

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 74 июль-сентябрь

2020



тема номера:

**ОТРАСЛЬ: НОВЫЕ ВЫЗОВЫ –
НОВЫЕ РЕШЕНИЯ**

Реклама. 14+



busworld®

RUSSIA MOSCOW

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
АВТОБУСНОЙ ТЕХНИКИ

МВЦ КРОКУС ЭКСПО

26–28 ОКТЯБРЯ 2020

www.busworld-moscow.ru

ПРОМОКОД
для БЕСПЛАТНОГО посещения:

BUSWORLD-B008

Организатор

Международный партнер

Генеральный
информационный партнер

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 ГОДА

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

Учредитель:

Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны»

Периодичность выхода:

от 4 до 8 выпусков в год

Тираж: 4000 экз.

Распространение: подписка и целевая рассылка

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

Экспертный совет:

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

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

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

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

Двойных А. В. – Генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Минтранса России

Куликов В. В. – заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

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.

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
05.10.2020 г.

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

СЛОВО РЕДАКТОРА

2

ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ◆ Транспортная стратегия на период до 2035 года 3
- ◆ Опыт Тверской области масштабируют в регионах 6
- ◆ 8 сентября 2020 года в Санкт-Петербурге завершил работу X Международный форум «Безопасность на транспорте» 9
- ◆ Законодательное регулирование автомобильных пассажирских перевозок 10

ТЕМА НОМЕРА

- ◆ Выход отрасли из кризиса. Последствия карантина 11
- ◆ Опыт работы ОАО «Липецкие автобусные линии» в период распространения новой коронавирусной инфекции 12
- ◆ О поддержке автотранспортных организаций 15
- ◆ Перевозчики не стали обновлять автопарк из-за второй волны коронавируса 17

АВТОВОКЗАЛЫ И ПАТП

- ◆ Невостребованная выручка: проблема или заработок? 19
- ◆ Департамент транспорта и Мосгортранс формируют автовокзальный комплекс Москвы 20
- ◆ Мосгортранс в лицах 22
- ◆ Автовокзал на крыше 25
- ◆ Диалог с конкурентом 26

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

- ◆ Действительно ли необходима новая система контроля в сфере пассажирских автотранспортных перевозок? 32
- ◆ "Для любого автовокзала партнерство с BlaBlaCar сегодня выгодно" 36
- ◆ Цифровизация общественного транспорта: новые перспективы 38
- ◆ С кем вы, господа туристы? 40

ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

- ◆ Модернизация автобусного производства на «НЕФАЗе» 41

ОТРАСЛЬ И НАУКА

- ◆ Оценка человеческого фактора и риска совершения ДТП 42
- ◆ Эксперт «Швабе» оценил магистерские диссертации выпускников МАДИ 44

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

- ◆ Eurolines объявил о самоликвидации: конец пути? 45
- ◆ Eurolines продолжит работу в странах Балтии 46
- ◆ Старейший автобусный перевозчик по Европе не выдержал пандемии 47
- ◆ Автобусные компании ФРГ добиваются финансовой помощи от Берлина 47

Уважаемые коллеги!



Сегодняшний номер с ключевой темой «Отрасль: новые вызовы — новые решения» издается в конце «высокого сезона» междугородних автобусных перевозок. В непростое время выхода из ограничений, связанных с карантином, отрасль успела восстановить основную часть объема перевозок и пассажиропотока. Но начинается «низкий сезон» и экономические проблемы, не решенные ранее, продолжают тяготеть над предприятиями. Снижение объемов перевозок привело к снижению доходов перевозчиков и автовокзалов; как следствие — к возникновению проблем с выплатами заработной платы работникам, уплатой налогов, погашением кредитов. Мы постарались осветить то, как предприятия справлялись и справляются с последствиями вынужденной приостановки

и сокращения транспортной работы.

Не все операторы получили финансовую помощь от государства и правительств своих регионов, но работа по этому вопросу продолжается, и наша Ассоциация принимает в ней самое активное участие.

Теперь о важном событии в транспорте страны: сформулированы цели Транспортной стратегии до 2035 года, исходя из необходимости достижения национальных целей развития России. Определены конкретные задачи для достижения каждой из целей стратегии. Транспортный комплекс определяет условия функционирования, является драйвером для многих отраслей экономики. Транспортная доступность напрямую влияет на возможность людей передвигаться, делать это быстро, комфортно и безопасно. Мы опубликовали основные выдержки из доклада министра транспорта Евгения Ивановича Дитриха для понимания основных принципов, на которых построена новая стратегия. Текст самого документа размещен на сайте министерства.

В разделе «Отрасль и Власть» мы продолжаем освещать новую модель общественного транспорта, рассказывая о системе пассажирских перевозок в Тверской области. Регион является самым передовым по использованию общественного транспорта для удобства людей. При запуске новой модели общественного транспорта, ключевыми задачами руководства региона было создание единого центра управления и контроля пассажирских перевозок, легализация и прозрачность этого рынка, а главное — максимально удобная и безопасная работа общественного транспорта, с предоставлением льготного проезда. На выездном заседании рабочей группы Государственного совета РФ по направлению «Транспорт», которое провел помощник Президента Российской Федерации Игорь Левитин 18 сентября в Твери, эта тема активно обсуждалась. Губернатор области Игорь Руденя отметил, что Тверская область готова предоставить свой опыт внедрения транспортной модели пассажирских перевозок для реализации программы в регионах страны. В своем выступлении Игорь Левитин отметил, что правительству Российской Федерации необходимо разработать национальный проект, направленный на решение государственных целей. Одна из них — это обновление автопарка. Эта задача будет решаться на президиуме Госсовета.

Очень важно для отрасли стратегическое событие ближайшего времени — исполнение поручения Президента России № Пр-1381ГС от 17.07.2019 г., которое изменит соотношение белого и серого секторов рынка в пользу легальных перевозчиков и автовокзалов. Владимир Путин поручил правительству РФ обеспечить до 1 декабря 2020 года создание единой федеральной системы мониторинга и контроля междугородних автобусных пассажирских перевозок, чтобы снизить долю нелегальных перевозчиков на рынке. Мы публикуем материал независимого корреспондента, который провел собственный опрос участников рынка по вопросу необходимости ЕФС МКПП и сделал выводы по его результатам.

Не могу не сказать несколько слов о новом формате отраслевого общения — в режиме видеоконференции. Есть плюсы и минусы такого цифрового диалога. Плюсы — то, что коммуникация отрасли и власти, обмен информацией, консультации и выработка плана действий по преодолению проблем новых вызовов времени не прекращались весь период карантина и продолжают сегодня. Минусы — многие вещи по Zoom не обсудишь, не хватает невербальной коммуникации. Но пройдет время и очные встречи и мероприятия автотранспортников снова станут привычным форматом общения.

И в заключение, в преддверии будущего нашего профессионального праздника хочу пожелать всем здоровья, стойкости и выдержки, а главное — продолжать работать и развивать нашу отрасль.

Борис Лоран

Борис Лоран

ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ НА ПЕРИОД ДО 2035 ГОДА



Заседание Правительства

26 марта 2020 года в Доме Правительства, в Москве, прошло заседание Правительства Российской Федерации, на котором был рассмотрен проект Транспортной стратегии на период до 2035 года.

Из вступительного слова Михаила Мишустина на заседании Правительства



Михаил Мишустин

М.Мишустин: Добрый день, уважаемые коллеги!...

...Также мы сегодня обсудим новую Транспортную стратегию на период до 2035 года. Её цель – сформировать современную транспортную инфраструктуру, которая нужна для развития страны и достижения национальных целей, о которых говорил Президент. Нам необходимо задать такую динамику в отрасли, чтобы её рост опережал запросы других секторов экономики, чтобы люди и бизнес в любой момент могли получить доступные, качественные, новые, технологичные и безопасные услуги. И одновременно чтобы доходы госу-

дарства и предпринимателей росли не только за счёт внутреннего оборота товаров, но и за счёт международного транзита. Для этого мы будем строить новые дороги, расширять пропускную способность действующих трасс, включая и БАМ, и Транссиб, увеличим скорость контейнерных перевозок, будем реконструировать аэропорты, мосты, укрепим сеть логистических центров и облегчим транспортировку грузов по воде.

Уверен, что нынешние проблемы мировой экономики, которые спровоцированы коронавирусом, – явление временное, они будут решены. Поэтому уже сейчас важно принимать решения, которые ориентированы на будущее, вкладывать средства в инфраструктуру. Все шаги, которые заложены в стратегии, подчинены именно этой логике. Они призваны создать задел для укрепления позиций России как одной из крупнейших экономик мира и параллельно – одного из ведущих транзитных центров, сформировать благоприятные условия для улучшения жизни людей и

роста конкурентоспособности наших предприятий...

...Переходим к обсуждению. Слово предоставляется Министру транспорта Евгению Ивановичу Дитриху.



Евгений Дитрих

Е.Дитрих: Уважаемый Михаил Владимирович!

Вы абсолютно точно обозначили задачи, разработанные Транспортной стратегией, ведь транспортный комплекс определяет условия функционирования, является драйвером для многих отраслей. Транспортная доступность напрямую влияет на возможность людей передвигаться, делать это быстро, комфортно и безопасно.

Транспорт оказывает непосредственное влияние на стандарты и тренды цифровой, экономической и инновационной повестки. С учётом этих установок, исходя из необходимости достижения национальных целей развития, сформулированы

цели Транспортной стратегии до 2035 года. Их пять: обеспечение транспортной связанности территории страны, организация эффективной перевозки грузов, а также доступных и качественных перевозок пассажиров, встраивание транспортной системы в мировую транспортную сеть и обеспечение безопасности транспортного комплекса.

Определены конкретные задачи для достижения каждой из целей стратегии. Решение задач подтверждается показателями, которые установлены для горизонта 2024, 2030 и 2035 годов.

В числе задач также крупнейшие, наиболее значимые для страны транспортные проекты, которые мы планируем реализовать. Это важно для восприятия стратегии как документа не только системного, но и максимально конкретного, понятного нашим гражданам.

Коротко пройду по целям и некоторым важным задачам.

Обеспечение связанности территории страны – первая цель, она напрямую влияет на достижение национальной цели по вхождению нашей страны в пятёрку крупнейших экономик мира и обеспечению темпов роста выше мировых.

Первая цель стратегии также окажет непосредственное влияние на национальную цель по созданию в базовых отраслях экспортно ориентированного сектора.

Крупнейшие экономики обладают современной транспортной инфраструктурой, составляющей основу развития страны, обеспечивающей потребности отраслей, реализацию инвестиционных проектов, экономический рост.

Масштабная модернизация инфраструктуры – эффективная

мера для запуска экономики в трудные времена. Многие страны – и в исторической перспективе, и совсем недавно — преодолевали спад именно за счёт инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры и выходили на траекторию устойчивого роста.

В рамках достижения первой цели до 2024 года запланированы строительство и реконструкция участков автомобильных и железных дорог, входящих в международные транспортные коридоры «Север – Юг» и «Восток – Запад». Это Байкало-Амурская и Транссибирская железнодорожные магистрали (Восточный полигон), а также автодорожный маршрут Европа – Западный Китай.

За этот период будет построено и реконструировано 3,5 тыс. км федеральных автодорог и 33 автодорожных моста. В результате все мосты на сети федеральных дорог к 2024 году будут приведены в нормативное состояние.

В четверти существующих аэропортовых комплексов будут модернизированы и построены взлётные полосы и другие обеспечивающие объекты, увеличена их пропускная способность. Более половины региональных трасс будут приведены в нормативное состояние и поддерживаться в таком. В семь раз уменьшится протяжённость участков внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность. Достигнет 85% доля качественной и безопасной дорожной сети в 104 крупнейших городских агломерациях.

Второй целью является обеспечение экономически эффективных перевозок грузов, ускорение доставки и снижение

транспортных издержек, возможность выбора грузоотправителем наиболее оптимальных маршрутов, использование цифровых сервисов – это то, что необходимо для роста отечественной экономики и достижения национальных целей.

В рамках второй цели будут внедрены технологии электронного документооборота, предоставляющие возможность заказа услуг и контроля за обработкой и перевозкой грузов в режиме онлайн, обеспечивающие мультимодальную перевозку грузов.

Помимо удобства и экономической выгоды для бизнеса, внедрение таких технологий позволяет выровнять условия конкуренции между разными видами транспорта, обеспечить бесшовную их стыковку. Становятся прозрачными дисбалансы в налоговых, тарифных и ценовых режимах по всей цепочке поставки. Для владельца инфраструктуры такие подходы позволяют оптимизировать, перераспределять загрузку, в полной мере задействовать пропускные способности.

Цель номер три стратегии направлена на обеспечение перевозок людей качественной, безопасно и доступно по цене. От объёма таких услуг зависит, насколько человек может реализовать свои социальные, трудовые и культурные потребности. Показателем доступности и востребованности таких услуг является транспортная подвижность населения, её уровень у нас примерно в два раза ниже по сравнению с другими странами. В рамках достижения третьей цели стратегии планируется сократить это отставание, предоставить людям возмож-

ность вести более мобильный образ жизни.

Достигнуть этого результата возможно путём решения целого ряда задач. В частности, хотел бы обозначить замену устаревшего подвижного состава на современный, в том числе автобусов, троллейбусов и трамваев, в региональных центрах и крупных городских агломерациях.

Важно также обеспечить доступность транспорта для маломобильных групп населения. Мы поставили перед собой масштабную задачу – обеспечить к 2035 году полную доступность инфраструктуры, всех видов транспорта для маломобильных граждан.

Цель номер четыре – встраивание транспортной системы в мировую транспортную сеть. Это окажет существенное влияние на достижение другими отраслями экономики сразу нескольких национальных целей – в первую очередь вхождение в пятёрку крупнейших экономик и создание в базовых отраслях экспортно ориентированного сектора.

Предстоит повысить скорость доставки грузов по маршрутам международных транспортных коридоров. Это будет обеспечено за счёт увеличения пропускной способности железнодорожных подходов к портам, увеличения объёмов производственной мощности самих портов, строительства и модернизации наиболее загруженных пунктов пропуска через государственную границу.

Отрасль должна внести существенный вклад в рост выручки от экспорта транспортных услуг. На его долю к 2024 году должно приходиться около 30% всего несырьевого экспорта, это около 25 млрд долларов.

Повышение защищённости объектов инфраструктуры и транспортных средств от угрозы незаконного вмешательства, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера – наш постоянный приоритет.

Главная цель – обеспечить безопасность пассажиров, снизить травматизм, не допускать гибели людей на транспорте. Стремиться в этом направлении к одному результату: ноль погибших. Это полностью соответствует достижению национальной цели по повышению продолжительности жизни. Основным инструментом решения задач в этой сфере является комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте.

Одним из механизмов достижения целей стратегии является внедрение инноваций, ориентация на наилучшие разработки в сфере защиты окружающей среды. Массированный переход на гибридные электродвигатели, битопливные системы и двигатели, использующие сжиженный газ, – не только новые рамки и ожидающие нас ограничения, это новые резервы для повышения экономичности и экологичности.

Внедрение электронного документооборота на всех видах транспорта, цифровой анализ и управление транспортными потоками, создание условий для формирования бесшовных логистических связей – это лишь часть того, как в ближайшее время «цифра» изменит транспортный комплекс.

Среди реализованных цифровых проектов, которые будут активно развиваться в дальнейшем, получать новые возможности, – системы «ЭРА-ГЛОНАСС»,

ЕГИС ОТБ, АСУТК, «Платон». Продолжается тестирование беспилотных систем на воздушном, морском, автомобильном, железнодорожном транспорте.

В заключение хочу отметить, что при подготовке Транспортной стратегии проделана серьёзная работа по увязке направлений развития транспортной системы с развитием других базовых отраслей. Проработали эти вопросы с коллегами из промышленного блока, топливно-энергетического, агропромышленного комплекса, соответствующие подразделения включены в Транспортную стратегию и согласованы.

С Минфином, Минэкономразвития проект также проработан, согласован. У Андрея Рэмовича (А. Белоусова) мы рассмотрели, обсудили, сняли имеющиеся вопросы.

Просил бы сегодня одобрить проект Транспортной стратегии до 2035 года.

Решения, принятые на заседании Правительства 26 марта 2020 года:

1. О проекте Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года.

Проект Транспортной стратегии внесён Минтрансом России, её реализация будет способствовать обеспечению связанности территорий Российской Федерации, экономически эффективным перевозкам грузов, доступности, качеству и безопасности транспортных услуг для населения, встраиванию российской транспортной системы в международные транспортные коридоры.

Решения Правительства: 1. Одобрить в основном проект Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года.

ОПЫТ ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ МАСШТАБИРУЮТ В РЕГИОНАХ



В Тверской области реализуется одна из наиболее эффективных в стране систем пассажирских перевозок, которая уже в значительной степени завершена в автобусном транспорте и готовится к запуску в трамвайном сегменте. В сентябре региональная система получила признание на федеральном уровне. На заседании рабочей группы Госсовета РФ в Твери рассмотрен проект реализованной транспортной модели пассажирских перевозок в Верхневолжье.

Не с чем сравнить

«То, что мы увидели в Тверской области, не с чем сравнить в России, — отметил помощник Президента РФ Игорь Левитин по итогам заседания рабочей группы Государственного совета Российской Федерации по направлению «Транспорт», подражая, что уровень доступности Тверской транспортной системы является максимально высоким. Эксперты отмечают, что даже в Москве, первом городе, запустившим цифровую систему пассажирских перевозок, есть не все технологии по сравнению с примененными в Тверской области.

Тверская область начала комплексную модернизацию пассажирского транспорта в соответствии с поручением Президента России Владимира Путина в феврале 2020 года. В Твери и Калининском районе введено 85 маршрутов, на которых курсируют более 470 автобусов – низкопольных машин экологического стандарта «Евро-5».

Перед заседанием Рабочей группы Губернатор Тверской области Игорь Руденя и Игорь Левитин посетили ООО «Верхневолжское АТП», которое обеспечивает перевозки пассажиров общественным транспортом в рамках новой модели. Игорь Левитин и Игорь Руденя также побывали на ООО «Транспорт Верхневолжья», которое является оператором единой системы управления транспортом. Здесь действует круглосуточный call-центр, ведется контроль пассажиропотока.

Новая модель пассажирских перевозок на территории Тверской области формировалась на основании цифрового анализа пассажирских потоков в регионе, а по мере пополнения массива данных по перевозкам,

система совершенствуется далее. Существенно изменилась финансовая модель, которая вместо привычной оплаты за каждого перевезенного пассажира предусматривает оплату за каждый выполненный километр транспортной работы, и это значит, что транспорт ходит регулярно не только в час пик. Также сформировано стимулирующее тарифное меню, мотивирующее пассажиров переходить на безналичную оплату и абонементные платежи.

Цифра против зайцев

Разработчик цифровой платформы транспортной системы Тверской области — компания «Смарт Мовиста» — совместно с региональными службами разработала цифровую платформу «Транспорт Верхневолжья» (ТВ), включающую модули управления транспортом, оплаты проезда, анализа пассажиропотока, безопасности на транспорте, транспортного моделирования, информирования пассажиров. Также оцифрованы диспетчеризация, навигация и телеметрия транспортной системы, в нее интегрированы безналичные способы оплаты, при этом в транспортные карты могут быть объединены с банковскими и социальными.

Платформа ТВ поделена на несколько блоков. Первый: система навигационного контроля, к которой подключены все автобусы. Эта система формирует отчеты о выполненной работе перевозчика, показывает все отклонения от выполнения транспортной работы. Второй блок — система оплаты проезда, включающая валидаторы, установленные в автобусах. В си-

стеме отражаются все транзакции, которые формируются при оплате проезда. При безналичной оплате эта информация детализируется вплоть до того, где человек зашел, на какой остановке покинул автобус, тариф на данном маршруте, имеются ли у пассажира льготы, списания денежных средств. Еще один блок объединяет средства подсчета пассажиропотока: с каждого датчика, который установлен над дверью в автобусе, приходит информация о количестве вошедших и вышедших пассажиров на каждой остановке. Это позволяет набирать статистику для дополнительной аналитики с целью корректировки расписания и маршрутов. Также «Смарт Мовиста» разработала мобильное приложение «Волга», которым уже пользуются порядка 150 тысяч человек. С помощью мобильного приложения можно легко пополнить транспортную карту, купить абонемент, а также проложить маршрут, посмотреть расписание и реальное расположение автобуса на маршруте. И новинка от «Смарт Мовиста» — аналитический модуль, формирующий общую статистику по пассажиропотоку, по количеству средств, поступающих в бюджет, льготников, оформивших социальную карту. Эта система позволяет эффективно бороться с безбилетниками, а именно, направлять контролеров в самые проблемные зоны на тепловой карте. В результате всех внедренных изменений, улучшилось качество администрирования сбора выручки и выявления безбилетного проезда, и это привело к тому, что собираемость платежей с момента эксплуатации системы году повысилась до 96% от общего числа пассажиров, при этом 70%

поездок оплачивается в безналичной форме. Система перевозок была перестроена, и стала максимально безопасной для пассажира и водителя, а использование автобусов большей вместимости позволило увеличить общую провозную способность на всех маршрутах города Твери почти на 2 тысячи человек в час, в общей сложности до 18 тысяч человек в час.

Всероссийская система общественного транспорта

По итогам заседания рабочей группы Государственного совета Российской Федерации по направлению «Транспорт», состоявшегося в сентябре 2020 года, принято решение, что опыт Тверской области по внедрению новой системы пассажирских перевозок будет масштабироваться в регионах. «Человек еще не вышел из дома, но уже понимает, когда подойдет общественный транспорт. Второй момент, который хочу отметить – это 96% оплачиваемых билетов, из них 70% – по безналичному расчету», – сказал Игорь Левитин, комментируя итоги заседания Рабочей группы.

Губернатор Тверской области Игорь Руденя, по сообщению пресс-службы Минтранса Тверской области, подчеркнул готовность вместе с коллегами развивать единую систему общественного транспорта на всей территории России. «Сегодня на заседании рабочей группы мы обсуждали, что еще необходимо сделать, чтобы в полной мере реализовать поручение Президента страны о доступности и эффективности общественного транспорта для населения, – отметил Игорь Руденя. – В Тверской области завершена реализация первого этапа. Планируем второй и третий в крупных муниципали-

тетах – Кимрах, Ржеве, Вышнем Волочке, Торжке».

Глава Республики Бурятия, руководитель рабочей группы Госсовета РФ по направлению «Транспорт» Алексей Цыденов выразил желание масштабировать опыт Тверской области как в Бурятии, так и по всей России. «Ряд предложений в итоге будут выносить на Госсовет», – сказал Алексей Цыденов. Речь идет о формировании отдельных программ Нацпроекта по модернизации общественного транспорта и по модернизации инфраструктуры общественного транспорта.

Тверская область не останавливается и продолжает развивать региональную транспортную систему. Областной Минтранс совместно с рабочей группой по содействию реализации новых инвестиционных проектов Министерства финансов Российской Федерации ведет работу по формированию инвестиционного проекта комплексного развития городского общественного транспорта города Твери. Инвестиционный проект предполагает достижение финансовой устойчивости и инвестиционной привлекательности систем городского общественного транспорта при обеспечении нормативов качества транспортного обслуживания населения.

Ведется подготовка по развитию новой модели пассажирских перевозок на городских и пригородных маршрутах в муниципальных образованиях Тверской области, в которых в 2021 году запланировано обновление общественного транспорта, по аналогии с городом Тверью и Калининским районом путем заключения долгосрочных контрактов с поступлением доходов от платы за проезд в областной бюджет Тверской области.

18 сентября 2020 года в Твери помощник Президента РФ Игорь Левитин в сопровождении губернатора Тверской области Игоря Рудени посетил Верхневолжское АТП



Авторы фото: Алексей Вариводский, Леонид Смирнов (ГАУ РИА «Верхневолжье»).

8 СЕНТЯБРЯ 2020 ГОДА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ЗАВЕРШИЛ РАБОТУ X МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ»

За два дня на полях форума состоялось более 20 деловых мероприятий, посвященных вопросам обеспечения безопасности транспортного комплекса, безопасности дорожного движения и борьбы с терроризмом. В дискуссионном блоке выступили 150 спикеров и экспертов, а общее количество участников форума составило свыше 600 человек из 42 регионов России.

Первым слово на пленарном заседании «Совершенствование государственной политики и цифровизация в сфере обеспечения комплексной безопасности на транспорте: будущее уже наступило» взял заместитель министра транспорта РФ Александр Суханов.

«Угрозы реализации противоправных действий на транспорте остаются реальными, а транспортные объекты — наиболее уязвимыми. Важнейшими направлениями работы Министерства транспорта являются анализ и мониторинг реализации законодательной базы, выделение финансирования на обеспечение безопасности граждан, совершенствование контрольно-надзорной практики за соблюдением законодательства и завершение работы над законодательными актами», — сказал Александр Суханов.

«В 2020 году перед отраслью, связанной с обеспечением безопасности на транспорте, появился новый вызов — угроза массового распространения особо опасных вирусов. И мы должны его учитывать при реализации мероприятий по обеспечению безопасности на транспорте», — подчеркнул заместитель руководителя ФСНТ Андрей Шнырев.

Во время пандемии количество ложных сообщений о минировании транспортной инфраструктуры значительно увеличилось, сообщил заместитель начальника ГУТ МВД России Александр Бревнов. «Бывали дни, когда нам поступало 40-50 ложных сообщений о минировании объектов транспортной инфраструктуры. За 7 месяцев таких сообщений поступило 845, при этом всего в 42 случаях лица были установлены. Такая низкая раскрываемость связана с тем, что сообщения поступали по электронной почте, а IP-адреса находятся в иностранных государствах», — отметил спикер.

Основная причина нарушений безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта на инфраструктуре ОАО «РЖД» в 2020 году заключалась в допуске на линии подвижного состава со сниженным уровнем надежности. Об этом на пленарном заседании рассказал заместитель генерального директора, начальник Департамента безопасности движения ОАО «РЖД» Шевкет Шайдуллин. По его словам, среди других внутренних причин — человеческий фактор и нарушения в инфраструктуре. «Для обеспечения безопасности на транспорте РЖД выделило 100 млрд рублей, в том числе на предотвращение кибервмешательства», — сообщил Шевкет Шайдуллин.

С 1 сентября 2020 года в вестибюлях станций московского метрополитена введена система биометрической идентификации с использованием порядка 5 тысяч камер, установленных в турникетах. Об этом заявил заместитель руководителя ДТиРДТИ г. Москвы Александр Гаракоев. Он отметил, что внедрение системы позволяет существенно повысить качество досмотра, а также выявлять и задерживать лиц, находящихся в розыске.

О подготовке к обеспечению безопасности транспортного комплекса северной столицы во время проведения чемпионата Европы по футболу в 2021 году рассказал заместитель председателя комитета по транспорту Санкт-Петербурга Андрей Велесевич. Он подчеркнул, что при организации спортивных мероприятий будут задействованы все крупные транспортные объекты города.

Таким образом, на полях форума состоялось обсуждение проблем и актуальных вопросов обеспечения безопасности всех видов транспорта — воздушного, водного, автомобильного и железнодорожного.

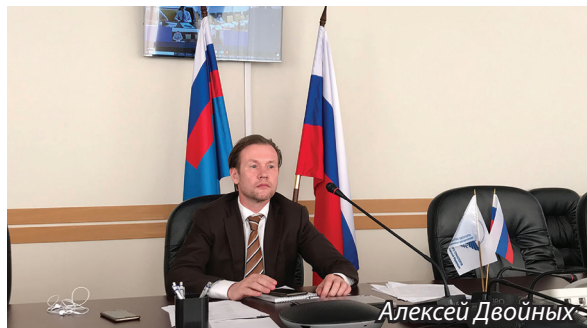
В поддержку деловой программы на площадке конгресс-центра «ЭКСПОФОРУМ» в течение двух дней работала масштабная выставка. В смотре достижений для обеспечения безопасности и антитеррористической защищенности транспортной инфраструктуры приняли участие ведущие компании и предприятия, предлагающие современные технологические решения и специализированное оборудование.

По окончании блока деловых мероприятий участники форума отправились на крупнейшие объекты транспортной инфраструктуры северной столицы — аэропорт Пулково, Петербургский метрополитен, пассажирский порт Санкт-Петербурга «Морской фасад», автовокзал «Пассажиравтотранс», а также единый центр аппаратно-программного комплекса «Безопасный город», где для них организовали практические занятия по обеспечению транспортной безопасности.

Партнером Форума выступило ПАО «МегаФон». Сессию «БДД. Как сделать дороги безопасными?» поддержала группа компаний «Урбантех».

Предложения в Резолюцию форума, направленные на совершенствование профильного законодательства, оргкомитет принимает по адресу info@forumbt.ru до 25 сентября. Резолюция будет отправлена в Минтранс России и другие федеральные органы власти.

ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК



Алексей Двойных

Комитет Совета Федерации по экономической политике 17 июня 2020 года провел в режиме видеоконференции «Круглый стол» на тему «Законодательное регулирование федеральных, региональных и межмуниципальных автомобильных пассажирских перевозок» с участием представителей Минтранса России, ФБУ «Росавтотранс», Ространснадзора, Федеральной антимонопольной службы, Роспотребнадзора, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Мероприятие прошло в соответствии с планом мероприятий Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации на весеннюю сессию 2020 года.

С приветственным словом к участникам обратился заместитель председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике Валерий Васильев.

В рамках «Круглого стола» были рассмотрены вопросы за-

конодательного регулирования механизмов формирования маршрутной сети регулярных автобусных перевозок, допуска юридических лиц и индивидуальных предпринимателей

к осуществлению регулярных автобусных перевозок, а также системы организации контроля перевозок по регулярным автобусным маршрутам и внедрении единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок (ЕФС МКПП). Директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации Алексей Бакирей отметил, что Федеральный закон № 220-ФЗ, регулирующий автомобильные перевозки, действует уже 5 лет, и в настоящее время можно подводить промежуточные итоги. Он рассказал о проделанной Департаментом работе, об изменениях, которые с учетом анализа в ходе реализации Закона уже были внесены, а также поделился планами дальнейшей работы в данном направлении.

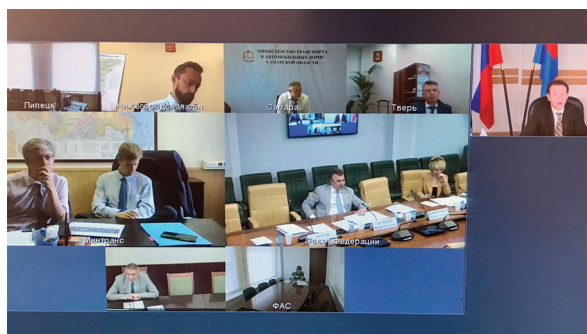
Заместитель председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике Константин Долгов, представляющий исполнительный орган государственной власти Мурманской области, об-

ратил внимание Минтранса на тему господдержки по приобретению подвижного состава для региональных транспортных организаций.

Генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Алексей Двойных выступил с докладом об осуществлении Агентством автомобильного транспорта функций по организации регулярных пассажирских автоперевозок в части ведения реестра остановочных пунктов и реестра маршрутов межрегиональных перевозок. Он подчеркнул, что правоприменение Федерального закона № 220-ФЗ позволяет нормализовать рынок регулярных перевозок пассажиров на маршрутах, однако, при этом выявляются проблемы, которые необходимо доработать. Одной из основных таких проблем в сфере межрегиональных перевозок является невозможность выдачи свидетельств и карт маршрутов на часть маршрутов, которые были установлены еще до принятия Федерального закона № 220-ФЗ. Отмечено, что важным направлением совершенствования в сфере регулярных автобусных перевозок пассажиров является ее цифровизация.

По итогам «Круглого стола» будет подготовлена резолюция с предложениями, которые Совет Федерации рекомендует учесть Комитету Государственной Думы по транспорту и строительству при формировании вносимых изменений и дополнений в нормативно-правовые документы по организации регулярных автобусных перевозок.

rosavtotransport.ru



ВЫХОД ОТРАСЛИ ИЗ КРИЗИСА. ПОСЛЕДСТВИЯ КАРАНТИНА

Ассоциация



«Единая Транспортная Система
«Автобусные линии страны»

К моменту снятия карантинных ограничений объем междугородних перевозок автобусами сократился на 70-95% по стране. Снижение объемов перевозок привело к снижению доходов перевозчиков и автовокзалов, как следствие — к возникновению проблем с выплатами заработной платы работникам, уплатой налогов, погашением кредитов.

Вся история России показывает неизменный рост мобильности населения, что бы ни происходило. После эпидемий, войн бывали краткосрочные просадки, но в итоге мобильность восстанавливается и растет. Вопрос в том, как скоро это произойдет после вынужденного карантина из-за пандемии.

Междугородние автобусные перевозки привязаны к росту доходов населения и к изменению предложения на транспортные услуги. До пандемии мобильность в России росла на 2-3% в год.

Междугородние внутриобластные автобусные перевозки восстановились довольно быстро. Ограничения на такие перевозки были гораздо мягче.

Восстановление межсубъектных автобусных перевозок происходило поэтапно, по мере открытия границ регионов. Многие перевозчики с небольшим парком подвижного состава не смогли сразу приступить к

обслуживанию маршрутов, некоторые из них закрыли свой бизнес полностью.

Отметим, что в период карантина и после его завершения только на действующей сети автовокзалов и автостанций страны была обеспечена дезинфекция подвижного состава и объектов транспортной инфраструктуры, контроль состояния пассажиров и соблюдение всех требований и правил для противодействия распространения вируса. Это полностью соответствует требованиям государства по пресечению распространения инфекции. Но, в «сером» секторе рынка эти мероприятия не соблюдались и соблюдаться не будут, что еще более обязывает государство пресечь деятельность этого сегмента полностью.

Еще одним важным вопросом при восстановлении перевозок стала актуальность содержания расписания (реально работающего) междугородних рейсов и свободного доступа потенциальных пассажиров к опции приобретения билетов. За время карантина население активно пользовалось онлайн-услугами различных сервисов: доставки продуктов, лекарств, оформления пропусков и т.д. По анализу ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» спрос на онлайн-услуги у населения радикально возрос и не вызывает трудностей, в том числе, у новых пользователей: возрастная группа 50-70 лет. Эта категория граждан активно пользуется междугородними автобусными перевозками. Ранее большинство из них приобретали билеты только в

кассах объектов транспортной инфраструктуры. После снятия ограничительных мер покупка билетов онлайн приобрела особую важность и значимость для ускоренного восстановления докризисных объемов перевозок.

Государство должно оказать пассажирскому автотранспорту полноценную финансовую поддержку, иначе восстановление подвижности будет более долгим, а это негативно скажется на экономическом росте.

Полученные на сегодняшний момент меры финансовой поддержки перевозчиков и автовокзалов со стороны государства и регионов частично обеспечили компенсацию затрат предприятий на сохранение рабочих коллективов.

Конечно, особую значимость в вопросе восстановления отрасли занимает вопрос обеспечения государством концентрации пассажиропотока именно в секторе действующей сети междугородних автобусных перевозок между автовокзалами, без «размывания» его в «серый» сектор перевозок.

По прогнозам в междугородних перевозках существенных сдвигов между видами транспорта не произойдет, но активизация в период карантина «серого» сектора перевозчиков может сильно затянуть сроки восстановления докарantinного пассажиропотока автобусных перевозок. Здесь очень важна роль государства, как гаранта соблюдения законности перевозок и гаранта пресечения деятельности «серого» сегмента нашего рынка.

ОПЫТ РАБОТЫ ОАО «ЛИПЕЦКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ» В ПЕРИОД РАСПРОСТРАНЕНИЯ НОВОЙ КОРОНАВИРУСНОЙ ИНФЕКЦИИ



Краткая справка:

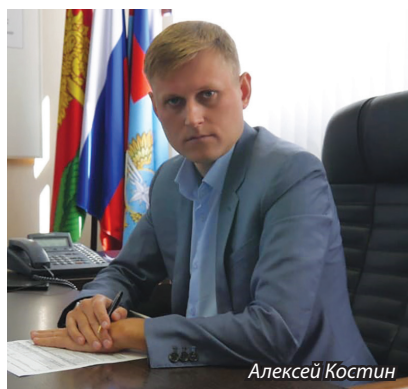
ОАО «Липецкие автобусные линии», крупнейший перевозчик Липецкой области, начинает свою историю с 1 апреля 1981 года. Штат сотрудников предприятия сегодня — более 600 чел., из них более 200 чел. — водительский состав.

Предприятие обслуживает порядка 90 регулярных маршрутов, в том числе по муниципальным, межмуниципальным и межрегиональным направлениям, выполняя ежедневно около 900 рейсов и перевозя более 100 тыс. пассажиров в месяц.

База предприятия общей площадью 82 тысячи квадратных метров размещает в себе административный корпус, помещения ремонтной зоны, кузовного цеха с покрасочной камерой, пункта технического осмотра и специализированной диагностики, собственную котельную, механическую мойку транспортных средств, спортзал, иные технологические помещения и стоянку для автобусов.

160 автобусов различного исполнения, под управлением профессионалов непрерывно и практически круглосуточно задействованы в движении по маршрутам регулярных перевозок, окутывающих Липецкую «землю».

В составе предприятия функционируют несколько объектов транспортной инфраструктуры региона, в том числе центральный, крупнейший в области автовокзал.



Алексей Костин

10 марта 2020 года Главой администрации Липецкой области подписано постановление о введении режима повышенной готовности в связи с угрозой распространения в регионе новой коронавирусной инфекции.

Большое количество ведомств и структур активизировали свою работу. Динамически меняющиеся задачи и возрастающие в геометрической прогрессии требования к работе транспорта и объектам транспортной инфраструктуры

внесли необходимость создания на базе предприятия оперативного штаба.

От оперативности принимаемых мер зависела не только транспортная доступность пассажира, но и его безопасность.

В срочном порядке закуплены необходимые средства индивидуальной защиты персонала, антисептические средства, оборудование для проведения термометрии и обеззараживания помещений, привлечены специальные службы, заключены договоры для проведения дезинфекции объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

На территории предприятия организована «ночная» дезинфекция автобусов, находящихся на меж. сменном отстое.

На базе центрального автовокзала «Липецк» создан пункт дополнительной предрейсовой дезинфекции и санитар-

ной обработки транспортных средств. Выпуск автобусов в рейс из автовокзала производится также строго при наличии соответствующей отметки о прохождении дезинфекции транспортного средства.

На предприятии и подведомственных объектах транспортной инфраструктуры налажена работа по проведению термометрии входящих граждан и персонала объектов. При входах в залы ожидания размещены дозаторы с антисептическими средствами для рук, у касс – дистанционная «безопасная» разметка. В таких зонах, как диспетчерские пункты, кассовые блоки, отделы технического контроля, медицинские кабинеты в круглосуточном режиме происходит непрерывное обеззараживание помещений специализированным оборудованием. В здании центрального автовокзала обо-



рудован специальный изолятор для временного размещения граждан с выявленными признаками заболеваний. Как собственными силами, так и путем привлечения сторонних организаций проводится дезинфекция помещений и мест массового пребывания людей с использованием специальных средств в режиме борьбы с вирусными инфекциями. Действует строгий масочный режим как для сотрудников организации, так и для пассажиров.

Тем временем, один за другим закрываются межрегиональные маршруты в связи с ограничительными мерами соседних регионов и ростом числа заболевших, происходит серьезное падение пассажиропотока.

Сотрудники автовокзала вместе с личным составом УМВД РФ по Липецкой области работают на перронах высадки пассажиров, пребывающих из других регионов. Термометрия, фиксация контактных данных граждан, приехавших из неблагополучных по распространению инфекции регионов, проводится непосредственно на платформах. Эти мероприятия неоднократно позволяют своевременно установить круг контактных лиц с

заболевшими и принять меры по дальнейшему нераспространению новой инфекции.

Параллельно, с целью исключения скоплений граждан на подведомственных автовокзалах и станциях, идет разработка современного мобильного приложения для удаленной покупки билетов и совершенствование имеющегося сайта. Уже в марте на базе самых распространенных платформ – IOS и Android — приложение успешно вводится в эксплуатацию, а на сайте, теперь уже в автоматическом режиме и в удобной форме, начинает отображаться актуальная информация в связи с многочисленными изменениями в расписании.

Для массового охвата аудитории создаются группы в популярных социальных сетях, организованы еженедельные акции по возврату денежных средств за билеты, купленные через интернет. Билеты между тем, теперь можно не распечатывать. При посадке в автобус достаточно показать смартфон перронному контроллеру, либо приложить QR-код к специальному считывателю при выходе на перроны.

На сегодня удачно проведены переговоры с IT-компанией по созданию экспресс-касс – терминалов самообслуживания. В настоящее время такая экспресс-касса уже успешно функционирует в зале ожидания автовокзала «Липецк». Современный электронный кассир интегрирован к ПО автовокзала, не требует инкассации и замены чековой ленты. Приобретенный билет приходит на электронную почту или смартфон, попадает в общую ведомость и гарантирует место в транспортном средстве. Таким образом контакт пасса-

жира с иными лицами минимизирован максимально.

Наряду с проделанной работой, распространение коронавирусной инфекции только набирает обороты. По состоянию на апрель 2020 года пассажиропоток уже снижен более чем на 50 %, предприятие несет большие убытки. Ровно в половину упали доходы по сравнению с предыдущим годом, расходы при этом только растут.

Центральный автовокзал и подведомственные автостанции теряют более 80 % межрегиональных рейсов. Работа самих объектов при этом не остановлена. На своих привычных местах кассиры, администраторы, контролеры и иной обслуживающий персонал, за исключением сотрудников из групп риска, находящихся на самоизоляции. Причина в этом проста. Поставленная область задача по недопущению остановки движения по межмуниципальным маршрутам региона успешно выполняется ОАО «Липецкие автобусные линии». Как и раньше, уехать можно в любую точку региона, круглосуточно и ежедневно.

Параллельно оперативный штаб предприятия ведет многоуровневую работу по выходу из сложившегося кризиса. Принадлежность к крупному бизнесу не позволяет получить многие преференции, разработанные Правительством страны.





Однако, результат кропотливых действий и переговоров не заставляет долго себя ждать. Плодом совместной работы с ПАО «Сбербанк», в рамках Государственной программы на выплату зарплаты под 2 %, становится первый такого уровня кредит, выданный ОАО «Липецкие автобусные линии» как

клиенту сегмента РГС. Именно указанная поддержка позволяет предприятию бесперебойно выполнять свои социальные функции в столь сложный для Региона и Страны период.

В настоящее время руководством предприятия продолжается поиск решений и инструментов на предмет по-

лучения иных мер поддержки на различных уровнях. Параллельно ведется выверенная политика привлечения дополнительных доходов от сопутствующей перевозкам деятельности, а также разработка иных, совершенно новых направлений бизнеса. Пандемия коронавируса изменила подход к работе и методы ведения дел, позволив сделать мышление по настоящему критическим. Неизменной осталась философия работы, как приоритет в транспортной доступности, безопасности и комфорте пассажира.

Генеральный директор
ОАО «Липецкие автобусные линии»
Костин Алексей Сергеевич



Ассоциация
«Развитие
автовокзалов
страны»



В сентябре 2018 года Ассоциация «Развитие автовокзалов страны» создала дискуссионную площадку в приложении WhatsApp для руководителей и ответственных представителей автовокзалов страны.

В профессиональном чате «Автовокзалы России» участвуют директора и ответственные работники автовокзалов и автостанций из 57 субъектов Российской Федерации. Основная цель нашей площадки — прямой контакт и консультации представителей автовокзалов различных регионов в режиме онлайн для обмена информацией, использования наработанного опыта в решении существующих проблем. В группе размещаются проекты нормативных документов, судебная практика, региональное законодательство, презентации и доклады, результаты мониторинга и статистика рынка, предложения и новые разработки смежных видов бизнеса. Так же целью площадки является оперативное информирование региональных чиновников исполнителей, законодательной власти и надзорных органов в сфере транспорта о том, что реально происходит «на земле», с приведением примеров решения проблем в других регионах.

Мы постоянно расширяем свои ряды, увеличивая количество членов Ассоциации, развивая сеть представительств в регионах РФ и странах ближнего зарубежья для связи всех автовокзалов и автостанций в единой системе междугородних автобусных перевозок.

В текущем, крайне непростом периоде для отрасли, считаем, что объединение усилий всех автовокзалов поможет вернуть систему междугородних автобусных перевозок на прежний уровень дохода и увеличить его.

Приглашаем Вас и ваших ответственных исполнителей сотрудничеству и подключению в чат «Автовокзалы России». Взаимодействие профессионалов будет способствовать более активному развитию объектов транспортной инфраструктуры вашего предприятия и решению актуальных отраслевых проблем на региональном и федеральном уровнях.

Заявку на подключение в группу можно отправить на номер +7 (926) 302-57-75 или E-mail: info@npravs.ru.

В заявке необходимо указать: наименование организации, Ф.И.О, занимаемая должность подключаемого к чату, контактный номер телефона, который будет подключен к чату.

О ПОДДЕРЖКЕ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

В связи с неблагоприятной санитарно-эпидемиологической обстановкой в Российской Федерации, связанной с распространением новой коронавирусной инфекции (COVID-19) и введением карантинных мероприятий в регионах Российской Федерации, экономическая ситуация в транспортной отрасли значительно ухудшилась.

К общим проблемам перевозчиков относится снижение пассажиропотока на 80%, как следствие, снижение количества обслуживаемых маршрутов, выручки от провоза пассажиров и багажа, что оказывает негативное влияние на финансовую устойчивость перевозчиков.

На территории Псковской области в середине марта 2020 года закрылось всё международное сообщение, в апреле 2020 года в дополнение к этому значительно сократилось пригородное сообщение, что негативно сказалось на экономическом состоянии ГППО «Псковавто-транс».

Остановить свою деятельность предприятие не могло, так как согласно рекомендациям Минтруда России от 26 марта 2020 года работодателям в отношении применения (распространения) на работников режима нерабочих дней, предприятие относится к категории организаций, выполняющих неотложные работы, обеспечивающие нормальные жизненные условия населения, в части осуществления транспортного обслуживания населения, на которые действие Указа Пре-

зидента РФ от 25 марта 2020 г. № 206 «Об объявлении в Российской Федерации нерабочих дней», и Указа Президента РФ от 2 апреля 2020 г. № 239 «О мерах по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия населения на территории РФ», не распространяется.

Таким образом, в период с 30 марта 2020 года и по настоящее время предприятие продолжает свою деятельность в штатном режиме.

В связи с введением ограничительных мер, связанных с распространением новой коронавирусной инфекции (COVID-19) за апрель — август 2020 года в сравнении с 2019 годом пассажиропоток снизился на 54%, количество рейсов — на 47%, выручка от продажи билетов за проезд и провоз багажа — на 55%. Как следствие, произошло снижение доходов от деятельности объектов транспортной инфраструктуры почти в 2 раза.

Без финансовой поддержки со стороны предприятие просто прекратило бы свою деятельность.

Администрация Псковской области поддержала предприятие на первом этапе в форме выделения субсидии на погашение задолженности по заработной плате и просроченной кредиторской задолженности (свыше 3-х месяцев).

Благодаря неравнодушной позиции ассоциации «Развитие автовокзалов страны», активной поддержке Министерства транспорта Российской Федерации, удалось решить вопросы льготного

кредитования не только по субъектам малого и среднего предпринимательства, но и для государственных и муниципальных предприятий, осуществляющих автовокзальную деятельность, в том числе и ГППО «Псковавто-транс».

На сегодняшний день за счет господдержки в виде выделения кредитной линии в соответствии с Постановлением Правительства от 16.05.2020 № 696 финансовое положение предприятия стабилизировалось.

В том числе удалось провести комплекс мероприятий по противодействию распространения на объектах транспортной инфраструктуры новой коронавирусной инфекции (COVID-19):

- провести клининговые мероприятия с привлечением специализированных предприятий;
- обеспечить сотрудников средствами индивидуальной защиты;
- дополнительно приобрести антисептики и моющие средства, необходимые для выполнения профилактических мероприятий на объектах транспортной инфраструктуры, расход которых увеличился в разы;
- организовать проведение термометрии пассажиров;
- обеспечить контроль соблюдения профилактических и дезинфекционных мероприятий сотрудниками предприятия, в том числе работу системы оповещения в случае возникновения нестандартных ситуаций.

Трудности, с которыми столкнулось предприятие в

первые дни карантинных мероприятий:

- приобретение масок для сотрудников предприятия. В связи с отказом аптечных объединений участвовать в тендерах по закупке медицинских масок, а также физическим отсутствием их в аптеках города возникла проблема обеспечения сотрудников ГПО «Псковавтотранс» необходимым количеством данного товара (18 349 шт.). Кроме того, в ценах марта — апреля стоимость масок в 60 — 70 руб. за штуку была экономически неподъемной для оплаты за счет средств предприятия;

- выполнение пассажирами требований соблюдения перчаточно-масочного режима. Отсутствуют правовые основания привлечения пассажиров к ответственности за несоблюдение перчаточно-масочного режима сотрудниками объектов транспортной инфраструктуры, в том числе и к лицам, выявленным с повышенной температурой тела;

- вынужденный карантин работников старше 65 лет, оперативная замена их на рабочих местах (в основном малооплачиваемая работа уборщиков), которые были востребованы при проведении дезинфекционных мероприятий

Вопросы, которые потребуют дальнейшего решения:

Стабилизация финансового состояния ГПО «Псковавтотранс» носит временный характер в связи с тем, что в период сезонного увеличения пассажиропотока (апрель-август) обычно предприятие восстанавливается после периода с более низким пассажиропотоком и формирует финансовый задел на убыточный период.

Кроме того, кредитная линия банка заканчивается в октябре 2020 года, с учетом того, что показатели деятельности предприятия к уровню 2019 года не восстановлены, можно с уверенностью прогнозировать наращивание предприятием кредиторской задолженности и задолженности по выплате заработной платы.

В связи с этим, необходимо на государственном уровне предусмотреть механизмы осуществления финансовой поддержки предприятиям, осуществляющим автовокзальную деятельность в виде субсидирования выпадающих доходов, либо продолжения льготной кредитной линии как минимум до весны 2021 года.

Во исполнение пункта 7 Перечня поручений Президента Российской Федерации от 29.05.2020 № Пр-890 о мерах поддержки организаций, осуществляющих деятельность по перевозке пассажиров транспортом общего пользования на территории Псковской области во всех видах сообщения, туристические перевозки водным транспортом, а также эксплуатацию автовокзалов и автостанций в рамках региональных программ поддержки бизнеса, в Псковской области в рамках национального проекта «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» действующим субъектам малого и среднего предпринимательства, в том числе осуществляющим вышеуказанные виды деятельности, через автономную некоммерческую организацию «Фонд гарантий и развития предпринимательства Псковской области» предо-

ставляются следующие меры государственной поддержки:

- микрозаймы в сумме от 30 тыс. рублей до 5 млн. рублей на срок до 3-х лет, годовая процентная ставка для микрозаймов составляет от 4,5 % до 9 % в зависимости от приоритетности деятельности, срока микрозайма и целей заимствования;

- поручительства по кредитным обязательствам в размере до 17 млн. рублей.

В рамках реализации мероприятий Государственной программы Псковской области «Содействие экономическому развитию, инвестиционной и внешнеэкономической деятельности» государственным предприятиям Псковской области, пострадавшим в условиях ограничительных мер по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия населения на территории Псковской области в связи с распространением новой коронавирусной инфекции (COVID-19), выплачены субсидии в размере 129 млн. рублей в целях выплаты заработной платы и уплаты налогов.

В Закон Псковской области от 29.11.2019 № 2007-ОЗ «О налоговых льготах на 2020 год» внесены изменения в части освобождения от уплаты транспортного налога организаций и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам.

Ирина Викторовна Иванова,
первый заместитель председателя
Комитета по транспорту и дорожному
хозяйству Псковской области.

ПЕРЕВОЗЧИКИ НЕ СТАЛИ ОБНОВЛЯТЬ АВТОПАРК ИЗ-ЗА ВТОРОЙ ВОЛНЫ КОРОНАВИРУСА



Транспортные компании отказываются в этом году от приобретения новых автобусов в лизинг для обновления автопарка, сообщили «РГ» в лизинговой компании Carcade. Пассажи́рские автоперевозчики из-за пандемии находятся в сложной ситуации и не хотят формировать дополнительные долги с учетом возможности второй волны распространения коронавируса, считают эксперты.

Опросив в июле этого года более 1,6 тысячи компаний-клиентов о планах покупки транспорта, аналитики выяснили, что обновить парк в течение этого года в целом собираются 19% компаний, что всего на 1% ниже показателей прошлого года. При этом 68% собираются приобрести легковой автомобиль (-1% к прошлому году), 33% — грузовой автомобиль

(+2% к прошлому году), 6% — спецтехнику (+1,5%), 3% затруднились с ответом о типе транспортного средства. При этом участники опроса не планируют вообще приобретать автобусы. В прошлом году на этот тип транспортных средств приходилось 2%. Сумма более 100%, так как респонденты могли выбирать несколько ответов.

«Все это говорит о том, что часть экономики восстанавливается, но пассажирские перевозки сильнее всех пострадали от пандемии и находятся в крайне тяжелой ситуации», — отметили аналитики Carcade. В компании также указали на ухудшение текущего финансового положения перевозчиков. «Безусловно, карантин повлиял на платежеспособность лизингополучателей, однако, большинство из них не стали прибегать к лизинговым каникулам, а ограничились смещением платежей в сроках, изначально разрешенных договором», — пояснил

«РГ» генеральный директор компании Дмитрий Чернышев.

С марта по май этого года в компанию за лизинговыми каникулами обратилось около 500 клиентов, которые заявляли о резком снижении оборота, отметил он. Выяснилось, что у 75% заявителей не было прямой необходимости в каникулах, скорее была потребность в консультационной поддержке и использовании временных инструментов для подстраховки.

В целом рынок автолизинга закончит 2020 год небольшим падением, в лучшем случае — нулевым ростом. Однако на фоне других отраслей экономики этот результат будет выглядеть большим успехом, заметил Чернышев. «Наблюдаемый рост рынка в июне и июле — это, в первую очередь, следствие накопления отложенного спроса за период карантина, когда весенние заявки на лизинг и намерения конвертируются в договоры», — сказал

он. В августе, скорее всего, такого роста уже не будет, а в сентябре-октябре все будет зависеть от направления движения экономики. «Если оно даст предпринимателям надежду на лучшее, осенью начнется новый сезон обновления автопарков», — считает Чернышев.

В государственной лизинговой компании ГТЛК подтвердили «РГ» снижение спроса на автотранспорт и на лизинг. В первом полугодии 2020 года спрос сократился в среднем на 10-20% в зависимости от сегмента. При этом с 2020 года ГТЛК является исполнителем мероприятия в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» по обновлению парка общественного пассажирского транспорта. В 2020 году для участия в программе отобрано 12 городских агломераций, лизинговые контракты на поставку новых автобусов НЕ-ФА3 и ЛиАЗ уже заключены с большей частью регионов.

Но некоторые из клиентов обращались в ГТЛК за реструктуризацией лизинговых

контрактов в первом полугодии 2020 года, признали в компании. Практически все заявки на реструктуризацию, которые были связаны с возникшими у клиентов объективными трудностями вследствие пандемии коронавируса, были удовлетворены, отметили в пресс-службе.

По оценке представителей компании «ВТБ Лизинг», в апреле и мае сегмент автолизинга просел в два раза. Но в июне за счет отложенного спроса рынок вышел практически на докризисный уровень. «Для поддержки бизнеса наших клиентов мы в короткие сроки разработали и внедрили программу реструктуризации договоров с существенным, до 80%, снижением лизинговых платежей на период до полугода. До того, как эта программа начала работать, дали возможность нашим клиентам отложить лизинговые платежи без штрафов, чтобы спокойнее пережить самый напряженный период. В итоге мы провели больше 4 тысяч реструктуризаций в интересах

1,3 тысячи компаний из сегмента малого и среднего бизнеса, который больше всего пострадал от пандемии», — рассказал «РГ» коммерческий директор компании Евгений Татаринов.

Как пояснил «РГ» вице-президент Российского автотранспортного союза Валерий Алексеев, объем регулярных автоперевозок летом традиционно снижается, а основные деньги перевозчики зарабатывают осенью или весной. Но в ситуации падения пассажиропотока из-за пандемии практически ни один регион, кроме Москвы, не компенсировал перевозчикам выпадающие доходы. Потому транспортные компании получили долги и теперь не имеют возможности обновлять парк. «Никто не хочет влезать в долги. Непонятно, что будет осенью, идут разговоры о второй волне коронавируса и новых ограничениях. Перевозчики учитывают эти риски», — пояснил Алексеев.

Евгений Гайва
50202
rg.ru



Федеральный сервис продажи автобусных билетов buspay.ru

Используйте наш многолетний опыт работы в транспортной отрасли

Присоединяйтесь к числу наших партнеров

Контакты:
+ 7 (912) -576-05-55
+ 7 (912) -973-30-03

E-mail: vmeste@buspay.ru

реклама

НЕВОСТРЕБОВАННАЯ ВЫРУЧКА: ПРОБЛЕМА ИЛИ ЗАРАБОТОК?



*Зиновий Лудчак,
Вице-президент «Ассоциации
автомобильных перевозчиков
Крыма», член Правления РАС*

Статьей 23 Федерального Закона от 08.11.2007г. №259 Ф3 «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» предусмотрен порядок возврата пассажиру стоимости проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади в междугороднем сообщении в случае неприбытия его ко времени отправления или отказа от осуществления поездки вообще.

Этот вопрос можно считать отрегулированным, но, когда пассажир обращается к перевозчику по истечению трех суток без соответствующего обоснования, иногда возникают конфликты, которые зачастую заканчиваются в пользу пассажира. Исходя из того, что он наш клиент и это превыше всего.

Но нередко, я бы сказал, часто, встречаются случаи, когда пассажир приобрел проездной документ, не воспользовался услугами перевозчика и не воспользовался своим законным правом вернуть билет в кассу автовокзала (автостанции) или перевозчику. По моему мнению, одной из причин невозврата

неиспользованного билета является то, что большинство граждан даже не знают о возможности сдать билет после отправления автобуса в рейс. Для тех кто этой проблемой не занимался, может показаться что это «пустяковый вопрос».

Уверяю вас, что количество невозвратных билетов не малое, а суммы, которые остаются в распоряжении владельцев или пользователей остановочных пунктов являются колоссальными. Если взять сумму невозвратных пассажирами денежных средств, оплаченных за неосуществленную ими поездку, то в относительных цифрах это будет малая доля процента, зато в абсолютных цифрах — это миллионы рублей в год.

Естественно, основная масса невозвратных билетов — это недорогие билеты, реализованные на внутрисубъектовые междугородные маршруты.

Возникают вопросы: чьи это денежные средства? Как проверить своих агентов по продаже проездных документов на предмет возврата пассажирами билетов после отправления автобуса в рейс?

Ведь при отправлении автобуса в рейс перронный контролер агента (автовокзала, автостанции) в случае отсутствия пассажира просто вычеркивает соответствующее место из посадочной ведомости. Для перевозчика это значит, что пассажир не явился, соответственно никаких денег он не получит. В то время как «реализаторы» билетной продукции имеют солидный дополнительный доход.

На территории Республики Крым нам удалось разрешить эту проблему путем внесения

в агентский договор формулы распределения невозвратной выручки между перевозчиками и ГУП РК «Крымавтотранс» (59 автовокзалов и автостанций на территории Республики Крым). Это изменение действует второй год, и оно показало, что суммы невозвратной выручки являются относительно большими. Специально не озвучиваю процентное соотношение распределения невозвратной выручки, которое установлено в Республике Крым, для того что бы не допустить развитие дискуссии по этому вопросу в одном направлении.

Контролировать добросовестное выполнение своих обязанностей по расчетам невозвратной выручки поможет предоставление агентом (автовокзалом, автостанцией) отчета по реестру и копиям билетов, которые пассажиры вернули на основании ст. 23 «Устава». В случае непредоставления такого отчета, выручка считается невозвратной и должна быть распределена между перевозчиком и агентом.

Необходимо отметить, что между перевозчиками и ГУП РК «Крымавтотранс» таких отчетов не существует. Невозвратная выручка распределяется автоматически системой АСУ и отображается в ежемесячных актах сверки. Конечно перевозчик может запросить соответствующий отчет в любой момент.

Считаю необходимым обсудить эту проблему на конференции РАС в октябре текущего года, выслушать мнение всех заинтересованных сторон о невозвратной выручке, необходимости внесения соответствующих изменений в законодательство.

ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТА И МОСГОРТРАНС ФОРМИРУЮТ АВТОВОКЗАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС МОСКВЫ



В 2014 году ГУП «Мосгортранс» — основной в столице и крупнейший в Европе оператор наземного городского пассажирского транспорта – приступило к реализации нового направления деятельности – эксплуатации автовокзалов и автостанций.

Сами автостанции, преимущественно блок-модульные, создавались в Москве ранее, к



примеру, «Теплый Стан» и «Красногвардейская» были открыты еще 2003 году. Тогда ключевой задачей стояло вывести междугородные автобусы с улично-дорожной сети на специализированные официально согласованные объекты, где пассажир смог бы получить необходимый набор услуг: залы ожидания, кассы, санитарные комнаты. В 2014 залы ожидания автостанций уже не вмещали всех пассажиров,



нередко автобуса приходилось ждать на улице. Настало время масштабного обновления инфраструктуры для междугородных и международных перевозок.

Под руководством Департамента транспорта города Москвы ГУП «Мосгортранс» приступило к формированию современного автовокзального



комплекса столицы: на смену блок-модульным автостанциям строятся, оборудуются и открываются просторные международные автовокзалы. Тем самым создаются предпосылки для расширения категорий пользователей услугами пассажирских автобусных перевозок – более комфортные условия отправления рейсов в сочетании с развитием внутреннего туризма в России могут стать весомым факто-

ром повышения привлекательности путешествия в автобусе.

Вместо блок-модульной автостанции «Тушинская» ГУП «Мосгортранс» открыло первый автовокзал на севере Москвы «Северные ворота». Пассажиры получили совершенно новый уровень комфорта: только площадь помещений комнаты матери и ребенка международного автовокзала превышает площадь всего зала ожидания автостанции «Тушинская».

Пассажиры рейсов южных направлений, которые отправлялись из Москвы от улично-дорожной сети у железнодорожных вокзалов, получили комфортный международный автовокзал «Южные ворота». Частный инвестор доверил управление им профессионалам, выбрав ГУП «Мосгортранс», как предприятие, которое отлично зарекомендовало себя на рынке городских перевозок.

На смену блок-модульной автостанции «Теплый Стан» ГУП «Мосгортранс» организовало работу первого международного автовокзала Новой Москвы «Саларьево». Теперь пассажиры могут попасть в автовокзал, не выходя из одноименной станции метро. Кроме того, от транспортно-пересадочного узла «Саларьево» запущено городское автобусное сообщение с международным аэропортом «Внуково».

Пассажиры блок-модульной автостанции «ВДНХ», временно переведенные на международный автовокзал «Северные ворота», вскоре получат еще более удобное место отправления – автовокзал «Центральный» у м. «Щелковская». Новый автовокзал Департамент транспорта города Москвы



и ГУП «Мосгортранс» планируют запустить до конца этого года. Этого события, думаю, с нетерпением ждут пассажиры автостанции «Центральная», которая размещена в подэстакадном пространстве по соседству и действует на время реконструкции автовокзала.

Новые удобные автовокзалы в составе ТПУ с просторными залами ожидания, кассовыми зонами и комнатами матери и ребенка – это заметная часть целого айсберга, представляющего собой громадную работу руководства и сотрудников филиала Служба эксплуатации и развития автовокзалов ГУП «Мосгортранс» по повышению качества обслуживания пассажиров. На смену бумажным расписаниям ГУП «Мосгортранс» оборудовал в залах ожидания автовокзалов большие электронные табло, показывающие отправление рейсов на русском и английском языках. Перроны отправления оснащены удобными электронными табло.

На смену бумажными объявлениям, информирующим пассажиров, постепенно внедряются современные каналы коммуникации. Первый инфокиоск обо-



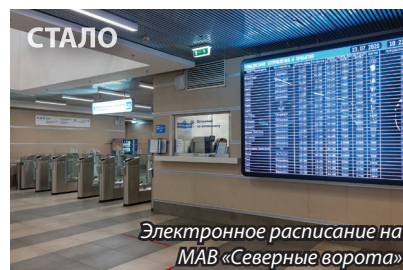
рудован на МАВ «Саларьево», и он уже успел заслужить популярность у пассажиров. Желая узнать информацию по телефону



имеют возможность звонить круглосуточно. Профессиональную консультационную поддержку оказывают операторы контакт-



центра «Московский Транспорт» и отдела по работе с обращениями граждан. Реальная забота о пассажирах позволила в разы



снизить количество жалоб, все больше фиксируется благодарностей администрации и работникам автовокзалов.



Максим Коновалов,
заместитель генерального
директора ГУП «Мосгортранс»

Филиал Службы эксплуатации и развития автовокзалов идет в ногу со временем, превращая автовокзалы города в современный инновационный комплекс, который сможет стать одним из луч-

ших в мире уже в ближайшие годы и поднимет качество сервиса для пассажира на новый уровень. После завершения реконструкции автостанции «Красногвардейская» блок-модульные автостанции навсегда станут прошлым. Будущее рождается буквально на наших глазах – мы строим автовокзальный комплекс Москвы, которым сможем гордиться. Комплекс, который сделает автобусные перевозки еще более привлекательным видом транспорта для москвичей и туристов.

За два последних года филиалу СЭИРА под руководством Андрея

Скворцова удалось сформировать коллектив профессионалов, увлеченный своим делом, способный мыслить нестандартно и работать в условиях многозадачности, занимающий первые места в конкурсах лучших управленцев. Уверен, масштабные задачи по вводу в эксплуатацию новых объектов повышению качества обслуживания и внедрению новых сервисов для пассажиров филиал выполнит на отлично! Эту уверенность вселяют результаты работы филиала последних двух лет. Так держать!

Максим Голиков

МОСГОРТРАНС В ЛИЦАХ

Мы продолжаем знакомить коллег – автовокзалы и перевозчиков – с ключевыми руководителями филиала Служба эксплуатации и развития автовокзалов ГУП «Мосгортранс» (СЭиРА). Сегодня наши собеседники — заместитель директора по перевозкам Андрей Таранец и заместитель главного бухгалтера Алла Буянова.

Андрей Таранец: честность и порядочность



Андрей Таранец

Андрей Григорьевич Таранец был приглашен в СЭиРА возглавить блок управления перевозками из другого филиала предприятия — Службы транспортной безопасности (СТБ). «Задачи были абсолютно разные и к октябрю 2019 года они были полностью выполнены», — скромно вспоминает Андрей Таранец работу в СТБ. В 2017-2018 Москва принимала гостей и участников Кубка конфедераций и Чемпионата мира по футболу FIFA. ГУП «Мосгортранс» осуществляло перевозку футбольных команд и делегаций стран-участниц международного спортивного праздника. «Важнейшей задачей являлось обеспечение безопасности перевозки и ох-

рана транспортных средств, перевозивших делегации и футболистов. Работа велась фактически в круглосуточном режиме», — рассказывает его коллега.

«Работу в СЭиРА я начал с изучения нормативно-правовой базы, регламентирующей взаимодействие автовокзалов и перевозчиков. Быстро вникнуть в суть самых различных вопросов помогли начальники отделов блока управления перевозками – Алексей Андриянов и Татьяна Бирюкова (Брендеева). Постепенно нарастал круг задач и направлений. В блок управления перевозками вошли отделы развития автовокзалов и информационных технологий, а также по работе с обращениями граждан», — рассказывает Андрей Таранец. Интересный управленческий ход — объединить и синхронизировать работу ключевых отделов — развития автовокзалов и управления пассажирскими перевозками стал важным шагом вперед к повышению качества услуг. «Раньше все автовокзалы Москвы работали по чуть ли не всем географическим направлениям, включая отдаленные. Это было нелогично и неудобно для пассажира. Какой смысл ехать, к примеру, в Санкт-Петербург, с автостанции, расположенной на юге Москвы, особенно в пятницу вечером, когда все выезжают на дачи, рискуя попасть в многокилометровую пробку? Ввод новых комфортабельных международных автовокзалов для каждого географического направления — вектор развития, который реализует Мос-

гортранс, — направлен на то, чтобы с северной части Москвы ехать на север, а с южной — на юг», — рассказывает Андрей Таранец.

В 2019 году Мосгортранс организовал работу международного автовокзала «Северные ворота» (северное и северо-западное направления рейсов); планы на 2020 год — запуск в работу автовокзалов «Саларьево» (юго-западное направление, первые рейсы отправлены в мае 2020 года) и «Центрального» (восточное и северо-восточное направления). Открытие новых объектов шло синхронно с закрытием блок-модульных автостанций. «Закрывая автостанции мы стремились сохранить наших партнеров-перевозчиков, предлагали различные варианты отправления рейсов, использования других наших объектов, к примеру, на время реконструкции самой крупной автостанции «Красногвардейская». В то же время мы открыты и для новых перевозчиков. Ключевой принцип — все перевозчики равны. Второй — работать строго по законодательству. При этом мы пошли навстречу перевозчикам во время пандемии, отменив штрафные санкции, предоставив возможность временно не выполнять рейсы. Ни на один день во время пандемии мы не закрыли автовокзалы, сохранив тем самым возможность для перевозчиков эксплуатировать свои маршруты», — добавляет Андрей Таранец.

В плотном графике руководителя помимо встреч с перевозчиками и совещаний с курируемыми подразделениями,

участие в форумах и конференциях по перевозкам. «Приятно видеть на экспертных площадках инициативных перевозчиков и представителей автовокзалов с активной жизненной позицией, готовых вносить предложения в совершенствование действующего законодательства, отстаивать интересы коллег в рамках общественных объединений. Таких как: директор Объединения автопассажирских перевозчиков Татьяна Ракулова, президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» Борис Лоран. Мы открыты для общения с коллегами, организующими работу автовокзалов в регионах России, готовы показывать наши объекты и приезжать к ним. Согласовывать свою деятельность, направленную на обеспечение возможности покупки билетов в кассах одного вокзала туда и обратно, а также по предоставлению удобного для пассажира и перевозчика времени отправления и прибытия рейсов, ведь каждый рейс перевозчика предполагает отношения как минимум с двумя автовокзалами, перевозя пассажиров от вокзала отправления к вокзалу прибытия», — рассказывает Андрей Таранец. Также в планах руководителя более тесное взаимодействие с Ространснадзором и ГКУ «Организатор перевозок», вносящими большой вклад в обеспечение безопасности перевозок.

Говоря о будущем, собеседник подчеркивает: «Сейчас перевозчики должны понимать, что того пассажиропотока и того времени, как было 10-20 лет назад, уже не будет. Нарастает конкуренция с авиацией и железнодорожным транспор-

том. Часть рынка берет на себя карпулинг. Это означает, что надо перестраивать деятельность, следить за маркетинговой активностью конкурирующих отраслей».

На вопрос о ключевых принципах жизни Андрей Таранец отвечает коротко: «Семья – в первую очередь. Второе – работа, включающая отношение к общему делу и микроклимат в коллективе. Самое главное — честность и порядочность тех людей, с кем общаешься».

Алла Буянова: полная финансовая картина для каждого перевозчика



Алла Буянова

«Наш ключевой принцип работы с перевозчиками – полная и достоверная финансовая информация. Она поступает перевозчику в его личный кабинет и позволяет увидеть полностью всю финансовую деятельность по договору, заключенному с нашим предприятием. Предприятия перевозчиков в полной мере информированы ГУП «Мосгортранс» по услугам, которые оказывают автовокзалы, какие средства и за что именно удерживаем. Перевозчик не только видит полную финансовую картину, но и может дойти до мельчайших деталей, проанализировать информацию до конкретного

пассажира», — рассказывает Алла Буянова.

«С 1 июня 2016 года автовокзалы ГУП «Мосгортранс» перешли на новую тарифную политику. На этом этапе мы успешно прошли сложный период доведения специфики расчетов до предприятий перевозчиков. Был изменен привычный на тот период времени способ взаимодействия. Мы всегда соблюдаем условия договоров, и перевозчики знают, что ГУП «Мосгортранс» — надежная компания», — говорит она.

«Когда перевозчик заключает договор, ему предоставляет доступ к подсистеме «Личный кабинет» для осуществления совместной сверки по реализации перевозочных документов, оказанным услугам и для осуществления документооборота, и как только начинаются продажи билетов, осуществление рейсов, сразу видна финансовая картина, позволяющая анализировать ситуацию. Все, что указано в условиях договора, перевозчик видит уже в действии. А если система расчетов для перевозчика выглядит сложной, он звонит, и мы подробно разъясняем в деталях», — добавляет она. «Сейчас мы обсуждаем широкий спектр вопросов, возникающих у перевозчиков, которые привыкли осуществлять расчеты по перевезенным пассажирам, и им сложно первое время разделить понятия «проданные билеты» и «перевезенные пассажиры». Мы работаем по проданным билетам, это мировая практика и удобна она, в первую очередь, для пассажиров и, конечно, для перевозчиков. Это заинтересованность перевозчика в выполнении рейсов

и возможность заглянуть в будущее – как осуществляется предварительная продажа билетов, какая заполняемость подвижного состава», — добавляет Алла Буянова.

«В большей мере предприятия перевозчиков работают все более профессионально, владеют инструментами финансового анализа. Веяния времени заставляют взвешивать свои финансовые возможности, результат и проводить анализ. И таких перевозчиков все больше – и среди организаций, и среди индивидуальных предпринимателей. В отрасль приходят новые компании. Конкуренция среди перевозчиков становится жестче. В этом есть и свои

плюсы – необходимость повышать качество обслуживания пассажиров.

Новые автовокзалы Москвы удобны как для пассажиров, так и для перевозчиков. Введены два новых объекта: Международный автовокзал «Саларьево» и Международный автовокзал «Северные ворота», а в перспективе — открытие Щелковского («Центральный») автовокзала. Все объекты отвечают современным требованиям. Перевозчики еще до открытия информируются ГУП «Мосгортранс» о возможности работы на новых автовокзалах. За многолетний опыт совместной работы неоднократно в адрес ГУП «Мосгортранс» слышу по-

ложительную оценку и готовность плодотворно работать на перспективу», — говорит Алла Буянова.

С 1996 по 2014 годы Алла Буянова работала в отрасли пассажирский перевозок в системе ГУП «Мострансавто», пройдя путь от бухгалтера до заместителя главного бухгалтера. Полученные огромный опыт и знания в автовокзальном комплексе в полной мере пригодились при работе Аллы Буяновой в ГУП «Мосгортранс», в филиале Служба эксплуатации и развития автовокзалов в должности заместителя главного бухгалтера, и сейчас её профессионализм востребован, а идеи — находят поддержку.

Максим Голиков



Центр Управления Междугородными Пассажирскими Перевозками

Ваш помощник и консультант в отрасли автобусных пассажирских перевозок

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

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

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

реклама

АВТОВОКЗАЛ НА КРЫШЕ



Новый многофункциональный комплекс «Щёлковский», объединяющий под своей крышей Московский международный автовокзал и торгово-развлекательный центр, обеспечит создание дополнительных рабочих мест.

Как сообщили в пресс-службе МФК, более 80% помещений в обновленном здании уже арендовано. И большинство арендаторов уже объявили о наборе персонала для своих торговых и сервисных точек — магазинов, кафе, ресторанов.

По мнению директора комплекса Натана Ильягуева, «Щелковский» станет безусловным лидером, который обеспечит жителей Восточного админи-

стративного округа Москвы не только торговыми и развлекательными предложениями, но и новыми рабочими местами.

МФК «Щёлковский» — современный пассажирский хаб мирового уровня общей площадью 150 тыс. кв. м. Ритейл в здании представляют ведущие мировые бренды, в комплексе размещены модные ресторанные концепции, многозальный кинотеатр, семейный парк активного отдыха. Ввод здания в эксплуатацию запланирован на осень 2020 года. В здании 11 этажей — шесть наземных и пять подземных. Автовокзал будет занимать часть первого и шестого этажей, пассажирские перроны разместятся на

крыше. Автобусы будут подъезжать к ним по спиралевидному подъему — как на многоуровневых парковках. На остальных этажах разместятся магазины, кафе, рестораны, развлекательные зоны и подземная парковка.

В середине августа на сайте мэра Москвы Сергея Собянина появилась информация о том, что завершились строительные работы в здании автовокзала «Щелковский».

— Мосгосстройнадзор ведет проверку по извещению об окончании строительно-монтажных работ. В случае выявления нарушений застройщику выдадут замечания, после их устранения будет решаться вопрос о вводе объекта в эксплуатацию, — сказали в пресс-службе ведомства.

В сообщении уточняется, что полностью завершить строительство многофункционального центра с автовокзалом в составе транспортно-пересадочного узла «Щелковский» планируется до конца этого года.

Согласно проекту, автовокзал сможет обслуживать до 1,6 тысяч рейсов в сутки, среди которых не только пригородные и внутриобластные, но и межрегиональные и международные. Автобусы будут отправляться с восьми перронов. Отправление пригородных и внутриобластных рейсов будет осуществляться с прилегающей к зданию территории, выход к автобусам оборудуют с первого этажа.



www.tvc.ru
newsvostok.ru
golyanovo.mos.ru/presscenter

ДИАЛОГ С КОНКУРЕНТОМ



Саранчук Лилия Марковна – директор Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области, доцент кафедры автомобильного транспорта Института транспорта Уральского государственного лесотехнического университета.



Герасименко Владимир Леонидович – представитель Общественного совета по развитию такси в регионах РФ по Уральскому федеральному округу, в прошлом заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области, депутат Законодательного собрания Свердловской области.

Саранчук: Владимир Леонидович, мы представляем два вида автомобильных перевозок пассажиров: регулярные автобусные перевозки и легковое такси. Эти два вида перевозок мирно уживаются только в статье 5 Устава автомобильного транспорта РФ «Виды перевозок пассажиров и багажа», регулярные перевозки пунктом первым, а легковое такси – пунктом третьим. В реальной деятельности – это два конкурента на рынке пассажирских перевозок. Влияние развития такси на регулярные перевозки и перераспределение пассажиропотока в сторону легкового такси общеизвестно. И не только на городских маршрутах, но и на междугородних и межрегиональных маршрутах растет конкуренция между автобусными регулярными перевозками и перевозками легковым такси, причем конкуренция, перешедшая в настоящее время в стадию острого противостояния. Хотелось бы разобраться в причинах, неизбежности кон-

фликта регулярного автобусного сообщения и такси на локальных рынках. Хотелось бы обсудить с Вами возможность ведения диалога в широком смысле, как видов бизнеса, определить пути к разумному и взаимовыгодному обустройству рынка пассажирских перевозок.

Мои первые вопросы к Вам таковы: Какие Вы видите тенденции на рынке легкового такси и пути взаимодействия с регулярными автобусными перевозками? Как бы вы оценили данные по росту услуг легкого такси, содержащиеся в «Прогнозе социально-экономического развития РФ на период до 2024 года»?

Вот цитата оттуда, прокомментируйте. «Развитие автомобильного транспорта определяется прежде всего параметрами занятости населения. Растущая автомобилизация населения и конкурентное давление альтернативных видов транспорта потребуют от автоперевозчиков повышения уровня качества (обновление подвижного состава),

регулярности и безопасности оказываемых услуг.

Пассажирооборот автомобильного (автобусного) транспорта в 2018 году составил 123,2 млрд пасс.-км, что на 5 % ниже уровня 2017 года. Автобусами общего пользования (включая заказные и туристические) и легковыми такси перевезено 10 949,6 млн пассажиров (97,5 % к уровню 2017 года).

В 2019 году пассажирооборот ожидается в объеме 123,7 млрд пасс.-км с ростом на 0,4 процента.

В 2024 году прогнозируется увеличение пассажирооборота по сравнению с 2018 годом на 8,7%, количество перевезенных пассажиров увеличится на 5,3 %».

В Прогнозе утверждается, что при снижении автобусных перевозок (это действительно подтверждается транспортными организациями) прогнозируется рост пассажиропотока и общее количество пассажиров перевезенных автомобильным

транспортом. Как вы могли бы это пояснить?

Герасимено: Общественный совет развития такси в регионах России с прошлого года регулярно предоставляет в Министерство транспорта РФ аналитический доклад о состоянии отрасли перевозок легковым такси. По нашим данным рост услуг легкового такси растет ежегодно на 6-7%, а рост занятости в сфере такси увеличивается на 12%. Необходимо сказать, что отрасль легкового такси имеет высокую степень цифровизации, что в немалой степени способствует развитию услуг агрегаторов и в целом легкового такси. Отрасль характеризуется высокой конкуренцией, идет борьба между агрегаторами, действующими на рынке и вновь приходящими на рынок. Например, в прошлом году в сегменте легкового такси заработал «Сити-Мобил», при этом применил методы «недобросовестной конкуренции» — «уронил» цену поездки на 40%, а чтобы привлечь водителей, агрегатор доплачивал водителям до установившихся на рынке цен за одну поездку. К таким агрегаторам в первую очередь устремляются водители, которые за нарушения были отключены от других агрегаторов. Увеличивается количество водителей-мигрантов, граждан стран Ближнего зарубежья. Такие водители готовы работать и по 20 часов. Как следствие — за последние годы аварийность в легковом такси выросла на 60-70%. И, конечно, на слуху резонансные ДТП. Несмотря на такие тревожные сигналы, Общественный совет в 2020 году прогнозировал продолжение роста услуг такси. Это подтверждали данные за 1 квартал года.

Кризисные явления, связанные с карантинными мерами по

борьбе с распространением коронавируса, легковое такси как и другие отрасли экономики, направленные на производство услуг для населения, испытали стресс резкого сокращения заказов, примерно на 80%. Отрасль сорвалась в «пике». Проблемы следующие: а) водители-профессионалы увольняются и на их место устремляются все больше малоподготовленных или совсем профессионально не готовых к работе водителей; б) транспортные компании легкового такси, которые купили в лизинг автомобили, не могут производить лизинговые платежи и нет механизма переноса срока уплаты лизинговых платежей. Не поддержали нас в Правительстве РФ с предложением о предоставлении субсидий на лизинговые платежи; в) обращение в Правительство РФ, например, по снижению ставки налога на УСН Д-Р (упрощенная система налогообложения: доходы минус расходы) с 7% до 5% конкретно для легкового такси, в настоящее время не учтено.

Результатом кризиса может стать уход с рынка небольших и средних компаний, на рынке услуг легкового такси будут доминировать 3-4 крупные компании, произойдет монополизация рынка. Как показывает опыт Европейских стран, при монополизации рынка такси растет качества услуг, но при этом снижается доступность услуг для простых граждан. Так, например, в Германии рост цены поездки в 2020 году с 1 евро до 1,5 евро вызвал недовольство населения. В нашей стране отрасль будет выходить из мероприятий по коронавирусу потеряв до трети возможностей к производству услуги.

В этот период актуальны будут мероприятия по выводу отрасли

из «тени». Что я имею в виду. В первую очередь это полная легализация деятельности такой категории водителей как самозанятые, а таких лиц в такси работает до 90%. Законодательно их необходимо приравнять к наемным водителям и ИП. Они также должны иметь право и обязанность получить разрешение, для обеспечения безопасности пассажирских перевозок проходить технический и медицинский осмотры, причем с внедрением цифровых технологий. Это «электронный путевой лист», электронная подпись по прохождению технического, медицинского контроля в режиме «онлайн». Это объективизирует контроль и снизит издержки бизнеса, и, конечно же, снизит количество ДТП.

Крайне важная проблема — монопольное влияние агрегаторов на ценообразование в легковом такси, установление тарифа не водителями или транспортными компаниями, а именно агрегаторами. В результате деятельность такси не самокупается, таксисты работают ниже себестоимости. За последний период стоимость поездки (тариф) снизилась на 25%.

Саранчук: Позвольте подвести итог Вами сказанного. Вы подтвердили, что прогноз социально-экономического развития, который был приведен в начале нашей беседы, верен. Действительно, при постоянном спаде пассажиропотока на регулярных перевозках рос и будет расти пассажиропоток на легковом такси. Могли бы Вы сказать, в каких цифрах измеряется пассажиропоток в легковом такси? Есть ли у Общественного совета данные мониторинга по России, Уральскому федеральному округу, Свердловской

области? Например, по регулярным перевозкам данные о пассажиропотоке достоверные и проверяемые. Перевозчики, обслуживающие муниципальные маршруты ежеквартально и ежегодно подают сведения в муниципалитеты, затем те перевозчики, которые работают на регулируемом тарифе подают данные в тарифоустанавливающие органы. На междугородних и межрегиональных перевозках данные собираются автовокзалами. Все это обобщается на уровне региона нарастающим итогом, указывается в документах стратегического планирования социально-экономического развития региона (справочно: в 2019 году пассажиропоток на регулярных перевозках в Свердловской области составил 2 704,9 милл.-пасс.км).

Герасименко: Четких достоверных данных по перевозкам в такси нет. Данные о пассажиропотоке в такси собирала Федеральная антимонопольная служба. В Свердловской области, как Вы помните, в период подготовки к Чемпионату мира по футболу Министерство транспорта подписало с «Яндекс.Такси» соглашение о предоставлении данных, в том числе по пассажиропотоку. Полные и достоверные данные имеются сегодня в Москве. В Москве введена система цифрового мониторинга, так называемый «цифровой профиль водителя». В отношении каждого водителя собираются данные о личности водителя, маршрутах, количестве перевезенных пассажиров, судимость водителя, иные значимые сведения.

Агрегаторы, работающие на территории Москвы, обязаны подавать данные о перевезенных пассажирах в систему цифрового мониторинга. Что каса-

ется Свердловской области, то доходы от перевозки легковым такси оцениваются приблизительно в 1% ВВП области. (справочно: весь транспорт составляет 9,9 % регионального ВВП Свердловской области).

Общественный совет при осуществлении мониторинга объема предоставляемых услуг такси пользуется данными транспортных компаний среднего и крупного бизнеса, которые компании подают в налоговые органы и органы статистики. Второй источник: данные поступающие по запросам Федеральной налоговой службы. Уровень достоверности этих источников оценивается как высокий. Параметры выручки транспортных компаний, занятых в перевозке легковым такси оценивается в 18-19 млрд. рублей. Это сопоставимо с таким видами бизнеса как пищевая промышленность, отели и гостиницы, рестораны. Вклад малого и среднего бизнеса в региональный ВВП оценивается 25-30%, а легковое такси это сплошь МСБ. Вот и считайте, что в 25-30% ВВП 1% — это такси (справочно: 1.3% ВПП Свердловской области отели, 1% — рестораны).

Саранчук: Данные, которыми Вы пользуетесь, могу прокомментировать: данные налоговых органов объективно занижены, так как каждая компания малого и среднего бизнеса стремится оптимизировать налоги. В отношении данных ФАС соглашусь с Вами, у ФАС нарабатанный опыт проверки данных по разным источникам, и если они принимают какие-то отчеты от отрасли не оспаривая их, то можно говорить об определенной достоверности содержащихся в отчетах данных. Можно ли с Ваших слов сделать вывод, что сегодня ус-

луги по перевозке пассажиров такси — это значительный бизнес в любом регионе. Настолько масштабный и влиятельный бизнес на социально-экономическое состояние региона, что государство просто обязано заниматься регулированием данного вида транспорта, как в части обеспечения безопасности, так в части наведения элементарного порядка в данном сегменте транспортных услуг?

Герасименко: Согласен с таким выводом.

Саранчук: Вы говорили не только о росте пассажиропотока, но и о высоком росте занятости в легковом такси. В чем причины такой роста занятости: легкодоступная деятельность, не требующая подтверждения профессиональных навыков, «безбарьерная среда» вхождения на рынок транспортных организаций, растущее потребление со стороны населения услуг легкового такси, когда на рост потребления ответом является рост предоставления услуги, или это действуют несколько факторов?

Герасименко: Рост занятости в такси действительно составляет ежегодно 11-12%. Это данные Росстата подтверждаются и другими источниками. Главный фактор, на мой взгляд, таков: такси стало легкодоступным способом для граждан занять себя. В отрасли вообще отсутствуют барьеры для вхождения в профессию водителя такси. Нет требований к водителю, нет необходимости в специальном образовании и классности. Любой гражданин, получивший право на вождение автомобиля, незамедлительно может начать работать в такси. Нет оценки профессиональной пригодности, никто не оценивает порог возможностей человека, который выбирает профес-

сиональную деятельность, связанную с безопасностью граждан, ведь одно дело – вождение собственного автомобиля, а другое — профессиональная деятельность. Нет профессиональных, этических норм для работы в такси. Это опасные тенденции. Положение усугубляется тем, что в такси нет действенного контроля за режимом труда и отдыха. В регулярных перевозках есть в виде контроля работы водителя тахографа, предусмотрена сменность работы водителя. В такси водитель может работать по 10 и по 15 часов. Если один агрегатор ради соблюдения норм труда отключает водителя, он тут же может подключиться к другому. Работа по 10 часов считается нормой, как показывают сведения агрегаторов: 10-ти часовой рабочий день у 90% водителей такси.

Саранчук: Это очень тяжелый труд. И на какую заработную плату рассчитывает водитель такси? Причем под заработной платой я понимаю те «чистые деньги», которые остаются на жизнь. В регулярных перевозках водитель — это наемный работник. Там тоже могут быть смены по 12 часов, но есть компенсационные выплаты, дни отдыха. И в каком бы виде не получал водитель зарплату: белую, серую или другую, меньше чем за 30-40 тысяч рублей в нашем регионе человек водителем на автобус не пойдет. Средняя заработная плата на транспорте по области 45 тысяч рублей. И водителю автобуса точно не надо думать о деньгах на топливо, на лизинговые платежи, технический ремонт и так далее. Водитель такси должен все платежи делать сам за счет полученной выручки. Сколько остается семье?

Герасименко: При 10-часовом рабочем дне водитель

такси в Свердловской области имеет ежемесячно 40-45 тысяч, в Москве, конечно, больше. «На семью» остается 30-35 тысяч рублей. В карантинный период ситуация катастрофическим ухудшилась. Как я уже говорил, пассажиропоток уменьшился на 80%, число заказов сократилось более чем вдвое. Тариф упал на 40-50%. Все это привело к быстрому уходу наиболее подготовленных водителей из легкового такси. Такие экономические потрясения — время для передела рынка, что сейчас и наблюдается. Заходящие на рынок агрегаторы демпингуют по ценам и одновременно доплачивают водителям, чтобы они оставались работать в такси.

Саранчук: Поясните, это на всех национальных рынках такси такая же картина, что новые хозяйствующие субъекты появляются путем демпингования и нет никакого национального государственного регулирования, препятствующего такому разрушительному влиянию на рынок?

Герасименко: Нет, как раз государственное регулирование есть, в виде регулирования стоимости услуги (тарифа) и в виде квотирования. Например, в Германии в регионах «землях» устанавливается квотирование, чем достигается соответствие количества автомобилей величине пассажиропотока. Именно для этого нужны данные о пассажиропотоке. Потребность в услугах такси в «часы пик» резко возрастает. Пока нет данных пассажиропотока я против квотирования. Сегодня в проекте закона о такси, который находится на рассмотрении в Государственной думе предлагается квотирование из расчета на 1 миллион жителей 30 тысяч автомобилей такси. По моим данным это мало.

Саранчук: Не будет удовлетворен спрос пассажиров именно на эту услугу?

Герасименко: Именно. Только агрегаторы могут дать точные данные.

Саранчук: А разве нет законодательных возможностей обязать агрегаторов предоставлять полные, исчерпывающие данные?

Герасименко: Именно об этом идет речь в законопроекте «О такси». Нам не только нужны полные и точные данные о пассажиропотоке в такси, но необходимо коррелировать разные виды городского транспорта: метро, автобус, такси. Это могут позволить только цифровые технологии. Необходимо создание мультимодальной единой цифровой платформы, учитывающей работу всех автомобилей такси, но также маршрутный транспорт, аренду велосипедов, каршеринг. И сочетаться с такими программами как «Умный город», «Умный регион», как в Свердловской области. На одну платформу планируется завести все сервисы, обеспечивающие мобильность населения. Как я уже сказал, такую платформу, такой «пилотный проект» делают в Департаменте транспорта г. Москвы. На цифровую платформу в «личном кабинете» агрегатор передает данные о всех водителях и всех поездках. Цифровая платформа принадлежит органу власти, например, Департаменту транспорта г. Москвы или Министерству транспорта Свердловской области.

Саранчук: Вот такая модель и обязанности агрегаторов будут зафиксированы в законопроекте?

Герасименко: Да. Сегодня действия агрегаторов несут в себе опасность для работы такси. Агрегаторы не имеют свой

транспорт, не производят техническое и медицинское обслуживание водителей такси. На цифровой платформе агрегатора производится обмен информацией между пассажиром-заказчиком и водителем автомобиля такси, исполнителем услуги. При этом агрегаторы формируют стоимость поездки, фактически водители находятся в «рабстве» у агрегаторов. А агрегаторы, не неся ответственности перед пассажиром, устанавливают такие цены, которые не позволяют транспортным компаниям проводить необходимые работы по обеспечению безопасности перевозок, техническому обслуживанию, не возможно платить лизинговые платежи.

Саранчук: Получается, что при формировании стоимости услуги нет соглашения между производителем и потребителем услуги, как написано в Уставе автомобильного транспорта. Нет и экономической обусловленности себестоимостью услуги. Тогда чем руководствуются агрегаторы при установлении стоимости услуги?

Герасименко: Агрегаторы руководствуются собственными интересами и выгодой, устанавливают оплату своих услуг в размере 22% от стоимости поездки.

Саранчук: 22%?! А автовокзалы работают на 15-18%, при этом подвергаются критике за завышенный и не подъемный для перевозчиков размер оплаты автовокзальных услуг. При этом автовокзалы обязаны оказывать автовокзальные услуги, продавать билеты, предоставлять перроны для посадки-высадки пассажиров, обеспечивать транспортную безопасность и еще целый комплекс услуг пассажирам. Безусловно, поддержание в рабочем со-

стоянии цифровой платформы тоже требуются средства, но неужели 22%?

Герасименко: В период работы в Министерстве транспорта Свердловской области я неоднократно предлагал агрегаторам раскрыть стоимость своих услуг, сказать, что конкретно стоит. Но обосновать стоимость своих услуг они не могут. Кроме этого агрегаторы берут еще 5% с водителей, которые не имеют разрешений. Так называемых «нелегальных» таксистов. Якобы это должно стимулировать водителей получать разрешения. Но это не происходит. Следующие выплаты водителей — таксопаркам. Сложилась практика, когда таксопарки сдают под 3% от выручки автомобиля в аренду водителям-самозанятым. При этом таксопарки не имеют никаких трудовых договоров с самозанятыми

Саранчук: И ни каких выплат в Пенсионный фонд, в соцфонд!

Герасименко: Получив в аренду автомобиль, самозанятый водитель присоединяется к цифровой платформе агрегатора.

Саранчук: И получаем мы на рынке агрегаторов, которые получают «львиную долю» прибыли, обогащаются за счет ни в чем не разбирающихся граждан, которые радуются поездке за 100 рублей, не представляя, с какими проблемами функционирует легковое такси.

Герасименко: Единичные автомобили в такси застрахованы ОСАГО именно как автомобили, работающие в такси. Поэтому страховые компании при ДТП прежде всего выясняют есть ли страховка ОСАГО попавшего в аварию автомобиля — именно как автомобиля службы такси. Владелец автомобиля, получивший полис ОСАГО просто как ав-

томобиль для бытовых поездок, не может рассчитывать на страховые выплаты пострадавшим пассажирам. Предусмотрено по полису ОСАГО до 500 тысяч рублей пострадавшим пассажирам, так вот пассажир в такси на эти выплаты не может рассчитывать.

Саранчук: В других видах транспорта для пострадавших пассажиров имеются страховые выплаты до 2-х миллионов рублей по полисам страхования Обязательной гражданской ответственности перевозчиков за жизнь, здоровье и имущество пассажира (ОСГОП). В такси такого страхования нет? Тогда это нарушение прав граждан, ведь пострадавшим и их родственникам должно быть все равно в каком виде транспорта были нанесены увечья, или того хуже, наступил летальный исход в результате аварии.

Герасименко: Безусловно, должна быть адекватная ответственность в легковом такси и оно в части защиты прав пассажиров должно быть приравнено к общественному транспорту. В отсутствие страховых выплат пострадавшие пассажиры могут только через суд взыскать с виновного в процессе гражданского судопроизводства. А, как ранее было сказано, значительная часть водителей — иностранцы, они уезжают на родину и там их не найдешь. Пострадавшие граждане предоставлены со своими проблемами сами себе. Защита прав пассажиров должна осуществляться силами Роспотребнадзора. Но делается это не системно и слабо. Например, агрегаторов обязали размещать на своем сайте сведения о такси, а Роспотребнадзор обязан контролировать работу сайтов. Но то не делается. Весь трагизм в том, что никто не отве-

чает за безопасную организацию перевозки такси. Государство не занимается регулированием в этой сфере транспорта для населения. А это необходимо не только для обеспечения безопасности перевозок. Но также для установления справедливого тарифа на услуги такси. Должен устанавливаться нижний порог тарифа, ниже которого ни агрегатор, ни служба такси не могут опускаться, тем самым должны быть созданы экономические условия обеспечения безопасности. Желательно функцию установления нижнего порога тарифа такси передать в регионы, чтобы учитывались объективные условия, в которых работают таксисты, например, погодные, состояние дорожной сети, пробег и другое. Нужны тарифы и на информационные услуги агрегаторов. И если государство сегодня не может взять на себя роль регулятора, то надо развивать саморегулирование отрасли. Общественный совет работает по созданию первой саморегулируемой организации в сфере такси, которая подготовит профессиональные стандарты. Ведь если нет профессии водитель такси, так нет и программ подготовки, переподготовки, повышения квалификации. Если мы возьмем за пример страны Европы, то там психофизиологические требования для водителя такси, а также знание языка и пр.

Саранчук: В настоящее время в России водитель такси — это не профессия. Это занятие в период отсутствия работы. Приработок. После карантина, какие бы меры не принимало Правительство, объективно будет некоторый рост безработных. И тогда занятость в такси будет не 12, а 18%. Цены за услуги такси при низком спросе населения еще раз упа-

дут, рынок еще раз обрушится. Конкуренция будет еще острее, и что печально, конкуренция между субъектами, работающими в сфере такси, самым негативным образом сказывается на регулярных перевозках, порождая проблемы в этом сегменте пассажирских перевозок. Причем с проблемами, которые возникнут в регулярных перевозках, без одновременного изменения ситуации на рынке такси, справиться не возможно. Регулярные перевозки, на данном этапе, проигрывают конкурентную борьбу самоуничтожающейся сфере перевозок такси. Хотя о борьбе говорить бы не надо, нельзя ведь лишить население права выбора вида транспорта. Только когда граждане выбирают между такси и регулярным автобусом они вряд ли думают о проблемах отрасли, да и не должны думать об этом. Их задача заплатить за услугу и получить ее.

Поясните, пожалуйста, на какой стадии находится законодательная деятельность. Как Вы сказали ранее, есть законопроект «О такси», рассмотренный Государственной Думой в первом чтении. Каковы дальнейшие перспективы принятия закона.

Герасименко: В комитет по транспорту Государственной Думы на рассмотрении сейчас два альтернативных закона. Правовое управление Администрации Президента РФ дало отрицательное заключение на вариант закона, рассмотренный в первом чтении. И 26 декабря прошлого года в Государственную Думу представлен законопроект, подготовленный депутатами Старовойтовым и Турчаком. В первом варианте отсутствовало регулирование агрегаторов, не была установлена их ответственность за

исполнение услуги такси. Законопроект депутатов Турчака, Старовойтова учитывает цифровизацию отрасли, ввести «цифровой профиль» и автоматически создаваемые базы данных, и, конечно, ответственность агрегаторов. Но агрегаторам это не нравится, они активно лоббируют отказ от регулирования их деятельности. Например, законопроект предусматривает ответственность агрегаторов в размере 300 тысяч рублей за передачу заказа для исполнения водителю, не имеющего разрешения. Объясняется это тем, что трудно проверить наличие разрешения. Как я Вам уже рассказывал, в период подготовки к Чемпионату мира в Свердловской области был создан сайт разрешений, выданных на работу такси, где в личном кабинете о наличии разрешения агрегаторы могли узнать за считанные секунды. Но они отказались пользоваться сайтом.

Саранчук: В сфере регулярных перевозок в настоящее время также создается цифровая платформа, где рейсу, каждой поездке будет присвоен цифровой код. Под контроль будут поставлены все пассажиропотоки, станет возможным планирование всех видов перевозок, и, возможно, следующим этапом — совмещение цифровой платформы регулярных перевозок с «цифровым профилем» такси. Предлагаю найти площадку для обсуждения перспектив развития цифровых технологий на регулярных перевозках и такси как основы перехода на новый уровень обслуживания пассажиров, обеспечения качества и безопасности пассажирских перевозок.

От редакции журнала

Ассоциация



«Единая Транспортная Система
«Автобусные линии страны»

Уважаемые коллеги! Юбилейный год – 15-летие активной работы Ассоциации «ЕТС «АЛС» — ознаменовался очень важным событием – запуском Единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок. Ассоциация все эти годы боролась с нелегальным рынком автобусных перевозок всеми возможными законными методами. Но проблема так и не решалась до конца. Причиной всегда были «бреши» в законодательстве, нерадивые чиновники, периодически попадающие в нашу отрасль, отсутствие достаточных полномочий у надзорных органов, нехватка кадров в госструктурах, отвечающих за транспорт, отсутствие связи между различными информационными ведомственными базами и так далее. Трудно до конца оценить то, что сделала и делает Ассоциация в течение прошедших 15-ти лет и сегодня, потому что ничем не измерить моральный и душевный вклад наших штатных и внештатных сотрудников, членов руководящих органов и наших соратников. Многие ушли, не дожив до начала сегодняшней радикальной перемены в нашей отрасли. Но мы будем помнить вклад каждого из них в создание прозрачного рынка добросовестных автобусных перевозчиков.

Система, созданная по поручению Президента России, вызвала разную реакцию среди отраслевых представителей. Причины ее отрицания кроются в непонимании некоторыми операторами новых технологий, новых требований пассажиров, новых трендов развития вообще всей транспортной системы России.

Мы от лица редакции журнала решили попросить человека, не имеющего отношения к нашей отрасли и по возрасту являющегося представителем поколения, которое встает к рулю, нам на замену уже сейчас и в обозримом будущем, пообщаться, на его выбор, с представителями различных государственных и надзорных структур в сфере транспорта, перевозчиками различной формы собственности и объема предприятия, автовокзалами, агрегаторами, общественными объединениями автотранспортников, чтобы дать свою независимую оценку тому, что было, что происходит и что будет в нашей отрасли. Представляем эту оценку на ваш суд.

ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ЛИ НЕОБХОДИМА НОВАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ В СФЕРЕ ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК?



Андрей Ковалев

В отличие от железнодорожного транспорта и авиации автобусным пассажирским перевозкам на дальние расстояния долгое время не уделялось большого внимания со сто-

роны государства. Еще в 2000 году не было никакого законодательства, регулирующего межсубъектные перевозки.

Для такой страны как Россия межрегиональные автобусные перевозки — необходимая составляющая транспортной системы. Учитывая масштабы страны, многие населенные пункты не имеют ни железнодорожных вокзалов, ни аэродромов, ни рек для организации судоходства. Тем временем, ситуация с регулярными автобусными рейсами год за годом становилась все хуже. По мере того как безответствен-

ные перевозчики стали уходить в тень, легальным компаниям становилось невыгодно работать в условиях нечестной конкуренции. Еще хуже пришлось автовокзалам — они теряли все новые рейсы и перевозчиков, оставаясь без финансирования и возможностей поддержания должного уровня обслуживания, не говоря уже о развитии инфраструктуры. Переход к нормальному, системному взаимодействию игроков был неизбежен, однако, представителям отрасли пришлось провести немалую работу, чтобы наладить контроль и на-

чать восстановление системы межрегиональных автобусных перевозок.

История вопроса

Для многих кажется удивительным, что в СССР не было проблем с межрегиональными автобусными перевозками. В то время это было возможно и без цифровых технологий за счет слаженной работы всех участников процесса. В пассажирские автотранспортные предприятия (ПАТП) входили автовокзалы и автостанции. Были такие структуры, как “Калугаавтотранс”, “Тулаавтотранс” и так далее. В них входила сеть автовокзалов и автостанций региона, они же являлись перевозчиком.

Когда речь заходила о межрегиональной перевозке, министерство автомобильного транспорта собирало представителей ПАТП, и на совещании определялось, кто какие рейсы берет на себя. Диспетчеры автовокзалов прекрасно регулировали расписание просто по обычному телефону, без всякого интернета! Расписание было настолько стабильным, что оно издавалось в типографии. Все было рассчитано, взвешено и подвергалось тщательному контролю. Таким образом, огромная государственная машина контролировала расписание и порядок перевозок.

Конечно, тогда нельзя было купить билет в электронном виде, но зато проводилась простая бронь по телефону, система работала, люди были уверены в возможности доехать. В каждом ПАТП был свой инженерно-технический состав, и за исправность автобусов отвечали конкретные люди.

С развалом СССР отрасль автобусных перевозок между го-

родами сильно пострадала. Начался дикий капитализм без какого-либо регулирования. Но, как известно, “не каждый солдат может быть генералом”. И когда появились частные перевозки, кто-то сохранил системные предприятия и комплексный подход, а другие выбрали принцип “ничего личного, это бизнес” и стали стремиться только на наиболее прибыльные маршруты. В результате малоодоходные и убыточные рейсы все эти годы обслуживали только МУПы и ГУПы.

После нескольких лет полного хаоса Минтрансом был выпущен приказ №178 об утверждении порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации, который определил порядок формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации, а также оформление паспортов маршрутов со схемами опасных участков. Министерство транспорта Российской Федерации с привлечением Российского автотранспортного союза начало работы по формированию сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации и восстановлению расписания, чтобы люди могли гарантированно уехать в нужном направлении автобусом. Выполнение технической работы по ведению реестра было возложено на Российский автотранспортный союз, приказ Минтранса №387 определил требования к автовокзалам и автостанциям, в результате чего эти объекты тоже начали приводиться в порядок.

Далее, в 2011 году возросла террористическая активность

на транспорте, за межрегиональные перевозки взялись с точки зрения национальной безопасности. В частности, закон “О транспортной безопасности” создал условия для дальнейшего наведения порядка в отрасли. Начались попытки регулировать отрасль, вводить новые требования. Но в результате регулирование стало применяться только к легальным перевозчикам. Предприниматели, работающие на “сером” рынке, наоборот, получили преимущества, потому что к их конкурентам начали применять более строгие требования.

В конце концов, был принят 220-ФЗ и Российский автотранспортный союз получил разрешение вести реестр автоперевозчиков. Началась активная борьба с нелегалами, которых за это время расплодилось огромное количество. При этом с точки зрения пассажира важно само наличие автобуса, и не важно, легальный он или нет. По крайней мере, пока автобус не попадает в аварию, в нем не взрывается что-то или водитель не засыпает по дороге. И, конечно, мало кто думает о том, что именно атаки нелегалов на самые прибыльные маршруты приводят к тому, что пропадают социально значимые перевозки, которые становятся не на что содержать.

Агрегаторы встают на сторону отрасли

Когда вопросы безопасности стали рассматривать всерьез, ведущая часть сайтов, которые занимаются продажей билетов, агрегируя предложения частных перевозчиков, встали на сторону отрасли. Дело в том, что работать с серым сектором было опасно и для них самих.

Как международные, так и российские сервисы по продаже билетов стали искать себе легальных партнеров.

Но нелегалы проявляли особую изобретательность в обходе точечных попыток контроля. Через некоторое время стало очевидно, что государство обязано вернуться к системному подходу, гарантировать право безопасной перевозки для каждого гражданина страны. Это оказалось непростой задачей, потому что автобусный транспорт — самый масштабный по количеству перевозок. Часто не удается разделить пригородные, междугородные, межсубъектные маршруты. Да и лучшие практики, выработанные другими странами, у нас можно применять только частично.

В 2017 году был проведен Госсовет, посвященный проблемам отрасли. На нем удалось выработать решения по самым проблемным вопросам. В частности, Президент поручил разработать систему, которая позволила бы обеспечить прозрачность перевозок и решить проблему нелегалов на пассажирском автотранспорте. После этого началась работа над Единой федеральной системой мониторинга и контроля пассажирских перевозок (ЕФС МКПП).

Сегодня ЕФС МКПП уже прошла тестирование и пилотное внедрение в некоторых регионах. Новое решение позволяет наладить сплошной контроль движения пассажирских автобусов, используя возможности камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, камер, расположенных на платных дорогах, камер и лазерных комплексов опреде-

ления габаритов, а также камер выявления типов транспортных средств системы «Платон» и систем видеонаблюдения автовокзалов и ряда других источников. Технически система также может анализировать видео с камер, установленных на борту транспортных средств. Однако пока эта идея не встретила поддержки со стороны перевозчиков.

ЕФС МКПП позволяет собрать воедино все данные, касающиеся автобусных перевозок. В базе данных накапливается информация о перемещении каждого автобуса по его госномеру, а аналитический модуль сопоставляет ее с поступающими из других систем сведениями — что это за автобус, регулярный или заказной, прошел ли он ТО, какой для него согласован маршрут, наличие страхового полиса ОСАГО и ОСГОП, кто может быть за рулем и так далее. С учетом исторических данных ЕФС МКПП позволяет выявить нелегальные автобусы, которые маскируются под заказные, но совершают рейсы по совершенно определенным направлениям.

Цифровая реальность в перевозках

Интересно, что когда речь идет об авиации или РЖД, внедрение цифровых технологий не вызывает удивления. Но отношение к автобусам у нас долгое время оставалось архаичным. Возникало ощущение, как будто пассажиры автобусов не знают, что такое банковская карта, как будто маршруты нельзя прокладывать и корректировать в цифровом виде.

Появление и тестирование ЕФС МКПП вызвало бурю эмоций, но в большинстве случаев

ее обсуждают люди, не знакомые ни с проблемами отрасли, ни с функционалом самой системы. И, конечно, фактор контроля вызывает критику, как и любые другие ограничения. Для примера — где в России с радостью приняты платные парковки? Но ведь именно они решили проблему, когда люди парковались на обочине в несколько рядов, делая проезд вовсе невозможным. Наличие контроля, штрафов и законодательной базы привели к тому, что в теперь в центр можно и проехать, и припарковаться. А те, кому не критично ехать на своем авто, пересели на общественный транспорт, используют такси, выбирают каршеринг. Наличие контроля в сфере пассажирских перевозок поможет наладить движение автобусов по всем необходимым маршрутам, повысить уровень комфорта и ответственности перевозчиков.

Плюсы и минусы для перевозчиков

Идея использования ЕФС МКПП заключается в том, чтобы предоставлять информацию о своей деятельности в единый реестр. Перевозчик должен сообщить все о пассажирских перевозках, а уже в системе информация дополняется данными из ГИБДД и других ведомств. То есть если у перевозчика все в порядке, работа с ЕФС МКПП не несет для него никакой угрозы, а также не усложняет и не изменяет стандартный технологический процесс.

Но для нелегалов, которые маскируются под заказные, выполняют не те рейсы, на которые заявлялись, а иногда — просто возят людей без какого-либо оформления, она действительно создаст

проблемы. Уже прошедшие тестирование средства мониторинга позволяют отслеживать движение пассажирского транспорта по номерным знакам. И в случае выявления нарушений, к нелегалам можно применять штрафы и другие меры воздействия.

На сегодня по стране создана такая система камер, что объехать ее, двигаясь по дорогам общего пользования, практически невозможно. К тому же во многих автобусах легальных перевозчиков стоят камеры, снимающие дорогу спереди и сзади. Они также могут фиксировать госномера. И поскольку результатам, полученным в ходе пилотного запуска ЕФС МКПП, порядка 50% рынка находится сейчас в «серой» зоне, основная задача государства — поощрять законопослушных перевозчиков и пресекать деятельность нарушителей.

При наличии четкой и понятной схемы регулирования пассажир в основной массе вернется к легальным перевозчикам. Для ответственных компаний отпадет проблема недозагруженности рейсов, появится возможность инвестировать в качество и сервис, поддерживать социально значимые маршруты. Конечно, не стоит ожидать, что нелегалы исчезнут мгновенно и полностью, но основная масса быстро свернет свою деятельность или перейдет к легальной работе из-за неизбежности обнаружения и неотвратимости наказания.

Конечно, разработка нормативной базы и применение штрафов происходит не моментально. Государство — это сложный механизм, которому нужно время, чтобы адаптиро-

ваться, но главное, что сегодня происходит создание условий для работы перевозчиков. Возвращение пассажиропотока и прибыли на регулируемый, «белый» рынок создает позитивный инвестиционный климат в отрасли. В результате предприниматели будут готовы вкладывать деньги, покупать автобусы, платить налоги, развивать действительно комфортные и безопасные перевозки.

Зачем это нужно пассажирам?

Государственное регулирование в сфере транспорта позволяет обеспечить порядок. В отличие от 90-х сейчас нет пьяных на дорогах, машины не ездят по тротуарам. Раньше можно было сидеть на остановке и ждать, а потом ехать в набитом автобусе. Теперь в крупных городах России стало намного удобнее пользоваться транспортом, потому что расписание стало стабильным и прозрачным. Все к этому уже привыкли.

Сегодня пришло время добиться порядка и в межрегиональных перевозках. И уже больше 20 лет различные ассоциации физически, юридически, психологически, информационно борются с разрушением отрасли. Но сегодня цифровая система может зарегистрировать абсолютное большинство нарушений и выстроить четкую транспортную систему для граждан РФ и иностранцев. В случае дальнейшего успешного развития ИТ-систем для пассажирского автотранспорта в перспективе можно будет говорить о бесшовном движении пассажиров по различным видам транспорта, мультимодальных перевозках, доступности

билетов и эффективном взаимодействии участников рынка пассажирских перевозок друг с другом.

Создаваемые государством условия помогут перевозчикам обеспечить транспорт для деревень и сел, для удаленных городов, когда их работа станет рентабельной. Внутренний туризм тоже получит толчок, потому что он не должен быть ограничен заказными и стихийно организованными перевозками.

За последние годы возможность комфортного отдыха на ЖД-вокзалах и в аэропортах стала нормой. Теперь же речь идет о том, чтобы обеспечить четкость и прозрачность в сфере пассажирских автобусных перевозок. Новые цифровые инструменты помогут руководителям предприятий-перевозчиков сосредоточиться на своем бизнесе. Пассажиры перестанут ездить с нелегальных точек и вернуться на автовокзалы. В результате неизбежно вырастет доход от отправки каждого рейса. Автостанции смогут не только платить зарплату сотрудникам, выполнять обязательные требования по обслуживанию пассажиров и обеспечения безопасности, но также заниматься ремонтом, развитием дополнительных услуг и для пассажиров, и для перевозчиков. Четко работающая система перевозок будет беречь нервы граждан и гостей страны за счет понятного расписания.

В прошлые годы на автовокзалах были в основном хмурые лица. Но люди будут чаще улыбаться, когда транспортная инфраструктура станет более комфортной и безопасной.

Андрей Ковалев

"ДЛЯ ЛЮБОГО АВТОВОКЗАЛА ПАРТНЕРСТВО С BLA BLA CAR СЕГОДНЯ ВЫГОДНО"



Денис Стрелков

В ноябре 2019 года BlaBlaCar купил сервис Busfor и в один момент стал крупнейшим продавцом онлайн-билетов на автобусы в России. У компании были большие амбиции по развитию онлайн-рынка автобусных перевозок. Однако 2020-й год внес в планы работы свои коррективы. О последних новостях BlaBlaCar, влиянии коронакризиса на бизнес компании, а также кадровых перестановках, мы поговорили с недавно назначенным руководителем автобусного направления BlaBlaCar в России Денисом Стрелковым.

– Денис, начать интервью хотелось бы со знакомства. Расскажите о своем профессиональном пути.

– На протяжении почти 20 лет я работал на руководящих должностях в разных крупных компаниях, от OBI до "ОТТО Групп Раша". Эти бизнесы, скажем прямо, не имели отношения к транспорту, но дали мне очень многое с точки зрения понимания работы больших бизнес-структур, выстраивания определенных систем, налаживания работы с партнерами, оценки эффективности управляемых мной департамен-

тов и т.д. В общем, было время получить хороший профессиональный опыт.

Последние пять лет я работал операционным директором в Gett. В этой должности полностью погрузился в специфику таксомоторного бизнеса, в том числе на региональном уровне. В этом смысле переход в BlaBlaCar, где я курирую автобусное направление, с одной стороны для меня профессиональный вызов, с другой — логичное расширение компетенций в транспортно-отрасли.

– Вы начали работать в компании три месяца назад. Можете рассказать, что уже было сделано с точки зрения интеграции двух команд.

Обе компании сильно отличаются друг от друга организацией бизнеса, корпоративной культурой и многим другим. В одной компании иерархия горизонтальная, в другой вертикальная. В одной коммуникации построены на английском языке, в другой — на русском. Вплоть до того, что сотрудники пользовались разными корпоративными мессенджерами.

Но, как говорится, не было бы счастья, да несчастье помогло: паузу в работе сервисов, вызванной пандемией COVID-19, мы во многом использовали именно для стандартизации рабочих процессов.

Для завершения интеграции нам, наверно, потребуется еще пара месяцев, но уже сейчас можно сказать, что слияние BlaBlaCar и Busfor прошло успешно, мы работаем как единый организм, с единым цен-

тром управления и контроля результатов. Вплоть до того, что в ближайшее время мы переедем в новый офис, где будут вместе сидеть команды, отвечающие за автобусное направление и за карпулинговые поездки.

– Как вы пережили коронакризис?

– BlaBlaCar является онлайн-дистрибьютором автобусных билетов, которые продают автовокзалы, автостанции и перевозчики в разных регионах. По этой причине на нашей деятельности зеркально отражается то, что происходит в отрасли пассажирских перевозок. В апреле и мае мы вместе со всем рынком сильно упали, вплоть до прекращения деятельности в некоторых регионах. Это что касается сайта busfor.ru. Что касается платформы blabla.ru, то на два месяца мы ее отключали вообще. Как только рынок стал оживать, мы это тут же почувствовали на себе.

В конце августа продажи автобусных билетов через наши платформы более менее восстановились относительно этих же дат прошлого года. Южные направления, по понятным причинам, в сезон отпусков восстанавливались быстрее. Международные маршруты закрыты до сих пор.

В целом мы пережили кризис без больших потерь. Сотрудники работали удаленно. Были незначительные перестановки в штате, но это связано скорее с интеграционными процессами.

– У вас сейчас два основных канала продаж билетов на автобусы — Busfor и BlaBlaCar.

Планируете вы их сохранить в неизменном виде или будете объединять?

– Мы понимаем все плюсы работы под единым брендом, но прямо сейчас в этом нет необходимости. Обе платформы имеют свои аудитории, которые не сильно пересекаются между собой.

– Если сравнить BlaBlaCar и Busfor с точки зрения автобусного бизнеса, какие между этими платформами сейчас есть различия? Не считая того, что на BlaBlaCar еще можно найти попутчиков.

– Никаких. На платформе BlaBlaCar сегодня дублируются те же предложения автовокзалов и перевозчиков, которые есть на Busfor. Это легальные регулярные автобусные маршруты. Это те же самые билеты, которые любой из вас может официально купить в кассе автовокзала. Просто наша платформа дает возможность сделать это онлайн.

Главное, что добавив на BlaBlaCar предложения автобусных перевозчиков, мы всех сделали счастливыми. Пассажиры получили большой выбор транспортных предложений и возможность просто и легко покупать билеты онлайн. Автовокзалы и перевозчики получили дополнительный поток клиентов, которые изначально планировали ехать с попутчиками.

Для любого автовокзала партнерство с BlaBlaCar сегодня выгодно.

– Какое-то время назад у вас на платформе публиковали свои предложения перевозчики. Что случилось с прошлыми подобными инициативами на BlaBlaCar?

– Мы недавно подготовили инфографику, где отражена динамика эволюции автобусного

бизнеса на платформе BlaBlaCar с лета 2018 года по текущий момент. Здесь визуально показано, как именно мы трансформировались в этом отношении.

Что касается карпулинга, то он никуда не делся и не денется. Организация поездок с попутчиками — это ДНК нашей компании и мы всегда будем использовать этот актив, как наше конкурентное преимущество.

Теперь по поводу автобусов. Два года назад мы вообще не сотрудничали с автобусными перевозчиками и были классическим карпулинговым сервисом. В прошлом году запустили проект BlaBlaCar Pro, в рамках которого официальным перевозчикам позволяли публиковать свои предложения на нашей платформе. Но после сделки с Busfor мы закрыли этот проект и сменили вектор партнерства. Если сказать совсем просто, то мы стали онлайн-витриной по продаже билетов для автовокзалов и перевозчиков по всей стране.

Если еще в прошлом году наши пользователи могли лишь забронировать место в автобусе, а потом им нужно было ехать в кассу и билет выкупать, то теперь наши технологии позволяют купить билет в кассе онлайн. Процесс ничем не отличается от покупки через интернет билета на самолет. Пассажирам это очень нравится.

Соответственно, добавив на платформу предложения перевозчиков, мы запустили опреде-

BlaBlaCar: путь к мультимодальности

За три года BlaBlaCar стал платформой, которая объединяет карпулинговые и автобусные поездки

	Лето 2018	Лето 2019	Лето 2020
Карпулинг* на BlaBlaCar			
Число попутчиков (не более)	× 5	× 5	× 4
Добровольная верификация по паспорту			
Официальные автобусные перевозки			
Забронировать/купить место в автобусе онлайн	НЕДОСТУПНО	ЗАБРОНИРОВАТЬ	КУПИТЬ
Фильтр поездок (только карпулинг/только автобусы)			
Число автовокзалов-партнеров	× 0	× 23	× 500+

* Карпулинг — тип поездок, при которых автоводитель подвозит по своему маршруту попутчиков и за их счет частично компенсирует транспортные расходы. Владелец не оказывает услуги по требованию пассажиров, использует разрешенный автомобиль категории В с учетом количественного ограничения предоставляемой информационной услуги платформой, деятельность водителя не является предпринимательской и т.д.



ленные функции, которые делают поиск более удобным.

Купив Busfor, число партнеров BlaBlaCar, в том числе очень крупных автовокзалов в разных регионах, превысило пять сотен. И их число продолжает расти. Так, например, недавно нашим партнером стал лидирующий оператор автобусных перевозок в Орловской области АО «Орелавтотранс».

– И последний вопрос: какие планы на будущее?

– Сегодня около 5% билетов на автобусы продаются онлайн. В авиаотрасли этот показатель превышает 50%. Дисбаланс на лицо, но он будет выравниваться, потому что переводя продажи в онлайн, автовокзалы и перевозчики сокращают свои издержки и получают дополнительный поток пассажиров, а значит — начинают больше зарабатывать. В конечном счете в выигрыше оказываются все — и пассажиры, и автовокзалы, и перевозчики. Так что планы на будущее у нас простые — бороться за цифровизацию рынка пассажирских перевозок в России.

ЦИФРОВИЗАЦИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА: НОВЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ



*Игорь Иванов,
советник руководителя
Аналитического центра
при Правительстве
Российской Федерации*



Цифровизация пассажирского транспорта – важный приоритет государственной политики в области транспортного обслуживания. Пандемия корона-вирусной инфекции, негативно сказавшаяся на многих отраслях экономики, тем не менее, послужила стимулом для ускоренной цифровой трансформации всех сфер общественной жизни: дистанционное обучение, электронный банкинг, онлайн-покупки и другие цифровые сервисы прочно вошли в нашу повседневную жизнь. Цифровизация не обошла стороной и транспорт: проекты по созданию электронного проездного, мониторинга автобусных перевозок, электронного путевого листа и другие федеральные и региональные инициативы в самое ближайшее время существенно изменят привычную нам картину транспортного обслуживания. Изменения затронут всех участников транспортного рынка, что потребует перехода к новым стандартам

цифровизации и внедрения передовых технологий в ежедневную деятельность.

Интенсивно развивается проект по созданию и внедрению цифровой платформы пассажирских перевозок. Такая цифровая платформа позволяет добиться существенного прогресса в трансформации пассажирских перевозок, предоставляя удобные и востребованные сервисы разным категориям участников рынка. С помощью платформы пассажиры могут планировать индивидуальные и групповые поездки, получать актуальную информацию о движении транспортных средств в режиме реального времени, оплачивать проезд безналичным способом, в т.ч. с использованием льгот, а также участвовать в улучшении качества транспортного обслуживания, оставляя отзывы о поездке. Но возможности платформы не ограничиваются только сервисами для пассажиров – с ее помощью организаторы перевозок

могут оптимизировать расписания транспортных средств, осуществлять мониторинг и диспетчерское регулирование движения, управлять информацией информационными табло, а также следить за состоянием дорожного покрытия и инфраструктуры. Третьей категории участников рынка пассажирского транспорта – перевозчикам – цифровая платформа позволяет планировать использование ресурсов для обслуживания маршрутов, проводить автоматический мониторинг параметров транспортных средств и стилей вождения, а также отслеживать психофизическое состояние водителей.

Внедрение цифровой платформы пассажирского транспорта положительно сказывается на региональном развитии: во-первых, повышается собираемость оплаты проезда и увеличивается прозрачность финансовых потоков, во-вторых, регион получает уникальные большие данные (big data) высокого

качества и автоматизированную отчетность по всем требуемым показателям, и, наконец, самое главное – существенно повышается качество транспортного обслуживания.

11 сентября 2020 года губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко дал старт пилотному проекту по внедрению цифровой платформы пассажирского транспорта на территории региона. Пилотным муниципалитетом выбран Сосновый Бор, уже в ноябре 2020 года его жители смогут воспользоваться основными цифровыми сервисами мобильного приложения «ЛенОблТранспорт», которые включают оплату проезда, информирование о движении транспорта, построение маршрута и обратную связь.

В ходе пилотного проекта пассажиры смогут оплачивать проезд с помощью электронного кошелька, который можно пополнить любым удобным способом. Безналичная оплата проезда не только обеспечит удобство для пассажиров, но и позволит повысить прозрачность транспортного обслуживания,

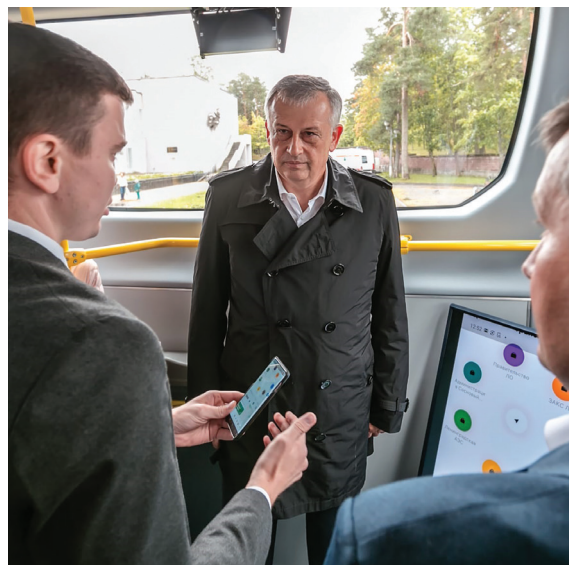
а начисление бонусов за участие в различных программах лояльности даст возможность жителям сократить транспортные расходы и повысить свою вовлеченность в социальную активность региона. В приложении «ЛенОблТранспорт» можно будет также построить оптимальный маршрут с учетом предпочтений по выбору вида транспорта, остановкам в промежуточных пунктах, посещению магазинов и достопримечательностей. К тому же, на территории пилотного муниципалитета внедряется очень важный сервис – обратная связь с пассажирами. Каждый пассажир сможет оценить поездку, автобус, водителя, уровень комфорта и так далее. Именно эта информация позволит перевозчикам и организаторам перевозок улучшить свою работу и, следовательно, качество транспортного обслуживания. В ходе пилотного проекта жители Соснового Бора смогут отслеживать движение транспорта в режиме реального времени и ориентироваться не только на расписание, но и на фактическое время прибытия автобуса, что позволит оптимально планировать свой день.

В связи с тем, что многие жители Соснового Бора регулярно ездят на работу в Санкт-Петербург, особую важность приобретает использование пересадочных узлов при межрегиональной поездке. Сервисы цифровой платформы позволяют еще больше сбли-

зить транспортные системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, давая пассажирам возможность более эффективно осуществлять пересадки на автовокзалах и оптимально использовать свое время при мультимодальной поездке.

«Смартфон сегодня в кармане у каждого, и это действительно удобно, когда можно его использовать для оплаты проезда. Впоследствии мы сможем развивать этот функционал, добавляя другие электронные сервисы», — подчеркнул губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко.

Успешный старт пилотного проекта обусловлен активной позицией руководства региона, подкрепленной готовностью координировать усилия различных структур для улучшения качества транспортного обслуживания и роста темпов цифровой трансформации. Во главу угла руководство региона ставит интересы пассажира, что свидетельствует о высокой социальной ориентированности администрации субъекта РФ и возможности быстро адаптироваться к меняющейся ситуации.



С КЕМ ВЫ, ГОСПОДА ТУРИСТЫ?

В России восстанавливается спрос на совместные поездки

Активность пользователей самого крупного в России сервиса по организации совместных поездок на личном автомобиле BlaBlaCar к середине июля достигла 60% от показателей июля прошлого года, рассказали «РГ» в компании. Во время карантина из-за пандемии сервис на два месяца приостанавливал свою работу, и это не прошло даром. Однако в будущем представители карпулинга смотрят с оптимизмом.

«Мы видим устойчивый рост активности на платформе. Это в том числе связано с растущим трендом на внутренний туризм», — говорит директор по маркетингу BlaBlaCar в России Михаил Добров. В летний период традиционно самыми популярными становятся направления в сторону Черноморского побережья и внутри Краснодарского края, и этот год не станет исключением, отмечает он.

Карпулинг или райдшеринг предполагает совместное использование частного автомобиля. Принципиальное отличие от такси в том, что водитель не должен зарабатывать на попутчиках, он может лишь покрыть часть своих расходов. Но это лишь декларация, карпулинг никакими законами не регламентируется, за качество услуги ответственность не несут ни водители, ни компания, через которую они подбирают попутчиков. В минтрансе разработали законопроект. Сейчас ведется его доработка с учетом всех поступающих замеча-

ний и предложений, пояснили «РГ» в министерстве.

Тем временем карпулинг идет своей дорогой. Организовать совместную поездку на автомобиле в том или ином виде сейчас предлагают уже не менее десятка сервисов. Среди них, например, inDriver, «Едем.рф», Poputti.com, DubleWay, Vamblio и ряд других. По данным Российской ассоциации электронных коммуникаций (РАЭК), в 2019 году в России было совершено 35,1 млн поездок, а объем транзакций составил 17,8 млрд рублей. В связи с эпидемией россияне в целом резко снизили мобильность, отметил в беседе с «РГ» руководитель кластера РАЭК Антон Губницын.

«С учетом того, что основные сервисы совместных поездок заработали только в середине июня, и то с ограничениями, мы не ожидаем восстановления спроса в ближайшие месяцы», — говорит он. Тем не менее объемы совместных поездок могут выйти на докризисный уровень уже осенью, считает руководитель отдела комплексного развития НИИ автомобильного транспорта Татьяна Михеева. Причем стимулировать интерес к карпулингу и подтолкнуть развитие этого сектора могла как раз пандемия.

Во-первых, границы закрыты, приходится ограничиваться внутренними направлениями. Карпулинг удобен как раз для относительно коротких путешествий внутри страны. Во-вторых, с точки зрения риска подхватить инфекцию — карпулинг гораздо безопаснее само-

летов и поездов. В-третьих, шеринг-сервисы экономнее, перечисляет Губницын.

Стоимость поездок с помощью карпулинга в несколько раз меньше поездки на такси. Карпулинг в России выступает как альтернатива межмуниципальным автобусным перевозкам, которые не всегда отвечают стандартам качества, добавляет Михеева.

Карпулинг дешевле такси, комфортнее автобуса, удобен для поездок между городами на сравнительно небольшие расстояния

Поездки с попутчиками предлагают даже несистематизированные сервисы в виде обычной доски объявлений. Есть также неклассические сервисы, как например, inDriver, которые не позиционируют себя как карпулинг, но на деле предоставляют именно такие услуги, говорит Михеева. Представитель сервиса отметил в беседе с «РГ», что «у inDriver нет совместных поездок».

Однако нелегальными такие сервисы назвать нельзя, поскольку, опять же, закона о карпулинге нет. В серой зоне, скорее, оказываются владельцы больших автобусов, которые также ищут клиентов с помощью тех же сервисов карпулинга. «Они объявляют себя легковым четырехместным автомобилем. А на месте отправления оказывается, что пассажиров собирает автобус», — говорит Михеева.

Евгений Гайва

50202

rg.ru

МОДЕРНИЗАЦИЯ АВТОБУСНОГО ПРОИЗВОДСТВА НА «НЕФАЗе»



В ПАО «НЕФАЗ», дочернем предприятии «КАМАЗа» в Башкирии, продолжается модернизация автобусного производства.

В компании наращивают производственные мощности в целях увеличения объёмов производства до 3 тыс. автобусов в год. Плановая реорганизация проводится на всех этапах выпуска пассажирского транспорта. Новые практические решения уже сейчас отлично зарекомендовали себя. Они направлены на улучшение условий труда рабочих, повышение производительности труда, выпуск автотехники качественно и в срок. Один из успешных примеров – новые камеры грунтования в сборочно-сварочном цехе №22 и в цехе сварки, сборки вахтовых автобусов №35, которые встроены во вторую и третью линии сборки-сварки каркасов автобусов и расположены перед постом облицовки. Теперь не надо выезжать за пределы цеха, чтобы после сварки произвести грунтовку. За счёт уменьшения производственного цикла исключаются потери времени, простои, соответственно, повышается темп выпуска автотехники. Применение в этих камерах системы

очистки воздуха сухими фильтрами существенно снижает эксплуатационные расходы. Завершена реконструкция одной из камер окраски старой окрасочной линии цеха №26.

Многие технические решения, отработанные при проектировании камеры окраски, были применены при проектировании камеры грунтования. В обеих камерах установлены подъёмные передвижные телескопические площадки для перемещения в трёх направлениях, что позволяет малярам без труда достигать всех участков работы, в результате значительно облегчается процесс окраски. Также в камерах улучшились освещённость и вентиляция. По своим габаритам они стали более вместительными. По отзывам маляров, эта проходная окрасочная камера с напольным конвейером периодического действия с нижним отводом воздуха прекрасно показала себя в работе. Совершенно новая для автозавода камера установлена в цехе №26 – это двухпозиционная окрасочно-сушильная камера, спроектированная специалистами ПАО «НЕФАЗ» совместно с ООО «ПК «ЦНИТ» (г. Москва). Она рассчитана как для окраски кузова автобуса длиной 12 м и высотой 3 м, так и для окраски деталей и узлов разных размеров. В результате нововведения улучшены условия труда маляров. Система приточно-вытяжной вентиля-

ции, изготовленная и смонтированная силами «НЕФАЗа», обеспечивает очистку воздуха от вредных веществ, согласно требованиям СанПиН. Благодаря тому, что окраска и сушка теперь будут производиться в одной камере, исключится транспортировка, уменьшится трудоёмкость работ. В цехе №23 запущена обновлённая камера для проверки автобусов на водонепроницаемость – дождевальная установка. Она установлена непосредственно в цехе сборки автобусов, что позволило многократно сократить время на операцию проверки герметичности салона. От прежней камеры, которая находилась в другом цехе, новая камера отличается вместительностью: автобус может разместиться в ней полностью.

Кроме того, реализуется проект создания линии окраски и сушки длинномерных, крупногабаритных изделий, которая будет находиться за дробеструйной камерой в прессовом цехе №1. Здесь также были применены решения, позволяющие создавать нормальный микроклимат, повышать производительность труда и качество окрашивания. В данном проекте применены зарекомендовавшие себя с положительной стороны технические решения окрасочных цехов №7 и №26. Согласно плану мероприятий, в ближайшее время на «НЕФАЗе» будет изготовлена и смонтирована ещё одна длинномерная окрасочная камера и спроектирован передаточный конвейер.

kamaz.ru

ОЦЕНКА ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА И РИСКА СОВЕРШЕНИЯ ДТП



*Калинкин Евгений Николаевич,
заместитель председателя Общественного профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.*

В последние годы профильными ведомствами и организациями широко обсуждаются проблемы, связанные с вопросами безопасности дорожного движения.

В том числе пути решения задачи достижения «нулевой смертности» на дорогах, поставленных в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД), которые должны быть достигнуты к 2024 году.

На дискуссионных площадках также обсуждались вопросы введения дистанционного медосмотра водителей, внедрение технических средств для предотвращения засыпания водителей пассажирских автобусов за рулем.

И этому есть основание. По оценкам экспертов в 50-65% случаев главной причиной ДТП являются ошибки человека; в 20-30% случаев причиной ДТП является проблема взаимодействия человека и дороги.

Решение вопросов снижения аварийности и решения задачи достижения «нулевой смертности» на дорогах, поставленных в рамках национального проекта БКАД, требует совместных

усилий между органами власти, работодателями и общественными организациями по формированию культуры ответственного участия в дорожном движении.

В рамках рискориентированного подхода, взаимодействия основных объектов дорожно-транспортного комплекса: дорога, автомобиль, водитель, пешеход, акцентируем внимание на вопросы влияния и оценки человеческого фактора на безопасность дорожного движения, который имеет, по оценке экспертов, значительный удельный вес.

Заблаговременное определение физического и психоэмоционального состояния водителей транспортных средств, определение критических периодов, когда увеличивается вероятность принятия работником в определенных дни ошибочных действий, причины которых кроются в ограниченности возможностей человека, что особо ярко проявляется на фоне социальных, психологических и физиологических проблем, позволяют оценить готовность работника к выполнению трудовой функции и снизить риски возникновения ДТП. Знание физического и психоэмоционального состояния человека особенно важно для водителей автобусов в целях снижения риска ДТП с тяжелыми последствиями.

Что такое человеческий фактор?

Из множества определений, понятий термина «человеческий фактор» можно выделить следующие основные характеристики:

Человеческий фактор – это не человек как таковой, а набор его качеств, параметров, способностей и возможностей, которые

формируются и проявляются в определенных условиях.

Необходимо учитывать, что одни характеристики человека сложились исторически и передавались с рождением, а другие сознательно приобретались, как навыки и закрепились в течение жизни. Человеческий фактор подразумевает ошибочность принятых человеком решений, что затем проявляется в поступках, противоречащих логике и здравому смыслу. О человеческом факторе говорят в том случае, когда происходит рассогласованность в действиях человека и техники, объединённых общей целью. Ошибочность шагов, предпринимаемых человеком, в этом случае нельзя считать преднамеренной — напротив, он абсолютно уверен, что поступает правильно.

Причины принятия ошибочных решений кроются в ограниченности возможностей человека, что особо ярко проявляется на фоне социальных, психологических и физиологических проблем. Самыми главными источниками принятия человеком ошибочного решения можно назвать:

- личностные качества водителя;
- недостаточность объективной информации;
- недостаточность знаний и практического опыта;
- отсутствие внешнего контакта и поддержки,
- невозможность посоветоваться;
- неадекватное психоэмоциональное и физическое состояние.

Также **чрезвычайно опасна переоценка своих возможностей и вера в собственную непогрешимость (читай: в правильность принятого решения и логичность последующих действий) человеком, вовлечённым в ситу-**

ацию, но не обладающим ни соответствующими знаниями, ни практическим опытом.

Психологическая разбалансировка и нестабильность, которой неподвластны технические устройства, очень часто становится причиной фатальных ошибок, допускаемых человеком.

Именно поэтому учёные и конструкторы сложной техники прилагают все усилия, чтобы минимизировать последствия поведения человека и влияния человеческого фактора, ведущего к необратимым последствиям – трагедиям с большим количеством жертв, аварий и катастроф.

При этом, следует отметить, что в соответствии с приказом Минобрнауки России от 26.12.2013 N 1408 (ред. от 19.10.2017) «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» (Зарегистрировано в Минюсте России 09.07.2014 N 33026) изучается предмет «Основы управления транспортными средствами», в рамках которого изучается тема: «Профессиональная надежность водителя». Но по указанной теме не рассматриваются «инструменты и критерии» оценки готовности работника к выполнению трудовых функций в целях снижения риска ДТП.

Экономический ущерб от произошедших ДТП в предприятиях известен. Проведя анализ готовности водителя к выполнению трудовой функции в день ДТП, можно оценить возможность снижения риска ДТП и эффективность имеющихся «инструментов» оценки состояния водителя.

Что получают заинтересованные стороны при использовании инструментов оценки человеческого фактора для снижения риска ДТП:

1. Предприятия:

- сохранить жизнь и здоровье работников и пассажиров;
- проводить качественный набор кадров, а в определенных случаях определить водителя способного к более качественному выполнению трудовой функции;
- избежать материального ущерба предприятию и потери его репутации;
- не отвлекать от работы сотрудников для расследования и судебных разбирательств;
- избежать наложения штрафа по решению суда;
- избежать повышения страхового взноса в Фонд социального страхования;
- избежать потери прибыли из-за не оказания услуги, не производства продукции, возмещения ущерба третьим лицам;
- высвободившиеся средства направить на развитие предприятия, решение социальных вопросов.

2. Водители:

- сохранение жизни и здоровья;
- избежать уголовной ответственности и возмещения нанесенного ущерба;
- обрести и поддержать репутацию высокопрофессионального водителя;
- повысить репутацию компании по качественному обслуживанию пассажиров;
- качественной работой внести свой вклад в развитие предприятия, повышение его конкурентоспособности, привлечение дополнительных пассажиров;
- получение надбавки к зарплате за качественную и безаварийную работу;
- при выполнении требований, получить знаки Минтранса России 1, 2 и 3 степени за безаварийную работу, а затем и знака, дающего право присвоения звания «Ветеран труда».

3. Государство:

- избежать затрат на лечение и реабилитацию пострадавших, а также выплат родственникам пострадавших в случае гибели пассажиров и участников ДТП;
 - избежать затрат на организацию дорожного движения и восстановление транспортной инфраструктуры на месте ДТП;
 - высвободившиеся средства направить на решение социальных вопросов, в инвестиции национальных проектов и программ.
- Исходную информацию (дата рождения, и дата ДТП (число, месяц и год) по участникам ДТП, взятую из протоколов о дорожно-транспортных происшествиях, а также контактные данные и адрес предприятия, просим направлять по адресу:
- 119 415, Российская Федерация, г. Москва, Проспект Вернадского, дом 39, офис 613, 6 этаж**
info@rosbuslines.ru

Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» и Общероссийский Профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства обращаются к руководителям предприятий с предложением о проведении исследования по вопросу эффективности использования имеющихся «инструментов» для оценки «человеческого фактора», которые помогают заблаговременно определить физическое и психоэмоциональное состояние водителей транспортных средств и указывают на возможность принятия работником в определенные дни ошибочных действий, что крайне важно для водителей автотранспортных средств в целях снижения риска ДТП с тяжелыми последствиями.

Исходную информацию (дата рождения и дата ДТП (число, месяц и год) по участникам ДТП можно взять из протоколов о дорожно-транспортных происшествиях.

ЭКСПЕРТ «ШВАБЕ» ОЦЕНИЛ МАГИСТЕРСКИЕ ДИССЕРТАЦИИ ВЫПУСКНИКОВ МАДИ

Представитель Холдинга «Швабе» Госкорпорации «Ростех» принял участие в работе государственной экзаменационной комиссии ведущего автомобильно-дорожного университета страны.

В состав государственной экзаменационной комиссии (ГЭК) по профилю «Управление программами и проектами» на защите выпускных квалификационных работ выпускников магистратуры факультета логистики и общетранспортных проблем ФГБОУ ВО «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)» вошел заместитель директора по развитию и эксплуатации интеллектуальных транспортных систем (ИТС) «Швабе — Москва» Иван Морданов.

«Сегодня «Швабе» — один из лидеров в области ИТС. Мы заинтересованы в выпускниках МАДИ — молодых специалистах, которые усиливают наши компетенции и укрепляют передовые позиции. Являясь в течение нескольких лет приглашенным членом ГЭК по защите дипломных работ бакалавров и магистров, могу подтвердить высокий уровень подготовки на выпускающих кафедрах университета. Мы в Холдинге можем предложить ребятам работу в команде профессионалов и серьезные перспективы роста — рынок умных технологий открывает широчайшие возможности для реализации в этой востребованной отрасли», — говорит Иван Морданов.

Иван Морданов окончил аспирантуру по кафедре организации и безопасности движения МАДИ. Сегодня он не теряет

связь со студентами и выпускниками альма-матер — регулярно организует массовые интерактивы, очные и онлайн-встречи, а также приглашает ребят на интересные мероприятия.

«Мы очень благодарны Ивану Сергеевичу за многолетнее сотрудничество. Участие практиков — потенциальных работодателей в работе ГЭК — является одним из элементов плодотворного взаимодействия. В холдинге уже работают команды, состоящие из выпускников нашего университета. В их задачи входят проектирование, строительство, эксплуатация ИТС Москвы и других городов, а также управление проектами и управление персоналом», — отметила заведующая кафедрой социологии и управления МАДИ Марина Вражнова.

Чижинцева Ксения Сергеевна,
PR-менеджер.



МАДИ — крупнейший вуз России, ведущий научно-образовательный и методический центр по подготовке бакалавров, дипломированных специалистов, магистров и научных кадров в области строительства автомобильных дорог, мостов и аэродромов, эксплуатации и сервиса транспортной техники, экономики, управления, логистики на транспорте и в строительстве, автоматизированных систем управления и организации дорожного движения.



Холдинг «Швабе» входит в Госкорпорацию «Ростех» и объединяет несколько десятков индустриальных объектов и научных центров в 10 городах России — сегодня это основное ядро оптической отрасли страны. В контуре холдинга реализуется весь цикл создания высокотехнологичной оптико-электронной и лазерной техники в интересах национальной обороны, государственной и общественной безопасности, гражданских отраслей промышленности. По итогам 2019 года портфель объектов интеллектуальной собственности Холдинга составил 2425 единиц, номенклатура выпускаемой продукции — свыше 6500 наименований. Предприятия «Швабе» разрабатывают и серийно производят оптико-электронные и лазерные комплексы для Вооруженных Сил РФ, системы аэрокосмического мониторинга и дистанционного зондирования Земли, медицинское оборудование, энергосберегающую светотехнику, оптические материалы и научные приборы. На сегодняшний день на территории РФ установлено более 200 тысяч единиц светотехники и около 10 тысяч единиц медтехники «Швабе» — данная продукция функционирует практически в каждом городе страны. География поставок охватывает все регионы России и несколько десятков стран мира. Представительства холдинга располагаются в Китае, Швейцарии и Белоруссии.

EUROLINES ОБЪЯВИЛ О САМОЛИКВИДАЦИИ: КОНЕЦ ПУТИ?



Спустя 35 лет бесперебойной работы французский транспортный гигант пассажироперевозок Eurolines, который также активно работал на рынках России, Беларуси и Украины, объявил о ликвидации. Причиной назвали кризис, вызванный пандемией коронавируса.

Как сообщает AFP, 20 июля 2020 года французский суд объявил о принудительной ликвидации международной автобусной компании Eurolines. Она действовала 35 лет и официально прекращает свою работу с 24 июля 2020 года. В прошлом году компанию выкупила немецкая группа FlixBus и якобы готовила сделку по перепродаже своего нового актива.

Однако помешал коронавирус. Впрочем, сотрудники ликвидируемого предприятия утверждают, что это всего лишь предлог для сокращения рабочих мест. Немецкий холдинг просил о ликвидации ещё месяц назад, но суд отложил процедуру банкротства. По мнению адвоката, представляющего ин-

тересы коллектива Eurolines, Пьера-Франсуа Руссо, FlixBus попросту избавляется от конкурентов путём поглощения и коронавирус просто стал удобной причиной для банкротства.

Руководство Eurolines не комментирует решение суда. В компании заявили EuroNews, что ликвидация — неизбежное следствие «беспрецедентного глобального падения спроса» в пассажирских перевозках, которое вызвано пандемией COVID-19. Немецкий FlixBus предпринимал усилия, чтобы спасти Eurolines, но «значительные инвестиции и план по реорганизации не помогли».

Пассажиры не почувствуют

Eurolines работал в 28 странах, практически полностью покрывая весь ЕС, и добрался даже до Марокко. Кроме Западной Европы, компания присутствовала на рынках Прибалтики, России, Украины и Беларуси. Через сеть компании можно было отправиться по сотням направлений и с пересадками добраться, на-

пример, из Калининграда до мыса Рока — крайней западной части Европы в Португалии. Минск, Киев, Львов — везде присутствовали автобусы компании.

Впрочем, в большинстве стран торговая марка Eurolines попросту использовалась как единый бренд, но, по сути, за ней стоят разные юридические лица. Например, в Литве под этим брендом работает местный перевозчик Kautra. Ликвидируется, в свою очередь, Eurolines SA, зарегистрированная во Франции. Другими словами, десяткам контрагентов, которые по всей Европе работали под этим брендом, максимум придётся отказаться от его использования, да и то не факт.

В ту же Прибалтику немецкий FlixBus зашёл в июне этого года. И коронавирус не помешал. Теперь он конкурент местной компании, выступающей под маркой Eurolines, при этом FlixBus — вроде как собственник головной компании, которую только что ликвидировал суд.

Компания в Прибалтике открыла представительства во всех трёх столицах и предложила в общей сложности 19 направлений. Одно из них — Варшава, откуда автобусы FlixBus развозят уже по 100 направлениям. А если добраться до Берлина, то путешественнику открывается ещё 300 маршрутов. В ФРГ компания занимает 80% рынка всех междугородних рей-

сов страны. Всего компания работает в 30 странах Европы, Азии и Америки. При этом у Flixbus нет своих автобусов. Бизнес-модель стартапа, появившегося в 2013 году, чем-то напоминает «Яндекс.Такси» или Uber.

Импульс электронных виз

Международные транспортные компании вплоть до начала пандемии заходили в Прибалтику — кроме ряда прочих причин, в том числе из-за введения Россией бесплатных электронных виз. С 1 октября 2019 года такой режим для Санкт-Петербурга и Ленинградской области заработал для граждан из 54 стран. Ещё раньше он начал действовать в Калининградской области.

По сути, снятие визовых ограничений (электронный

документ можно было получить за 3 дня, заполнив простую анкету на специальном сайте в интернете) спровоцировало рост пассажиров. Только компания Lux Express из Таллина в Санкт-Петербург ежедневно совершала свыше 10 регулярных рейсов.

За ней наращивать обороты поспешили Ecolines, Temptrans, Baltic Shuttle и некоторые другие, более мелкие игроки. Рейсов было так много, что приграничные КПП не справлялись с потоком даже при «зелёном коридоре» для такого вида транспорта. Eurolines, к слову, не успел отладить рейсы в Санкт-Петербург. А в итоге всё изменил коронавирус: пассажиропоток был сведён до нулевого.

Ущерб подсчитывается

Во время весеннего пика коронавируса в Евросоюзе прекратились 85% всех автобусных междугородних и международных перевозок. Счёт разорившихся компаний идёт на десятки, но окончательно ущерба пока никто не подсчитал. Убытки исчисляются десятками миллиардов евро. Туристы в ЕС в среднем за лето тратили суммарно по 190 млрд евро, а весь туристический сектор приносил 10% ВВП ЕС.

Сейчас главной задачей называют не просто восстановление прежних масштабов мобильности населения, но и недопущение её прекращения в случае второй волны коронавируса, о которой в ЕС сегодня говорят всё чаще.

www.dp.ru

Михаил Киселёв

Справка редакции:

Международная автобусная транспортная компания Eurolines со штаб-квартирой во французском Нантере будет ликвидирована. На рынке автобусных перевозок она просуществовала 35 лет и стала символом недорогих поездок по Европе. Компания была выкуплена немецким предприятием Flixbus в апреле прошлого года, но из-за пандемии коронавируса ее финансовое положение окончательно пошатнулось.

Представитель профсоюза «Всеобщая конфедерация труда» Мохамед Бессауд говорит: «Средний возраст сотрудников компании —

45 лет. У многих из них опыт работы превышает 20 лет. И в ближайшие две недели они станут безработными».

Адвокат сотрудников Eurolines говорит, что компания Flixbus намеревается занять место на рынке и пытается уволить около 30 человек без выплаты соответствующих компенсаций под предлогом кризиса, вызванного пандемией.

В 2018 году выручка Eurolines составила 49 миллионов евро.

ru.euronews.com

EUROLINES ПРОДОЛЖИТ РАБОТУ В СТРАНАХ БАЛТИИ



Решение французского суда ликвидировать компанию автобусных перевозок Eurolines никак не влияет на работу перевозчика Eurolines в странах Балтии, рассказал LETA/BNS руководитель Eurolines в Балтии Эдмунд Павлов.

Он пояснил, что Eurolines — не единая компания, а орга-

низация с базой в Брюсселе. В нескольких странах есть не связанные между собой компании, которые работают под этим брендом. В Литве это компания Kautra, которая обеспечивает услуги и в Латвии.

По словам Павлова, у балтийской Eurolines есть право на использование бренда.

baltic-course.com

СТАРЕЙШИЙ АВТОБУСНЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК ПО ЕВРОПЕ НЕ ВЫДЕРЖАЛ ПАНДЕМИИ

Eurolines прекращает свое существование. На рынке автобусных перевозок, являющихся одним из самых дешевых способов путешествия по европейским странам, Eurolines работает с 1985 года. Это одна из старейших международных транспортных компаний. Бренд Eurolines объединяет около 30 компаний, поэтому почти каждая страна в Европе была соединена

маршрутами перевозчика, в том числе Россия.

Отметим, что транспортная компания пыталась встать на ноги и возобновить перевозки в условиях пандемии. В июне перевозчик организовал автобусные рейсы между Литвой, Латвией, Эстонией и Польшей. С 17 июля планировалось добавить в сеть маршрутов Киев и Львов. «Мы пытаемся понемногу возвращаться на восточный рынок.

Пока туристическое сообщение автобусами замерло. Мы ожидаем поначалу больше пассажиров, которые будут ездить по работе. Осенью, думаю, станет больше студентов», – заявлял тогда глава Eurolines Эдмундас Павловас. Как видим, планам не суждено сбыться. «Очень жаль», – кратко комментируют профессионалы турбизнеса в России.

Елена Талпэу
TourDom.ru

АВТОБУСНЫЕ КОМПАНИИ ФРГ ДОБИВАЮТСЯ ФИНАНСОВОЙ ПОМОЩИ ОТ БЕРЛИНА



Колонна автобусов в Берлине, 27 мая 2020 г.

Десятки автобусных предприятий Германии оказались на грани коллапса из-за запрета пассажирских перевозок, введенного в рамках борьбы с эпидемией коронавируса. Берлин готов выделить для их поддержки 170 млн евро.

Немецкие автобусные компании организовали в ряде городов Германии протестные акции, обращая внимание властей на свое критическое положение из-за пандемии коронавируса. Три колонны, примерно по сто авто-

бусов каждая, проехали в среду, 27 мая, по германской столице, съехавшись в правительственном квартале.

Аналогичные акции прошли также в Дюссельдорфе, Киле, Майнце, Штутгарте, Дрездене и Висбадене.

Многие автобусные предприятия опасаются, что не смогут выжить в условиях катастрофического падения спроса. Выход они видят в предоставлении прямой финансовой помощи в упрощенном порядке. Участники «пробега» утверждают, что автобусные туристические ком-

пании среднего размера оказались на грани коллапса в результате запрета пассажирских перевозок, а также школьных и прочих экскурсий.

По данным главы федерального объединения немецких автобусных предприятий Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) Карла Хюльсмана (Karl Hülsmann), работы могут лишиться почти 240 тысяч человек, занятых в отрасли.

Министр транспорта ФРГ Андреас Шойер (Andreas Scheuer) признал, что пандемия сильно ударила по предприятиям автобусного туризма, и заверил, что федеральные власти готовы «в срочном порядке» выделить им в общей сложности 170 миллионов евро.

Меры по борьбе с распространением коронавируса SARS-CoV-2, включающие, в частности, запрет автобусных экскурсий, были объявлены германскими властями в середине марта.

www.dw.com



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

KeyGuard:

Система хранения ключей

СДАЛ КЛЮЧ – ПОСТАВИЛ НА ОХРАНУ



KeyGuard – достаточно простое, удобное и современное решение, позволяющее значительно улучшить вопросы безопасности на объекте без крупномасштабных инвестиций.

НОВЕЙШЕЕ РЕШЕНИЕ

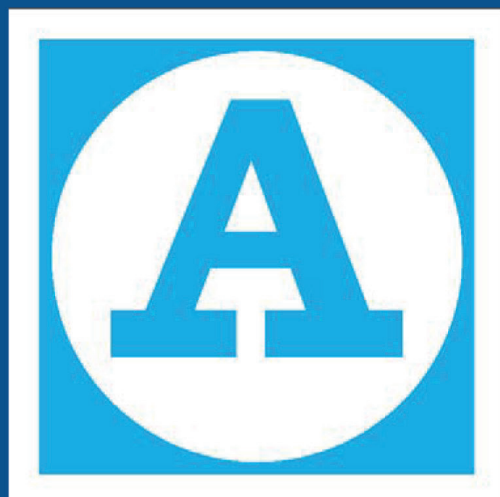
- автоматизация процесса выдачи и хранения ключей, существенная экономия времени сотрудников;
- изысканный дизайн, эксклюзивная окраска со вставками из нержавеющей стали;
- удобный интерфейс, суперъяркий сенсорный TFT-дисплей с крупным шрифтом. История событий online. Поиск ключа по номеру или названию, выдача списком;
- автоматическая постановка/снятие помещений на охрану. Вывод подтверждающего сообщения непосредственно на дисплей ключницы. Интеграция с ведущими производителями систем безопасности;
- достойное качество. Корпус минимальной глубины;
- более чем конкурентная цена;
- хранение ключей как на брелоках со встроенным чипом, так и в опечатываемых пеналах;
- биометрический считыватель отпечатков пальцев от лидера отрасли французской компании Morpho;
- программное обеспечение в комплекте: настройка уровней доступа, генерация отчетов, мониторинг тревог, SMS- и email-оповещение, графические планы объектов.



«КИГАРД», ООО

108814, г. Москва, пос. Сосенское, пос. Газопровод, ул. Лесные поляны 1-я, д. 18
Тел./факс: +7 (495) 970-83-53
E-mail: keyguard@keyguard.ru
www.KeyGuard.ru

АССОЦИАЦИЯ



**«ЕДИНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА
«АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ СТРАНЫ»**

**ПАРТНЕРСТВО ДОБРОСОВЕСТНЫХ
АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ**

2005–2020

**ПЯТНАДЦАТИЛЕТИЕ
СОЗИДАНИЯ**