

# 81 (апрель-июнь 2022)

# РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Экологический  
транспорт (стр. 40)



Транспорт  
по запросу (стр. 36)

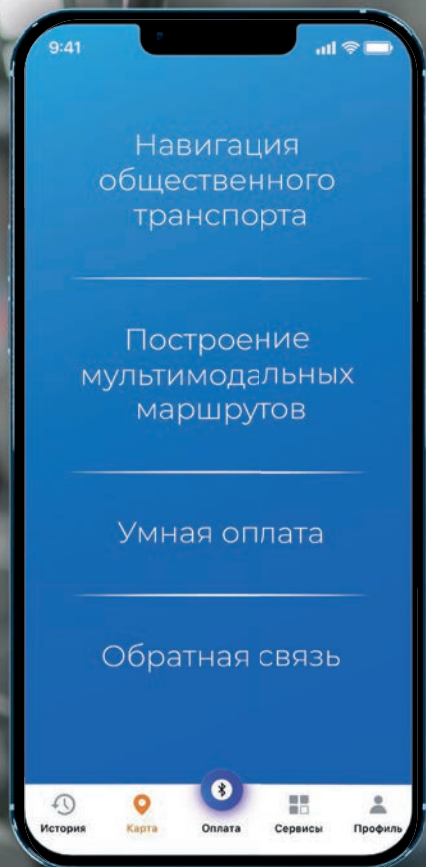


## ТЕМА НОМЕРА:

Утвержден новый состав  
Общественного совета  
при Министерстве транспорта  
Российской Федерации

10  
стр.

«Умная оплата» проезда в мобильном приложении



# 10%

времени  
пассажир экономит в пути  
с новым приложением

## ЭТО

# 9 часов

экономии в год

# 1



Открыть  
мобильное  
приложение



# 2



Включите  
Bluetooth

Подтвердить оплату  
и получить  
электронный билет



# 3



Предъявить  
электронный билет  
контролёру

Мобильное приложение самостоятельно определит маршрут и стоимость проезда

## Журнал «Российские автобусные линии»

- с 2006 года уникальный источник информации о развитии городских, междугородных и международных автобусных пассажирских перевозок во всех регионах России;
- настольная книга для руководителей пассажирских автотранспортных предприятий, органов исполнительной власти в сфере транспорта и организаций смежных отраслей;
- постоянная площадка для диалога отрасли и власти.

Адрес: 119415, г. Москва, проспект Вернадского, д. 39, офис 613.

Тел.: +7 495 739-34-00, +7 915 232-94-09,

+7 985 231-68-35, +7 925 424-30-90

E-mail: [info@rosbuslines.ru](mailto:info@rosbuslines.ru)

[www.rosbuslines.ru](http://www.rosbuslines.ru)

Главный редактор: Борис Лоран

Информация о журнале размещена на сайте Минтранса России в разделе «Отраслевые СМИ»: <https://mintrans.gov.ru/press-center/industry-media>



**# 10**  
(март-апрель 2007)



**# 20**  
(январь-февраль 2009)



**# 30**  
(июль-август 2010)



**# 40**  
(март-апрель 2012)



**# 50**  
(сентябрь-октябрь 2013)



**# 60**  
(январь-март 2017)



**# 70**  
(июль-сентябрь 2019)



**# 80**  
(январь-март 2022)

### Все выпуски журнала доступны:

- ▶ в Российской государственной библиотеке (ФГБУ «РГБ»): 119019, Москва, ул. Воздвиженка, д. 3/5
- ▶ в библиотеке Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (ОАО «НИИАТ»): 125480, Москва, ул. Героев-Панфиловцев, д. 24
- ▶ в библиотеке Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ): 125319, Москва, Ленинградский просп., д. 64
- ▶ электронная версия журнала: <http://rosbuslines.ru/zhurnal/arhiv/>

Журнал

# РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

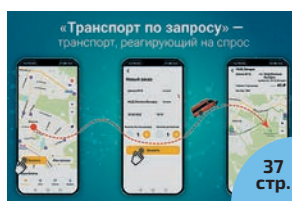
# Содержание



10  
стр.



17  
стр.



37  
стр.



41  
стр.

Состав экспертного совета отраслевого журнала «Российские Автобусные Линии» **4**

**С днем Победы!** **5**

**Слово редактора** **6**

## Отрасль и власть

Перспективы транспортной отрасли требуют новых подходов **8**

В поддержку диалога с профессиональными объединениями **9**

## Тема номера

В новом составе **10**

Логистика, безопасность и цифровая трансформация **12**

## Назначения

Дмитрий Баканов назначен замминистра транспорта РФ **14**

Максим Соколов утвержден в должности президента АО «АвтоВАЗ» **14**

Дмитрий Пронин стал директором завода «Москвич» **15**

## Отрасль и власть

ТАМА и «ЕТС «АЛС» заключили соглашение о партнерстве **16**

## Мегаполис

ГАЗ показал мэру столицы новый электробус **21**

Закон о такси – с заботой о безопасности **22**

## Автовокзалы и ПАТП

В Южно-Сахалинске в течение 2–3 лет заменят все автобусы **24**

В брянском Погаре реконструируют автовокзал **24**

42 новых маршрута запущены между регионами **24**

О расчетах тарифов на обязательные услуги автовокзалов **26**

Грузоперевозки по правилам **30**

## Информационные технологии

Свет в конце коридора **32**

Транспорт по запросу **36**

Предприятию любого масштаба **38**

## Отрасль и наука

Водородное настоящее **40**

Школа востребованных специалистов **43**

Сплав молодости и опыта **44**

## РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ



**# 81** (апрель – июнь 2022)  
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 27.07.2015 г.

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

**Периодичность выхода:** 4 выпуска в год

**Тираж:** 4000 экз.

**Распространение:** подписка и целевая рассылка

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

**Фото на обложке:** gazgroup.ru

**Главный редактор:** Лоран Борис Олегович  
**Заместитель главного редактора:** Керов В.В.

**Шеф-редактор:** Шитикова Е.М.

**Выпускающий редактор:** Лоран А.Е.

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

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

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

**Дизайн и верстка:** Войлокова Н.В., Полунина Е.В.

**Корректор:** Севастьянова М.Б.

**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,

просп. Вернадского, д. 39, оф. 613, тел.: +7 (495) 739-34-00,

+7 (915) 232-94-09; **E-mail:** info@rosbuslines.ru

*Мнение редакции не всегда может совпадать с мнением авторов.*

*За точность и достоверность изложенной информации отвечают авторы. За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет. Цена свободная.*

*Подписано в печать 08.07.2022 г. Отпечатано в типографии ОАО «Подольская фабрика офсетной печати», 142100, г. Подольск, Революционный проспект, д. 80/42. Номер заказа: 01760-22.*



# Avibus

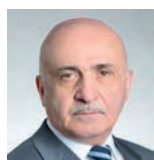
from BlaBlaCar

## Профессиональный инструмент для автоматизации автовокзала

«Авибус: Управление автовокзалами»  
и другие продукты для комплексной  
автоматизации деятельности  
автовокзала и перевозчика.



# СОСТАВ ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА ОТРАСЛЕВОГО ЖУРНАЛА «РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ»



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



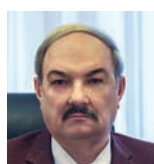
**Лудчак З. М.**,  
вице-президент Ассоциации  
автомобильных перевозчиков  
Крыма



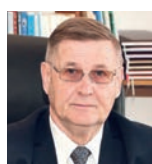
**Васильков А. А.**,  
генеральный директор  
ОАО «Научно-исследовательский  
институт автомобильного  
транспорта» (НИИАТ)



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



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



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



**Горовая Т. В.**,  
первый вице-президент Цен-  
тра стратегических разработок,  
председатель Общественного  
совета при Минтрансе России



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



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



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



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



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



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





© mos.ru

Уважаемые участники Великой Отечественной войны и труженики тыла!  
Дорогие коллеги, работники пассажирской автотранспортной отрасли!

9 Мая – одна из самых сокровенных дат для каждой российской семьи. Это день памяти самоотверженности, отваги и невероятной несокрушимости духа наших соотечественников, защищавших свою Родину в дни Великой Отечественной войны 1941–1945 годов и отстоявших ее независимость. В этот день мы особенно ярко чувствуем мощь и величие нашего народа, вспоминаем павших и чествуем ветеранов-победителей. Сколько бы ни прошло лет со дня Великой Победы, будет жива память о том, какой ценой она была завоевана, какие беспредельные стойкость и самоотдачу проявил наш народ.



© mos.ru

В этот день 77 лет назад мы получили свободу, возможность видеть чистое небо, созерцать земную красоту, любить близких. Мы получили жизнь! И поэтому сегодня мы выражаем глубокую признательность и благодарность тем, кто сражался с захватчиком, отстаивал независимость и свободу народа в неравных боях и освободил мир от фашизма.

Гигантский вклад в дело Победы внесли автомобилисты, обеспечивая в суровые военные годы перевозку людей, продовольствия, боеприпасов.



© mos.ru



**Борис Лоран,**  
главный редактор  
журнала «Россий-  
ские автобусные  
линии», президент  
Ассоциации «Еди-  
ная Транспортная  
Система «Автобус-  
ные Линии Страны»,  
президент Ассоциа-  
ции «Развитие авто-  
вокзалов страны»,  
член правления  
Российского автотран-  
спортного союза, член  
Координационного  
совета представите-  
лей автомобильного  
и городского электри-  
ческого транспорта  
Минтранса России,  
член Общественного  
совета при Минтрансе  
России

Уважаемые коллеги!

Наш новый, 81-й номер выходит в разгар лета – сезона отпусков и путешествий, многие из которых, несмотря на различные альтернативы, совершаются на автобусах – современных, комфортных и безопасных.

Тема номера посвящена заседанию Общественного совета при Минтрансе России и основным задачам, которые стоят перед транспортной отраслью. Состоялся важный разговор с новым председателем совета, первым вице-президентом Центра стратегических разработок Татьяной Горовой о том, что сегодня необходимо мыслить стратегически, а российскому транспорту важно не утратить конкурентоспособность.

В разделе «Отрасль и власть» читайте также материал о новом этапе сотрудничества крупнейших отраслевых организаций – Транспортной ассоциации Московской агломерации (ТАМА) и Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» («ЕТС «АЛС»). Заключено соглашение, которое стало лишь документальным подтверждением того, что две ассоциации органично взаимодополняют друг друга с точки зрения достижения результата. Цель нового соглашения – сотрудничество в рамках организации и проведения совместных научно-практических конференций, деловых программ, форумов, круглых столов и иных мероприятий для развития транспортной отрасли.

С развитием технологий меняются отношения между пассажиром – потребителем услуги, и перевозчиком – производителем услуги по перевозке. И автовокзалы, автостанции должны соответствовать требованиям потребителя как агенты перевозчика. Об этом в разделе «Автовокзалы и ПАТП» размышляет Лилия Саранчук, директор Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области.

Цифровые сервисы сегодня дают возможность автоматизировать практически любую услугу. В разделе «Информационные технологии» представлены принципы работы и первые результаты тестирования уникального сервиса, разработанного компанией «Датапак» совместно с «Мострансавто», который позволяет с помощью мобильного приложения заказать автобус в нужное время и место.

Технологии меняют жизнь россиян. Подтверждением тому служат проект «Зеленый цифровой коридор пассажира», о котором рассказывает руководитель рабочей группы по цифровизации пассажирских перевозок ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» Андрей Черемных, или первый водородный электробус, который обкатывается в Москве (как поясняет доктор технических наук, профессор Норайр Блудян, за счет применения водорода удастся снизить выбросы углекислого газа более чем в 10 раз).

В разделе «Отрасль и наука» – репортаж о прошедшей в ГТУ МАДИ первой международной студенческой научно-практической конференции «Транспорт-2022: технологии устойчивого и инновационного развития», организаторами которой выступили кафедра «Автомобильные перевозки» и Транспортная ассоциация Московской агломерации при поддержке Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны».

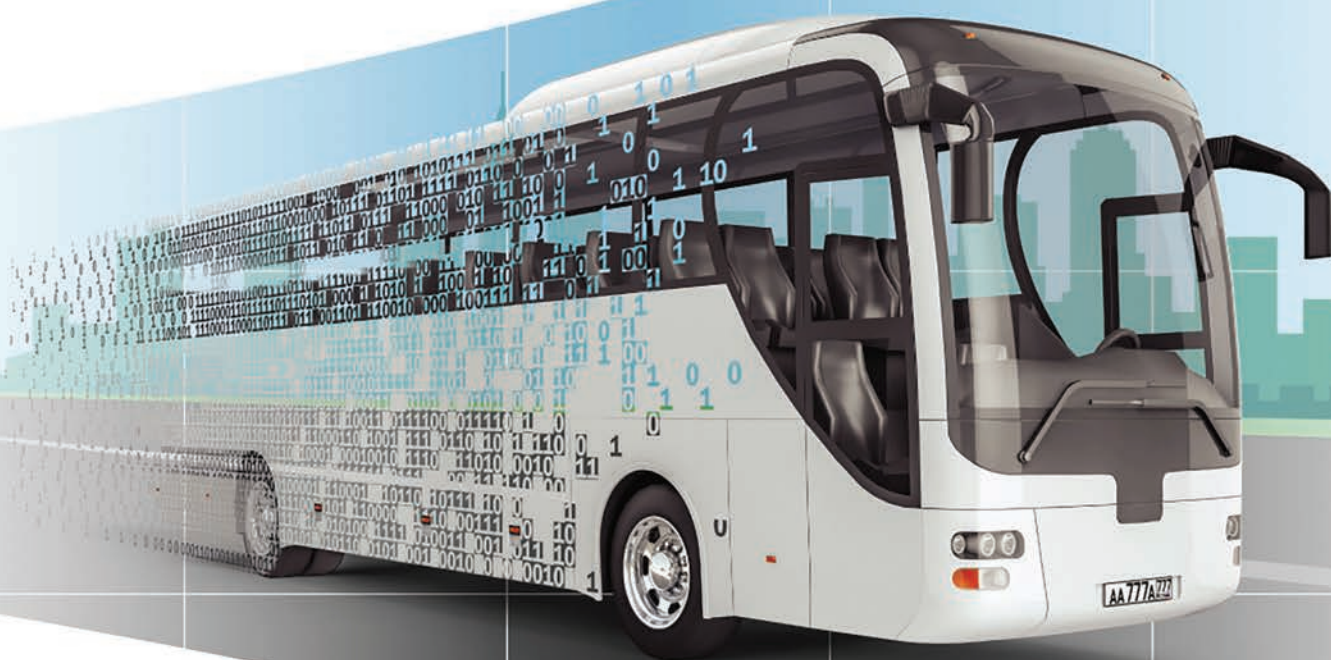


# ЕДИНАЯ ФЕДЕРАЛЬНАЯ СИСТЕМА МОНИТОРИНГА И КОНТРОЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК АВТОБУСАМИ

переход на территорию



## Нелегалов нет



нелегаловнет.рф  
+7 499 653-65-68

# ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ ТРЕБУЮТ НОВЫХ ПОДХОДОВ

*С 22 по 25 июня в Новосибирске прошел IX Международный Сибирский транспортный форум. Он проводится правительством Новосибирской области при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации и Комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры.*

В этом году в форуме приняли участие около 5 тысяч специалистов отрасли. Также на площадке была организована специализированная выставка транспортно-логистических услуг и решений, коммерческого транспорта и спецтехники.

На главной пленарной сессии форума обсуждались новые возможности для транспортной отрасли и экономики России.

В пленарном заседании приняли участие первый заместитель председателя Государственной Думы РФ Александр Жуков, помощник президента РФ Игорь Левитин, полномочный представитель президента РФ в Сибирском федеральном округе Анатолий Серышев, губернатор Новосибирской области Андрей Травников.

По видеосвязи к участникам заседания обратился заместитель председателя правительства Российской Федерации Марат Хуснуллин. Он отметил, что развитие транспортной инфраструктуры Сибирского округа – важнейшая задача нашей страны.

В рамках форума состоялось заседание рабочей группы комиссии Государственного Совета РФ по направлению «Транспорт» под руководством Игоря Левитина. В своем выступлении он заявил о необходимости снять зависимость от импортной техники при дорожном строительстве в России и перестроить логистические цепочки:



«У нас по дорожной технике 50 % импортных запчастей. Промышленность не очень дорожников жаловала, и мы пользуемся и пользовались импортной техникой. Так вот теперь, когда мы приняли деньги на дороги, говорить о том, что у нас нет техники, нет запчастей, – это надо теперь вам, подрядчикам, понимать, как вы будете строить логистические цепочки, чтобы мы не очень зависели от импортного оборудования в дорожном строительстве».

Игорь Левитин обозначил также значимость восточного транспортного направления для экономики страны, необходимость поиска новых решений на этом направлении: «Перспектива развития, конечно, теперь будет от нас требовать новых подходов. Тех, которые мы еще несколько лет тому назад видели совсем по-другому».

Именно Сибирь за счет своего транспортно-логистического потенциала может наиболее оперативно и с меньшими затратами обеспечить разворот всех наиболее значимых экономических потоков на Восток.

# В ПОДДЕРЖКУ ДИАЛОГА С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМИ ОБЪЕДИНЕНИЯМИ



© mintrans.gov.ru

**Министр транспорта РФ Виталий Савельев встретился с представителями общероссийских отраслевых профсоюзов.**

28 апреля состоялась встреча Виталия Савельева с руководителями и представителями общероссийских профсоюзов работников транспортной сферы и работодателей. В мероприятии приняли участие президент Российского союза промышленников и предпринимателей Александр Шохин, председатель Федерации независимых профсоюзов России Михаил Шмаков, коллективы транспортных профсоюзов, представители работодателей. Собравшиеся обсудили обеспечение устойчивой работы транспорта в условиях внешнего санкционного давления, вопросы сохранения рабочих коллективов, поддержки работников отрасли, обеспечения стабильной и безопасной работы транспорта в условиях санкций.

«Хочу поблагодарить профсоюзы за деятельное участие в разрешении многих отраслевых вопросов, а также работодателей за поддержку диалога с профессиональными объединениями. Минтранс, в свою очередь, делает все необходимое для минимизации последствий санкций, поддержки отечественных компаний и их коллективов, стабильной работы транспорта в интересах граждан и национальной экономики», – сказал Виталий Геннадьевич.

«Сейчас активно меняются логистические цепочки, и очень важно переориентировать наш транспорт на новые направления. Это поддержит перевозчиков и позволит сохранить рабочие места», – добавил глава Минтранса.

По словам Михаила Шмакова, решение всех возникающих проблем отрасли наиболее эф-

фективно именно за столом переговоров. «Мы также работаем в российской трехсторонней комиссии с представителями работодателей. Конструктивные решения, учитывающие интересы всех сторон, находят свое отражение в законодательных и нормативных актах», – сказал Шмаков. В свою очередь Александр Шохин подчеркнул, что Минтрансом и правительством в условиях санкционного давления приняты масштабные меры по поддержке отрасли. «Особо приятно, что все решения принимаются в сотрудничестве с социальными партнерами. Ведь именно транспортная отрасль является наглядным примером качественного взаимодействия всех участников процесса», – сообщил он. Также отмечена важная роль Оперативного штаба Минтранса в обеспечении устойчивой логистики пассажиров и грузов.

На встрече выступили председатель Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Сергей Черногаев, председатель координационного совета Общероссийского объединения профсоюзов гражданской авиации, президент Профсоюза летного состава России Мирослав Бойчук, председатель Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Владимир Ломакин, председатель Профсоюза работников водного транспорта Олег Яковенко.

Представители профсоюзов поблагодарили Виталия Савельева и Минтранс России за открытый диалог.

По материалам <https://mintrans.gov.ru>



## В НОВОМ СОСТАВЕ

*Первое заседание обновленного Общественного совета при Минтрансе России состоялось 7 июня в Москве, в Общественной палате Российской Федерации.*

С приветственным словом к новому составу членов Общественного совета обратился заместитель секретаря Общественной палаты РФ **Владислав Гриб**. Он подчеркнул особую важность работы Общественного совета для Министерства транспорта РФ в свете новых вызовов времени и возросшую ответственность каждого члена Совета за его работу в этом общественном органе.

Далее выступил статс-секретарь – заместитель министра транспорта России **Дмитрий Зверев**: «Перед системой транспорта, перед новой логистикой стоят глобальные вызовы. И, естественно, при решении важных вопросов в сфере транспорта министерство будет опираться на Общественный совет. Мы уверены, что ваш опыт, знания будут востребованы при работе Общественного совета и Минтранса в целом».

Ведомство активно взаимодействовало с прошлым составом Совета даже в непростые времена пандемии по самым болезненным вопро-

сам, подчеркнул заместитель главы Минтранса России. «Наболевшее сейчас – это новая логистика. Думаю, что площадка Общественного совета с помощью Общественной палаты РФ могла бы стать первой, которая представила бы срез мнений общественности и бизнеса, посмотрела, что же нам нужно еще поменять с точки зрения нормотворчества, чтобы отрасль работала эффективнее», – отметил он.

Дмитрий Зверев добавил, что министерство организовало штаб по выстраиванию новой логистики, проводит переговоры с новыми партнерами. Кроме того, были приняты несколько пакетов контрсанкционных законопроектов, направленных на то, чтобы в изменившейся логистической ситуации транспортная отрасль могла развиваться и показывать свою эффективность. «Мы ждем от вас реальных острых предложений для обсуждения и для нормальной творческой критики», – сказал он.

Затем, согласно повестке заседания, состоялись выборы Председателя Совета. Им была



Татьяна  
Горвая

избрана **Татьяна Горвая**, первый вице-президент Центра стратегических разработок.

«Перед Минтрансом России в текущих условиях стоит очень много непростых задач. Новый состав Общественного совета при министерстве включает в себя практиков-профессионалов, экспертов в различных сферах транспортной отрасли, и сейчас как никогда нам важно поддержать Минтранс и внести свой вклад в работу ведомства с помощью экспертизы по наиболее острым вопросам. Я надеюсь, что между нами – Общественным советом при Минтрансе, самим министерством и Общественной палатой – будет выстроено эффективное взаимодействие, которое позволит оперативно рассматривать широкий спектр вопросов транспортной отрасли и принимать решения взвешенно и комплексно. Важно рассматривать проблемы именно с точки зрения развития всех видов транспорта, работы всех существующих и перспективных направлений, а не отдельного вида транспорта или одного маршрута. Полагаю, что такой подход как раз и может быть одним из основных в нашей деятельности. Многие члены Общественного совета при Минтрансе уже участвуют в различных рабочих группах, штабах в министерстве, подведомственных организациях и практически в ежедневном режиме ведут работу. Наша задача – привнести дополнительную ценность в принятие управленческих решений», – подчеркнула Татьяна Горвая.

Выборы заместителя председателя Общественного совета при Минтрансе России и руководителей комитетов и рабочих групп

было решено перенести на следующее заседание в августе, чтобы дать возможность новому председателю сформировать актуальную требованиям времени структуру и провести консультационную работу со всеми членами Совета.

Список участников заседания Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации 7 июня 2022 года доступен на официальном сайте ассоциации «ЕТС «АЛС» ([rosbuslines.ru](http://rosbuslines.ru)) в разделе «События».

Участники заседания обсудили Кодекс этики члена Общественного совета при федеральном органе исполнительной власти. Предложенную редакцию приняли большинством голосов.

Также был поставлен вопрос о возложении на Общественный совет функций общественно-экспертного совета в отношении федеральных проектов – структурных элементов государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» – в целях их обеспечения внешним экспертным сопровождением, который был поддержан и одобрен членами Совета.

В ближайшее время члены Общественного совета при Минтрансе России совместно с министерством составят план работ и приступят к его реализации.

# ЛОГИСТИКА, БЕЗОПАСНОСТЬ И ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ

*После июньского заседания Общественного совета при Минтрансе России мы побеседовали с его новым председателем, первым вице-президентом Центра стратегических разработок Татьяной Горовой о том, какие проблемы стоят перед транспортной отраслью и как работа Совета поможет их решить.*



*Насколько неожиданным оказалось для вас избрание на пост председателя Общественного совета при Минтрансе России?*

Во-первых, неожиданным и приятным стало приглашение со стороны Минтранса быть в числе кандидатов на столь ответственный пост. Во-вторых, еще более неожиданным стало практически единогласное голосование. Ведущие профессионалы в отрасли выразили готовность помогать, идти со мной рука об руку. Они верят, что вместе со мной получится выстроить наиболее эффективную коммуникацию с органами власти, общественными объединениями, экспертами. Это большая честь для меня.

*Чем интересна для вас работа на этой должности?*

Я в отрасли давно, но, безусловно, быть экспертом во всех направлениях невозможно. И это большой шанс получить новые компетенции, изучить те сферы, в которые я еще не погружалась глубоко. То есть для меня это в первую очередь интересно с точки зрения профессионального роста.

*На заседании вы подчеркнули, что сейчас как никогда важно поддержать Минтранс и внести*

*свой вклад в его работу с помощью экспертизы по наиболее острым вопросам. Какие вопросы стоят перед отраслью наиболее остро?*

В текущей ситуации, которая сложилась и в нашей стране, и в мире, транспортная отрасль пострадала в наибольшей степени. И от транспортной отрасли сейчас многое зависит: в первую очередь возможность вывоза товара на экспорт и ввоза импортных товаров. Система внутренних грузовых перевозок более-менее налажена. Минтранс провел опрос представителей малого бизнеса, и 85% опрошенных не заметили, что что-то изменилось именно во внутренних перевозках. С импортом, который был зависим от Европы, по понятным причинам возникли проблемы. Что касается экспорта, то все знают, что восточный полигон загружен: все выстроилось в очередь на Восток.

Поэтому главный вопрос – это новые логистические маршруты. Скорость и стоимость перевозки имеют существенное значение, потому что влияют на конечную стоимость товара. И здесь важно правильно расставить приоритеты: что мы будем строить, что ремонтировать, что расширять, а где мы должны организационными мерами управлять пере-

возками – где можно повысить тариф, где этого не нужно делать. И здесь определенно нужен диалог с бизнесом и экспертным сообществом. Да, сейчас в Минтрансе и в правительстве работают штабы, куда входят представители крупного бизнеса, предприятия, стейкхолдеры. Но нам важно, чтобы разрабатываемые меры были достаточны и эффективны. Поэтому мы считаем, что здесь мы можем привнести свой вклад: не дублируя функции этих штабов, мы можем дополнительно оценить, достаточны или не достаточны те или иные меры.

Например, утвердили пятилетнюю программу дорожного строительства. Прекрасно! Но важно синхронизировать это с развитием пунктов пропуска, с развитием портовых мощностей. Потому что сейчас то, что было ориентировано на уголь, требует переориентации и перепрофилирования. Плюс ко всему формируется программа проекта «Транспортно-логистические центры». Здесь тоже важно синхронизировать дорожные подходы к этим ТЛЦ. То есть мы полагаем, что должны функционировать как координатор: мы можем комплексно посмотреть на процессы со стороны, выявить проблемы: чего недостаточно, что и где стоит подкрутить.

Также очень важен вопрос безопасности, который тоже связан с импортом. Это и самолеты, и железнодорожный подвижной состав, и автобусы. Здесь, как мы полагаем, есть диалог с федеральными органами власти, непосредственно с Минпромторгом. Мы со своей стороны можем наладить коммуникации с Общественным советом того же Минпромторга и в диалоге тоже выстроить эффективные механизмы стимулирования, сделать запросы в отрасль, получить компетентные рекомендации от коллег, что можно реально сделать в текущих обстоятельствах. Потому что, по нашему мнению, транспортники не могут быть одни, им обязательно нужна поддержка других отраслей и ведомств как никогда.

И еще один важный момент я бы хотела подчеркнуть. Перед страной стоит цель в среднесрочной перспективе восстановить те объемы импорта и экспорта, которые мы теряем со стороны Запада. Поэтому нужно не утратить конкурентоспособность и мыслить стратегически. Мы не должны отказываться от проектов

и сервисов, которые заявлены в стратегии цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации. Потому что иначе никто из Азии к нам не придет. Нужно смотреть вперед, не отставать от зарубежных коллег, следить за тем, что происходит и на Востоке, и на Западе, и перенимать лучший опыт.

*Почему так важно возложить на Общественный совет функции общественно-экспертного совета в отношении федеральных проектов – структурных элементов госпрограммы «Развитие транспортной системы»?*

У нас в государственную программу входят федеральные проекты национальных проектов и иные федеральные проекты, которые не включены в национальные проекты. Что касается транспорта, то в первую очередь это нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Для них определены уже и экспертный совет, и проектные комитеты, и всевозможные обсуждения. Это уже есть и проводится достаточно эффективно. Механизм налажен.

Но он требуется и для тех федеральных проектов, которые не входят в нацпроекты. И на нас эти функции возложили как раз таки для того, чтобы мы глубоко могли принимать участие в разработке, корректировке федеральных программ и в мониторинге, в том числе и в оперативном. И мы полагаем, что можем внести весомый вклад в качество и эффективность этих проектов.

*Совместно с Минтрансом будет составлен план работ Общественного совета. Что в него войдет точно? Чем, на ваш взгляд, нужно заняться прежде всего?*

У нас сейчас с коллегами идет бурное обсуждение этого плана. Сказать, что точно войдет, пока сложно. Но из того, что я уже вижу, однозначно это меры стимулирования экспорта и импорта в части именно транспортной логистики, а также вопросы приоритизации инфраструктурного строительства и ремонта. Это точно на повестке должно быть.

*Беседовал Александр Никитушин*



© mintrans.gov.ru

### **Дмитрий Баканов назначен замминистра транспорта РФ**

26 апреля премьер-министр России Михаил Мишустин назначил

Дмитрия Баканова на должность заместителя министра транспорта РФ. Теперь он курирует цифровое развитие транспортной отрасли. Ранее в министерстве Баканов был директором департамента цифровой трансформации.

Дмитрий Баканов родился в 1985 году в Казахстане. В 2007 году окончил Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов по специальности «экономист».

С 2006 года работал специалистом отдела фондовых и кредитных операций, финансовым аналитиком, специалистом отдела регионального аудита, старшим специалистом отдела внутреннего контроля в ЗАО «ЕвроАксис Банк», ОАО «Банк ВЕФК», КБ «Ренессанс Капитал».

С 2008 года в ОАО «Ситроникс» прошел путь от специалиста департамента внутреннего контроля и аудита до начальника отдела закупок.

В сентябре 2011 года назначен президентом, а с октября 2016 года – генеральным директором АО «Спутниковая система “Гонец”», многофункциональной системы персональной спутниковой связи (МСПСС), созданной по заказу Роскосмоса в рамках мероприятий Федеральной космической программы России, единого оператора по системам связи, вещания и ретрансляции госкорпорации «Роскосмос».

Был исполнительным директором ООО «Почтовая логистическая компания» (входит в группу компаний Почты России), развивая линейки продуктов для b2b-сегмента.

В 2019 году Дмитрий Баканов перешел в Министерство транспорта на пост директора департамента цифровой трансформации. В его обязанности входило внедрение инноваций

в транспортный комплекс, в том числе в железнодорожный, авиационный и морской.

Действительный государственный советник 3-го класса. Имеет ученую степень кандидата экономических наук.



© Михаил Метцель/ТАСС

### **Максим Соколов утвержден в должности президента АО «АвтоВАЗ»**

Совет директоров АО «АвтоВАЗ» принял единогласное решение

об утверждении Максима Соколова в должности президента крупнейшего российского производителя легковых автомобилей. Решение вступило в силу 23 мая 2022 года.

Напомним, основными акционерами АвтоВАЗа сегодня являются Российская Федерация (67,7 % – через ФГУП «НАМИ», контролирующую долю которому в мае передала французская группа Renault с опционом обратного выкупа в течение 6 лет) и госкорпорация «Ростех» (32,3 % – через ООО «Лада Авто Холдинг»),

Как заявил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, в ближайшее время АвтоВАЗу предстоит большая и сложная работа, а управленческий опыт и деловые качества Максима Соколова помогут ему решить поставленные задачи. При этом он может полностью рассчитывать на всестороннюю поддержку со стороны Минпромторга России и ведущего российского научно-исследовательского института автомобилестроения ФГУП «НАМИ».

Генеральный директор госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов уверен, что опыт Максима Соколова поможет предприятию преодолеть влияние внешних факторов, сохранить трудовой коллектив и обеспечить развитие бренда LADA и всего легкового автомобилестроения как сильной и независимой отрасли страны.

«Сегодня я рад присоединиться к многотысячному коллективу АвтоВАЗа и поблагодарить



за доверие руководство страны и акционеров, – заявил президент АвтоВАЗа Максим Соколов. – Более 50 лет компания сохраняет лидерство в разработке и производстве отечественных легковых автомобилей, а бренд LADA известен каждому в России и во многих странах... Мы будем последовательно развивать инженерные компетенции и проводить импортозамещение. Важнейшей целью для нас является и скорейшее развитие базы поставщиков, в первую очередь – отечественных, значительное число которых расположено в Самарской области и Приволжском федеральном округе. Бренд LADA продолжит развиваться и радовать своих поклонников новыми автомобилями».

Максим Юрьевич Соколов родился 29 сентября 1968 года в Ленинграде. В 1991 году окончил с красным дипломом экономический факультет Ленинградского государственного университета (ЛГУ), параллельно в 1989–1991 годах обучался на юридическом факультете ЛГУ. В 2008 году защитил кандидатскую диссертацию.

В годы работы в администрации г. Санкт-Петербурга возглавлял комитет по инвестициям и стратегическим проектам правительства города. В этой должности привлек в регион большой пул инвесторов-автопроизводителей: Toyota, Nissan, Hyundai, GM, а также китайских инвесторов. В конце 2009 года назначен директором департамента промышленности и инфраструктуры Правительства Российской Федерации. В мае 2012 года назначен министром транспорта Российской Федерации, где проработал до 2018 года.



© mskagency.ru

**Замглавы дептранса Москвы Дмитрий Пронин стал директором завода «Москвич»**

Заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Дмитрий

Пронин возглавил автозавод «Москвич». До этого Дмитрий Пронин десять лет занимал руководящие посты в транспортном комплексе Москвы, курировал таксомоторные перевозки и работы по закупке транспортных средств для городских нужд, федеральных служб и органов исполнительной власти.

Напомним, что собственник московского завода Renault принял решение закрыть предприятие, но мэр столицы Сергей Собянин взял завод на баланс города. Уже в этом году с его конвейера должны начать сходить автомобили под брендом «Москвич».

В Департаменте транспорта Москвы отметили, что власти намерены сохранить большую часть коллектива завода. Сейчас там работают 3,8 тысячи специалистов. Работой будет обеспечено около 40 тысяч производителей автокомплекующих по всей России. Партнером Московского автомобильного завода станет КамАЗ.

Дмитрий Валентинович Пронин родился 1 июля 1972 года в Москве. В 2006 году окончил Московскую академию экономики и права, в 2017 году – Российскую академию народного хозяйства и госслужбы при президенте РФ.

С 1992 по 1994 год – коммерческий директор ТОО «Урал». В 1996–1997 годах – заместитель гендиректора ЗАО «Автокаролина». С 1997 по 2004 год работал на различных должностях в автосалоне «Нью-Йорк Моторс Москва». В 2004–2011 годах – директор по корпоративным продажам «Авилон Автомобильная группа», а с 2011 года – заместитель гендиректора этого автохолдинга.

В июле 2012 года назначен начальником управления организации и контроля легковых пассажирских таксомоторных перевозок, с декабря 2012 года – заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

Член экспертного совета по развитию конкуренции в сфере таксомоторных перевозок при управлении ФАС по Москве.

Награжден нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России».



# ТАМА И «ЕТС «АЛС» ЗАКЛУЧИЛИ СОГЛАШЕНИЕ О ПАРТНЕРСТВЕ

*20 апреля в филиале Центральный ГУП «Мосгортранс», крупнейшего транспортного предприятия столицы, состоялась церемония подписания Соглашения о сотрудничестве и взаимодействии между Транспортной ассоциацией Московской агломерации (ТАМА) и Ассоциацией «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» («ЕТС «АЛС»).*

В мероприятии принимали участие представители Министерства транспорта Российской Федерации, Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, Научно-исследовательского института автомобильного транспорта, ГУП «Мосгортранс» и других ведущих компаний отрасли.

В приветственном слове к участникам от имени директора департамента цифрового развития Минтранса России Дмитрия Поплаухина обратилась и. о. начальника отдела цифровой транспортной логистики и интеллектуальных транспортных систем департамента **Мария**

**Мигур**. Она напомнила, что в стратегии цифровой трансформации транспортной отрасли предусмотрен проект «Зеленый цифровой коридор пассажира», который направлен на то, чтобы вывести общественный транспорт на качественно новый уровень работы: сократить на 30 % время, которое пассажиры тратят на передвижение общественным транспортом, улучшить качество их обслуживания и уменьшить объем вредных выбросов в атмосферу. Эти задачи можно решить, только объединив усилия бизнеса и государства.

Перед началом мероприятия президент ТАМА **Норайр Блудян** и президент ассоциации «ЕТС



«АЛС» **Борис Лоран** подписали официальное соглашение о стратегическом партнерстве.

«Любая ассоциация сильна мощью своих членов, – подчеркнул Нораир Блудян. – Защита интересов членов ассоциаций не может происходить без профессионального понимания тех задач, которые стоят перед транспортной отраслью. Потребность в экспертной аналитике особенно серьезно проявилась в сегодняшней ситуации: нужно глубоко понимать все индустриальные проблемы, чтобы защитить отрасль в это непростое время. Сегодняшнее соглашение – это лишь документальное подтверждение того, что наши две ассоциации органично

Текст Соглашения о сотрудничестве и взаимодействии между ассоциацией содействия развитию транспортной отрасли «Транспортная ассоциация Московской агломерации» (ТАМА) и Ассоциацией «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» («ЕТС «АЛС») доступен на официальном сайте ассоциации «ЕТС «АЛС» ([rosbuslines.ru](http://rosbuslines.ru)) в разделе «События».



взаимодополняют друг друга с точки зрения достижения результата».

«Сегодня знаменательное событие в транспортной отрасли: компании и организации, работающие в разных регионах и входящие в разные некоммерческие организации, со временем убедились в том, что только сотрудничество ведущих отраслевых ассоциаций дает нужный эффект, – отметил Борис Лоран. – Это соглашение даст новый импульс и дополнительную уверенность игрокам рынка, потому что, к сожалению, наше законодательство не поспевает за запросами рынка. Это вопрос точности и актуальности формулировок. На базе нашей ассоциации нарабо-



тана серьезная экспертиза в этом сегменте. Мы стали объективно значимой площадкой для диалога отрасли и власти».

Целью соглашения станет сотрудничество в рамках организации и проведения совмест-

**Busworld – крупнейшая в мире b2b-выставка индустрии автобусов**, участники которой представляют разные виды автобусов, комплектующих и запчастей, оборудования для их ремонта и технического обслуживания. На выставке Busworld Russia 2022 планируется также демонстрация других видов и типов транспортных средств, предназначенных для осуществления пассажирских перевозок: трамваев, троллейбусов, поездов метро, электропоездов, средств индивидуальной мобильности.

ных научно-практических конференций, деловых программ, форумов, круглых столов и иных мероприятий для развития транспортной отрасли.

Норайр Блудян анонсировал совместное участие ассоциаций в организации деловой программы форума в рамках международной выставки автобусной техники Busworld Russia 2022, которая состоится 25–27 октября 2022 года в Москве, в МВЦ «Крокус Экспо». Это станет первым крупным мероприятием, проводимым в рамках подписанного соглашения. Busworld Russia powered by Autotrans – крупнейшая в России и Восточной Европе выставка автобусной техники, демонстрирующая все виды автобусов (городские, туристические, микроавтобусы), а также автобусные компоненты и сопутствующие товары и услуги.

Директор Busworld Russia **Сергей Рыбчак** также выступил с приветственным словом. Он рассказал о ходе подготовки к мероприятию, о российских и иностранных компаниях-производителях, которые планируют принять участие и представить свои новые наработки.

Особое внимание он уделил усилению деловой программы выставки, которая, несомненно, получит новый импульс развития в сфере межрегиональных пассажирских перевозок, благодаря поддержке и участию в ней нового делового союза двух ассоциаций. Эта бизнес-платформа предоставит возможность специалистам и экспертам в области автобусной индустрии, а также представителям органов государственной власти обменяться мнениями, осветить широкий спектр актуальных вопросов, благодаря участию в панельных дискуссиях и круглых столах.

Кроме того, на мероприятии Борис Лоран представил юбилейный, 80-й выпуск журнала «Российские автобусные линии», который уже более 15 лет профессионально и достоверно рассказывает о современных тенденциях, актуальных цифровых технологиях и перспективах развития транспортной отрасли.

Фото: В. Дехтеринский



**Журнал «Российские автобусные линии» учрежден Ассоциацией «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» в 2006 году и является уникальным отраслевым изданием.**

Он регулярно издается и распространяется бесплатно, в том числе доставляется руководителям отраслевых организаций автомобильного транспорта. В экспертный совет издания входят ведущие специалисты и эксперты отрасли. Журнал «Российские автобусные линии» включен в раздел «Отраслевые СМИ» на сайте Министерства транспорта Российской Федерации.





Ассоциация содействия развитию  
транспортной отрасли «Транспортная  
Ассоциация Московской Агломерации»  
(Ассоциация «ТАМА»)

## ПЕРВЫЙ СРЕДИ РАВНЫХ

Консолидатор представителей  
транспортного сообщества  
и смежных отраслей



## В БУДУЩЕЕ С ЛИДЕРАМИ

ГУП  
«Мосгортранс»



Группа Автолайн



ГУП «Московский  
Метрополитен»



Московский  
Метрополитен

ООО «Континентал  
Аутомотив РУС»



АО  
«Центральная ППК»



ООО «Гортакси»



ООО «ПК транспортные  
Системы»



ООО «Сити-Мобил»

СИТИ  
МОБИЛ

ООО  
«Аэроэкспресс»



ООО «ТаксиБизнесКар»



121170, г. Москва, ул. Дениса Давыдова, д.2, стр. 2Б  
+7 (499) 148-65-19  
np-tama@mail.ru  
www.nptama.ru



# ГАЗ ПОКАЗАЛ МЭРУ СТОЛИЦЫ НОВЫЙ ЭЛЕКТРОБУС

Москва – лидер по количеству электробусов среди европейских мегаполисов. Все столичные машины произведены ПАО «КамАЗ» и группой «ГАЗ». Поэтому так интересна была презентация перспективных моделей автобусов ГАЗа. Показ состоялся 5 апреля в электродепо «Солнцево» во время встречи мэра Москвы Сергея Собянина с руководителями отечественных предприятий транспортного машиностроения.



© gazgroup.ru

Компания «ГАЗ» представила линейку автобусов нового поколения вместимостью от 22 до 85 пассажиров и коммунальную технику. Среди моделей – низкопольные автобусы, обеспечивающие повышенный уровень комфорта и удобство входа-выхода для всех категорий пассажиров.

Самым интересным в свете мировых тенденций выглядит полноразмерный городской автобус E-Citymax 12. Машина впервые была показана на выставке «Комтранс» 2021 года и сегодня практически готова к серийному производству. Электрифицированный автобус создан с учетом масштабируемости платформы под классические силовые установки (включая метановые).

Батарейная сборка емкостью 350 кВтч обеспечивает запас хода до 200 км в городском режиме, а специальная система термостатирования защищает аккумулятор от перегрева летом и переохлаждения зимой.

Система зарядки имеет три режима. Первый – это штатная медленная зарядка за 7 часов, которая будет выполняться в депо во время ночной стоянки. Средний режим восполнит емкость значительно быстрее – за 2,5 часа. Наконец, в режиме быстрой зарядки от специальных станций «Ситимаксу» потребуется всего 1,5 часа.

Автобусы отличаются широкими накопительными площадками и удобными проходами между рядами сидений, гибкой планировкой салона и отличной маневренностью. В них есть специально оборудованные места для инвалидной коляски, система «книлинг» (наклон автобуса в сторону дверей на остановке), электрическая аппарель, а также кнопки связи с водителем.

Экспозиция компании включала также модель «Газель City», которая уже серийно выпускается на Горьковском автозаводе. В микроавтобусе обеспечен комфорт на уровне автобусов большого класса: низкий уровень пола, просторная накопительная площадка и такая же, как у больших автобусов, пневматическая система понижения высоты пола на остановках.

Сергею Собянину показали и новую разработку Горьковского автозавода – семиместный микроавтобус «Соболь NN».

Кроме того, автозавод продемонстрировал коммунальную и дорожную технику – мусоровоз и эвакуатор на базе городского грузовика «Валдай NEXT». Благодаря компактной бескапотной конструкции и небольшим габаритам машины могут свободно маневрировать в условиях города.



© mskagency.ru

# ЗАКОН О ТАКСИ – С ЗАБОТОЙ О БЕЗОПАСНОСТИ

*5 июля 2022 года Госдума одобрила в I чтении законопроект, комплексно регулирующий работу такси. Он содержит целый перечень изменений – начиная от запрета на работу с неоплаченными штрафами и заканчивая информированием ФСБ о поездках.*

Напомним, 11 мая 2022 года правительство внесло в Госдуму законопроект, который был призван упорядочить работу таксистов и агрегаторов. Объемный документ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» включал 112 страниц.

Необходимость принятия такого закона назрела давно. Деятельность агрегаторов служб заказов такси вообще до сих пор была законодательно не урегулирована. Кроме того, в последние годы растет число нелегальных перевозчиков в сфере легкового такси.

Законопроект предполагает введение регионального реестра легковых такси, куда будут вноситься сведения об автомобилях и юридических и физических лицах, их эксплуати-

рующих (реестр перевозчиков, автомобилей и служб заказа такси). Также перевозчики будут обязаны вести журнал заказов такси, сведения в котором должны будут храниться не менее шести месяцев со дня исполнения заказов.

**В новом законе предусмотрены также следующие изменения:**

- будет предусмотрена работа в такси для самозанятых;
- вводятся ограничения на работу в такси за пределами своего региона;
- вводятся единые требования к автомобилям такси (в том числе возможность обязательной установки датчиков усталости или введения ограничений по экологическому классу);
- новые требования к водителям такси (стаж от 3 лет; ограничения для водителей, лишенных прав; запрет на работу с 3 неоплаченными штрафами);
- обеспечение доступа ФСБ к базе данных такси;
- солидарная ответственность для перевозчиков, водителей и агрегаторов такси.

Основные положения законопроекта должны вступить в силу с 1 марта 2023 года. Часть изменений – с 1 сентября 2023 года.

Кстати, проектом закона предполагается установить солидарную ответственность агрегаторов и владельцев транспортного средства в случае ДТП. И так как вводится дополнительная ответственность, увеличиваются расходы на страхование, значит, вырастет и стоимость проезда.



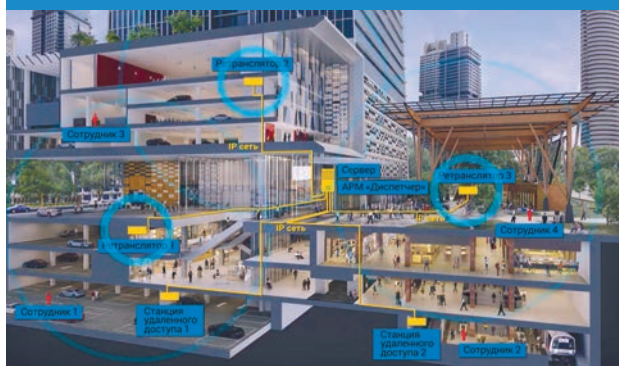
Компания «Аргут» – признанный лидер на российском рынке портативных радиостанций (раций). С 2000 года мы самостоятельно разрабатываем, производим и осуществляем продажу современных и высококачественных радиостанций для гражданской радиосвязи.

Наше оборудование успешно эксплуатируется различными государственными структурами и коммерческими организациями: аэропортами, морскими портами, производственными предприятиями, в добывающей отрасли и агро-промышленном комплексе, торговыми центрами, гостиницами, транспортными компаниями, охранными предприятиями и многими другими.

### Организация радиосвязи для автовокзалов:



### Организация радиосвязи на предприятиях:



### Организация радиосвязи на протяженных объектах:



### Организация радиосвязи для противопожарной службы региона:



### Организация радиосвязи на мосту для ведомственных служб:



На все радиостанции предоставляется гарантия – 3 года.

### В ЮЖНО-САХАЛИНСКЕ В ТЕЧЕНИЕ 2–3 ЛЕТ ЗАМЕНЯТ ВСЕ АВТОБУСЫ

Автобусы, работающие сегодня в Южно-Сахалинске, приобретались 7 лет назад, и большинство из них уже подходит к выработке своего ресурса. Это сказывается на количестве общественного транспорта, курсирующего по маршрутам.

Для организации качественных пассажирских перевозок мэрия Южно-Сахалинска выделяет 8 миллиардов рублей до 2029 года. Исходя из разработанных 39 маршрутов транспортной сети, в планах администрации в течение 2–3 лет поэтапно заменить все 250 автобусов, которые есть в городе.

Уже в этом году должно появиться 125 новых газовых автобусов, из них 8 большого класса, 111 среднего и 6 малого. Весь парк не ранее 2020 года выпуска, с системами кондиционирования, датчиками пассажиропотоков, внутренней системой валидации (проверки) для безналичного расчета и внутренней рекламой (телерекламой).

Приобретение электробусов планируется по концессионному соглашению. Первые машины должны прийти к концу этого года. Оставшиеся – в 2023–2024 годах. Всего планируется приобрести 125 электробусов.

<https://sakhalin.info>

### В БРЯНСКОМ ПОГАРЕ РЕКОНСТРУИРУЮТ АВТОВОКЗАЛ

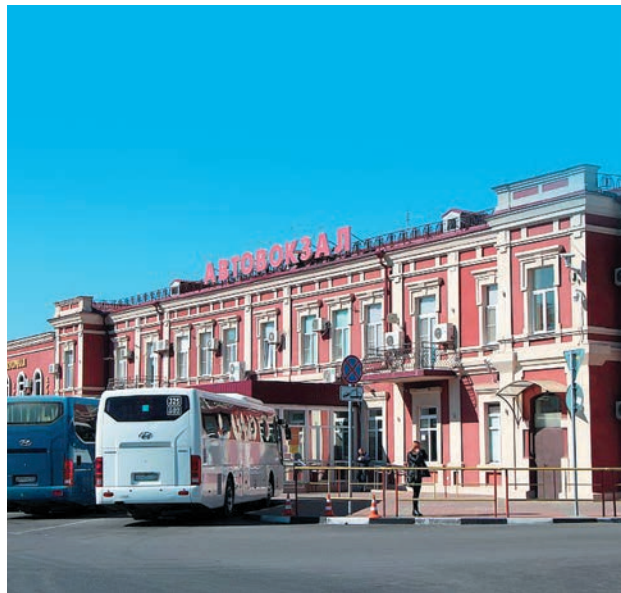
Реконструкция автовокзала в поселке городского типа Погар Брянской области начнется уже в нынешнем году. Об этом сообщили в пресс-службе правительства региона.

Подрядчик отремонтирует отопительную систему, обновит электрику, заменит окна, полы и кровлю. Новую отделку получают фасад и внутренние помещения.

На объекте планируется масштабная работа – уже подготовлен проект, определены необходимые работы и их стоимость.

Автовокзалы в райцентрах обновят по всей области, власти также выделяют средства на покупку автобусов для перевозки пассажиров.

<https://regnum.ru>



© avtovokzal-23.ru

### 42 НОВЫХ МАРШРУТА ЗАПУЩЕНЫ МЕЖДУ РЕГИОНАМИ

В России наблюдается высокий спрос на автобусные перевозки, многие жители отдают предпочтение именно этому виду транспорта. Как заявил глава Минтранса Виталий Савельев на брифинге о готовности транспортного комплекса к пассажироперевозкам летом 2022 года, сегодня уже доступно около 5,5 тыс. региональных маршрутов по всей стране.

Новые 42 межрегиональных автобусных маршрута появились в этом году в Краснодарском и Ставропольском краях, в Татарстане, Крыму, Калмыкии, Ростовской, Астраханской, Ульяновской, Новосибирской и других областях.

Система единого билета, действующая в России, помогает воспользоваться различными видами транспорта: во-первых, пассажиры могут гарантированно спланировать свое путешествие, а во-вторых, комфортно и беспрепятственно добраться до точки назначения.

<https://regnum.ru>



## АССОЦИАЦИЯ «РАЗВИТИЕ АВТОВОКЗАЛОВ СТРАНЫ»

### ЦЕЛИ АССОЦИАЦИИ:

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

### АССОЦИАЦИЯ ЯВЛЯЕТСЯ:

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

**05 июля  
2011 года**

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

**25 апреля  
2018 года**

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



# О РАСЧЕТАХ ТАРИФОВ НА ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ УСЛУГИ АВТОВОКЗАЛОВ

Изменение взаимоотношений автовокзалов и автобусных перевозчиков, обслуживающих пассажиров на международных, межрегиональных, межмуниципальных маршрутах, о котором так долго говорили представители Минтранса РФ, перешло на новую, качественно иную стадию. Нас ждут поистине революционные преобразования в деятельности автовокзалов.



**Лилия Саранчук,**  
*директор Союза  
автотранспортных  
предпринимателей  
Свердловской области*

25 ноября 2021 года Государственная Дума РФ приняла изменения в статью 34 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». 6 декабря **Федеральный закон от 06.12.2021 № 401-ФЗ** был подписан президентом России В. В. Путиным. Регулирующие нормы статьи не сразу обрели ту текстовую форму, которую можно сейчас прочесть. В процессе работы над проектом новой редакции статьи 34 220-ФЗ Минтрансу РФ, представителям автовокзалов и перевозчиков нелегко давался консенсус о дальнейшем порядке работы автовокзалов. Новое регулирование, предложенное министерством, ломало ранее устоявшиеся формы экономических расчетов автовокзалов и перевозчиков – речь шла о новом порядке организации деятельности автовокзалов. В нашу жизнь вошли цифровые технологии, отражающие вновь формирующиеся запросы населения на получение услуг, в том числе по перевозке транспортом, с использованием «цифры» в сфере получения информации, заключения договоров перевозки, реализации запросов пассажиров.

В первую очередь это меняет отношения между пассажиром – потребителем услуги и перевозчиком – производителем услуги по перевозке. Автовокзалы, автостанции должны соответствовать требованиям потребителя как агенты перевозчика, а также как хозяйствующие субъекты, самостоятельно производящие услуги, потребляемые перевозчиками и пассажирами.

При этом имеется понимание, что интернет не заменит безопасность и комфорт, который предоставляют автовокзалы пассажиру. Появление интернет-продаж билетов требовало отделить деятельность по оказанию автовокзальных услуг от деятельности, в которой он был агентом перевозчиков по продаже билетов. А это требовало, в свою очередь, определить перечень автовокзальных услуг, которые необходимы как для пассажира, так и для перевозчика. Именно это в статье 34 названо «обязательные услуги автовокзалов», в совокупности составляющие «перечень» таких услуг. И в этой части проблемы во взаимопонимании между автовокзалами и государственным регулятором не было.

В первоначальный период подготовки проекта новой редакции ст. 34 непонимание возникло из-за толкования решения Верховного суда РФ по вопросу требования к порядку оказания услуг перевозчикам, обслуживающим разные виды маршрутов, и расчетам с ними. Между тем решение суда, которое уравнивало оплату услуг автовокзалов независимо от вида маршрута, объема оказанных услуг, было принято судом в том виде потому, что отсутствовало федеральное законодательство, позволяющее определить разный объем услуг, учесть разнообразные факторы практической деятельности автовокзалов, в том числе и особенности обслуживания разных видов маршрутов.

Период 2018–2020 годов был наполнен многими дискуссиями, разнонаправленными мнениями, казалось, непреодолимыми противоречиями. Но именно этот период дал основу для крепкого взаимодействия автовокзалов друг с другом. В отстаивании интересов возникло стремление к организационному единству. Определяющую роль в этом занимает ассоциация «Развитие автовокзалов страны».

Конференция автовокзалов России, проведенная в 2018 году в стенах НИИАТА, положила начало теоретическому осмыслению нового порядка расчетов с перевозчиками, от привычного расчета в процентах от суммы реализованных пассажиром на автовокзале билетов к пониманию, как именно нужно будет рассчитывать тарифы на обязательные услуги.

Этот период успешно завершен, и можно сказать, что именно дает нам статья 34 для определения порядка работы автовокзалов:

\* Произведено разделение услуг автовокзалов на обязательные услуги и иные. Иные услуги предоставляются только тем перевозчикам, которые в них нуждаются. Обязательные услуги не являются более предметом обсуждения между перевозчиком и автовокзалом, они должны быть оказаны на основании договора и оплачены перевозчиком в обязательном порядке. Перечень обязательных услуг устанавливается Минтрансом РФ.

\* Обязательные услуги будут двух видов: для пассажиров с оплатой за счет перевозчика и услуги непосредственно перевозчику, автобусу и экипажу.

\* Услуги, оказанные пассажирам, будут рассчитываться на основании тарифа, с учетом количества отправляемых пассажиров, при этом расчет производится отдельно, с учетом особенностей автовокзальных услуг по видам сообщения: городского, пригородного, междугородного.

\* Услуги перевозчику по обслуживанию автобусов и экипажей будет рассчитываться путем установления тарифа на количество заездов на территорию автовокзала, с учетом вида сообщения, вида остановочного пункта и класса автобуса.

\* Каждый перевозчик как минимум будет иметь два тарифа. А если учесть, что, например, в Свердловской области примерно 30 % перевозчиков, работающих на межмуниципальных и межрегиональных маршрутах, обслуживают пригородное и междугороднее сообщение, то только по тарифу за отправленного пассажира будет два тарифа. Если учесть расчет тарифа за заезд с применением разных тарифов,

в зависимости от класса автобуса, вида сообщения и вида остановочного пункта, то получим множество тарифов. Особенности тарифа будут обусловлены применением корреляторов к базовому тарифу.

\* Деятельность автовокзала в качестве агента перевозчика будет осуществляться на основании иного договора – агентского. Причем добросовестное отношение перевозчика к разным агентам по реализации его билетов будет обеспечено тем, что перевозчик обязан принять порядок определения размера агентского вознаграждения за оформление билета.

Автовокзалом еще предстоит найти консенсус с разными перевозчиками, которые по-разному будут представлять себе указанный порядок, размер агентского вознаграждения.

Статья 34 вступает в силу 1 сентября 2023 года.

Чуть больше года остается до момента перехода на новый вид расчетов.

Для организации работы автовокзалов по расчету тарифов в первую очередь необходимо принятие Минтрансом РФ «Перечня обязательных услуг автовокзалов». В настоящий момент мы имеем только проект перечня, который разработан министерством, прошел оценку регулирующего воздействия. Ассоциация «РАВС», опираясь на мнение членов ассоциации, направила замечания и дополнения к проекту перечня обязательных услуг. Очень надеемся, что мнение ассоциации будет учтено. Перечень должен быть принят в этом году не позднее 1 сентября.

Какие задачи будут поставлены перед ассоциацией и каждым автовокзалом после ознакомления с перечнем? Крайне важно определить те стадии работы, которые нам предстоят, их необходимость, организационные усилия ассоциации в части синхронизации действий автовокзалов по всей стране. И здесь необходимо отметить следующее.

Невозможно просто перейти к стадии расчета тарифов на отдельных автовокзалах. Следующей задачей является подготовка «Порядка расчета тарифов обязательных услуг автовокзалов» (далее – порядок расчетов). Вот об этом порядке и пойдет речь далее.

В тексте статьи 34 нет ни слова про этот порядок. Есть требования к автовокзалу разместить на сайте, в другом публично доступном месте «Перечень обязательных услуг автовокзала», который будет соответствовать перечню, утвержденному Минтрансом РФ, и тарифы на эти услуги. Между тем «Порядок расчета» – это крайне важный документ, результат целого периода подготовительной

работы автовокзалов для перехода на оказание обязательных услуг.

На чем основано это утверждение?

Начнем с документа, где впервые была определена необходимость иметь «Перечень обязательных услуг автовокзалов». Таким документом являются поручения президента РФ В. В. Путина по итогам заседания Государственного совета, состоявшегося 22 сентября 2017 года. **Пункт «е»: «определить орган исполнительной власти, уполномоченный на формирование перечней обязательных услуг автовокзалов, тарифов и сборов на обязательные платные услуги, а также утвердить федеральные правила формирования указанных тарифов и сборов».** Орган определен – Минтранс РФ, «Перечень обязательных услуг автовокзалов» появится 01.09.2022 г. А где же федеральные правила формирования тарифов? Само название документа – «правила» – говорит о необходимости утверждения его постановлением правительства РФ, по аналогии с Правилами перевозки пассажиров и багажа. А разработчик правил – Минтранс РФ. А это, в свою очередь, требует большой научной работы, анализа и сбора материала, разработки корреляторов, базовых тарифов и многого другого. Работа немалая, сложная, так как аналогов нет. Вот поэтому в статье 34 нет никакого упоминания об этих правилах. Предполагается, что разнообразные автовокзалы и автостанции, в том числе небольшие, расположенные в различных населенных пунктах, обладают такой научной подготовкой, что справятся с этой задачей легко и просто. С чем мы столкнемся в реальной жизни? Это можно понять, если посмотреть на опыт тех автовокзалов, которые в настоящий период перешли на применение тарифов в расчетах с перевозчиками. Такое решение было принято ими не по доброй воле, а по решению, вынесенному антимонопольными органами. В свою очередь Федеральная антимонопольная служба рассматривала заявления перевозчиков, недовольных, несогласных с расчетами тарифов. Предположение, что все тысячи перевозчиков, обслуживаемых на сотнях автовокзалах и автостанциях, согласятся со сложными расчетами тарифов, фантастично, и нами не принимается. Следовательно, надо прямо сейчас, на данном этапе изучать решения арбитражных органов и судов различных инстанций по искам в отношении расчетов автовокзалов, изучать и делать выводы.

В этой статье рассмотрим материалы судебных решений в отношении ГБУ ЯО «Яроблтранском» (далее ГБУ) – объединения автовокзалов Ярославской области, принятых Управлением ФАС Ярославской области, Апелляционной коллегией ФАС, Арбитражным судом Волго-Вятского округа (г. Нижний Новгород) и Вторым апелляционным судом (г. Киров).

ГБУ первоначально рассчитывалось с перевозчиками, как обычно: процентом от продажи билетов (18 %) и оказывало комплекс услуг. Затем ГБУ перешло в расчеты с перевозчиками на тарифы, после чего последовало обращение ряда перевозчиков в ФАС на нарушение ГБУ антимонопольного законодательства и создание дискриминационных условий заявителям. Суды в период с 2018 по 2022 год указали на отсутствие федерального и областного законодательства в сфере расчета тарифов на услуги автовокзалов, а также методики расчета платных услуг автовокзалов. Вместе с тем на территории Ярославской области действовал областной нормативный акт – Приказ агентства транспорта Ярославской области № 105/од от 15.10.2015 г., требования которого нужно было учитывать, а именно: производить анализ фактических затрат ГБУ, прогноз изменения цен в составе затрат, анализ рыночных предложений на аналогичные услуги. Уже на первой стадии судебных споров отмечалось, что применение методики ценообразования в процентном соотношении от стоимости перевозки не основано на экономических, технологических и иных особенностях предоставления услуг, оказываемых автовокзалами разным перевозчикам.

В решении УФАС по Ярославской области от 18.05.2021 г. указано, что разная стоимость одинаковых услуг автовокзалов может быть обусловлена только количественной, качественной и технологической разницей автовокзальных услуг. Берем это на заметку, будущие корреляторы должны также быть обусловлены разницей услуг: количественной, качественной и технологической, а в чем именно и насколько эта разница будет иметь место, должно быть написано в порядке расчета тарифов, разработанном и утвержденном самим автовокзалом.

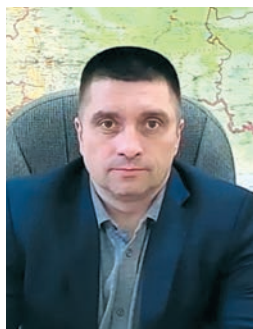
Практически каждый автовокзал – монополист на рынке автовокзальных услуг и имеет более 35 % рынка, а иногда и все 100 %. Монополист может устанавливать монопольные высокие цены или, совсем наоборот, монопольно низкие цены. Насколько фактический размер таких цен установлен правомерно, может дать анализ сопоставимых конкурентных рынков. Границы рынка для муниципальных маршрутов – границы субъекта РФ, а для межрегиональных? Наверное, совокупность

ближайших регионов, входящих как в один федеральный округ, так и в другие федеральные округа. Поэтому первый метод, применяемый ФАС, как и другими судами, это метод сопоставимых рынков, который будет сопоставим по составу покупателей, условий обращения услуги, условий доступа на рынок услуг, государственному регулированию. Короче, для Ярославского ГКУ – это ЦФО, а для Казанского автовокзала – Приволжский федеральный округ. А вот для Тюменской области, которая с одной стороны граничит с областями Уральского федерального округа, а с другой – Сибирского? И тогда мы получим вывод: если мы хотим надежно защитить от судебных споров любой автовокзал, то перечисленные условия должны быть сопоставимы по всем регионам РФ. Каждый автовокзал должен сам для себя определить сопоставимый ареал рынков автовокзальных услуг по параметрам численности населения, размеру зарплаты на автовокзале, прожиточного минимума на территории и другим параметрам, которые в совокупности определяют экономические предпосылки расчетов тарифов, и действовать в кооперации с другими автовокзалами. В противном случае, при разнице в показателях тарифов ваше предприятие может быть обвинено в установлении монопольно высоких цен. Так, для Ярославской области сопоставимыми регионами были признаны Брянская, Калужская, Рязанская, Владимирская области. Далее ФАС анализировала порядок расчетов за услуги автовокзалов именно в этих регионах и пришла к выводу, что цены, установленные ГБУ Ярославской области, сформировались в условиях конкуренции и сопоставимы. Следующий этап в экономическом анализе ФАС – это рассмотрение экономической обоснованности уровня расходов, которые понес автовокзал при производстве автовокзальных услуг. Используется для правомерности экономической обоснованности затратный метод. Напомню, что имеется еще нормативный метод, примененный МТ РФ в Приказе по расчету начальной максимальной цены контракта. Затратный метод – любимый и «надежный» инструмент региональных тарифообразующих органов. Как он работает? На каких принципах? Достаточно изучить методику расчета тарифа на автомобильном транспорте в городском и пригородном сообщении, которую утверждают региональные власти. Это надо, совершенно необходимо досконально изучить, перед тем как начинать

работу по расчету тарифа за обязательные услуги автовокзалов и в этих расчетах строго следовать установленным, перечисленным в методиках статьям (разделам) затрат. Расчеты производятся на основании статьи 252 Налогового кодекса РФ, под расходами понимаются обоснованные и документально подтвержденные затраты, произведенные в определенном отчетном периоде, не менее 6 месяцев. Я знаю случаи, когда с целью оптимизации налоговых выплат разная деятельность на автовокзалах производится на субподряде или аутсорсинге. А надо от одного хозяйствующего субъекта, с проверкой всех документов, кассовых чеков и т. п. и т. д. Знаю, насколько это тема болезненная для перевозчиков, но также и для автовокзалов. У нас есть год для полной проверки документального оформления затрат, бухгалтерской отчетности и т. п. Туда, куда раньше только при камеральных проверках могла заглянуть налоговая служба, теперь могут прийти запросы от ФАС и арбитражных судов. Надо быть к этому готовыми. Особенное внимание – к оформлению общехозяйственных расходов, определению их размеров пропорционально прямым затратам. И это тоже надо бы сделать единообразно, так как общехозяйственные расходы могут составлять от 10 % до 50 % от прямых затрат. Накладные расходы надо отнести именно на производство автовокзальных услуг, отдельно на деятельность по реализации билетов в качестве агентов перевозчиков. Вести расходы и расчет налогов на правильно выбранных счетах. Правильно учитывать заработную плату разных категорий работников, опять же участвующих в предоставлении автовокзальных услуг, и реализацию билетов. Появление приказа Минтранса РФ о перечне обязательных услуг автовокзалов планируется в период до 1 сентября текущего года. В сентябре ассоциация «Развитие автовокзалов страны» намерена провести ряд семинаров для автовокзалов, где мы подробно рассмотрим порядок формирования на предприятии финансовой документации, опыт расчетов, проект порядка расчетов тарифов как локального нормативного акта. Предусмотрены будут и индивидуальные консультации. Непростой период перехода на обязательные услуги и тарифы требует от нас большей консолидации автовокзалов страны, на что будет направлена деятельность ассоциации «Развитие автовокзалов страны».

# ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПО ПРАВИЛАМ

*Ассоциация «Развитие автовокзалов страны» не только отстаивает интересы своих членов, но и поддерживает проекты, которые относятся к дополнительным услугам автовокзалов и приносят новые доходы, в частности – проект «Автобус-Груз». Работа транспортной компании Nord-Tranzit, члена «РАВС», – яркий пример эффективного взаимодействия пассажирской автотранспортной отрасли со смежными видами бизнеса.*



**Алексей Барлаухов,**  
*Nord-Tranzit*

Nord-Tranzit – активный участник рынка логистических услуг с 2008 года, ставший за эти годы надежным и постоянным партнером для тысячи клиентов.

Компания создавалась обычными людьми, которые видели несовершенство существующей структуры грузоперевозок и наблюдали некий хаос в постоянном перемещении груза в рамках цепочек доставки. Им удалось обуздать этот хаос и предложить уникальный и универсальный способ доставки грузов с помощью автобусного пассажирского транспорта, в строгом соответствии с действующим законодательством, в том числе и с обеспечением безопасности.

В своем уже более чем десятилетнем пути развития Nord-Tranzit предпочитает руководствоваться «правилом трех М» и «правилом трех С»:

### 1. Максимальная скорость

В любой транспортной компании существуют строгие правила набора груза. В большинстве случаев они связаны с объемом

собранного груза или с количественными показателями адресов доставки, но в Nord-Tranzit не придерживаются подобных нюансов.

В соответствии с первым правилом компания предлагает уникальный способ доставки с помощью автобусного пассажирского транспорта, который отправляется по постоянному расписанию, с учетом наиболее оптимального покрытия календарной недели, включая выходные и праздничные дни. Поэтому вверенный Nord-Tranzit груз уйдет в строгом соответствии с заявленными сроками, так как не зависит от накопления груза по маршруту следования, что в разы ускоряет процесс грузоперевозки.

### 2. Максимальная сохранность

Высокая скорость далеко не всегда является основополагающим принципом, и в Nord-Tranzit она рассматривается и реализуется только вместе со второй составляющей предлагаемого сервиса – это максимальная сохранность вверенного груза.

В компании гарантируют, что груз будет доставлен получателю в полной сохранности, независимо от его хрупкости (*сохранность при перевозке заведомо хрупких предметов гарантируется при условии, что отправитель уведомил оператора о характере вверяемого им груза*).

### 3. Минимальная стоимость

В компании не скрывают, что стоимость доставки зависит от двух основных характеристик заказа – расстояния от пункта отправле-





ния до получателя (пункт выдачи или доставка до двери) и объема груза.

Если второй аспект – постоянная величина, то расстояние – переменная, которая у многих транспортных компаний может увеличиваться или уменьшаться. Но в Nord-Tranzit на основе подробной карты маршрута перевозок делают из переменной постоянную величину, так как им заранее известно, как и в какие сроки груз будет доставлен в регион получателя.

В компании подчеркивают, что минимальная стоимость доставки – приоритетная составляющая предлагаемого ими сервиса.

Следование этим, на первый взгляд простым, правилам и принципам позволило Nord-Tranzit создать максимально адаптированный под различные нужды сервис, охватывающий даже самые удаленные и труднодоступные населенные пункты России.



Так, летом 2018 года наша страна принимала чемпионат мира по футболу, матчи которого были сыграны в 11 городах России, в том числе и в Екатеринбурге. Событие такого масштаба – это всегда серьезное испытание для инфраструктуры и бизнеса, и в компании с гордостью отмечают, что Nord-Tranzit организовала бесперебойную доставку грузов для клиентов со всего мира, полностью обеспечив потребность региона в логистике.

Компания постоянно расширяет географию грузоперевозок, предоставляя максимально гибкий сервис, и всегда открыта к сотрудничеству с автовокзалами и перевозчиками. За свою историю Nord-Tranzit разработала множество инструментов, которые позволили выйти на лидирующие места в отрасли, а также поспособствовать экономическому развитию региона.

### Отзыв партнера

Уже более 10 лет Северный автовокзал города Екатеринбурга (ООО «Немезида инвест») сотрудничает с компанией Nord-Tranzit (ИП Барлаухов А. С.), которая предлагает уникальную услугу – доставку мелких грузов автобусами. Появление данной компании на автовокзале позволило прекратить попытки граждан проникнуть в перевозочный сектор и отправить посылки с водителями. Досмотр всех отправляемых посылок обеспечивает соблюдение требований транспортной безопасности. В итоге клиент получает доступную услугу с гарантией доставки груза ближайшим рейсом, а перевозчик – дополнительный доход от перевозки данных грузов.



*Сергей Ильяшенко,  
директор  
ООО «Немезида  
инвест»*

# СВЕТ В КОНЦЕ КОРИДОРА

*В декабре правительство утвердило стратегическое направление в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года, которое включает проект «Зеленый цифровой коридор пассажира».*



О том, как идет его реализация, мы поговорили с руководителем рабочей группы по цифровизации пассажирских перевозок ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» **Андреем Черемных**.

*Какие технологические решения, которые разрабатываются и внедряются в рамках проекта «Зеленый цифровой коридор пассажира», вы считаете ключевыми?*

Одно из ключевых технологических решений – создание сервиса мультимодальности. В этом году в ряде регионов запущены пилотные проекты, дающие возможность сразу, в одном экране, планировать и оформлять мультимодальные поездки с участием электричек, межрегиональных или межмуниципальных автобусов и местного общественного транспорта. Данная технология работает, осталось решить формальные вопросы для ее масштабного внедрения.

Также уже сейчас в Москве, Московской области и других регионах внедряется сервис перевозок по запросу. Рассчитываем, что к концу 2024 года он сможет работать на всей территории страны.

Безусловно, это и сервис автоматизированного учета льгот. Оформление льгот на проезд в общественном транспорте в автоматизированном виде без необходимости путешествия в МФЦ, за счет авторизации с помощью ЕСИА, с одной стороны, значительно упростит жизнь

пассажиров, а с другой стороны, у нас будет более четко формироваться необходимая отчетность.

Очень важно внедрение автоматизированного оформления билетов на субсидированные перевозки (Дальний Восток, Калининград и пр.) с минимальными формальностями и с выполнением тех требований, которые устанавливает Минтранс для перевозчиков. В этом заинтересованы и перевозчики, и регионы, и население.

И конечно, это биометрические технологии. В этом году планируется проведение ряда экспериментов на различных видах транспорта. Для пассажиров это в первую очередь сокращение формальностей и упрощение многих стандартных процедур на объектах транспортной инфраструктуры.

*Это все отечественные разработки?*

Да. В некоторых системах, которые внедрялись в ряде регионов, использовалось иностранное программное обеспечение, которое было связано, в частности, с навигацией. Но оно может быть замещено существующими российскими решениями.

Если брать системы оплаты проезда, системы взаимодействия с пассажирами, то это изначально были полностью отечественные разработки.

*То есть проблема импортозамещения в отрасли не стоит? Введение санкций против России не повлияло на реализацию проекта?*

Некоторые сложности возникли, однако временные логистические проблемы – например, с чипами или валидаторами – уже не могут оказывать серьезного влияния на нормальную работу, так как появились возможности оформлять билеты в электронном виде. Технологии движутся дальше!

Проблема импортозамещения как таковая возникла в авиационном сегменте. Иностранные партнеры повели себя таким образом, что встала необходимость быстрого перехода на отечественные системы. Государство долго и разными способами подталкивало авиакомпании к импортозамещению. Постоянно шли споры, хватит ли функционала. Сейчас неважно, хватит или не хватит функционала, – другого выбора нет. И поэтому во всех авиакомпаниях процесс перехода на российские решения до конца года, очевидно, завершится.

Конечно, любой переход – это всегда стресс. Причем неважно, с иностранной системы на другую иностранную или на российскую. Но, я думаю, сами пассажиры потеряют какого-то функционала и некоторых вещей, к которым они привыкли при взаимодействии с перевозчиками, не заметят.

*Какие еще трудности возникают в ходе реализации проекта?*

У нас федеративное государство, и стандарты Минтранса по нашему проекту фактически носят рекомендательный характер: каждый регион все равно решает самостоятельно, как ему двигаться дальше. Нужно, чтобы многие регионы как-то переосмыслили свое отношение к этим вещам. Вот это, наверное, основной вызов сегодня.

Кроме того, предстоит большая работа по нормативной базе, и здесь ведущая роль принадлежит Федерации. Это требует от фе-

деральных органов не только большой содержательной работы, но и взаимодействия различных департаментов, согласования их позиций.

*Есть ли регионы-аутсайдеры, где тяжелее всего идут процессы цифровизации пассажирских перевозок, в том числе из-за позиции местных властей?*

Таких нет. Все всё понимают, и нет такого, чтобы где-то сказали: «Нам это не надо, нам это неинтересно». Вопрос просто в том, как именно эти процессы запустить. У регионов много разных приоритетов по разным направлениям. И у них есть некие опасения: вроде мы не тратим много денег на общественный транспорт, он ездит, сейчас мы начнем все это трогать, менять, проводить какие-то реформы, а вдруг возникнут проблемы с перевозчиками? Там достаточно много страхов, многие хотят сначала посмотреть, как соседи сделают, а потом начинать уже реализовывать у себя. Это такая общая картина.

Я думаю, цифровизация пойдет хорошим темпом в достаточно крупных агломерациях, поскольку это может быть одним из условий реализации комплексных мер поддержки развития общественного транспорта и модернизации инфраструктуры со стороны государства.

*Согласно утвержденным показателям проекта, к 2030 году время ожидания городского общественного транспорта сократится на 23%, а средняя скорость перемещения пассажиров увеличится на 37%. Насколько, по вашему мнению, это реально, и возможна ли в дальнейшем корректировка этих показателей?*

Это вполне нормальные цифры. В части увеличения скорости передвижения и сокращения времени ожидания существуют инструменты, механизмы и метрики, которые можно применять.

*Какие, например?*

Сейчас, если брать стандартные системы оплаты проезда, при посадке в транспортные средства, особенно в час пик, лишнее время тратится на валидацию: человек заходит,

# Информационные технологии

достаёт карту, а другие люди ждут. Проход без применения валидатора, по нашему опыту, который получен в Твери и Казани, сокращает время посадки минимум на 10 %. Даже при небольшом количестве пассажиров.

Что касается безналичной оплаты, я думаю, от нее никуда не деться, и время, когда можно брать деньги с пассажира, не выдавая билет, будет уходить. Тогда ситуация, когда водитель выполняет функцию не только водителя, а еще контролера и кассира, да еще тут же думает, сколько он сможет заработать, поскольку зарплата его зависит именно от этого, больше возникать не будет.

В первую очередь такая практика исчезнет в крупных агломерациях, где как раз проводится значительная часть проектов по внедрению цифровых сервисов. Остальные регионы тоже будут вынуждены подстраиваться и внедрять у себя автоматизированные системы, переходить на безналичную оплату. Потому что все наши эксперименты показывают, что там, где такая оплата отсутствует, в реальности пассажиров может быть намного больше, чем официально фиксируется. А при больших расхождениях планировать модернизацию и возврат инвестиций невозможно.

Например, по данным Росстата, за 2019 год вся Тверская область перевезла 42 млн пассажиров, а за 2021 год одна только Тверская агломерация перевезла 85 млн пассажиров. На самом деле это не значит, что пассажиров стало в разы больше. Просто в 2021 году там уже была внедрена цифровая платформа, оплата в основном стала безналичной, и данные о количестве перевезенных пассажиров стали значительно более точными.

*Что планируется сделать в рамках проекта «Зеленый цифровой коридор пассажира» до конца нынешнего года?*

Во-первых, я надеюсь, что будет запущена единая федеральная система мониторинга и контроля пассажирских перевозок (ЕФС МКПП), что даст нам возможность обеления рынка, по крайней мере, на межрегиональном уровне в автомобильных перевозках.

Во-вторых, должны быть сформированы первые мультимодальные сквозные тарифы и маршруты с применением различных видов транспорта. Может быть, не в рамках единого билета, а в рамках единого заказа. Нужно, чтобы автомобильный транспорт в этом участвовал. К сожалению, зачастую

## Утвержденные показатели

**Сокращение времени ожидания**  
городского общественного транспорта

**Увеличение средней скорости** перемещения пассажиров  
в городском общественном транспорте

Количество пассажиров **международного следования**  
в пересчете на одного сотрудника пассажирского транспорта

Количество пассажиров **дальнего следования**  
в пересчете на одного сотрудника пассажирского транспорта

Доля пассажиров, использующих **безналичную оплату проезда**  
на общественном транспорте в крупнейших агломерациях

Доля пассажиров пригородных, междугородних и международных  
автомобильных, железнодорожных и воздушных перевозок,  
идентифицируемых через **биометрические технологии**

2022 2023 2024 2030

%		2	4	23
%		2	5	37
человек	554	559	565	611
человек	1563	1579	1636	1880
%	25	50	70	80
%	3	20	50	70

Показатели проекта утверждены Распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2021 г. № 3744-р в составе Стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года (Приложение 2). Большинство показателей (показатели 3-6) содержатся также в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года и на период до 2035 года (Приложение 5) в качестве индикаторов достижения целей Стратегии.

он остается за скобками многих процессов, хотя, если брать межрегиональные перевозки, им до последнего времени перевозилось больше, чем воздушным и железнодорожным транспортом.

Здесь очень важна интеграция с межрегиональными автобусами, потому что у части регионов они выполняют функцию межмуниципальных перевозок. Очевидно, потребуются какие-то изменения с точки зрения технологий, взаимодействия с системами автомобильных перевозчиков и продаж. Но мы на это очень рассчитываем, в том числе потому, что внутренний туризм у нас будет развиваться.

И вопрос обеспечения непосредственно транспортной доступности стоит остро. Последняя миля у нас не всегда последние пять километров, а зачастую последние сто километров. И там возможны перевозки только автомобильным транспортом.

Кроме того, есть смысл включать в единую систему средства микромобильности, то есть самокаты и велосипеды. Может быть, это пока не столь привлекательно для большинства пассажиров, но это дает возможность делать некие сквозные тарифы, абонементы. Если люди

понимают, что они пользуются каждый день самокатом или велосипедом, чтобы доехать до железнодорожной станции или до метро, им это будет точно актуально. А для регионов станет более понятно, откуда, куда и как люди перемещаются.

В-третьих, нужно развивать систему транспорта по запросу. Мы очень рассчитываем, что удастся законодательно решить часть вопросов: фрахт это или не фрахт, какие отношения с пассажиром, как это отделить от серых перевозчиков, как это нормализовать.

В-четвертых, планируется запускать пилотные проекты по оформлению льгот в электронном виде с применением ЕСИА.

В-пятых, очень ждем от коллег проведения эксперимента по применению биометрических технологий в аэропортах.

Это все в планах на этот год. В дальнейшем предполагается тиражировать данные технологии, развивать нормативную базу и набираться опыта на практике, внедряя те или иные решения.

*Беседовал Александр Никитушин*

## Как выполнить утверждённые показатели

Как повлияет реализация **основных направлений проекта** на достижение целевых значений **утверждённых показателей**?



# ТРАНСПОРТ ПО ЗАПРОСУ

*ДАТАПАКС разработал и совместно с МОСТРАНСАВТО протестировал новый цифровой сервис, который позволяет с помощью мобильного приложения заказать автобус в нужное время и место.*



*О результатах тестирования и принципах работы этого сервиса мы спросили у руководителя Проектного офиса ДАТАПАКС Анастасии Москвиной.*

*Расскажите, как возникла идея новой разработки и с чем связан выбор Московской области для ее тестирования?*

Московская область – пример региона с типовыми проблемами для общественного транспорта: плотная хаотичная застройка, неравномерный пассажиропоток в течение дня, низкая пропускная способность улично-дорожной сети, частичный охват маршрутами общественного транспорта и тяготение пассажиропотока к транспортно-пересадочным узлам. Для таких регионов необходима альтернатива общественному наземному транспорту или вид мобильности в дополнение к нему, дающий большую гибкость в адаптации к потребностям региона для обеспечения мобильности жителей.

Транспорт по запросу – это транспорт, реагирующий на спрос. Такая услуга характеризуется гибким графиком, адаптивными маршрутами и вместимостью транспорта: поездка полностью конструируется от запроса, когда, куда и какое количество пассажиров нужно доставить.

Разработанный нами цифровой сервис позволяет автоматизировать услугу «транспорт по запросу». Он включает в себя клиентские приложения для пассажиров и для водителей и ядро сервиса – алгоритм, в автоматическом режиме обрабатывающий поступающие за-

казы, формируя без участия диспетчера оптимальные рейсы с точки зрения маршрута с охватом наибольшего числа пунктов посадки из заказов, времени прибытия в пункты высадки, количества необходимых для удовлетворения спроса транспортных средств и их вместимости с учетом часов пик.

Гибкость цифрового сервиса достигается за счет учета группы параметров: времени работы сервиса, территории действия сервиса, количества и вместимости автобусов на линии, режима работы водителей, количества, частоты и стоимости заказов и так далее. Все это требуется одновременно учитывать и балансировать. Для этого алгоритм должен быть обучаемым, что как раз позволяют современные отечественные разработки.

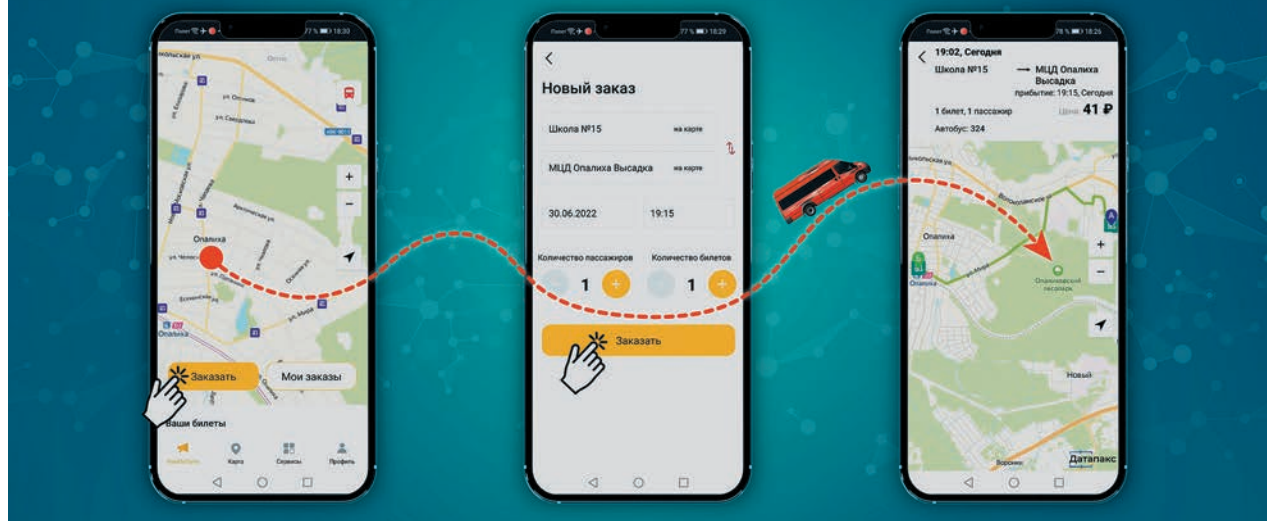
Например, при тестировании сервиса нами были определены два сценария его работы, учитывающих оценку множественных критериев перевозочного процесса. Эти сценарии дают возможность пассажиру сделать заказ как на будущие дни – плановые заказы, так и в течение текущего дня – срочные заказы. Алгоритм сервиса при обработке выставляет наивысший приоритет плановым заявкам: это позволяет предоставлять пассажирам гарантированную услугу, формировать доверие к сервису, а перевозчику – выстраивать перевозочный процесс оптимально и с прогнозируемой выгодой.

*Почему для нового сервиса потребовалось тестирование?*

При внедрении любых инноваций живое нагрузочное тестирование является неотъемлемым этапом вывода продукта на линию.

Нагрузочное тестирование нового сервиса позволяет проверить сценарии работы алгоритма на живых больших данных, оптимизи-

## «Транспорт по запросу» — транспорт, реагирующий на спрос



ровать спроектированные алгоритмы работы перед промышленной эксплуатацией с учетом «приземления» в реалии: спроса пассажиров, удобства для водителей, минимизации ручных действий диспетчеров, учета особенностей топографии зоны действия сервиса и характера дорожной обстановки.

Для нас было важно провести проверку алгоритма, обеспечивающего организацию перевозки автобусом, который не привязан к определенным расписанию и маршруту, имеет возможность маневра при заторах, не обязан курсировать по маршруту при отсутствии заказов, таким образом снижая нагрузку на дорожную сеть.

*Как вы оцениваете результаты тестирования?*

Высоко! За 30-дневный тестовый период работы сервиса в одном микрорайоне Подмосковья сервис обеспечил автоматическое планирование более 200 рейсов и онлайн-разрядку водителям для исполнения более 450 заявок пользователей. Благодаря обратной связи от пассажиров, водителей и диспетчеров нам удалось не только устранить ошибки, повысить производительность и устойчивость решения, но и собрать предложения и задачи для развития сервиса.

Тестовая эксплуатация также дала возможность оценить краткосрочные эффекты

для пассажиров и для организатора перевозок на примере конкретного микрорайона Подмосковья: для пассажиров – сократить время в пути в два раза по сравнению с общественным транспортом, для перевозчика – оптимизировать транспортную работу и затраты на нее с учетом наибольшего спроса для регулирования количества необходимых автобусов на линии, для организатора перевозок – предоставить полную автоматизацию обработки приема заказов граждан и контроль их исполнения.

По результатам тестирования сервис «транспорт по запросу» станет доступен в микрорайоне города Красногорска в июле 2022 года через мобильное приложение «Транспорт Подмосковья», разработанное ДАТАПАКС и запущенное в эксплуатацию совместно с МОСТРАНС-AВТО в апреле нынешнего года.

В рамках реализации проекта «Зеленый цифровой коридор пассажира» стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации № 3744-р от 21 декабря 2021 г., ДАТАПАКС участвует в разработке предложений по нормативно-правовому обеспечению услуги «транспорт по запросу» для регулирования работы данного вида перевозки пассажиров.

# ПРЕДПРИЯТИЮ ЛЮБОГО МАСШТАБА

*В июне исполнилось 33 года со дня запуска первой системы продажи билетов от «КВЦ-Сервис» в Туле. Сейчас партнерами компании являются более 200 автовокзалов в 17 регионах России. «Мы развиваем наше решение по заявкам клиентов, поэтому все возможности и функционал системы практически обоснованы и действительно необходимы для любого автовокзала», – говорит директор «КВЦ-Сервис» Василий Овчинников.*



*Расскажите о вашем продукте. Какую роль он выполняет?*

Система позволяет автоматизировать работу кассиров, бухгалтеров, диспетчеров, отдела пассажирских перевозок, а также упростить сбор и предоставление разных аналитических данных, касающихся функционирования автовокзала. Начиная с середины 2000-х годов мы стали модернизировать веб-сервисы и предоставлять внешние API для работы с автовокзалами, которые используют нашу систему. Также была запущена автоматизация продажи билетов на сайтах. Параллельно появлялись агентские сети и фирмы, которые занимаются продажей билетов онлайн, и запустилась интеграция с внешними сервисами. Таким образом, система

помогает не только автовокзалам решить технологические задачи, но и перевозчикам – продавать билеты онлайн, а пассажирам – покупать эти билеты удобно и без очереди.

*Как продукт помогает перевозчикам увеличить свою пассажирскую аудиторию?*

Система имеет понятный интерфейс, поэтому продажа на автовокзале происходит быстро, без образования очередей у кассы. Кроме того, пассажир может воспользоваться сервисами практически любого крупного агрегатора и приобрести билет где угодно: с помощью мобильного приложения или непосредственно на сайте.

*Чем ваше решение выделяется на фоне конкурентов?*

Прежде всего, отсутствием в составе системы сторонних коммерческих продуктов. Мы используем исключительно собственные разработки и собственный код, чтобы снизить зависимость от сторонних факторов и повысить устойчивость решения.

Система очень проста в настройке, эксплуатации и не требует привлечения квалифицированного технического персонала. У нас большая часть автовокзалов работает без системного администратора в штате, и мы учли этот момент при создании продукта.

Нельзя не отметить высокую скорость работы. Система демонстрирует очень быстрый отклик



и минимальные задержки, благодаря чему наше решение может стабильно работать на загруженных линиях и в условиях резкого роста пассажиропотока. К слову, персональный рекорд – обслуживание 3000 пассажиров за 12-часовую смену.

Не менее важное преимущество – кибер-безопасность. Разумеется, мы полностью соблюдаем все законодательство по защите персональных данных. Мы обеспечиваем безопасность как на физическом уровне (охрана серверов), так и на уровне данных – в том числе используя защищенные каналы связи, а также средства программной и аппаратной защиты.

*Как вы планируете развивать сервис?*

Конечно, мы стремимся сделать все, чтобы система была удобной и полезной в работе, производим регулярные обновления. Что касается нововведений, зачастую наши клиенты становятся их инициаторами. Мы же, в свою очередь, обрабатываем их пожелания.

Немаловажно, что новые возможности при последующем апдейте становятся доступны всем пользователям, поскольку мы имеем единый программный продукт. Таким образом, например, реализовано динамическое ценообразование, которое позволяет перевозчикам более гибко определять ценовую политику в зависимости от различных факторов: времени продажи билета, загруженности автобуса в конкретный момент и т. д.

И конечно же, мы всегда быстро реагируем на изменения законодательства, которые зачастую происходят довольно быстро. Это, например, может быть реакция на изменение требований ФНС по оформлению чеков на онлайн-кассах.

*Могли бы вы привести пример ситуации, когда клиент или партнер обращался с запросом на реализацию определенной функции?*

В качестве примера можно привести внедрение системы консолидированной отчетности – довольно востребованной функции, которая сейчас тестируется в нескольких крупных объединениях автовокзалов. С ее помощью автовокзалы в своем центральном офисе могут собирать данные (например, о покупке билетов)



*Интерфейс системы от «КВЦ-Сервис»*

со всех своих филиалов (других автовокзалов). Как это обычно происходит: автовокзал ставит нам техническую задачу («мы хотим иметь возможность делать в системе то-то и то-то»), мы эту идею рассматриваем и берем в разработку. Через какое-то время предоставляется техническое решение – в данном случае в виде отчетов подсистемы сбора данных. На выходе мы имеем информацию в том виде, в котором автовокзал хочет ее получить.

*В каком регионе у вас больше пользователей?*

Наша география простирается от западных границ России и до Урала (Оренбургской области). По историческим причинам регионом-лидером по количеству пользователей является наш родной регион – Тульская область. Также сервис широко применяется автовокзалами Калужской, Рязанской, Орловской, Костромской, Владимирской, Ленинградской областей и других регионов. Это территории, где достаточно разветвленная сеть маршрутов и действует множество автостанций – от небольших комплексов до крупных региональных объединений автовокзалов. При этом КВЦ подходит для автоматизации предприятий любого масштаба.

*Как потенциальные клиенты узнают о вашей компании и вашем продукте?*

Все пользователи, которые сейчас есть в нашей базе, пришли по цепочке друг за другом – по рекомендации от своих коллег или, например, от сотрудников, работавших с нашим решением на других автовокзалах. Мы не занимаемся обзвонами и рассылкой рекламных предложений, не заказываем агрессивный маркетинг. Все это не мешает нам проявлять себя на достаточно высоком представительном уровне среди коллег по автоматизации.

## ВОДОРОДНОЕ НАСТОЯЩЕЕ

*На долю транспорта в мировом масштабе приходится примерно 24 % выбросов CO<sub>2</sub>, из них на автомобильный транспорт – почти 75 % выбросов. На транспортный сектор приходится более четверти мирового потребления энергии, который практически полностью состоит из нефтепродуктов. Для решения этих проблем необходимы производство и эксплуатация «зеленых» автотранспортных средств.*



**Норайр Блудян,**  
*д. т. н., профессор, пред-  
седатель правления,  
директор ассоциации  
«Транспортная  
ассоциация Московской  
агломерации»*

### Международный опыт. Китай

Китай развивает производство «зеленых» автотранспортных средств, использующих различные источники энергии, в частности и водородное топливо.

В 2018 году в Чэнду, столице провинции Сычуань, были построены две водородные станции и произведены 10 автобусов, работающих на водородном топливе, которые были введены в эксплуатацию на городских автобусных маршрутах. Их годовой пробег составил более 400 тыс. км.

В декабре 2018 года компанией Wuhan Tiger Fuel Cell Vehicle Co. был разработан и представлен в Ухане образец городского автобуса, использующий водородное топливо. Основные технико-эксплуатационные характеристики автобуса: длина – 8,5 м; количество посадочных мест – 56; запас хода – не менее 450 км; время заправки – от 3 до 5 минут.

В конце марта 2018 года в Чэнду состоялась презентация автобуса, оснащенного двига-

телем, работающим на водородном топливе. Длина автобуса составляет 10,5 м, с запасом хода до 600 км при полном заполнении топливного бака. При израсходовании водородного топлива автобус может продолжить свой ход на электрической тяге. В 2019 году муниципальные власти Чэнду ввели в эксплуатацию еще 110 подобных автобусов, а в апреле 2019 года в Чэнду запустили первую очередь линии по производству водородных элементов, которая стала первой автоматической производственной линией в Западном Китае.

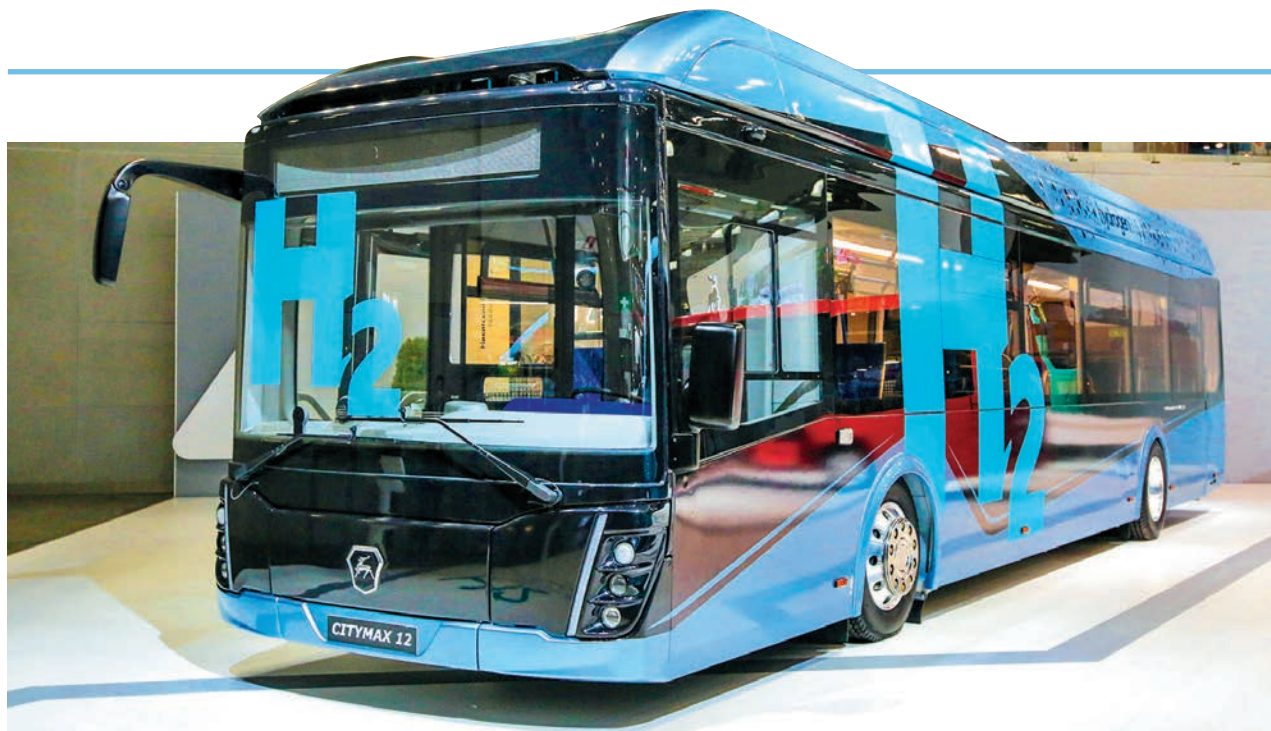
С июля 2018 года муниципалитет города Чжанцзякоу активно приступил к развитию общественного транспорта, работающего на водородном топливе, и ввел в эксплуатацию 74 автобуса с водородными топливными элементами.

К 2025 году город Ухань превратится в мировой центр производства водородных аккумуляторных батарей, с количеством заправочных станций до 100 единиц.

В Китае лидерами в области разработки и производства автотранспорта, использующими водородное топливо, являются автопроизводители Zhongtong Bus Holding Co., Yutong и Beijing Automotive Group.

### Международный опыт. Европа

В период с 2012 по 2020 год в Европе было введено в эксплуатацию около 150 автобусов на топливных элементах. Согласно данным BloombergNEF, по состоянию на конец



© gazgroup.ru

Водоробус CITYMAX Hydrogen, «Группа ГАЗ», Россия

2020 года в мире находятся в эксплуатации около 4250 единиц автобусов на топливных элементах.

По состоянию на декабрь 2020 года автобусы Van Hool на топливных элементах преодолели пробег в 10 миллионов километров.

В голландском Гронингене ввели в эксплуатацию 20 водородных автобусов, заказанных в 2019 году, и станцию заправки для них. Автобус заправляется менее чем за 10 минут, запаса хода – около 400 км.

Автобус на топливных элементах Caetano H2. City Gold также является единственной моделью длиной менее 12 метров. Caetano предлагает вариант длиной 10,7 м. В то время как Solaris применяет водород на своих 12-метровых, а Van Hool на 12- и 18-метровых автобусах.

В 2019 году французский производитель Safra запустил автобус на топливных элементах французского производства, созданный в сотрудничестве с дочерней компанией Michelin Symbio. Автобус Safra Businova H2, по заявлению производителя, имеет запаса хода в 300 км, доступный после 30 минут зарядки. Safra и Symbio сделали выбор в пользу интеллектуальной гибридной системы, объединяющей модуль топливных элементов

мощностью 30 кВт (модель H2Motiv) и аккумуляторную батарею на 132 кВтч (блок «средней мощности»). Это означает, что автобус перевозит меньше водорода, чем решение «полной мощности», которое использует небольшую батарею и большой водородный топливный элемент. Например, Solaris Urbino 12 Hydro имеет батарею на 29 кВтч.

В Лондоне введены в эксплуатацию 20 водородных двухэтажных автобусов. Их сразу раскритиковали за дороговизну и низкую экологическую эффективность.

В Германии район Дюрен заказал пять водородных автобусов с поставкой в 2022 году.

### Отечественный опыт

В Москве обкатку первого водородного электробуса планируют в 2022 году. Прогнозируется, что за счет их применения удастся снизить выбросы углекислого газа более чем в 10 раз.

КамАЗ представил опытный образец электробуса КамАЗ-6290, оснащенного водородными топливными элементами. Габариты и вместительность остались прежними, зато автобус сможет проехать более 200 км на одной подзарядке. Испытания нового транспортного средства планируется провести в Москве.

Планируется, что к 2023 году автобусы на водородном топливе должны появиться на улицах российских городов.

Группа «ГАЗ» в рамках Международной выставки Comtrans 2021 представила электробусы на водородных топливных элементах (водоробусы). На базе серийно выпускаемых автобусов ГАЗ компания разработала две модели инновационного транспортного средства для разных типов маршрутов – автобус большого класса CITYMAX Hydrogen вместимостью 85 человек и автобус малого класса «ГАЗель City» для перевозки 22 пассажиров.

Преимуществом водоробусов, разработанных группой «ГАЗ», является возможность дополнительной зарядки от электрической сети для проезда на части маршрута, где отсутствует водородная заправка. В водоробусах, представленных на выставке, применены конструктивные решения с различными типами размещения баллонов. На модели большого класса баллоны установлены на крыше, а в модели малого класса – за передними колесами в специальных нишах и в багажном отделении.

Водоробус большого класса CITYMAX Hydrogen разработан на платформе электробуса ГАЗ, серийно выпускаемого на Ликинском автобусном заводе. В конструкции CITYMAX Hydrogen применена отечественная электронная система управления водородной энергетической установкой, разработанная Инжиниринговым центром им. А. А. Липгарта, который был

создан группой «ГАЗ» совместно с МГТУ им. Н. Э. Баумана.

CITYMAX Hydrogen – городской низкопольный автобус, рассчитанный на перевозку 85 пассажиров. Он оснащен современными бортовыми системами безопасности и помощи водителю: блокировкой движения при отсутствии водителя и открытых дверях, камерами видеонаблюдения с обзором 360 градусов, системой контроля состояния водителя. В машине установлена мультиплексная система, которая контролирует параметры автобуса в онлайн-режиме и передает данные в транспортный парк. Водоробус оснащен системой кнелинга (наклон в сторону остановки), аппарелью для маломобильных пассажиров, USB-зарядками и Wi-Fi. Система климат-контроля обеспечивает комфортную температуру в салоне в любое время года. Климатическая система работает с использованием электроэнергии, а тепло, которое выделяется при работе водородного топливного элемента, зимой используется для отопления салона автобуса.

Водоробус «ГАЗель City» разработан на базе автобуса малого класса, серийно выпускаемого на Горьковском автозаводе. Автобус рассчитан на перевозку 22 пассажиров. Отличительные особенности микроавтобуса – низкий уровень пола, накопительная площадка для пассажиров в центральной части салона, широкая двойная дверь с электроприводом. Модель оборудована пневматической подвеской, которая обеспечивает дополнительное понижение пола до уровня бордюра. Предусмотрена откидная аппарель для въезда инвалидной или детской коляски в салон. Компактные размеры автобуса (длина 6620 мм, ширина 2200 мм) позволяют легко маневрировать на узких городских улицах или в плотном транспортном потоке. Минимальный радиус поворота составляет всего 6,9 м. Конструктивные особенности «ГАЗель City» – оригинальная усиленная рама с понижением в центральной части, задний мост увеличенной грузоподъемности, тормозная система с дисковыми тормозными механизмами на всех четырех колесах. Показания работы топливной системы автомобиля выводятся на мультимедийный экран, размещенный на приборной панели.



Водоробус Safran Businova H2, Франция

# ШКОЛА ВОСТРЕБОВАННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ

17 июня в Музее транспорта Москвы на ВДНХ состоялась лекция «Агломерационный цифровой транспорт».

Мероприятие было организовано кафедрой «Автомобильные перевозки» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ) при содействии проректора по дополнительному образованию Дмитрия Зайцева.

В качестве спикера выступил заведующий кафедрой «Автомобильные перевозки» МАДИ Дмитрий Мороз. На лекции обсуждались вопросы реализации новых подходов к образованию и интеграции высокотехнологичных компаний в проектное обучение, устойчивое развитие и цифровизация транспортного комплекса городов и регионов Российской Федерации.

Выступление Дмитрия Мороза вызвало большой интерес как у студентов, так и у представителей компаний и экспертов в области организации пассажирских перевозок и систем цифровизации на транспорте. Он рассказал

об уникальном образовательном пространстве в области мультимодальной пассажирской и грузовой мобильности – Высшей школе транспортных кадров (ВШТК).

ВШТК дает возможность выпускникам сформировать такие образовательные результаты, как:

- специалист сегментированной (конкретной) профессии в области транспортного комплекса;
- инженер;
- предприниматель.

Слушатели лекции узнали о новых подходах и видении образовательного результата для предприятий реального сектора экономики, а также о том, почему в настоящее время особое внимание необходимо уделять организации систем подготовки специалистов и проведению исследований и разработок.



Фото: Сергей Лукьянов



## СПЛАВ МОЛОДОСТИ И ОПЫТА

*В Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете (МАДИ) состоялась Первая Международная студенческая научно-практическая конференция «Транспорт-2022: технологии устойчивого и инновационного развития».*



*Норайр Блудян*

Организаторами конференции, прошедшей 21 апреля, выступили кафедра «Автомобильные перевозки», базовая кафедра «Городской пассажирский транспорт» и «Транспортная ассоциация Московской агломерации» при поддержке Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны».

Открывая конференцию, доктор технических наук, профессор кафедры «Автомобильные перевозки» МАДИ, много лет возглавлявший эту кафедру, президент ассоциации «ТАМА» **Норайр Блудян** отметил широкий круг участников и подчеркнул, что, несмотря на сложную обстановку, конференция действительно получилась международная и невероятно актуальная: «То, чем сегодня занимаются студенты, навыки аналитической работы серьезно помогут им быть конкурентными на рынке труда, в транспортной отрасли».

Президент Ассоциации «ЕТС «АЛС» **Борис Лоран** рассказал участникам конференции о том, что накануне было подписано Соглашение о сотрудничестве двух ассоциаций, ТАМА и «ЕТС «АЛС», чтобы придать новый импульс этому содружеству и расширить возможности обеих структур. Он отметил, что подписание этого документа также будет способствовать реализации Соглашения между ассоциациями и Московским автомобильно-дорожным государственным техническим университетом (МАДИ) и откроет серьезные перспективы сотрудничества.

Как пояснил Борис Лоран, сегодня в транспортной отрасли наблюдается дефицит профессиональных кадров. Рынок до сих пор испытывает проблемы, корни которых кроются в анархии 1990-х годов, когда многим казалось, что рынок сам отрегулирует все: «Но в итоге начался сумбур, с которым до сих пор нам вместе с государством приходится бороться. Многие удалось сделать, привести в цивилизо-

ванный вид: реализуется транспортная стратегия, внедряются цифровые технологии. Но эхо 90-х годов все еще ощущается».

Обращаясь к студентам-участникам конференции, Борис Лоран подчеркнул, что очень важно, с какой подготовкой они выйдут из стен вуза:

*«Вы управленцы в транспорте! Вы должны понимать и чувствовать взаимосвязь различных видов транспорта, особенности внедрения цифровых технологий. Долгое время у нас был разрыв между отраслью и наукой. Сейчас все это начинает принимать необходимые формы взаимодействия, для того чтобы вы вышли, не только обладая актуальными знаниями, но, погружаясь в практику, могли придумать для российского транспорта что-то свое.*

*Сегодня здесь выступают компании – партнеры наших ассоциаций, ваши будущие работодатели. Мы ведем большую работу по вопросу прохождения студентами практики на наших пред-*



*Партнеры конференции*



приятных, чтобы каждый мог ощутить и понять всю проблематику пассажирских перевозок, все возможности цифровизации нашего сектора.

Мы создали отраслевую информационную площадку для различных типов диалога: отрасли и власти, отрасли и науки, отрасли и смежных производств, в первую очередь цифровых.

Это и наш отраслевой журнал, это наши сайты и те мероприятия, которые мы регулярно про-



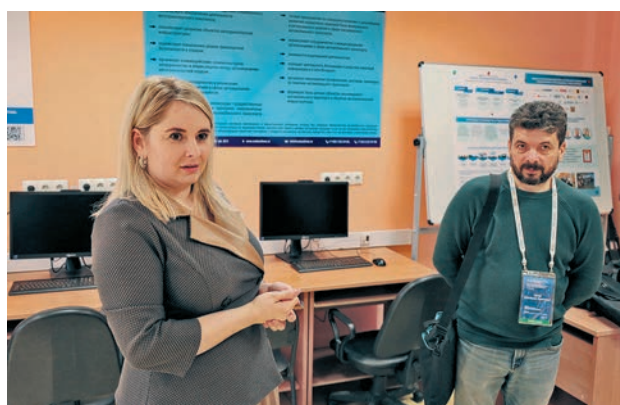
водим (так, за два последних года мы организовали три всероссийских транспортных форума). Это площадка, где чиновники, представители бизнеса и государственных структур обсуждают проблемы, задачи и перспективы, и все это трансформируется в изменение законодательства – в то, что приносит реальную пользу отрасли.

И во главе этой деятельности стоит «Его Величество Пассажир»: вся наша работа – на пассажира и для пассажира. Именно он наш заказчик, критик и судья. И он хочет за свои деньги получать качественную, безопасную услугу, а мы обязаны ему ее обеспечить, так как мы работаем в транспортной отрасли России».

В первой сессии конференции выступали представители отрасли с презентациями комплексных решений для управления городским общественным транспортом, мультимедийных технологий в транспортной отрасли, в организации пассажирских перевозок сельских территорий и малых городов, внедрения в отрасли цифровых технологий и платежных систем.

**16 марта Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ) и Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» подписали соглашение о сотрудничестве.** В рамках соглашения стороны будут осуществлять совместные исследования и проекты по актуальным направлениям развития системы агломерационной транспортной мобильности и междугородних пассажирских перевозок. Для обучающихся в МАДИ ассоциация «ЕТС «АЛС» предполагает реализовать прохождение всех видов практик и стажировок, проведение совместных профориентационных мероприятий и конференций, организацию трудоустройства выпускников.





Вторая сессия состояла из выступлений российских студентов и граждан иностранных государств, обучающихся в МАДИ, с презентациями актуальных отраслевых разработок. Они представили более двадцати докладов, посвященных, в частности, таким темам, как цифровизация перевозок, использование электрического подвижного состава и опыт внедрения беспилотников.

В университете уверены, что результаты обсуждения представленных на конференции проектов найдут свое отражение в дальнейшей модернизации учебных образовательных программ подготовки специалистов кафедрой «Автомобильные перевозки».

Фото: В. Дехтеринский



Участники конференции – студенты, представители 19 стран

rosbuslines.ru



## Центр Управления Междугородными Пассажирами Перевозками

**Член Российского автотранспортного союза**

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

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

**+7 (925) 575-85-81      [info@tsumpp.ru](mailto:info@tsumpp.ru)**

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

# Жаркое лето с BlaBlaCar

Размещайте ваши самые горячие предложения на сайте и в мобильном приложении BlaBlaCar



# ИНГОСТРАХ

Просто быть уверенным

## Страхование гражданской ответственности перевозчика пассажиров (ОСГОП)

Индивидуальный менеджер

Быстрое оформление договора

Круглосуточная диспетчерская служба



Полная информация  
о продуктах по QR-коду

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

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

реклама