается при уровне загрузки 70 %.

Оптимизация маршрутной сети из-за падения загрузки

Самым крупным автовокзалом в Казани остается «Столичный» (принадлежит Леониду Наумову и АО «КПАТП-1»), который работает во всех направлениях. У него тоже есть официальные госзакупки — всего за время его деятельности он выиграл девять тендеров на 17 млн рублей: по тендерам «Автовокзальные услуги, в т. ч. услуги инфраструктуры автовокзала в г. Казань» и «Автовокзальные услуги, в том числе услуги инфраструктуры автовокзалов при организации перевозок пассажиров». При этом по четырем ООО «Автовокзал «Столичный» обслуживало ГУП «Башавтотранс».

Руководство автовокзала «Столичный» заявляло еще в прошлом году, что допускает «возможность оптимизации маршрутной сети, поскольку загрузка рейсовых автобусов упала «ниже плинтуса». В последние годы выручка у «Столичного» снижается, с 2015 года она упала почти в три раза, составив в 2020 году всего 13,8 млн рублей. И как раз карантинный 2020 год в отличие от «Восточного» автовокзал закрыл с убытком, первым за все время своего существования, в размере 3,8 млн рублей.

Согласно данным аналитической службы «Реального времени», владелец автовокзала, КПАТП-1 всего 5 лет назад был крупнейшим татарстанским перевозчиком по количеству рейсов в другие регионы. Компания осуществляла 23 межрегиональных рейса из Казани, включая и Ульяновскую область. Одновременно у нее было 11 рейсов по Татарстану — из Казани в близлежащие поселки и города.

«Реальное время»
Сергей Афанасьев

ТЕЛЕМЕДИЦИНСКИЕ ОСМОТРЫ



Программы по использованию новейших технологий для медосмотров водителей, включая применение специальных программно-аппаратных комплексов для оценки показателей состояния здоровья, продемонстрировали высокие практические результаты. Об этом сообщили официальные представители ведущих транспортных предприятий России — ГУП «Мосгортранс» и АО «Мострансавто» в ходе проведения круглого стола в Общественной палате РФ о мерах по улучшению ситуации с медицинскими осмотрами работников пассажирского транспорта.

ГУП «Мосгортранс» с 2016 года реализует телемедицинскую программу, в рамках которой проводится более 50 тысяч осмотров в месяц с применением терминалов. «Предыдущая система с очным участием медика показывала менее 1% отводов от управления автобусами. Применение телемедицины продемонстрировало на старте 10% отводов, а то и больше», — отметил директор службы информационных технологий и связи ГУП «Мосгортранс» Дмитрий Ермаев. Такие результаты эксперт связывает со снижением влияния человеческого фактора на результаты медицинских осмотров.

На протяжении последних нескольких лет также, как и в ГУП «Мосгортранс», на предприятии АО «Мострансавто» тестировались разные программно-аппаратные комплексы для медосмотров водителей перед рейсами. По словам заместителя генерального директора по персоналу Екатерины Гайдо, при проведении очных медосмотров недопуск водителей к управлению транспортным средством составляет примерно 1%. При переходе на специально оборудованные телемедицинские терминалы число недопусков водителей доходило до 20%, что связано с высокой чувствительностью оборудования, и, вследствие этого, высокой диагностической точностью результатов.

По прогнозам официального представителя Минэкономразвития, распространение телемедицины среди всех транспортных предприятий, которые занимаются пассажирскими перевозками, позволит снизить смертность на дорогах до 20%. Однако широкому внедрению новых технологий препятствуют правовые ограничения, связанные с устаревшим медицинским регламентом и порядком процедуры. Так, для проведения медосмотра на предприятии должен быть организован медицинский кабинет с лицензией и нанят штат медицинских работников.

Как уточнил заместитель директора Департамента развития цифровой экономики Минэкономразвития Алексей Минаев, данные факторы искусственно сдерживают развитие телемеди-

цинского рынка и накладывают значительные экономические обязательства на предприятия. Формат телемедицинских осмотров позволит снизить расходы и улучшить бизнес-процессы в транспортных предприятиях, например, отпадет необходимость содержать отдельный штат фельдшеров. По мнению эксперта, медицинские осмотры с применением телемедицинских технологий в первую очередь должны быть направлены на транспортные предприятия в регионах, где ограничена доступность населения к медицинской помощи.

«Мы регулярно получаем информацию из регионов о том, что в медучреждении работал один фельдшер на пять населенных пунктов. А ковид привел к тому, что многие медработники покинули эту профессию, потому что зарплата медработников не соответствует высоким рискам профессии», — указал на наличие проблемы председатель Комиссии по развитию производственной медицины Общероссийской общественной организации «Опора России» Олег Паскар.

С другой стороны, несмотря на наличие барьеров, проводить удаленные осмотры закон формально не запрещает. «На сегодняшний день это — полулегальная зона. Телемедицину нужно закрепить законодательно, и тогда эти технологии более уверенно будут принимать на вооружение крупные транспортные предприятия», — считает представитель «Опоры России». Прохождение осмотра удаленно, с помощью компьютера, не означает, что водитель не видел врача или что врач отсутствовал, дополнил эксперт.

МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ АВТОВОКЗАЛОВ



В год празднования своего десятилетия со дня образования Ассоциация «Развитие автовокзалов страны» провела отраслевое мероприятие автовокзалов.

15 сентября в городе Нижний Новгород прошла Межрегиональная Конференция организаций-членов Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» и пассажирских автотранспортных предприятий. В рамках Конференции состоялось расширенное заседание Правления Ассоциации «РАВС». В мероприятии приняли участие руководители и представители автовокзалов и пассажирских автотранспортных предприятий более чем из 40 регионов России. Часть участников работала в режиме видеоконференции. Мероприятие прошло при поддержке Российского автотранспортного союза, Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», АНО «Агентство по развитию транспорта, безопасности и туризма», Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области, Межрегиональной ассоциации автовокзалов и перевозчиков (г. Ставрополь), Ассоциации содействия развитию транспортной отрасли «Транспортная Ассоциация Московской Агломерации», ООО «Центр управления междугородними пассажирскими перевозками» (г. Москва). Генеральными партнерами Конференции выступили ведущие организации цифровой автотранспортной отрасли ООО «ТЕХНОПАСС» (г. Москва) и ООО «ДАТАПАКС» (г. Москва). Пар-

тнером Конференции выступило ООО «Комьюто Рус» (г. Москва). Партнерами выступили операторы рынка и представители отрасли цифровых технологий для транспорта – ООО «Альберит» (г. Нижний Новгород), ООО «55-я параллель» (г. Москва), ООО «Одна-Касса» (г. Москва). Информационным партнером традиционно стал отраслевой журнал «Российские автобусные линии. Проблемы и перспективы развития». Техническими организаторами мероприятия выступили, проведя его на высшем уровне, ООО «Цербинки» (г. Нижний Новгород) и ООО «Производственное объединение автовокзалов» (г. Москва).

На Конференции обсуждались актуальные вопросы развития отрасли автобусных перевозок. Мероприятие включало в себя: информационную часть, в рамках которой президентом Ассоциации «РАВС» и руководителем Департамента по взаимодействию с регионами и организации перевозок Российского автотранспортного союза была донесена до участников информация о перспективах принятия актуальных проектов нормативно-правовых актов, правоприменительной практики на автомобильном транспорте, участии отраслевых общественных организаций в нормотворчестве и защите интересов операторов рынка перевозок; дискуссионную часть, в рамках которой состоялось обсуждение участниками вопросов цифровизации и регулирования в пассажирской автотранспортной отрасли, роли регионов в применении цифровых технологий в организации пассажирских перевозок, обеспечении их качества и транспортной безопасности, ком-

плексного решения для управления общественным транспортом, повышения контроля за техническим состоянием транспортных средств путем внедрения цифровых технологий в работу пунктов технического контроля, взаимодействия цифровых систем и региональных навигационно-информационных центров в обеспечении выполнения лицензионных требований, применения тахографов и осуществления постоянного автоматического контроля режима труда и отдыха водителя, влияния на формирование объема перевозок на регулярных маршрутах и многих других актуальных вопросов.

В завершении первого дня мероприятия прошла экскурсионная поездка по реке Волге на теплоходе, где в неформальной обстановке продолжилось общение участников Конференции. На второй день мероприятия состоялось посещение участниками Конференции Автовокзала «Цербинки» г. Нижний Новгород с целью обмена опытом.

Прошедшая Межрегиональная Конференция показала сплоченность автовокзалов различных регионов России в отстаивании своих интересов, выработке единого мнения и позиции по различным проблемам, существующим в отрасли, выработке конструктивных, юридически обоснованных, предложений в проекты нормативно-правовых актов, в обмене опытом, освоении новых инновационных технологий.

Все предложения формируются в итоговый документ мероприятия и будут направлены в Федеральные органы исполнительной власти Российской Федерации.

Исполнительный аппарат
Ассоциации «РАВС»



ЕДИНЕНИЕ, ОБЪЕДИНЕНИЕ И «ЧУВСТВО ПЛЕЧА»

Ассоциация «Развитие автовокзалов страны» провела межрегиональную конференцию пассажирских автотранспортных предприятий и организаций-членов ассоциации в Нижнем Новгороде

«Никакой режим видеоконференции не заменит прямого человеческого общения»

Борис Лоран

ствиях, с которыми им приходится сталкиваться в своей работе. Они рассказали всё. И про проблемы с нелегалами, и про отсутствие господдержки в достаточном объеме, и про ковид-ситуацию... Также беседа коснулась и достижений: налаживание отношений с новыми перевозчиками, цифровизация отрасли, помогающая увеличить доходы предприятий и многое другое. По итогу, все проблемы автовокзалов страны идентичны. Лишь местами есть незначительные различия.



В первый день программы мероприятий (15 сентября) прошло заседание в конференц-зале гранд отеля «Ока». На первом этаже еще до начала конференции постепенно начали собираться руководители автовокзалов из разных регионов страны и транспортных компаний, работающих на междугородних автобусных перевозках. Ровно в 11:00 началось заседание, которое открыл Лоран Борис Олегович, президент Ассоциации. Он кратко анонсировал вопросы, которые будут подробно обсуждены в рамках пленарного заседания и под-

робно остановился на отраслевых трендах. Один из них – внедрение новых моделей пассажирских перевозок в регионах – на примере создания единой цифровой платформы в Тверской области. Разработчик системы компания «ДАТАПАКС» (г. Москва).

«Времена, когда пассажиров возили как дрова, канули в лету»

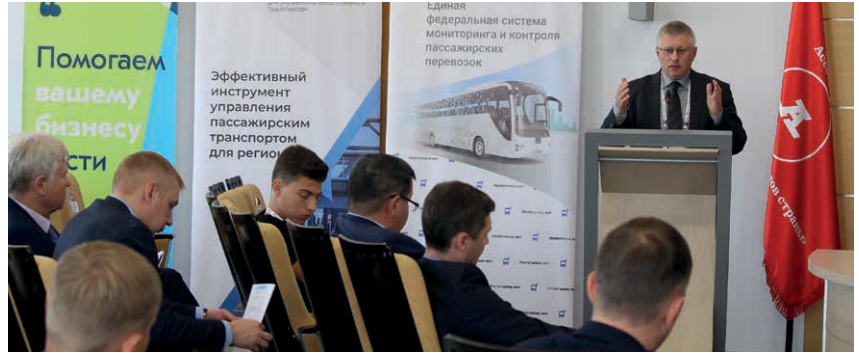
Борис Лоран

Помимо этого, он расспросил участников конференции обо всех трудностях и препят-

«ПАССАЖИРЫ ГОЛОСУЮТ РУБЛЕМ»

На конференции руководители автовокзалов выступали со своими докладами и презентациями по всем актуальным вопросам. Важно, что кроме описания проблем были предложены обоснованные пути их решения.

От цифровой отрасли выступил руководитель направления «Автобусы BlaBlaCar» Денис Стрелков. Он рассказал про новую программу цифровиза-



ции автовокзальных объектов. Все слушали, будучи полностью погруженными в речь спикера. Денис рассказывал о том, за какими цифровыми технологиями будущее развития автовокзалов. Также выступил представитель смежных видов бизнеса Афиногенов Илья, компания «Альберит» (г. Нижний Новгород). Он рассказал о проекте «Oilcard». Этот проект предоставляет возможность экономить на топливе за счет безналичной оплаты, контроля и управления расходами. «Oilcard» использует специальные карточки, которые учитывают транспортные затраты перевозчиков и документирует их, превращая в видимый расход.

Большое внимание вызвало выступление Евгения Васильевича Колесникова, председателя Правления ассоциации «РАВС». Темой его выступления было законотворчество. Он прокомментировал ситуацию с проектом нормативно-правового акта «О внесении изменений в Федеральный закон 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

После окончания первой части (13:00) заседания мне дове-

лось поговорить с такими представителями данной отрасли как: Владимир Синягин и Михаил Пеленкин из Воронежа, Вахид Махмудов из Грозного, Илья Паршин из Нижнего Новгорода. Каждый из них затрагивал одни и те же проблемы, одни и те же важные вопросы отрасли. Схожесть была и в отношении ко встрече: все были искренне рады решению Ассоциации её организовать. Ведь подобная конференция дает возможность высказать наиболее актуальные проблемы общими усилиями. Общее мнение таково: надо почаще собираться, общаться и совместными действиями решать возникающие вопросы и убирать преграды, мешающие отрасли двигаться вперед и нормально развиваться. Именно к этому призывает Ассоциация «Развития Автовокзалов Страны».

«Заявляйте о своих проблемах, не молчите!»

Вячеслав Керов

После окончания первой части конференции был кофе-брейк. Вся атмосфера была пропитана сугубо положительными эмоциями. В добром общении рождались новые идеи, возникали улыбки и смех, «автовокзальные» отраслевые шутки.

После окончания второй части заседания участники отправились к экскурсионному

теплоходу, на котором уже продолжилась неформальная часть конференции. Автобус, предоставленный автовокзалом «Щербинки» города Нижний Новгород, довез всех участников мероприятия до нужной пристани. Там после короткого ожидания мы попали на борт теплохода «Линда». Нас приветливо встретил администратор и сопроводил к столам. К нашему приходу столы уже были накрыты. Все было подготовлено и для дальнейшего приятного отдыха, и для обсуждения важных вопросов. Прекрасный пример совмещения приятного с полезным.

На борту теплохода также прошла церемония вручения дипломов участникам конференции за активное участие в развитии автовокзалов страны. Вручал дипломы лично Лоран Борис. Руководители автовокзалов улыбались, шутили, в общем – были искренне рады такому повороту событий. И всё, напоминаю, происходило под видами Нижегородских мостов, на волнах Оки и Волги. Погода благоволила нам и была по настоящему осенней.

Ближе к вечеру экскурсия подошла к концу, но мероприятие





продолжилось, несмотря на заметное потемнение на улице. Все дружно покинули борт теплохода «Линда», поднявшись по лестницам пристани вверх. Там нас поджидал следующий переход – переход в ресторан «Elevan». На уже знакомом автобусе нас доставили в гранд-отель «Ока».

Именно на 11-м этаже отеля находится ресторан, прекрасные виды которого сопровождали продолжающееся неформальное общение участников конференции. Организатором и товарищеского ужина выступила группа компаний BlaBlaCar. Проведение было на очень высоком уровне.

Прекрасные виды – восхитительные сияющие разными огнями улицы Нижнего Новгорода, обстановка самого ресторана «Elevan», все это располагало к спокойному общению. На столах участников были изысканные блюда – дары рек российских.

Руководители автовокзалов собрались из самых разных городов нашей страны: Воронеж, Ижевск, Псков, Красноярск, Тольятти, Грозный, Казань, Симферополь, Павлово, Йошкар-Ола, Липецк, Ростов-на-Дону, Екатеринбург, Нижний Новгород – и это только те, что были на слуху. Время от времени посреди обсуждения насущных вопросов звучали тосты, звенели бокалы. Все были рады, почти что счастливы в этот момент. Персонал ресторана «Elevan» работал безупречно, за что им

была высказана благодарность от ассоциации.

Символично, что ассоциация – это не просто некоммерческая организация автовокзалов, это еще и единство, и взаимоуважение коллег и товарищей из различных регионов. Товарищеские искренние отношения в том числе проявились в поздравлении руководителя сети автовокзалов и автостанций Свердловской области Жирова Алексея Алексеевича с днем рождения.

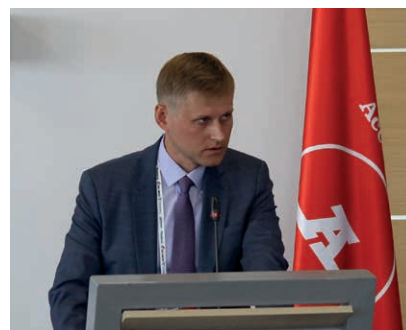
17 сентября – заключительный день мероприятий сентябрьской конференции РАВС. Точка сбора – автовокзал Нижнего Новгорода – «Щербинки». В этот раз всех за собой вел уроженец Нижнего Новгорода – Турков Михаил Михайлович. Он – директор автовокзала Щербинки. И он же – один из главных организаторов нашей конференции в Нижнем Новгороде.

Именно по-своему объекту Турков Михаил провел экскурсию. Ответил на все волнующие вопросы руководителей автовокзалов и перевозчиков.

Особое внимание он уделил информации про интенсивный «пригород»: на него приходится до 150 отправок в день. Важно заметить, что 70% дохода автовокзала «Щербинки» идет за счет транспортной деятельности.

После экскурсии, в качестве прощального и заключительного гостевого презента, Михаил Михайлович пригласил всех участ-

ников мероприятия в ресторан «Березовая роща». Там прошло окончание сентябрьской конференции. Руководители автовокзалов и автотранспортных пассажирских предприятий произносили теплые слова – пожелания и наставления. Одно из них произнёс руководитель АО «Липецкие автобусные линии» Алексей Костин: он пожелал всем единения, объединения и «чувства плеча».



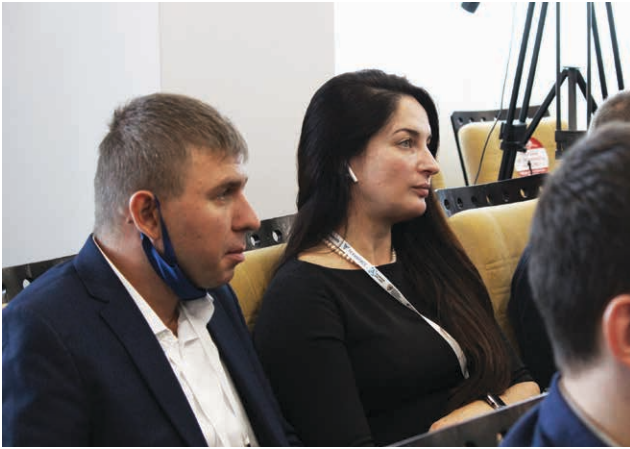
«Когда мы поднимаем проблему, нам так или иначе придется ее решать»

Алексей Костин

А Борис Лоран, в свою очередь, напомнил важность очных собраний, и самое главное – что это скрепляет прямую связь руководителей между собой и дает возможность обмениваться ценным опытом.

Ассоциация РАВС снова ждет руководителей автовокзалов на следующих очных конференциях! Желаем всем успехов в работе, и пусть «чувство плеча» всегда будет с Вами, где бы вы ни были! Запомните, вы не одни!

Владимир Полежаев





ЦИФРОВОЙ ВЗГЛЯД НА ОТРАСЛЬ: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В рамках мероприятий XIX-го Съезда Российского автотранспортного союза, прошедших в Москве 26 и 27 мая, вместе с представителями отраслевых предприятий мы обсудили вопросы влияния новых цифровых технологий на операторов рынка пассажирских автобусных перевозок и развитие отрасли.

Уровень и темпы проникновения цифровых технологий в автобусный транспорт уже сейчас заслуживают достойной оценки, а в ближайшей перспективе могут показать взрывной рост. Цифровая трансформация автобусного транспорта все глубже проникает в регионы, чему способствует реализация национальных проектов. Мы задали несколько вопросов нашим собеседникам – отраслевым экспертам из общественных объединений автотранспортников и представителям цифровых систем, разработанных для автотранспорта.

- Ваша оценка проникновения ИТ в автобусные перевозки?



Керов Вячеслав Всеволодович, исполнительный директор АНО «Агентство по развитию транспорта, безопасности и туризма»:

– Проникновение современных информационных технологий в сферу автобус-

ных перевозок в России из года в год растет. Под интеллектуальными транспортными системами (ИТС) нужно понимать всю совокупность ИТ-решений, направленных на оптимизацию процессов в нашей отрасли. В сфере наземного транспорта можно выделить два больших блока ИТС: подсистемы ИТС городских агломераций и подсистемы ИТС дорог различного уровня вне городских агломераций (трассы, федеральные трассы, объездные дороги). В рамках национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации» мы ожидаем в ближайшие годы внедрение целого ряда федеральных систем по автоматизации сферы транспорта, в частности, Единый проездной, системы мониторинга и управления транспортной системой и так далее.



Колесников Евгений Васильевич, руководитель Департамента по взаимодействию с регионами и организации

перевозок Российского автотранспортного союза:

– На сегодняшний день существуют несколько цифровых платформ, которые автоматизируют управление пассажирским транспортом в городах. Они достаточно развиты и обеспечивают как управление пассажирскими перевозками, их качеством, надежностью и своевременностью, так и все вопросы, связанные с оплатой проезда. В целом, отрасль достаточно плотно использует ИТ-технологии для более качественного предоставления услуг пассажирских перевозок. На трассах регионального и федерального значения внедряются несколько типов информационных систем: в первую очередь это система фото и видеофиксации нарушения правил дорожного движения, метеомониторинг и весогабаритный контроль грузовых и транспортных средств. Происходит внедрение достаточно быстро потому, что данная тема поддерживается Национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД). В нем запланировано весьма широкое и повсеместное внедрение средств, обеспечивающих безопасность движения по дорогам и магистралям, а также контроль их состояния и хорошего сохранения.



Саранчук Лилия Марковна, директор Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области:

– Сейчас мы наблюдаем, как ИТ стремительно развиваются и с каждым годом все глубже проникают во все сферы нашей жизни. Несомненно, одним из ключевых направлений является цифровая трансформация пассажирского транспорта. Мало кто способен представить себе пассажирский транспорт без тех цифровых сервисов, которыми мы сегодня пользуемся повсеместно. Еще каких-то 10 лет назад мы даже не задумывались о тех сервисах, которые сейчас для нас «жизненно важны».

К примеру, датчики «ГЛОНАСС» в любой момент времени позволяют следить за нахождением и техническим состоянием пассажирского транспортного средства. Системы видеонаблюдения помогают повысить безопасность на транспорте. Электронные табло на остановках общественного транспорта информируют пассажиров о времени прибытия автобуса или трамвая. Внедрение современных безналичных форм оплаты проезда также делает поездки более удобными. Все большую популярность набирает реализация концепции МaaS (мобильность как услуга), которая

представляет собой единую цифровую платформу, объединяющую все виды транспортных сервисов, и позволяет пользователям построить наиболее удобный маршрут по максимально выгодному тарифу. Все это, при комплексном и сбалансированном подходе, вместе с обновлением подвижного состава и развитием дорожной инфраструктуры, повышает качество обслуживания и способствует формированию позитивного имиджа пассажирских перевозок.

В свою очередь, коммерческий транспорт все чаще оснащают датчиками уровня топлива, мониторинга и определения геолокации, системами контроля соблюдения режима труда и отдыха. Также активно ведется цифровизация дорожной инфраструктуры. Элементами ИТС оснащаются все больше автодорог.



Грек Елена Анатольевна, вице-президент Ассоциации «Автотранспортники Белгородской области»:

– Пассажирские автобусные перевозки вошли в число наиболее пострадавших сегментов экономики в результате пандемии COVID-19. Однако, наряду с негативными последствиями, новая реальность стала катализатором цифровизации для быстрой адаптации к изменени-

ям и ускоренного внедрения ИТ-решений во многих видах транспорта, и автобусы не являются исключением. С моей точки зрения, уровень и темпы проникновения ИТ на автотранспорте очень достойные и за счет этого мы сможем наверстать упущенное за время пандемии и карантина.



Москвина Анастасия Васильевна, руководитель проекта ООО «ТЕХНОПАСС»:

– Пассажирские перевозки – отрасль, где поток событий в единицу времени и объем связанной с ним информации в разы превышает количество задействованных в процессе людей. В таких обстоятельствах обеспечить управляемость жизнедеятельностью предприятий путем наращивания персонала – не всегда простое решение. Для упорядочивания процессов предприятия и повышения эффективности вовлеченных участников целесообразно применение цифровых технологий – сервисов, способных непрерывно, «без перерывов на обед», служить возложенной на нее функции. Пассажирские перевозки – отрасль, которая последние годы проживает интенсивную цифровую трансформацию, позволяя повышать качество услуг для пассажиров, эффективность внутренних процессов предприятий, прозрачности деятельности.



Исаев Максим Юрьевич, заместитель генерального директора ООО «ДАТАПАКС»:

– Проникновение ИТ в сферу, связанную с автобусными перевозками, – тема очень востребованная, и в ближайшей перспективе мы ожидаем ее «взрывной» рост. Причина – это требования, которые выдвигает современное общество к транспорту. В ближайшие годы по пути развития общественного транспорта (как главного средства передвижения в городе) последуют все города России вслед за Москвой, и ярким примером является Тверской проект «Транспорт Верхневолжья». Информационные технологии позволяют существенно облегчить управление транспортными системами и повысить качество обслуживания населения. Уже сейчас современные системы высокоточной навигации позволяют обеспечивать приоритетный проезд и точное отслеживание маршрутов транспортных средств для качественной диспетчеризации. Согласно Стратегии цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации, реализация которой уже стартовала с июля этого года, в рамках направления «Зеленый цифровой коридор пассажира» в российских регионах предусмотрено создание единого циф-

рового инструмента оплаты проезда для всех видов транспорта, а также создание сервиса построения оптимального маршрута поездки (MaaS, Mobility-as-a-Service) для увеличения средней скорости перемещения пассажиров в городском общественном транспорте. К 2030 году большинство инфраструктуры общественного транспорта в российских регионах будет цифровизировано.

– Насколько быстро происходит внедрение цифровых технологий в отрасль пассажирских автобусных перевозок и что влияет на темпы?

Евгений Колесников:

– То, что поддерживается государством – то и развивается быстрее. В частности, одним из первых был реализован проект по фото- и видеофиксации нарушения правил дорожного движения. На сегодняшний день такие технологические уже комплексы уже стоят по всей стране: где-то докупаются, где-то расширяется функционал, но так или иначе этот вопрос закрывается.

Елена Грек:

– Результаты цифровизации может видеть практически каждый. Мы видим единые карты «Тройка» для оплаты проезда на общественном транспорте, электронную продажу билетов и бронирования мест, интернет-сообщества для отслеживания состояния дорог по всей стране, электронные ПТС, агрегаторы такси по модели Uber, паркоматы на платных

парковках, электромобили и автобусы, системы фото-видеофиксации нарушений ПДД, беспилотный транспорт. Хорошие результаты достигнуты в цифровизации взаимодействия с потребителями и операционной деятельностью. Благодаря внедрению гибридных приложений был быстро решен ряд задач по борьбе с распространением коронавируса. Например, в метро давно работали электронные карточки, а дополнение их ограничивающими параметрами позволило блокировать вход в метро нарушителей режима самоизоляции. Аналогичный подход был реализован с помощью системы видеофиксации ПДД, которая позволила выявлять перемещение людей, которые были ограничены в перемещении предписаниями Роскомнадзора. Почему удалось оперативно решать такие задачи? Ответ очевиден – задолго до пандемии была реализована транзакционная база, на основе которой можно было в сложных условиях быстро создавать специализированные гибридные приложения.

Анастасия Москвина:

– Мы живем в эпоху, когда драйвером автоматизации является уже не столько производственная внутренняя потребность отдельно взятого предприятия, сколько внешний мир в лице потребителей услуг и новых игроков отрасли, порождаемых стремительным ростом интернета вещей. Маркетплейсы, переход от бумажных документов к электронным, безналичная оплата, биометрия, цифровая валюта – все это приме-

ры развития сервисов через «цифру». Сопrotивляться этому предприятиям – равно добровольному выходу «из игры». Сдерживающий фактор – создание нормативно-правового поля для легализации возникающих цифровых сервисов. Побочный эффект отставания процесса нормотворчества порождает «серые» рынки, влияющие на здоровье отрасли.

Максим Исаев:

– Уровень проникновения ИТ в сферу автобусных перевозок растет с каждым днем. Происходит информатизация как самих транспортных средств, так и всей дорожной инфраструктуры, создаются центры сбора и хранения информации, центры реагирования и управления. Насколько быстро можно перевести регион на цифровую платформу, в значительной степени зависит от процессов, выстроенных в регионе, и непосредственно от силы воли и вовлеченности руководства региона. Например, на запуск проекта первого этапа цифровизации общественного транспорта Твери были установлены сжатые сроки, от принятия решения до поездки первого автобуса прошло 9 месяцев. И все получилось без сбоев, при этом каждый этап реформы был на личном контроле у руководства региона.

– Какие основные проблемы и перспективы развития можно отметить?

Евгений Колесников:

– Если говорить про успехи, то те сферы в автобусном

транспорте, которые можно так или иначе оцифровать, рождают определённые цифровые сервисы. Проблемы тоже существуют, они общие для цифровых систем: отсутствие интеграции в единую систему управления с хранением и аналитикой данных.

Лилия Саранчук:

– К основным проблемам, которые тормозят цифровизацию автобусных перевозок, я бы отнесла отсутствие единообразного представления о том, что такое интеллектуальные транспортные системы, отсутствие четких стандартов, недостаток просветительской работы с населением, ну и, конечно, кадровый вопрос в отношении как управленцев, так и технических специалистов. К успехам можно отнести тот факт, что в регионах, в которых присутствуют ИТС, очевидны положительные эффекты от внедрения, в том числе, снижение задержек транспорта, аварийности, повышение пропускной способности, средней скорости движения. Но главной проблемой является то, что перевозчики, которые работают на регулируемом тарифе, не имеют финансовых средств на цифровизацию. Тариф – не позволяет аккумулировать требуемые средства. А контрактная система не сложилась и перспективы ее становления – не ясны. У таких перевозчиков свои ограничения: снижение доходности, иногда до «нуля», и одновременно высокий уровень конкуренции, при котором на рынке остаются предприятия, способ-

ные к демпингованию цен. Отсутствие средств в отрасли главная проблема внедрения цифровых технологий, часто эффект отложенный, или возникающий постепенно, а затраты – сразу и много.

Елена Грек:

– Из перспектив – очевидно, что в отрасли очень активно развивается внедрение ИТС. Однако, за кадром невидимой остается очень важная составляющая, где ИТ обладает большим потенциалом – системы управления и проактивного технического обслуживания транспортных средств и магистралей, а также мониторинг состояния здоровья водителей, от которых напрямую зависит безопасность пассажиров. К сожалению, большая проблема в том, что множество технических руководителей российских предприятий пока не воспринимают автоматизацию управления как первоочередную задачу.

Максим Исаев:

– Сейчас в регионах представлено множество отдельных цифровых сервисов и решений и это проблема, главная задача – объединить разрозненные системы, внедрив принципы «одного окна», только в этом случае технологии будут работать эффективно. В большинстве регионов имеется набор разрозненных систем: один перевозчик закупил себе одну систему диспетчеризации, другой – иную, в итоге для заказчика перевозок – муниципалитета – зачастую бывает крайне сложно анализировать и контролировать итоги

деятельности транспортной инфраструктуру в целом. Наша компания имеет опыт формирования универсального ИТ-решения для интеграции разрозненных подсистем в единое ПО, удобное для конечных пользователей всех уровней – властей, перевозчиков, пассажиров. Мы выявляем с помощью аналитики слабые места, интегрируемся с качественными работающими системами, если системе чего-то не достает – дополняем, даем комплексное решение «под ключ». Предлагаем лучшее решение, внедренное и работающее, проверенное федеральными регуляторами. То есть, при наличии желания у региона, можно решить любую проблему в области создания целостного цифрового механизма управления инфраструктурой общественно-го транспорта.

– Какие регионы впереди по использованию цифровых технологий в автобусном транспорте и почему?

Вячеслав Керов:

– Развитие ИТС в России началось с крупных городских агломераций и федеральных трасс. Наиболее развитые системы ИТС, по моему мнению, представлены в крупных городах – Москве, Санкт-Петербурге, Казани, Екатеринбурге, Твери – по причине высокой автомобилизации, острой необходимости решения проблем в транспортной инфраструктуре, проведения пилотных проектов и наличия необходимого финансирования. В числе отстающих можно обозначить небольшие города с населением ме-

нее 500 тыс. человек. Степень развития ИТС в регионах зависит от того, как давно в регионе начали интегрировать системы ИТС, и насколько региональные власти заинтересованы в развитии транспортных систем.

Лилия Саранчук:

– Безусловно, региональная составляющая есть всегда. Страна у нас большая, поэтому, на мой взгляд, на федеральных трассах и платных автодорогах внедрение ИТС происходит быстрее, чем на автомобильных дорогах регионального или муниципального значения. Лидерами в области внедрения и развития ИТС на сегодняшний день являются те города агломерации, которые раньше всех столкнулись с проблемами автомобилизации и, соответственно, раньше начали работу в этой области. В настоящий момент, на мой взгляд, впереди всех Москва и Санкт-Петербург. Внедрение цифровых технологий в регионах также связана с региональными бюджетами. Зачастую регионы тормозят создание технических условий для развития цифровых технологий именно из-за нехватки средств. Чтобы создать единое транспортно-цифровое пространство нам нужна федеральная программа по примеру программы «Безопасные и качественные дороги», где имеется софинансирование федерации, региона и муниципального образования.

Даже в агломерациях нет единого стандарта цифровизации. Например, в Екатеринбургскую агломерацию по-

мимо Екатеринбурга входят 13 средних и малых городов, и картина будет разительно отличаться. А задача, в том числе цифровых технологий, сделать качество транспортных услуг на всей территории агломераций равным по соответствию стандарту агломерации. Таким образом выровнять качество жизни в агломерации для населения независимо от места проживания.

Елена Грек:

– Впереди сейчас те регионы, где процесс информатизации транспортной отрасли возглавил человек, которому это интересно и который в принципе готов развивать столь важную сферу жизни региона. Такие регионы уже есть, и в ближайшее время они смогут показать качественные изменения в уровне транспортного обслуживания в своих городах.

Анастасия Москвина:

– Как показал опыт пилотных проектов, проведенных нами в рамках апробации механизмов мониторинга пассажирских перевозок автобусами в межрегиональном сообществе – «оцифрованность» прямо пропорциональна популярности автобусного транспорта в регионе. Качество сервисов растет там, где на это есть спрос.

Максим Исаев:

– По данным компании SIMETRA, проводившей исследование работы транспортных систем в 76 крупных городах России, в числе лидеров – Екатеринбург, Пермь, Казань, Ижевск, Нижний Новгород, Новокузнецк, Сама-

ра, Волгоград, Новосибирск, Тверь. И я со своей стороны хотел бы обратить особое внимание на Тверь, которая заняла 10 место, при этом в прошлом году она была на 47. Но после введения новой модели пассажирских перевозок и внедрения комплексной цифровой платформы, общественный транспорт Твери стал одним из самых комфортных в стране. Сейчас мы видим огромное количество регионов, которые стремятся цифровизировать общественный транспорт, так как в этом сегменте задача от цифровизации довольно существенная. Тверская транспортная реформа помогла достичь следующих результатов:

- «серые» перевозки ликвидированы;
- ежегодные платежи по налогам и сборам увеличились в 7 раз;
(составляют 0,4 млрд руб.)
- 8 из 10 пассажиров оплачивает проезд по «безналу»;
- точность выполнения расписания составляет 98%;
- на четверть сократилось количество ДТП с участием общественного транспорта и на 30% снизился травматизм среди пассажиров.

Соответственно, мы ожидаем, что к «цифровой зрелости» сейчас начнут приближаться многие российские регионы.

Ваши прогнозы относительно развития ИТ-решений для автобусного транспорта?

Евгений Колесников:

– В данном направлении курс задан уже Минтрансом

РФ: развитие ИТС для регионов – задача не на один год, а на десятилетия. Поэтому с точки зрения векторов развития тут все более-менее понятно. С точки зрения сервисов для населения сегодня на повестке дня все актуальнее становится тема так называемой мультимодальности и мобильности.

Лилия Саранчук:

– Транспортная мобильность – залог экономического и социального развития. И с каждым днем появляются все больше технологий и решений, позволяющих оцифровывать транспортную сферу и способствовать опережающему развитию. Еще раз хотела бы отметить, что транспорт является системообразующей отраслью, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры регионов. И с каждым днем появляются все больше технологий и решений, позволяющих оцифровывать транспортную сферу. На мой взгляд, эта тенденция с каждым годом будет только набирать обороты.

Елена Грек:

– Общественный транспорт должен стать комфортным, удобным и быстрым – это залог успешного развития городов.

Анастасия Москвина:

– Мы живем в уникальной по своей географии стране. Россия – территория с пересеченной местностью, где автомобильный транспорт порой единственный способ обеспечения связности населенный пунктов. Сколь бы

доступной ни становилась внутренняя авиация, ни развивались жд маршруты, ни осваивалась водная навигация для регулярных маршрутов, автобусные перевозки есть и останутся наиболее гибким видом транспорта для пассажирских перевозок. А так как заказчиком отрасли неизменно является пассажир – то путь к развитию лежит через повышение качества предлагаемых услуг и упорядочиванию производственных процессов предприятий с помощью ИТ-решений.

Максим Исаев:

– С каждым годом ИТ-решения для транспорта будут развиваться и совершенствоваться. Транспорт ближайшего будущего будет максимально удобным и безопасным для человека. Уже сейчас в тех регионах, где активно идет цифровизация, поездка из точки А в точку Б превращается для пассажира из мучения или необходимости в комфортное времяпрепровождение – маршрут можно легко распланировать, нигде не потерять лишнего времени, в безопасном кондиционированном салоне посмотреть интересные видео. Все больше будут развиваться мультимодальные платформы, персонифицированные карты – как «паспорта городской мобильности», и в целом, думаю, на дорогах будет все больше общественно-го транспорта и меньше личных автомобилей.

– Коллеги, спасибо большое за беседу!

Беседовал Борис Лоран

BLABLACAR ПОМОГАЕТ АВТОВОКЗАЛАМ И ПЕРЕВОЗЧИКАМ РАЗВИВАТЬ ОНЛАЙН-ПРОДАЖИ

Кризис COVID-19 оказал значительное влияние на рынок автобусных пассажирских перевозок, но в целом расстановка сил осталась прежней. Пожалуй, это говорит о том, что несмотря на все сложности и особенности, российский рынок автобусных междугородних перевозок хорошо сбалансирован и способен выдерживать значительные нагрузки.

Но есть маленький нюанс. Особую пикантность этому кризису придает то, что помимо необходимости пережить продолжительную потерю существенного пассажиропотока (а временами и полную остановку), в самое сложное время рынок находится в стадии цифровой трансформации. Если сказать проще – в стадии увеличения доли онлайн-продаж. Тут нельзя не вспомнить весеннее постановление Правительства РФ №1586, окончательно закрепившего возможность использования электронного билета в регулярных автобусных перевозках.

УСПЕТЬ АДАПТИРОВАТЬСЯ

В предыдущем номере журнала мы собрали мнения 8 перевозчиков из разных регионов России, в том числе на тему того, как они смотрят на перспективу своих онлайн-про-

даж. Если резюмировать, то уже сейчас немалая доля продаж этих перевозчиков приходится на интернет-продажи, и в ближайшее время, уверены они, эта доля будет расти. Получился занятный материал, почитайте при случае.

Вероятно, это говорит о том, что следующим серьезным потрясением для рынка станет не тест на живучесть (этот тест мы сдали), а умение адаптироваться к стремительно меняющимся обстоятельствам. Увеличение онлайн-продаж – вот, что станет следующим испытанием для перевозчиков и автовокзалов. Вот, что откроет невероятные перспективы для тех, кто сможет (главное – успеет!) перестроиться под новые реалии.

Почему изменения неизбежны? Потому что это уже случилось в отраслях Ж/Д- и авиаперевозок.

BLABLACAR ПОМОГАЕТ БИЗНЕСУ РАСТИ

Являясь активным игроком на рынке онлайн-продаж билетов на автобусные междугородние поездки, широкому кругу людей BlaBlaCar прежде всего известен как платформа для автодорожных поездок (сервис попутчиков).

Однако, помимо этого компания является одним из крупнейших поставщиков B2B-решений под брендом «Авибус», которые позволяют перевозчикам и автовокзалам просто, быстро и эффективно перевести свой бизнес “на цифровые рельсы”. То есть, ряд технологических решений, которые находятся в продуктивном портфеле

BlaBlaCar, дают возможность игрокам рынка увеличить свои продажи и сделать их сервис более удобным для пользователей.

Вот три продукта от BlaBlaCar, которые позволяют автовокзалам и перевозчикам начать собственные онлайн-продажи прямо сейчас.

1. АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ (АСУ)

АСУ – это технологические решения BlaBlaCar, которые позволяют автовокзалу автоматизировать работу, начиная от удобного интерфейса по редактированию деталей каждого отдельного рейса, до синхронизации работы с другими автовокзалами или перевозчиками.

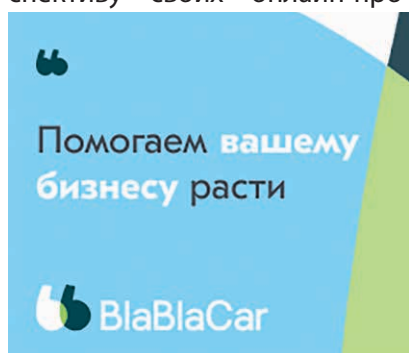
АСУ позволяет в том числе автоматизировать подачу отчетных документов, а с учетом того, что система построена на базе платформы «1С:Предприятие», итоговые отчеты не требуют дополнительной ручной доработки.

АСУ в первую очередь может быть полезна для автовокзалов, которые хотят сфокусироваться непосредственно на своей работе (обслуживании пассажиров), а заботы по обслуживанию ИТ предпочитает отдать в руки профессионалов.

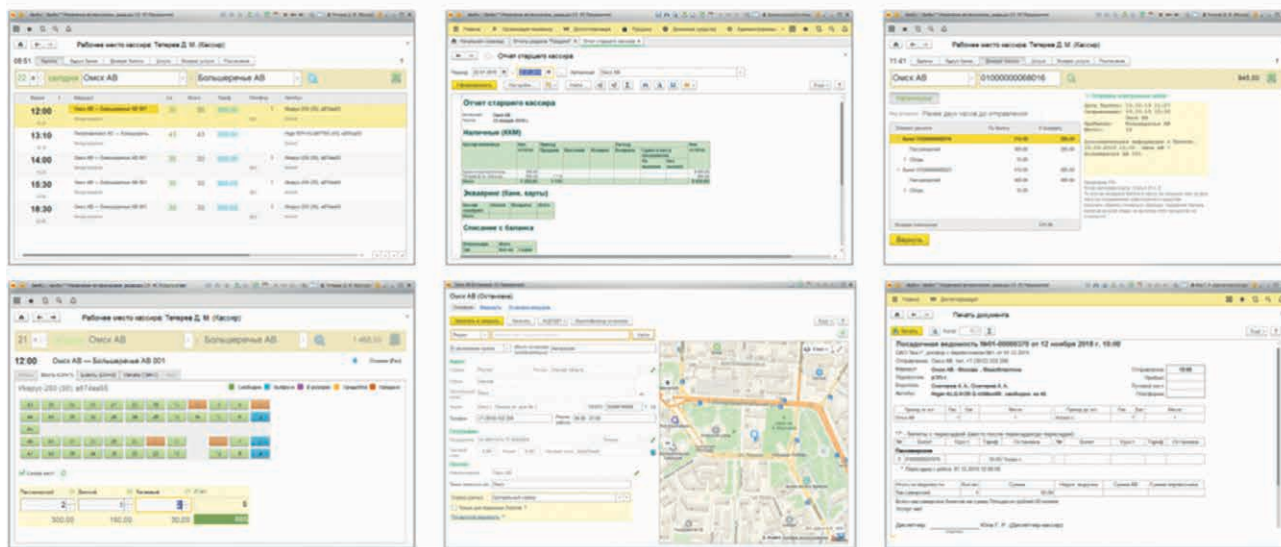
Уже сегодня АСУ от BlaBlaCar используются на 776 автовокзалах в 42 регионах РФ.

2. ТЕРМИНАЛЫ ПО ПРОДАЖЕ БИЛЕТОВ

Для автовокзалов, которые ищут способы увеличения прибыли за счет снижения



Интерфейс системы



расходов, мы предоставляем возможность установить в залах терминалы самообслуживания по продаже билетов.

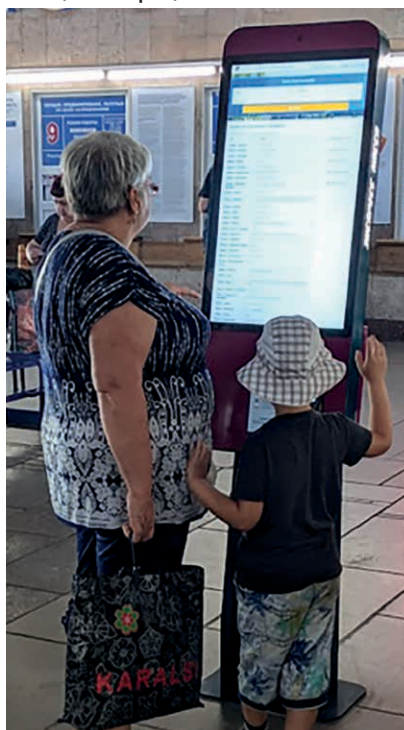
Автоматизированный терминал подключен к системе автовокзала и позволяет пассажиру:

- в онлайн-режиме без участия кассира выбрать направление маршрута, место в автобусе;
- произвести покупку и при необходимости распечатать билет;
- через считывание QR-кода загрузить билет в телефон;
- отправить билет на электронную почту;
- получить ссылку на билет через SMS.

Также в некоторых терминалах мы уже установили сканеры штрих-кода, которые позволяют легко вернуть билет (без привлечения кассира) – достаточно поднести штрих-код купленного билета (распечатанный или с экрана телефона) и следовать инструкциям на экране.

Установка терминалов на автовокзале выполняется на

средства BlaBlaCar. Делаем мы это не только в своих интересах, но и в интересах автовокзалов, которые могут экономить средства, например, на сокращении затрат на персонал (кассиры).



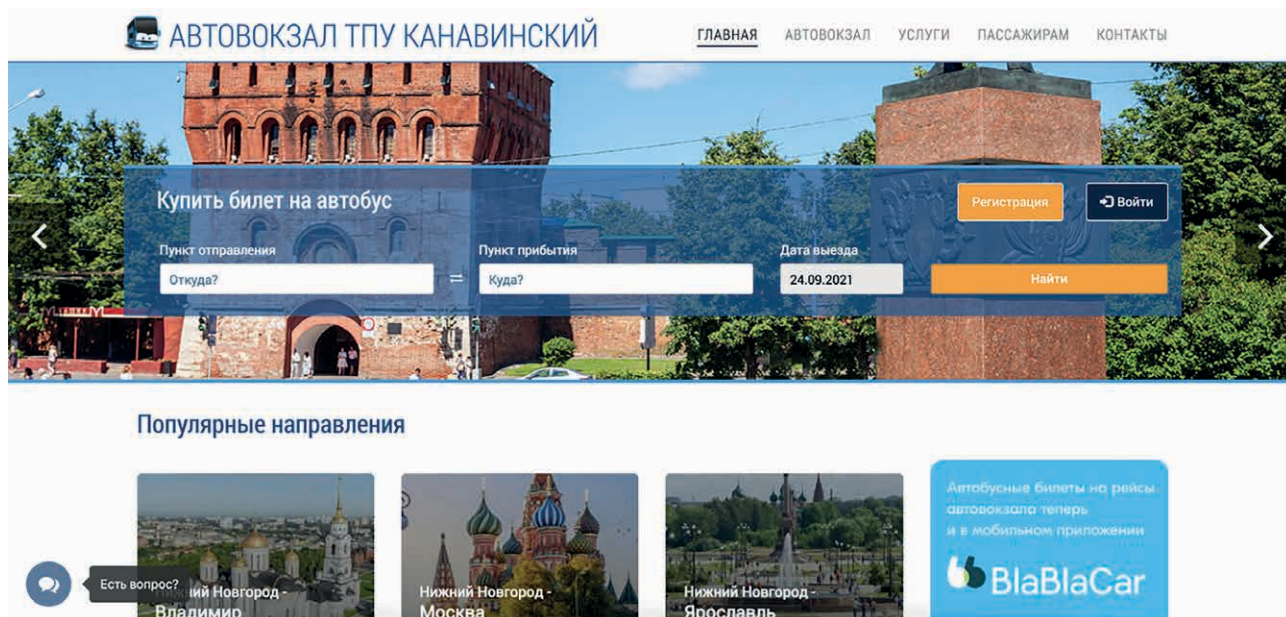
Сейчас такие терминалы уже стоят в Липецке, Красноярске, Ижевске, Уфе, Стерлитамаке... На очереди десятки других городов.

ПОМОГАЕМ ЗАПУСТИТЬ ВАШ САЙТ

Для автовокзалов и перевозчиков, которые очень хотят иметь свое «представительство в интернете» – то есть свой собственный сайт продаж – мы предоставляем соответствующее решение.

Как это выглядит с нашей стороны? Нами разработана универсальная модель сайта, которая легко настраивается под нужды конкретного партнера. Там есть все – от базовых страниц с контактами и раздела новостей, до функционала по продаже билетов. Мы уже сделали десятки таких сайтов по всей стране.

Как это выглядит со стороны партнера? Он получает универсальный сайт, который можно настроить под свои нужды, тем самым создавая мощную полнофункциональную брендированную платформу с возможностью продаж билетов онлайн. Мы берём на себя все этапы разработки, поддержки и обновлений сайта, а также техническую и информационную поддержку пользователей.



На сегодняшний день такое решение используется на 43 автовокзалах в 27 регионах России.

BLABLACAR УСИЛИВАЕТ КОМАНДУ

BlablaCar считает приоритетным развитие автобусного направления бизнеса, при этом сохраняя возможность поездок с попутчиками. Стратегия компании – стать полноценной мультимодальной платформой, где каждый пассажир сможет найти для себя оптимальный вариант автодорожной поездки.

Для достижения поставленных целей BlablaCar усиливает



реклама

команду менеджеров автобусного направления.

В сентябре 2021 года BlablaCar объявил о назначении Алексея Скоробоготова вице-президентом по развитию автобусного направления в Центральной и Восточной Европе, в том числе в России.

Алексей – профессиональный менеджер, имеет более 15 лет управленческого опыта в крупных международных компаниях (Nestle, Nokia, Microsoft).

До BlablaCar работал 3 года в компании Avito на позиции коммерческого директора. Ранее, с 2004 по 2014 год, работал в компании Nokia в России и Финляндии, где прошел карьерный путь от регионального менеджера до руководителя подразделения по развитию розничных продаж в мире.

На должность директора департамента по работе с партнерами BlablaCar в России назначена Вера Климанова. Она будет отвечать за привлечение новых партнеров и развитие текущих.

К BlablaCar Вера присоединилась в начале 2020 года для реализации проекта по интеграции

компании «Басфор» в Группу компаний BlablaCar. Летом 2021 она сфокусировалась на развитии автобусного направления компании в России.



До BlablaCar Вера работала в международных технологических компаниях (Intel и Gett). Ключевой управленческий опыт получила в компании The Boston Consulting Group.

По всем вопросам:

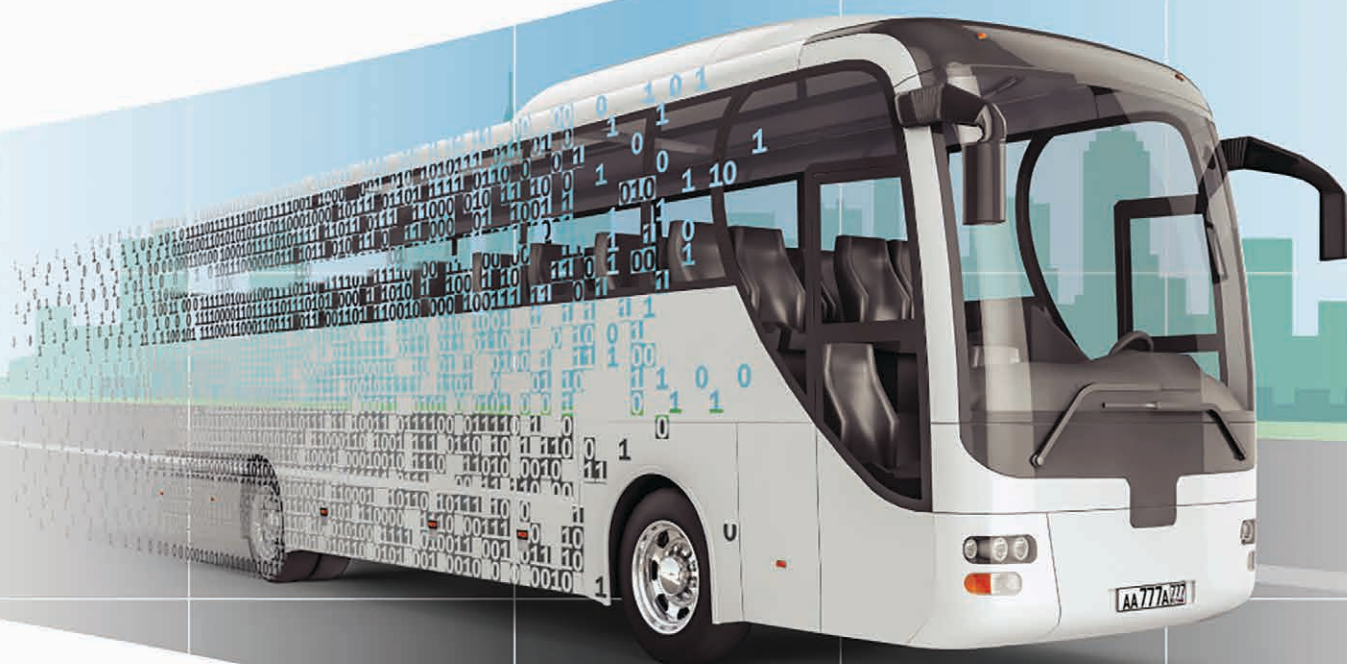
- установки АСУ и запуска сайта автовокзала *обращаться по адресу: sales@avibus.pro*
- установки терминалов самообслуживания *обращаться по адресу: terminal@avibus.pro*

ЕДИНАЯ ФЕДЕРАЛЬНАЯ СИСТЕМА МОНИТОРИНГА И КОНТРОЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК АВТОБУСАМИ

переход на территорию



Нелегалов нет



реклама



нелегаловнет.рф
+7 499 653-65-68

От редакции:

Новый раздел нашего журнала - «История отраслевых проектов». Мы размещаем в этом разделе интервью с авторитетными автотранспортниками для того, чтобы новое поколение, приходящее в отрасль, имело возможность получить уже на входе всю информацию из первых рук – как это было, как это создавалось, каких моральных и физических сил руководителя это стоило, узнать об ошибках, проблемах и как их решали, об успехах и достижениях, иметь доступ к реальному опыту прошлых лет. Сегодня мы публикуем интервью с членом Правления Российского автотранспортного союза, Президентом Межрегиональной ассоциации автовокзалов и перевозчиков (г. Ставрополь), Генеральным директором ОАО «Автовокзал» - Валерием Христиановичем Германом.

Уважаемые коллеги! Прежде, чем вы ознакомитесь с интервью Валерия Христиановича, хочу от себя сказать несколько слов, без которых весь образ этого человека будет несколько незаконченным и не даст вам понимания полной картины. Начну с того, что Валерий Герман – этнический немец, родившийся в Сибири, куда его, репрессированная по этническому признаку, семья была сослана перед Великой Отечественной Войной. Трудовой путь советского автотранспортника привел его в Ставропольский край, где он живет и работает сегодня. Я много лет знаю этого человека, и скажу, что, если бы каждый россиянин, представитель любой национальности и народности любил Родину и работал на ее благосостояние, как этот немец – страна была бы давно первая в мире по всем показателям. Его трудовой путь в отрасли, его энтузиазм, умение отстаивать свою позицию, защищать свое предприятие – это пример для подрастающего поколения автотранспортников и «инструкция» для действующих руководителей автовокзалов. Он очень скромный и интеллигентный человек, поэтому его интервью покажет только малую толику того, что ему пришлось пройти и преодолеть, чтобы стать тем авторитетным автотранспортником, которого мы знаем сейчас. Надеюсь, что мое краткое вступление даст несколько другой ракурс вашего знакомства с личностью Валерия Германа.

Борис Лоран

ВАЛЕРИЙ ГЕРМАН: «МОЯ РАБОТА В ОТРАСЛИ НАЧАЛАСЬ В 1974 ГОДУ»



– Управление автовокзалами и автостанциями сложно назвать бизнесом. Это сложный социально ориентированный вид деятельности. Расскажите, как Вы пришли в отрасль?

– Моя работа в отрасли началась в 1974 году, когда я после окончания Ростовского автотранспортного техникума, был принят на работу механиком «Автоколонны 1317» в городе Зеленокумск Ставро-

польского края. Выбор профессии был, в какой-то степени, предопределён заранее, поскольку мой отец Герман Христиан Христианович всю свою жизнь посвятил именно работе на автомобильном транспорте. Его авторитет в семье был непререкаем. Я всю свою жизнь пытаюсь быть похожим на него.

С 1974 г. по 1987 г. был пройден путь от простого механика до начальника автотранспортного предприятия,

в марте 1987 года меня назначили сначала заместителем начальника, а в 1989 году – начальником Ставропольского производственного объединения автовокзалов и автостанций, входившего тогда, как и все автотранспортные предприятия, в состав Ставропольского транспортного управления. С этого момента моя жизнь неразрывно связана с пассажирским автомобильным транспортом и автовокзалами, автостанциями, как сейчас модно говорить – «объектами транспортной инфраструктуры». Я нисколько не жалею об этом, и если бы мне предложили возможность начать все сначала, я не поменял бы ничего, пошел бы именно этим путем.

– Как развивалась краевая сеть автовокзалов и автостанций с момента вашего прихода к ее управлению и до настоящего времени?

– В 90-е года мы не допустили развала сети объектов региона. Это было сложно, но мы выстояли. Как и многие коллеги по отрасли, мы с коллективом прошли процедуру преобразования в акционерное общество в ходе приватизации, смогли пережить экономически сложные девяностые годы, кризисы начала XXI века. Объективные факторы, влияющие на общество и экономику нашего государства, к сожалению, привели нас к неизбежному и вынужденному решению о закрытии некоторых подразделений, входивших в сеть автовокзалов и автостанций. Но стабильная работа автовокзалов и автостанций

в тесном сотрудничестве с перевозчиками никогда не прекращалась, что в полной мере позволило сохранить и развить существующую маршрутную сеть.

Сейчас в нашем коллективе более 300 сотрудников, работающих более чем в 30 населённых пунктах Ставропольского края, что накладывает определённую специфику при принятии управленческих решений. Но при всех сложностях и особенностях залогом успешного управления любым коллективом, по моему мнению, является справедливость и разумность решений, принимаемых руководством и забота о коллективе, выражающаяся в выплате сотрудникам достойной заработной платы и обустройстве рабочих мест. Нельзя забывать и о преемственности поколений – сплав качеств молодёжи и опыта старейшин – фундамент стабильности нашего предприятия.

– Что сегодня мешает и что помогает стабильному развитию Вашего предприятия?

– Наши сегодняшние проблемы мало чем отличаются от проблем коллег по отрасли из других регионов. Это и недобросовестная конкуренция со стороны «нелегальных» перевозчиков, осуществляющих свои «псевдозаказные» перевозки вне сети автовокзалов и автостанций, и общее снижение пассажиропотока, резко усилившееся в период действия ограничительных «антиковидных» мер, и введение

безусловно важных и необходимых, но во многом чрезмерных и очень затратных, особенно на фоне снижения доходов предприятия, мер обеспечения транспортной безопасности. Я считаю, что все меры необходимы, это правильная реакция государства на вызовы времени, но и само государство должно защищать отрасль от тех негативных факторов, которые мешают нам нормально работать.

– Как Вы относитесь к цифровым технологиям в отрасли? Как они влияют на вашу деятельность – работу региональной сети ОТИ?

– Цифровые технологии стали неотъемлемой частью нашей жизни. Аудитория пользователей сети Интернет растёт в геометрической прогрессии, многие бизнес-процессы целиком перемещаются в сетевое пространство. Было бы глупо не замечать возможностей, которые предоставляет цифровизация. В своё время наше предприятие было одним из первых, которое внедрило на автовокзалах и автостанциях компьютерно-кассовую систему продажи билетов, повысив скорость и упростив процесс обслуживания пассажиров в несколько раз. И сегодня мы также хотим оставаться в лидерах по внедрению новых технологий в своей отрасли. В последние 5 лет активно развиваются различные схемы взаимодействия автовокзалов с пассажирами и перевозчиками использованием сетевых Интернет-технологий.



Евгений Москвичев

Валерий Герман

Количество продаваемых через сеть Интернет билетов стремительно увеличивается и будет продолжать расти – это заставляет в ежедневном режиме дорабатывать программное обеспечение, модернизировать компьютерную технику, обучать специалистов новым методам работы. Интернет-пространство не замечает географических границ, неумолимо глобализирует многие явления, с лёгкостью объединяет то, что раньше казалось не объединимым.

– Вы ведёте активную общественную деятельность в отрасли – в Правлении РАСа и в возглавляемой Вами Ассоциации. Что подвигло Вас к этому и насколько это тяжело, с точки зрения Ваших моральных и физических затрат при Вашей основной работе – руководстве таким огромным предприятием?

– Когда-то на рубеже веков идея объединить близких по

духу и профессии людей привела нас к созданию Межрегиональной ассоциации автовокзалов и перевозчиков. Эта организация никогда не преследовала своей целью выполнение сухих формулировок учредительных документов. Главное свойство нашей Ассоциации – это возможность регулярного общения руководителей автотранспортных предприятий различных регионов России, обмен опытом организации и осуществления пассажирских перевозок, укрепление деловых контактов. Совместное общение друзей-коллег способствует открытию новых маршрутов, оптимизации расписания движения автобусов, внедрению новейших технологий работы автовокзалов и перевозчиков, разрешению спорных и конфликтных ситуаций. Сегодня в состав Ассоциации входят 27 участников – предприятия автовокзалов и автостанций, автотранспортные предприятия и предприниматели Ставропольского и

Краснодарского краёв, Калмыкии, Кабардино-Балкарии, Северной Осетии, Адыгеи, Дагестана, Астраханской, Волгоградской, Саратовской, Самарской и Ростовской областей. Работа Ассоциации ведётся в тесном контакте с органами государственной власти и управления и другими некоммерческими организациями автомобилистов России – Ассоциацией «Развитие автовокзалов страны», куда я был приглашен и выбран в члены Правления, Российским автотранспортным союзом, членом Правления которого я являюсь уже несколько лет, региональными объединениями автомобилистов.

– Поделитесь, пожалуйста, вашим прогнозом развития отрасли.

– Если говорить о будущем, то есть ощущение того, что работать будет трудно, но интересно. И тем приятнее будет добиться осязаемых результатов своего труда, найти иные методы и пути развития, сохранить и приумножить имеющиеся достижения. Да, жизнь приносит нам новые, непредсказуемые испытания. Есть одна мудрость – «под лежащий камень вода не течет». Можно бесконечно долго обсуждать как надо навести полный порядок в отрасли, а в реальности нужно давать конкретные, юридически продуманные и обоснованные проекты самих нормативно-правовых отраслевых документов и добиваться их принятия.

Беседовал Данил Левятов



Центр Управления Междугородными Пассажирами Перевозками

Член Российского автотранспортного союза

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"



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



Помогаем вашему бизнесу расти



Avibus
from BlaBlaCar

ИНГОСТРАХ

Просто быть уверенным

Страхование гражданской ответственности перевозчика пассажиров (ОСГОП)

Индивидуальный менеджер

Быстрое оформление договора

Круглосуточная диспетчерская служба



Полная информация
о продуктах по QR-коду

СПАО «Ингосстрах».
Лицензии ЦБ РФ СИ № 0928,
СЛ № 0928, ОС № 0928-03,
ОС № 0928-04, ОС № 0928-05,
ПС № 0928 от 23.09.2015,
ОС № 0928-02 от 25.12.2019. Реклама.

ingos.ru
8 495 234 36 06
osp@ingos.ru

реклама