

# РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 58 июль–сентябрь

**2016**



**У ежегодная Всероссийская Конференция  
«Транспортная безопасность и технологии  
противодействия терроризму – 2016»**

# KURSOR

КОМФОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ  
ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА



Товар сертифицирован

реклама

- Полностью низкопольный автобус длиной 9,5 м
- Высокая надежность кузова – не менее 12 лет
- Прогрессивная агрегатная база
- Экономичный двигатель 4 цилиндра
- Электронное управление подвеской
- Общая пассажировместимость – до 82 человек
- Доступность для всех категорий пассажиров
- Экологический стандарт EURO-5
- Высокая остаточная стоимость

**ООО «Русские Автобусы-Группа ГАЗ»**

+7(495)720-50-29/06

e-mail: ra@gaz.ru

**www.bus.ru**



# РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 ГОДА

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

**Учредитель:** Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны»

**Периодичность выхода:**

от 6 до 12 выпусков в год

**Тираж:** 3000 экз.

**Распространение:** подписка и целевая рассылка

**Регион распространения:** Москва и регионы РФ, страны СНГ и ЕС

**Экспертный совет:**

**Ахохов А.Ч.** – Заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

**Бакирей А.С.** – Директор Департамента автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса РФ

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

**Лоран Б.О.** – Автор и руководитель проекта

«Единая транспортная система

«Российские Автобусные Линии»

**Лудчак З.М.** – Вице-президент Ассоциации

автомобильных перевозчиков Крыма

**Саранчук Л.М.** – Директор Союза

автотранспортных предпринимателей

Свердловской области

**Старовойтов О.И.** – Президент Российского

автотранспортного союза

**Главный редактор:** Б.О. Лоран

**Выпускающий редактор:** М.Д. Левятова

**Советник главного редактора:** Г.Д. Шахматов

**Отдел рекламы:** А.Е. Лоран, О.Е. Филиппова

**Юридическое сопровождение:**

Г.Т. Кязимов, Ю.А. Архипова

**Отдел подписки и распространения:**

С.Н. Маракулин, Д.Б. Лоран

**Корреспонденты:** Д.А. Теволинская, И.Г. Чарук

**Фотограф:** Ю.Л. Данченко

**Дизайн и верстка:** Т.Ю. Котелкина

**Корректор:** О.И. Церковская

**Ответственный секретарь:** С.И. Жаркова

**Адрес редакции:**

1125212, г. Москва, Кронштадтский бульвар, д. 7, строение 4, офис 21

тел.: +7 (495) 739-34-00, (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

16.09.2016 г.

Отпечатано в типографии

ООО «ХЕЛЕНПРО»

107140, г. Москва,

ул. Верхняя Красносельская, д. 2,

Тел.: +7 (495) 662-30-22



### СЛОВО РЕДАКТОРА

2

### ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ◆ 10 сентября состоялся запуск пассажирского движения на Московском центральном кольце (МЦК) 3
- ◆ Расширенное заседание Координационного совета 4
- ◆ Открытие III Крымского транспортного форума 5
- ◆ Заседание межведомственной рабочей группы по мониторингу развития автомобильных дорог на территории Крымского полуострова 6
- ◆ Церемония закрытия международного грузового автопробега «Китай – Монголия – Россия» 7
- ◆ Опыт реализации законодательства в области страхования и организации перевозок пассажиров автомобильным транспортом 8
- ◆ Подготовка транспортной инфраструктуры чемпионата мира по футболу 2018 года 11

### ТЕМА НОМЕРА

- ◆ V Всероссийская Конференция «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму – 2016» 12
- ◆ «Проблемы реализации требований 16 ФЗ на Российских автовокзалах и пути их решения» 22
- ◆ Почему иностранные перевозчики не выполняют требования российского законодательства о транспортной безопасности?! 24

### МЕГАПОЛИС

- ◆ Открытие движения по первому в Москве винчестерному тоннелю 25
- ◆ Среднесуточный пассажиропоток на коммерческих маршрутах превысил 800 тысяч человек 25
- ◆ Автобусы легальных перевозчиков наземного транспорта начали отображаться в приложении «Яндекс.Транспорт» 26
- ◆ Перевозку пассажиров МЦК обеспечат свыше 1800 автобусов, троллейбусов и трамваев 27
- ◆ Свыше миллиарда человек воспользовались услугами ГУП «Мосгортранс» с начала года 28
- ◆ Прекращена работа нелегальной автостанции 28
- ◆ Коммерческие автобусы заменили маршрутные такси 29

### АВТОВОКЗАЛЫ И ПАТП

- ◆ Внеочередное Общее Собрание организаций – членов Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» 30
- ◆ Новый автовокзал в Уфе начал свою работу 31
- ◆ Штраф «Автовокзалу» за неисполнение предписания УФАС оставлен в силе 31
- ◆ Современные технологии 32

### ПАРТНЕРЫ

- ◆ Страхование автовокзальных комплексов и пассажирских автотранспортных предприятий 34



### Уважаемые читатели!

Лето и начало осени традиционно насыщены знаковыми мероприятиями в автотранспортной отрасли. Мы постарались осветить наиболее важные из них, на которых обсуждаются наиболее важные для операторов рынка вопросы и принимаются стратегические решения. Диалог отрасли и власти является надежным двигателем для появления юридических и технических корректировок в действующем законодательстве. Ключевую роль в этом процессе играют некоммерческие объединения предприятий автотранспортного комплекса. Профессиональная работа сотрудников исполнительных аппаратов таких организаций и их самоотверженность приносит свои плоды. Отрасль развивается, обеспечивая пассажиров безопасными и комфортными услугами в области перевозок. Конечно, есть масса проблем, тормозящих это развитие. Есть объективные и субъективные факторы, влияющие на это, но тенденции в сторону прогресса и активного созидания только усиливаются.

16 сентября Экспертный совет при Правительстве РФ обсуждал основные направления совершенствования системы контроля в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом, а также необходимые изменения в нормативно-правовом регулировании в указанной сфере, в том числе актуализацию стандартов, устанавливающих показатели качества обслуживания населения пассажирским транспортом. Обсуждение состоялось в рамках работы по Поручению Президента № ПР-1277 от 1 июля текущего года. Отмечу, что в поручении руководителя страны есть прямое указание провести комплекс мероприятий по выявлению и пресечению незаконных перевозок пассажиров. Это еще раз подтверждает, что связь между отраслью и властью крепка и надежна. Она двусторонняя. Все проблемы доводятся не только до профильных министерств и ведомств, но и до Первого лица и находятся на контроле. Мы надеемся, что выработанные в процессе работы Экспертного совета конструктивные решения помогут Правительству Российской Федерации повысить результативность контроля и надзора в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Московский транспортный узел показывает высокие темпы в реализации заявленных планов, утвержденных на самом высоком уровне. Это и строительство транспортных развязок, и транспортно-пересадочных узлов, и внедрение инновационных технологий в управление и контроль транспортными потоками. Важное событие произошло 10 сентября. Состоялся запуск пассажирского движения на Московском центральном кольце (МЦК). Протяженность МЦК составляет 54 км, на кольце расположен 31 остановочный пункт. На базе остановочных пунктов созданы транспортно-пересадочные узлы, позволяющие совершать пересадки на станции Московского метрополитена, наземный общественный транспорт и радиальные направления железной дороги. Реализация проекта началась в 2011 году. За эти годы была проведена полная реконструкция железнодорожной инфраструктуры. В торжественной церемонии открытия приняли участие Президент РФ Владимир Путин, министр транспорта РФ Максим Соколов, мэр Москвы Сергей Собянин, руководитель РЖД Олег Белозеров. Мы обязательно будем освещать работу и развитие этого проекта в нашем журнале.

Темой этого номера стала V Всероссийская конференция «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму – 2016», прошедшая в Москве. Мы постарались дать максимальную информацию по обсуждаемым вопросам и по всем дискуссионным площадкам, прошедшим в рамках конференции. Сформированное в ходе дискуссий решение конференции становится ориентиром для отраслевого министерства в совершенствовании государственной политики и нормативного правового регулирования в сфере транспортной безопасности.

И в заключение хочу напомнить читателям, что актуальная информация о событиях, имеющих отношение и влияющих на работу и развитие автотранспортной отрасли, оперативно размещается на наших сайтах [www.rosbuslines.ru](http://www.rosbuslines.ru) и [www.nprav.ru](http://www.nprav.ru) в новостных и специальных разделах. Особое внимание уделяется внесению изменений в действующее законодательство и их реализации «на земле». Приглашаем руководителей предприятий участников рынка активнее делиться своей информацией и наработками с нашей редакцией и общаться с нашими профильными специалистами для анализа, понимания и выбора правильных путей развития как отрасли в целом, так и отдельно взятого предприятия.

С уважением,

**Борис Лоран**

## 10 СЕНТЯБРЯ СОСТОЯЛСЯ ЗАПУСК ПАССАЖИРСКОГО ДВИЖЕНИЯ НА МОСКОВСКОМ ЦЕНТРАЛЬНОМ КОЛЬЦЕ (МЦК)



В торжественной церемонии открытия приняли участие Президент РФ Владимир Путин, Министр транспорта РФ Максим Соколов, Мэр Москвы Сергей Собянин, глава РЖД Олег Белозеров.

Гостям представили станцию «Лужники», которая станет пересадочной с Сокольнической линии московского метро. Они также проехали на одном из составов до станции «Площадь Гагарина», которая является пересадочным контуром со станцией «Ленинский проспект» Калужской линии метрополитена.

МЦК представляет собой внутригородскую кольцевую

линию пассажирских электропоездов, использующую инфраструктуру Малого кольца Московской железной дороги (МК МЖД). Линия интегрирована со столичным метрополитеном и радиальными железнодорожными линиями.

Сегодня для пассажиров доступны 24 станции, где можно сделать 11 пересадок на метро и пять – на пригородные поезда. До конца года планируется открыть все станции – 31. В первый месяц проезд на МЦК будет бесплатным. В дальнейшем он будет осуществляться по проездным билетам и транспортным картам: «Тройка», «Единый», «90 минут», согласно тарифам метрополитена. Воспользовавшись билетом на одну поездку, можно будет совершить тройную пересадку: метро – МЦК – метро.



Планируется, что использование МЦК уменьшит нагрузку на метрополитен, повысит экономическую активность в средней части города, будет способствовать реорганизации устаревших промзон и созданию новых рабочих мест. Кроме того, улучшится транспортная доступность основных спортивных объектов Москвы.



### Справка:

Протяженность МЦК – 54 км. Время работы совпадает с графиком столичного метрополитена – с 05:30 до 01:00. Круговой проезд по кольцу займет 75–85 минут. Подвижной состав МЦК представлен 30 пятивагонными составами ЭС2Г «Ласточка» (Siemens Desiro RUS), каждый из которых вмещает 1200 пассажиров. В вагонах возможна перевозка 12 велосипедов. Поезда оснащены системами климат-контроля, туалетами, розетками на 220 В и системой Wi-Fi. Средняя маршрутная скорость составов около 40 км/ч. В сутки будет курсировать до 134 пар поездов.

На МЦК сохранится и грузовое движение, но в уменьшенных объемах и только в ночное время.

<http://www.mintrans.ru>

26 июля заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул провел расширенное заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Минтрансе России.

В ходе заседания были рассмотрены 3 вопроса. В рамках первого вопроса участники обсудили проблематику регулирования деятельности автовокзалов и автостанций, а также предложения о возможности организации остановочных пунктов на или вблизи железнодорожных вокзалов с использованием инфраструктуры железнодорожных вокзалов. Выступавшие отметили, что действующее законодательство имеет определенные пробелы в регулировании этих правоотношений. На практике используются устаревшие подходы хозяйствования: размер средств, перечисляемых перевозчиком автовокзалу, определяется как процент от продажи билетов. Хотя состав услуг, предоставляемых перевозчику на автовокзале, фактически не зависит от дальности и, следовательно, стоимости поездки.

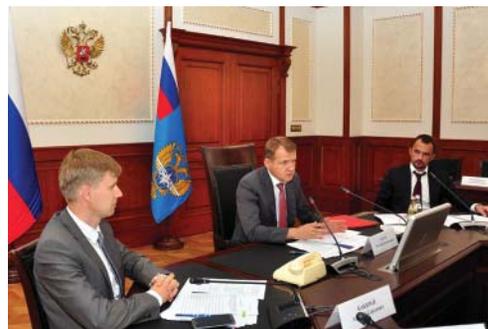
Второй вопрос – совершенствование правоотношений в области установления ответственности за безбилетный проезд на автомобильном и городском наземном электрическом транспорте. В настоящее время в российском праве отсутствует единообразный подход к правовой природе безбилетного проезда. Ответственность за безбилетный проезд либо не устанавливается, либо администрируется неэффективно. «Принципиально важно определиться с вектором нашей со-

## РАСШИРЕННОЕ ЗАСЕДАНИЕ КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА

вместной работы по данному направлению», – отметил замминистра.

Министерством транспорта РФ был проведен мониторинг законодательства регионов, касающегося установления ответственности за безбилетный проезд. В настоящее время в 63 из 85 субъектов РФ установлена административная ответственность за безбилетный проезд. Вместе с тем, в 8 субъектах региональное законодательство в части административной ответственности за безбилетный проезд было признано утратившими силу, в том числе в соответствии с решениями, принятыми органами региональной прокуратуры (Магаданская, Новгородская, Пензенская, Томская области, Хабаровский край), в Воронежской области в связи со сложностью процесса администрирования, в Липецкой области в связи с неэффективной правоприменительной практикой. Ответственность за безбилетный проезд в Красноярском крае не была установлена в соответствии с заключением прокуратуры, в Ульяновской области – в связи с отсутствием необходимых полномочий. Информация регионов по вопросу отсутствия установленной ответственности за безбилетный проезд и провоз багажа, размещена на официальном сайте Минтранса России.

Третий вопрос заседания был посвящен реализации в Российской Федерации Соглаше-



ния о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов (СПС) и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок. Согласно Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом Соглашение СПС распространяется и на внутрироссийские перевозки. За последние несколько лет принят ряд нормативных актов в сфере регулирования данных перевозок, развернута работа испытательных станций и экспертов. Вместе с тем, как показывает статистика, в 2015 году динамика обращений за получением Свидетельств СПС и, соответственно, их выдачи, была практически нулевой. Это обусловлено тем, что в российском правовом поле отсутствует ответственность за нарушение правил перевозки скоропортящихся пищевых продуктов. В связи с данным обстоятельством возникла необходимость применения действенных мер по организации контроля за перевозчиками, не соблюдающими требования вышеуказанных нормативных актов. Поэтому Минтрансом России был подготовлен и направлен на согласование про-

ект внесения изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г.

№ 195-ФЗ, ужесточающих ответственность за нарушение правил перевозки скоропортящихся пищевых продуктов.

Участники заседания обменялись мнениями о ходе этой работы и приняли решения о ее дальнейшей интенсификации.

## ОТКРЫТИЕ III КРЫМСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ФОРУМА

23 июня в Алуште заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул принял участие в открытии III Крымского транспортного форума.

В своем выступлении Н. Асаул отметил, что с марта 2014 года властями Крыма и Севастополя, Минтрансом России, Единой транспортной дирекцией проделана значительная работа по становлению крымского транспортного комплекса. В 2015 году в Крым и обратно перевезено почти 10 млн пассажиров всеми видами транспорта, за прошедший период текущего года – более 3 млн (увеличение на 16% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года). При этом, рост перевозок через Керченскую переправу составил около 30%, что является значительным показателем. Рост объема перевезенных легковых автомобилей по сравнению с 2015 годом составляет 34%, грузовых – 65%. Кроме того, с 30 апреля по «единому» билету на территорию КФО прибыло более 31 тыс. пассажиров, что на 24% превышает показатели 2015 года. «Планируемый пассажиропоток в курортный сезон 2016 года по «единому» билету составляет 400 тыс. пассажиров на территорию КФО и обратно», – уточнил замминистра.

По словам Н. Асаула, в работе переправы планируется дальнейшее увеличение пропускной способности за счет ввода

в эксплуатацию или оперативного управления дополнительными площадками и причалами, оборудования имеющихся площадок системами автоматизированного управления транспортными потоками, улучшения качества услуг, повышения комфортности и удобства для пассажиров. Для удобства пассажиров в приобретении билетов в эксплуатацию мобильного приложения.

Замглавы Минтранса также напомнил, что ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года» предусмотрены мероприятия по строительству аварийно-спасательного флота, оснащение объектов морского транспорта инженерно-техническими средствами транспортной безопасности акваторий морских портов. В рамках программы также предусмотрено развитие аэропорта Симферополя. К настоящему времени в аэропорту проведена масштабная реконструкция терминального комплекса и привокзальной площади. Далее предусмотрена реконструкция летной зоны с удлинением ВПП, строительство перрона перед новым аэровокзальным комплексом, командно-диспетчерского пункта, установка светосигнального оборудования и радиомаячной системы, а также ряд мероприятий по обеспечению защиты объектов аэропортового комплекса от актов незаконного вмешательства.



Для улучшения качества перевозок пассажиров автобусами в КФО введен в эксплуатацию интернет-ресурс для удаленного бронирования и покупки билетов на автобусы. ФЦП также предусмотрена реализация программы некоммерческого лизинга городского пассажирского транспорта, работающего на газомоторном топливе, а также наземного электрического транспорта на территории КФО. С целью завершения работ по созданию на территории России системы «ЭРА-ГЛОНАСС» в рамках ФЦП введены в эксплуатацию: в Симферополе – навигационно-информационный центр 2-го уровня; в Севастополе – региональный коммутационный узел. Выполнены работы по организации каналов связи, обеспечению информационного взаимодействия системы с дежурными частями МВД России. Н. Асаул выразил уверенность, что в рамках форума будут обсуждены основные проблемы и выработаны решения для дальнейшего развития транспортного комплекса Крыма.

<http://www.mintrans.ru/>

## ЗАСЕДАНИЕ МЕЖВЕДОМСТВЕННОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО МОНИТОРИНГУ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ НА ТЕРРИТОРИИ КРЫМСКОГО ПОЛУОСТРОВА

30 августа состоялось первое заседание межведомственной рабочей группы по мониторингу развития автомобильных дорог на территории Крымского полуострова.

В мероприятии, прошедшем под председательством заместителя главы Росавтодора Игоря Астахова, приняли участие директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Игорь Костюченко, представители Министерства транспорта Республики Крым, Департамента дорожного хозяйства Севастополя, а также специалисты подведомственных Росавтодору территориальных подразделений в регионах страны.

Главной темой совещания стало обсуждение промежуточных результатов деятельности дорожников Крыма в 2016 году. Согласно представленным отчетам региональных властей, всего на сети региональных дорог Республики Крым в этом дорожном сезоне будет отремонтировано 164 километра. На территории Севастополя отремонтируют 41 дорогу общей протяженностью 36,4 км. Однако на большом количестве объектов работы ориентировочно будут завершены только в октябре – ноябре.

Как отметил И. Астахов, с целью приведения в нормативное состояние, строительства и реконструкции автомобильных дорог на территории Республики Крым и г. Севастополя, оказания консульта-

ционного, методологического и методического содействия коллегам-дорожникам, тщательного контроля за ситуацией и своевременного информирования о динамике состояния дорог Крыма и Севастополя рабочая группа будет ежемесячно отчитываться Министру транспорта РФ Максиму Соколову о ходе реализации программы дорожных работ на территории полуострова. Первые статистические данные будут подготовлены уже к началу следующей недели. Для этого в Крыму с завтрашнего дня к работе приступят несколько экспертных групп, которые дадут независимую оценку ходу выполнения работ и качеству дорожного покрытия на местных магистралях.

Вместе с экспертами-дорожниками также будут работать сотрудники подведомственного Росавтодору подразделения ФКУ «Росдортехнология», которое в течение лета уже проводило выездные проверки на дорогах Крымского полуострова. Федеральные специалисты окажут методологическую помощь в проверке качества выполненных работ подрядными организациями, а также в части составления отчетности в соответствии с требованиями нормативных документов.

«Схожий формат работы уже был успешно применен при организации работ по ликвидации последствий от мощного паводка на территории Дальнего Востока и Сибири, который произошел несколько лет



Игорь Астахов

назад. Тогда сформированные экспертные группы, под руководством Росавтодора в максимально короткие сроки провели полную диагностику пострадавших трасс. Теперь же вместо оценки ущерба командированным специалистам предстоит изучить состояние действующей сети, оказать коллегам-дорожникам содействие при подготовке и реализации дорожных программ и проектов, выявить недостатки, требующие незамедлительного реагирования со стороны руководителей субъектов Российской Федерации», – подчеркнул И. Астахов.

По словам И. Костюченко, приведение в нормативное состояние автомобильных дорог в Российской Федерации и, в частности, на территории Республики Крым и города Севастополь является одним из приоритетов на федеральном уровне. В связи с этим местным дорожным службам рекомендовано обеспечить максимально полную отчетность перед гражданами о своей работе. Для этого на регулярной основе должны публи-

коваться публичные отчеты о ходе выполнения дорожных работ. «Каждый этап ремонта и реконструкции для нагляд-

ности должен сопровождаться обязательной фотофиксацией, чтобы каждый житель Крыма мог увидеть реальные резуль-

таты работы своей дорожной службы», – подчеркнул И. Костюченко.

<http://mintrans.ru>

## ЦЕРЕМОНИЯ ЗАКРЫТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ГРУЗОВОГО АВТОПРОБЕГА «КИТАЙ – МОНГОЛИЯ – РОССИЯ»

7 сентября заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул принял участие в церемонии закрытия Международного грузового автопробега «Китай – Монголия – Россия».

В торжественной церемонии закрытия также приняли участие генеральный директор ФБУ «Росавтотранс», координатор пробега – Алексей Двойных, заместитель руководителя Ространснадзора – Асланбек Ахохов, представители Постоянного представительства IRU в Евразии, автоперевозчиков-участников пробега.

«Россия придает большое значение многостороннему транспортному сотрудничеству с дружественными странами – Китаем и Монголией. Налаженная транспортная маршрутная сеть способна стать ключом к реализации многих деловых проектов и масштабных инициатив. Именно поэтому так важно в современных реалиях открывать новые маршруты,

в том числе для перевозок различных грузов автомобильным транспортом», – сказал Н. Асаул.

В декабре этого года планируется подписание Межправительственного соглашения трех стран о международных автомобильных перевозках в сети азиатских автодорог. Это позволит российским перевозчикам, наряду с двухсторонними, осуществлять и транзитные перевозки на территории Китая.

Предполагается, что перевод вектора логистических маршрутов в сторону Юго-Восточной Азии, в том числе перевозок автомобильным транспортом, положительно отразится на развитии регионов Сибири и Дальнего Востока. Новый маршрут даст предпосылку строительства в городах распределительных хабов, а это повлечет за собой эффектив-



ное распространение перевозимых товаров по заданным направлениям.

«Новый маршрут позволит улучшить логистику доставки товаров из Китая, Монголии и обратно, создаст дополнительные возможности для выхода российских экспортеров на мировые рынки, снизит транспортную составляющую в цене перевозимых грузов, а также будет содействовать повышению занятости и возникновению новых источников роста для населенных пунктов вдоль российского участка нового маршрута», – отметил А. Двойных.

### Справка:

Международный автопробег стартовал 18 августа в китайском Тяньцзине и завершился 23 августа в Улан-Удэ (Республика Бурятия). За шесть дней колонна преодолела около 2200 километров, посетила 11 населенных пунктов в трех странах. Российские перевозчики: группа компаний «Руста», ЗАО «Совтрансавто» и ООО «Адженс» участвовали в пробеге с целью проведения самостоятельной оценки всего маршрута. В настоящее время решаются логистические вопросы транспортировки грузов. В ближайших планах развитие партнерства с Монголией и Китаем.

<http://mintrans.ru>



## ОПЫТ РЕАЛИЗАЦИИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ОБЛАСТИ СТРАХОВАНИЯ И ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

3 и 24 июня 2016 года в г. Сочи Российским автотранспортным союзом были проведены ежегодный Съезд (общее собрание) членов союза и Конференция РАС.

XIV Съезд собрал делегатов 78 организаций – членов союза. В числе приглашенных лиц мероприятие посетили Председатель Комитета Государственной Думы Российской Федерации по транспорту Е. С. Москвичев, директор департамента транспорта и связи администрации г. Сочи А. И. Месс, заместитель Министра транспорта Российской Федерации Н. А. Асаул, заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта А. Ч. Ахохов, начальник управления страхования транспортных операторов СПАО «Ингосстрах» А. В. Копыток, директор Департамента по работе с объединениями предпринимателей ТПП Рос-

сийской Федерации Г. П. Манжосов, генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» А. В. Двойных, представители федеральных министерств и ведомств, Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, региональных органов власти.

Директор департамента транспорта и связи администрации г. Сочи А. И. Месс поприветствовал собравшихся гостей и участников Съезда.

О работе Комитета Госдумы РФ по транспорту проинформировал Председатель Комитета Е. С. Москвичев.

Также перед участниками Съезда выступил заместитель председателя Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Е. Н. Калинин

Президент Российского автотранспортного союза О. И. Старовойтов в своем докладе отметил, что отчетный год стал годом острейшего экономического кризиса, который, конечно же, ударил по транспортникам. В своем выступлении он подвел итоги деятельности Союза, информировал о том, что удалось сделать по выполнению задачи максимального

смягчения последствий кризиса для транспортных компаний посредством «заморозки» части неналоговых платежей, исключение избыточных требований и блокирования наиболее обременительных для бизнеса нормативных правовых актов.

О. И. Старовойтов затронул самое нашумевшее событие 2015 года, которым несомненно, стало внедрение системы «Платон».

В своем выступлении Президент Союза коснулся федерального закона, которым вносятся изменения в действующий порядок организации перевозок тяжеловесных, крупногабаритных и опасных грузов; проекта постановления Правительства, которым должны быть установлены требования по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств; первых итогов реализации 220-го закона.

О. И. Старовойтов кратко остановился на текущей деятельности Союза. Информировал о содействии РАС в разрешении проблем во взаимоотношениях перевозчиков с региональными органами исполнительной власти и автовокзалами; об активной работе Научно-методического центра Системы добровольной сертификации на автомобильном



Олег Старовойтов

транспорте, о распределении разрешений ЕКМТ.

Отдельно в своем выступлении Президент Союза отметил участие РАС за отчетный период во всех федеральных дискуссионных площадках по проблемам развития автомобильного транспорта, в работе сорока международных и российских форумах, конференциях, семинарах и круглых столах, в сорока заседаниях рабочих групп при Госдуме России, в почти шести десятках совещаний, организованных федеральными органами власти. Сказал о налаживании контактов и более тесной связи с региональными ассоциациями. С этой целью начиная с августа прошлого года, мы организовали серию специальных выездных семинаров для перевозчиков и органов власти по вопросам касающихся реализации 220-го закона.



Евгений Москвичев

О.И. Старовойтов обратил внимание присутствующих на то, что совершенствование транспортного законодательства было и остается приоритетным направлением деятельности Российского автотранспортного союза. Отметил активное участие специалистов РАС в разработке множества нормативных правовых актов: уже принятого закона о пассажирских перевозках; законо-

проекта о грузовых перевозках; проектов законов «О такси» и ряде проектов приказов Минтранса России.

Далее, в прениях по докладу Президента РАС, состоялись выступления, в которых, в целом, были отмечены как положительные, так и отрицательные тенденции в сфере автомобильного транспорта, предложены пути решения существующих проблем.

О существующей ситуации с перевозками и о взаимодействии отраслевых общественных организаций с органами исполнительной власти субъектов РФ и органами местного самоуправления, объединениями предпринимателей проинформировали представители из регионов. Выступили:

Заместитель Председателя Законодательного Собрания Новосибирской области В.П. Ильенко, Президент Ярославского автотранспортного союза Р.И. Бестаев, Президент НП «Логистика и автоперевозки Татарстана» Л.Д. Штейнберг, Директор Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области Л.М. Саранчук; Председатель Правления НП «Ассоциация пассажирских перевозчиков города Хабаровска» С.Н. Трёмасова. Все выступающие отметили положительную работу Президента О.И. Старовойтова и аппарата Российского автотранспортного союза, а также предложили переизбрать О.И. Старовойтова на новый срок.



Николай Асаул

Решением XIV Съезда (общего собрания) О.И. Старовойтов был избран Президентом Российского автотранспортного союза на новый срок единогласно.

В завершении дня работы общего собрания Президент РАС О.И. Старовойтов вручил руководителям автотранспортных организаций награды Российского автотранспортного союза.

Открыл Конференцию Президент РАС О.И. Старовойтов. В первой части мероприятия компания ООО «МАН Трак энд Бас РУС» презентовала новую модель пригородного автобуса MANLion'sIntercity.

Во вступительном слове Н.А. Асаул отметил, что Минтрансом для формирования надежной и эффективной системы перевозки пассажиров и грузов этими видами транспорта разработан проект стратегии развития автомобильного и наземного городского электрического транспорта РФ до 2030 года. Основные цели стратегии: формирование технологической и информационной среды автомобильного транспорта в едином транспортном пространстве, обеспечение доступности и качества услуг автомобильного и городского электрического транс-

порта, транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок, повышение эффективности и конкурентоспособности грузового автомобильного транспорта, и ряд других. «В результате реализации стратегии будут созданы условия для приоритетного развития транспорта общего пользования, снижения ущерба окружающей среде, повышения устойчивости транспортной системы России», – подчеркнул замминистра.

Опыт 3-х летней реализации Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном в своем выступлении осветила М.А. Артеменко заместитель директора по методологии страхования Национального союза страховщиков ответственности (НССО).

О пробелах правового регулирования страховой защиты жизни, здоровья, имущества пассажиров в рамках ОСГОП в своем выступлении осветила

В.Ю. Балакирева заместитель Директора Департамента финансовой политики Минфина России

В рамках Конференции к обсуждению был представлен широкий круг вопросов, освещающих актуальные проблемы в сфере пассажирских автоперевозок. Вопросу эффективности контрольно – надзорной деятельности Госавтодорнадзора в 2016 году и путях ее совершенствования, посвятил свое выступление начальник Управления Госавтодорнадзора – Ю.Н. Нежемлин.

Позицию перевозчиков по экономическим аспектам обязательного страхования ответственности перевозчика на пассажирском автотранспорте в своих выступлениях осветили: С.В. Москвичев Вице-президент Московского областного транспортного союза; Н.В. Дорощенко исполнительный директор некоммерческого партнерства «Автотранспортный союз Волгоградской области» и С.В. Кугаевский – директор ОАО «Тобольское ПАТП».

О проблемах связанных с организацией информационного взаимодействия перевозчика

пассажирам и страховой компании при реализации обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика (ОСГОП) рассказал А.А. Рыбальченко – начальник отдела ОСПП Управления страхования транспортных операторов Департамента корпоративного бизнеса СПАО «Ингосстрах».

По вопросу антимонопольное регулирование в сфере автомобильного пассажирского транспорта выступил заместитель начальника Управления контроля транспорта и связи ФАС России А.И. Горлинский.

Вопросу, связанному с проблемами страхования ответственности автоперевозчиков свое выступление посвятил заместитель директора юридического департамента компании «ГлавСтрахКонтроль» В.Г. Киракосян.

Об опыте реализации Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ в субъектах Российской Федерации в своих выступлениях рассказали: С.М. Карачун – советник Президента РАС; Р.В. Макаров – юрист-консульт Некоммерческого партнерства Саморегулируемая организация «Объединение перевозчиков Республики Марий Эл» и А.В. Баранов – Председатель правления Ассоциации автоперевозчиков пассажиров Ленинградской области.

По итогам работы XIV Съезда и Конференции РАС было принято решение направить обращения от имени участников XIV Съезда и Конференции РАС в адрес Правительства Российской Федерации и Государственной Думы Федерального Собрания.

<http://ras-info.ru>



# ПОДГОТОВКА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО ФУТБОЛУ 2018 ГОДА



В рамках подготовки транспортной инфраструктуры чемпионата мира по футболу 2018 года поступают инновационные предложения по оптимизации транспортного обеспечения болельщиков.

Все предложения проходят тщательный экспертный анализ, и некоторые из них планируются внедрить. Ряд инициатив имеет под собой существенный научный и практический задел. Не исключено, что тщательно проработанные идеи, например, беспилотный автомобильный транспорт или инфраструктура для электро-транспорта, могут быть внедрены на транспортных линиях чемпионата.

Так, на новой трассе М-11 «Москва – Санкт-Петербург» планируется обустройство зарядных станций для электромобилей. А компания «Волгабас» презентовала публике первый отечественный автобус-

беспилотник, представляющий из себя шестиметровый низкопольный автобус, оснащенный электромотором. В настоящее время идет проработка вопроса о его использовании во время проведения ЧМ-2018.

Стоит отметить, что одна из инноваций уже используется в целях транспортного обеспечения болельщиков ЧМ-2018. Это объединенный операционный транспортный план чемпионата, в основу которого легла инновационная система поддержки принятия решений для всех уровней управления транспортными потоками. Это не просто статичный документ, а динамическая транспортная модель, реализованная в виде программы, которая просчитывает все международные и междугородные перемещения гостей чемпионата. Ближе к моменту проведения соревнований станет возможным заложить в систему актуальные

данные, и с высокой степенью точности рассчитать дополнительный транспортный спрос и выбрать наиболее эффективный сценарий реализации транспортного обеспечения.

В конце прошлого месяца объединенный операционный транспортный план был представлен на общественном совете Минтранса России. На заседании Министр транспорта РФ Максим Соколов отмечал, что данный документ должен позволить спланировать свою деятельность, мобилизовать человеческие и материальные ресурсы всем организациям, задействованным в процессе проведения чемпионата. Разработанную динамическую систему планируется использовать и на других крупных мероприятиях в России. В настоящее время ведутся переговоры с иностранными коллегами о возможности внедрения системы за рубежом.

<http://www.mintrans.ru/>



43  
СУБЪЕКТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

9  
ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОКРУГОВ

50  
ДОКЛАДОВ И ПРЕЗЕНТАЦИЙ

335  
УЧАСТНИКОВ

9  
ДЕМО-ЗОН

47  
РАССМОТРЕННЫХ ВОПРОСОВ

**ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ  
И ТЕХНОЛОГИИ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ТЕРРОРИЗМУ 2016  
V ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ**

2 сентября в Москве состоялась V ежегодная Всероссийская Конференция «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму – 2016».

**Организаторы Конференции:** Комитет Государственной Думы РФ по транспорту и Министерство транспорта Российской Федерации. **Сопредседателями Конференции выступили:** заместитель председателя Комитета Госдумы РФ по транспорту **Александр Старовойтов**, заместитель Министра транспорта РФ **Николай Захряпин** и заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта **Владимир Черток**.

**Генеральный партнер конференции** – компания ID Systems, **стратегический партнер конференции** – «ЭЛВИС-НеоТек», **партнеры конференции** – компания Hikvision, консорциум «Интегра-С».

**Операторами традиционно выступили:** РИА «Индустрия безопасности» и редакция отраслевого журнала «Транспортная безопасность и технологии»

С 8 утра в холле Дома Правительства Москвы начали собираться транспортники со всей России: руководители и специалисты в области охраны, транспортной и авиационной безопасности предприятий и организаций транспортно-го комплекса (представители

авиакомпаний, аэропортов, администраций морских и речных портов, стивидорных компаний, судоходных ГТС, БАСУ, предприятий и организаций железнодорожного транспорта, автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, городского общественного транспорта, метрополитенов, промышленного транспорта, ассоциаций, союзов и других профессиональных объединений и сообществ транспортников).

Всего обсудить проблемы транспортной безопасности в рамках Конференции в Москве собрались 335 **делегатов**.

Конференция начала свою работу с секций по видам транспорта («Воздушный транспорт», «Железнодорожный транспорт».

Метрополитены», «Морской и речной транспорт», «Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство, городской электротранспорт»), где участники обсуждали конкретные отраслевые проблемы, а во второй половине дня состоялось пленарное заседание, куда делегаты пришли уже с готовыми обобщенными и взвешенными предложениями.

Заседанию предшествовал VIP-обход экспозиции Конференции, где были представлены 9 демозон современных решений, разработок, систем, техники и оборудования, предлагаемых лидерами отрасли транспортной безопасности, в том числе компании: DSSL, ВЕЙ Текнолоджи, Хиквижн, Dallmeier, АО «ЭЛВИС-НеоТек», ЗАО «ИнТех», «ПСЦ ЭЛЕКТРОНИКА», предприятие «Старт-7» и научно-производственное предприятие «Бевард».

Пленарное заседание Конференции началось с минуты молчания в память о погибших при террористических актах на транспорте.

Заместитель министра транспорта РФ **Захряпин Николай Юрьевич** обратился со вступительным словом к участникам Конференции, в которой особо отметил, что она дает уникальную возможность познакомиться, услышать и учесть мнения всех заинтересованных сторон, обменяться положительным опытом, а он за годы действия законодательства о транспортной безопасности накоплен уже немалый.

«Хочу надеяться, что на базе поступивших в ходе подготов-



ки к Конференции, а также непосредственно в процессе ее проведения предложений и замечаний будет сформировано Решение Конференции, которое станет для нас ориентиром в совершенствовании государственной политики и нормативного правового регулирования в сфере транспортной безопасности», – подытожил Николай Юрьевич.

Итоги работы Комитета Государственной Думы РФ по транспорту VI созыва в части совершенствования законодательства в сфере транспортной безопасности довел до присутствующих помощник заместителя председателя Комитета Государственной думы РФ по транспорту Александра Старовойтова – **Александр Иванов**. Александр Викторович также отметил, традиционно высокий уровень организации мероприятия, которое, несомненно, вносит существенный вклад в формирование нормативной правовой базы в сфере транспортной безопасности и создает благоприятные условия для диалога представителей органов власти, профильных министерств и ведомств транспортной отрасли, а также бизнес-сообщества и общественных организаций и объединений.

О практике реализации инженерно-технических решений в сфере транспортной безопасности, возникающих при этом проблемных вопросах и путях их решения докладывал вице-президент Федеральной технологической компании ID Systems **Белоусов К. Н.**



От заместителя руководителя Ространснадзора **Чертока В. Б.**



участники узнали об инновационных направлениях повышения эффективности государственного надзора за исполнением законодательства в сфере транспорт-

ной безопасности.

Об особенностях создания и эксплуатации эффективных единых диспетчерских центров обеспечения транспортной безопасности рассказал генеральный директор АО «ЭЛВИС-НеоТек» **Поминов И. А.**



О том, что необходимо для создания единой системы транспортной безопасности как элемента безопасности государства, о ключевых стандартах и требованиях рассказал Президент Консорциума «Интегра-С» **Куделькин В. А.**



**Роман Гудов**, директор Департамента (Дирекции) корпоративной безопасности ГК «Норникель» рассказал об особенностях и опыте исполнения федерального законодательства в сфере обеспечения транспортной безопасности на объектах компании.

«Опыт «Норникеля» – одной из ведущих отечественных корпораций – наиболее последовательный пример воплощения методологии и практики транспортной безопасности

предприятий, являющихся критически важными элементами системы экономической безопасности страны»

Что касается Конференции, то спикер выразил следующим образом свое мнение о мероприятии:

«На полях конференции состоялся качественный открытый диалог и обмен практическим опытом между представителями регулирующих госорганов и бизнеса. Такое общение позволяет сформули-



ровать эффективные решения, предложить интересные инициативы. Уверен, что именно формат государственно-частного партнерства придаст новый импульс процессам совершенствования системы транспортной безопасности на благо укрепления и развития экономики страны».

Первый заместитель начальника ГУТ МВД России **Андреев А. А.** доложил собравшимся об организации деятельности органов внутренних дел на транспорте в области обеспечения транспортной безопасности.

В рамках пленарного заседания также выступили представители Департамента транспортной безопасности и специальных программ Минтранса РФ **Демьянов А. А.** и **Науменко С. Т.**

Закончилась работа выступлениями модераторов (сомодераторов) секционных заседаний по видам транспорта, (**Невзоров А. А., Кузнецов А. Г., Капралов В. В., Алексеев В. И.**), которые представили свои итоговые предложения в проект Рекомендаций Конференции, которые в течение 10 дней будут сформированы и направлены по транспортной отрасли для рассмотрения и внесения дополнений.

Затем, 1 октября 2016 года проект решения будет направлен в заинтересованные федеральные органы исполнительной власти, в Правительство РФ, в Государственную Думу РФ, органы государственной власти субъектов РФ, крупнейшие предприятия транспортного комплекса для принятия мер в пределах компетенции.

Всего за день работы Конференции было заслушано более 50 докладов и сообщений по актуальным вопросам в сфере транспортной безопасности. На всех площадках велись дискуссии, активные обсуждения продолжались и в перерывах.

### Секции по видам транспорта



#### Секция № 1 «Воздушный транспорт»

Секция «Воздушный транспорт» состоялась под модераторством генерального директора АО «АэроМАС – Авиационная Безопасность» **Невзорова А. А.** Сомодератором выступил заместитель



генерального директора Ассоциации «Аэропорт» ГА **Звонков Е. И.**

Плотный график докладов задавал динамичную работу секции. Началась она с выступлений начальника Управления транспортной безопасности Росавиации **Ковалева Д. К.**, который сразу обозначил ряд ключевых проблем отрасли.

«В гражданской авиации в области безопасности существует одна основная проблема: необходимость реализовать два законодательства, одно, основанное на Воздушном Кодексе, другое – на Федеральном законе «О транспортной безопасности». Оба закона идут быстрыми темпами, но параллельными путями».

По словам начальника УТБ Росавиации, при решении вопросов досмотра нужно использовать комплексный под-



ход. Наряду с физической охраной, техническими средствами, он отметил важность работы сертифицированных кинологических служб, что с начала 2017 года будет необходимым условием сертификации аэропорта, подчеркнул Ковалев.



Начальник отдела Департамента транспортной безопасности и специальных программ Минтранса РФ **Карпов С. А.** в своем докладе, отвечая на вопросы участников, рассказал об актуальной работе Минтранса России по гармонизации законодательства. В частности, он сообщил, что знаменитый Приказ № 227, вызвавший столько вопросов у транспортного сообщества, уже подлежит оптимизации по перечню запрещенных к проносу предметов и веществ.

Поддержку участников вызвало предложение Председателя Правления Ассоциации «Транспортная безопасность» **Свешникова А. Н.** снизить минимальный балл аттестации по транспортной (авиационной) безопасности с 90 до 80, а также увеличения сроков рассмотрения документов и возможность делать выездную аттестацию, что позволит снизить финансовую нагрузку на субъекты транспортной инфраструктуры.

Переход к современным технологиям в организации

воздушного движения предполагает использование инновационных средств и систем. Именно о таких автоматизированных системах для обучения и аттестации специалистов СОТБ представил в своем докладе генеральный директор НПЦ «Бюджет-21» **Евсеев М. А.**

Опытom обеспечения транспортной и авиационной безопасности в условиях Крайнего Севера поделился инженер по разработке и поддержке мер противодействия актам незаконного вмешательства (АНВ) Службы авиационной безопасности ООО «Аэропорт «Норильск» **Ерастов С. П.**

А врио заместителя генерального директора по авиационной безопасности АО «Аэропорт Внуково» **Холманский В. А.** проанализировал противоречия нормативных правовых актов в области обеспечения транспортной и авиационной безопасности и рассказал, каким образом это отражается на работе компаний, в том числе при взаимодействии с проверяющими органами. Он обратился к представителям Минтранса России и Росавиации с просьбой принять соответствующие изменения, которые позволили бы субъектам и исполнять законодательство, и при этом не нести непосильное финансовое бремя.

Интересную позицию выразил в своем докладе ведущий инженер по противодействию АНВ Службы по АБ и режиму ПАО

«Авиакомпания «Сибирь» **Денис Людчик.** Безопасность, по его словам, это, неоспоримо, важный фактор. Но возникает вопрос, какой ценой необходимо ее обеспечивать и останется ли кто-либо на рынке авиауслуг. Найден ли разумный баланс между необходимостью сделать отрасль безопасной с точки зрения антитеррористической защищенности, и при этом оставить ей шанс на выживание и продолжение исполнения той роли в социально-экономическом развитии страны. Докладчик считает, что такой баланс до сих пор не найден.

«Требуется ли усиление мер транспортной безопасности в аэропортах – однозначно, да. Поможет ли назначение капитана воздушного судна лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности на воздушном судне, противодействию терроризму – однозначно, нет».

## Секция № 2 «Железнодорожный транспорт. Метрополитены»



Модератором секции № 2 «Железнодорожный транспорт. Метрополитены» выступил заместитель начальника Департамента безопасности ОАО «РЖД» **Маркин С. И.** Помогали



вести деловой диалог Сергею Ивановичу сомодераторы: советник начальника ГУП «Московский метрополитен» **Муратов В. П.** и вице-президент Ассоциации «Промжелдортранс» **Кузнецов А. Г.**

Первым выступил заместитель начальника УТБ Федерального агентства железнодорож-



ного транспорта **Рябов М. В.**, который рассказал о проводимой агентством работе по организации аккредитации подразделений транспортной безопасности на железнодорожном транспорте и метрополитене и возникающих при этом проблемах. Коснулся Михаил Васильевич и проблемного вопроса организации категорирования железнодорожных путей, по которым перевозятся грузы повышенной опасности. Узнали участники секции и о том, что существующий в настоящее время перечень аккредитованных организаций на право проведения оценки уязвимо-



сти объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств ж/д транспорта пересматривается. В этой связи аккредитованные организации, но не осуществляющие данную услугу будут исключаться из данного перечня.

О проблемных вопросах действующего законодательства о транспортной безопасности с учетом практики его применения на объектах ОАО «РЖД» рассказал модератор секции **Маркин С. И.** Сергей Иванович акцентировал внимание участников и на том, что в настоящее время отсутствие единого подхода и соответствующего нормативного правового документа по установке точных критериев определения зон транспортной безопасности приводит к значительным финансовым издержкам, связанным с оснащением ОТИ компании ИТСО. Было также обращено внимание, что целесообразна разработка конкретного перечня действий (событий, предпосылок), которые создают опасность совершения АНВ.

Из доклада главы представительства МОВОТІХ АG в России/директора по развитию бизнеса Россия, СНГ и Грузия **Чичварина М. С.** присутствующие узнали об опыте реализации, конкурентных преимуществах и перспективных разработках в сфере децентрализованных систем видеонаблюдения компании на объектах ж/д транспорта.

**Денисюк Г. А.**, заместитель начальника службы безопасности ГУП «Московский метрополитен» рассказал об обеспечении защищенности объектов Московского

метрополитена от актов незаконного вмешательства на современном этапе. Геннадий Аркадьевич обозначил ряд проблем, в том числе и отсутствие нормативного правового акта Правительства РФ, утверждающего Требования по обеспечению транспортной безопасности метрополитенов, а также невозможность реализации основных положений приказа Минтранса России от 23.07.2015 № 227 о правилах проведения досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности. По мнению руководства московской подземки субъекты транспортной инфраструктуры не должны осуществлять идентификацию выявленного оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств, ядовитых или радиоактивных веществ, что является не выполнимым ввиду невозможности создания и функционирования в вестибюлях станций соответствующих лабораторий по их идентификации. Была в докладе выражена озабоченность и тем, что в преддверии участия Московского метрополитена в мероприятиях по обеспечению транспортной безопасности на МЦК (МКЖД) – отсутствуют какие-либо правовые нормы по ТПУ, каждый вид транспорта действует самостоятельно.

В свою очередь о ходе обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры Малого кольца Московской железной дороги рассказал начальник отдела Департамента транспортной безопасности и специальных программ Минтранса РФ **Блинков А. Г.**

Теме обеспечения безопасности уникальных и сложных



сооружений МКЖД было посвящено выступление начальника отдела безопасности службы эксплуатации ТПУ АО «МКЖД» **Кузнецова Алексея Геннадьевича**. Доклад касался как вопросов земельной проблематики для всех уровней власти, от управы до федерального ведомства, интеграции системы видеонаблюдения МКЖД в столичную программу «Безопасный город», так и проблематики организации защиты технологических связей ТПУ.

«Транспортная безопасность на промышленном железнодорожном транспорте. Практика, проблемы и пути их решения» – так звучала тема доклада вице-президент СРО Ассоциация «Промжелдортранс» **Кузнецова Алексей Георгиевич**. В выступлении делался уклон, прежде всего на трудности реали-

зации законодательства о ТБ, связанные с особенностями существующих технологий работы железнодорожных путей необщего пользования на начальном-конечных операциях перевозочного процесса и финансовые трудности реализации плана меропри-

ятий по обеспечению транспортной безопасности. Кроме того был сделан акцент на то, что все затраты на обеспечение транспортной безопасности ложатся на тарифы по оказанию услуг грузовладельцам и перевозчикам, что сказывается на конкурентоспособности железнодорожного транспорта на рынке перевозок.

О практике и проблемах реализации требований транспортной безопасности на объектах Крымской железной дороги рассказал заместитель начальника Крымской железной дороги по безопасности и режиму **Шувалов А. В.** Он предложил вынести на обсуждение профильных специалистов возможность объединения отдельных норм Ф3-16 с ПТЭ железных дорог, поскольку по своей сути, обеспечение без-

опасности движения поездов и требования по транспортной безопасности, дублируются, что приводит к увеличению трудовых ресурсов. Кроме того, Алексей Валерьевич заметил, что мотивация работников подразделения транспортной безопасности может существенно повысится, а риски субъекта при возникновении инцидента в разы снизиться в случае введения на законодательном уровне обязательного страхования жизни и здоровья указанной категории персонала.

Организации подготовки сил обеспечения транспортной безопасности с учетом требований приказов Минтранса РФ от 21.08.2014 № 231 и от 08.09.2014 № 243 был посвящен доклад директора ЦТБ ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения» **Ярыгина С. В.**



### Секция № 3 «Морской и речной транспорт»

Секцию возглавил Президент Российской палаты судоходства **Клявин А. Ю.**

Заседание началось с выступления заместителя начальника УТБ Росморречфлота **Капралова В. В.** об особенно-





стях реализации требований по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и ТС морского и речного транспорта, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 16 июля 2016 года № 678.

Докладчик отметил, что стержневое содержание требований и основные цели, которые должны быть достигнуты посредством выполнения мероприятий указанных в документе, остались практически без изменений. Вместе с тем, пути и методы достижения данных целей в отдельных случаях претерпели кардинальные изменения. Так, например одной из новелл является возможность проведения досмотровых мероприятий в интересах безопасности судов силами транспортной безопасности объектов. Кроме того, такое же положение применяется при осуществлении пропускного режима на суда при их стоянке на объектах транспортной инфраструктуры.

Со своей стороны модератор секции **Клявин А. Ю.**, также затронул особенности и проблемы реализации законодательства по транспортной безопасности с учетом принятия постановления Правительства РФ № 678, но дополнил существенно свой доклад и проблематикой реализации и другого ново-

го постановления Правительства РФ от 18.07.2016 № 686 «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обе-

спечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования, являющихся объектами транспортной инфраструктуры».

О новых подходах к обеспечению безопасности на морском и речном транспорте рассказал инженер по сбыту компании Dallmeier electronic **Ливинский А. В.**, который заострил внимание на том, что кризисные проявления в экономике заставляют собственников отдавать предпочтение оборудованию, которое требует меньших затрат на установку и обслуживание, а внедрение панорамных камер компании позволит сэкономить не только на конечной стоимости системы видеонаблюдения и ее обслуживании, но и на затратах на содержание штата операторов. От заместителя директора по экономической безопасно-



Ливинский А. В.

сти АО «Туапсинский морской торговый порт» **Орлова В. В.** участники заседания секции узнали о проблемах реализации требований нормативных актов по транспортной безопасности в морских терминалах и на транспортных средствах.

О реализации требований транспортной безопасности на объектах ФГУП «Атомфлот» рассказал заместитель генерального директора ФГУП «Атомфлот» **Головинский С. А.** В докладе **Комиссарова Л. А.** – генерального директора компании «НТБ», занимающейся разработкой и внедрением систем безопасности Росскан, были рассмотрены возможности технологии проникающего рентгеновского излучения, обратно-рассеянного рентгеновского излучения, технология 3Д-распознавания объектов, технология обнаружения радиоактивных материалов. Представлена информация о разрабатываемых и серийно-выпускаемых системах, использующих эти технологии. Приведены примеры практического применения систем на объектах транспорта и критической инфраструктуры. Предложены пути выполнения новых требований к повышению безопасности и антитеррористической защищенности объектов транспорта.

Начальник службы морской безопасности службы капитана МП Владивосток Филиала ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики» **Сорокин А. Г.** акцентировал внимание присутствующих, кроме прочего на том, что до настоящего времени отсутствуют нормативные правовые документы, регламентирующие полномочия капитана морского порта в части

обеспечения транспортной безопасности акватории морского порта и по предотвращению незаконного нахождения, передвижения судов и плавсредств в акватории порта. Также Александр Григорьевич предложил внести изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 16 июля 2016 года № 678 в части установления порядка прохода на объекты транспортной инфраструктуры представителей подразделений федеральных органов власти и Администрации морских портов, работающих в морских портах, по служебным удостоверениям при наличии предписаний, служебных заданий.

Проблемы обеспечения транспортной безопасности и антитеррористической защищенности в морском порту Дудинка отразил заместитель директора Заполярного транспортного филиала ПАО «ГМК «Норильский никель» по безопасности и режиму **Пулин О. Е.**, который заметил, что в настоящее время было бы логичным на стадии категорирования объектов, привлекать специализированную организацию в области обеспечения транспортной безопасности, получившую аккредитацию Росморречфлота, которая возможно, в дальнейшем, будет проводить и оценку уязвимости транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры. В данном случае, категорирование объекта и оценка уязвимости на раннем этапе будут увязаны между собой. Коснулся Олег Егорович и вопросов: правомерности оказания частными охранными организациями охранных услуг на объектах транспортной инфраструктуры

и транспортных средствах; возможностях оказания услуг ведомственной охраны Минтранса России в условиях Арктики; целесообразности использования тест-предметов при проведении проверок в рамках федерального государственного контроля в области транспортной безопасности и др.

**Секция № 4  
«Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство.  
Городской наземный электротранспорт»**

Секцию № 4 вели модератор – вице-президент Российского автотранспортного союза **Алексеев В. И.** и сомодератор – президент НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» **Лоран Б. О.** Заседание началось с выступления заместителя начальника УТБ Федерального дорожного агентства **Шевченко И. В.** о принимаемых мерах по обеспечению транспортной безопасности ОТИ дорожного хозяйства и автомобильного транспорта.

Его дополнил начальник отдела Департамента транспортной безопасности и специальных программ Минтранса РФ **Науменко С. Т.** сообщением



об актуальных вопросах аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.

О необходимости внесения изменений в Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», предлагаемых перевозчиками для эффективной работы автомобильного транспорта рассказал вице-президент Российского автотранспортного союза **Алексеев В. И.**, который акцентировал внимание присутствующих как на экономических проблемах, препятствующих реализации в полной мере закона, так и на проблемах по



Лоран Б. О.

практической реализации некоторых его положений.

Инженер систем безопасности компании «Панасоник Рус» **Портнов Д. И.** рассказал о современных системах безопасности для автомобильного транспорта и дорожной инфраструктуры, производимых компанией, учитывая то, что сегодняшние требования к безопасности на транспорте ставят высокую планку для производителей оборудования, которое должно не только выпол-

нить задачу по обеспечению безопасности, но и сэкономить средства при его закупке и использовании.



О проблемах реализации требований Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» на российских автовокзалах и путях их решения доложил Президент НП «Развитие Автовокзалов Страны» **Лоран Б. О.** «Если мы хотим получить результат не на бумаге, а в виде реально защищенных автовокзалов и безопасных междугородних автобусных перевозок, то необходимо комплексно решать этот вопрос и помочь автовокзалам, решив не за их счет, а с помощью государства основные существующие проблемы, и не идти путем в рамках компетенции каждого надзорного органа накладывать штрафы на автовокзал за неисполнение того или иного предписания», – констатировал Борис Лоран.

Теме реализации комплексных проектов безопасности в сфере транспорта на базе отечественных решений в условиях импортозамещения посвятил свое выступление вице-президент по внешней торговле группы компаний «Инкотекс» **Бурукин С. С.** Се-

мен Сергеевич обратил внимание присутствующих на то, что комплексное решение по обеспечению безопасности ОТИ и ТС позволит не только существенно оптимизировать затраты на реализацию проектов в сфере безопасности за счет импортозамещения, но и значительно упростит интеграцию смежных инженерных систем.

О реализации требований транспортной безопасности ОТИ и ТС ГУП «Мосгортранс» рассказал начальник службы транспортной безопасности ГУП «Мосгортранс» **Рукавишников В. В.**, который также внес на рассмотрение целый перечень проблемных вопросов, возникающих при исполнении требований ФЗ-16 и приказов Минтранса России от 08.02.2011 № 42 от 05.08.2011 № 209. Заместитель начальника отдела содержания и ремонта дорожных сооружений и ТБ ГК «Автодор» **Максимов А. В.**



сообщил о мероприятиях, выполняемых Государственной компанией «Автодор», по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства.

## Подведение итогов

Также в рамках Конференции состоялось подведение итогов и награждение лауреатов **Национальной премии «Транспортная безопасность России»**, которая учреждена Ассоциацией «Транспортная безопасность» и отраслевым специализированным журналом «Транспортная безопасность и технологии» при поддержке Государственной Думы Федерального Собрания и Министерства транспорта РФ.

Для проведения торжественной процедуры награждения был приглашен главный редактор отраслевого специализированного журнала «Транспортная безопасность и технологии» **Сергей Груздь**.

Награждение в номинации «Лучшее предприятие или объект транспортной инфраструктуры на воздушном транспорте в области обеспечения транспортной безопасности» проводил начальник Управления транспортной безопасности Росавиации **Дмитрий Ковалев**. В данной номинации места распределились так: 1-е место – АО «Аэропорт Внуково», 2-е место – АО «Международный аэропорт Калуга», 3-е место – государственное предприятие Чукотского Автономного округа – международный аэропорт Анадырь (Угольный).

Победителями в номинации «Лучший объект транспортной инфраструктуры на железнодорожном транспорте, в том числе метрополитен метро-трам, монорельс в области обеспечения транспортной безопасности» стали железнодорожные вокзалы Казань-1 (1-е место) и Уфа (2-е место). Наградил лидеров директор

Фонда «Транспортная безопасность» **Валерий Большаков**.

В номинации «Лучшее предприятие или объект транспортной инфраструктуры на морском или речном транспорте в области обеспечения транспортной безопасности» заместитель начальника управления транспортной безопасности Росморречфлота **Валерий Капралов** объявил победителем ФБУ «Администрацию «Северодвинского бассейна внутренних водных путей».

За «Лучший инновационный проект в сфере обеспечения транспортной безопасности» были награждены ООО «Вентран Телеком» (1-е место) и НТК «Информ Альянс» (2-е место). Номинантов награждал заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзора) **Владимир Черток**.



ФГУП Управление ведомственной охраны Минтранса России получило награду в номинации «Лучшее подразделение транспортной безопасности», которую объявил первый заместитель начальника Главного управления на транспорте МВД России **Андрей Андреев**.

Особую номинацию «За вклад в реализацию системы мер в области обеспечения транспортной безопасности» объявлял помощник заместителя председателя Комитета Государственной думы РФ по транспорту Александр Старовойтова **Александр Иванов**. Награда в этой номинации досталась НТК «Информ Альянс».

И завершающая премия в номинации «За личный вклад в обеспечение транспортной безопасности», которую вручали совместно заместитель министра транспорта РФ **Ни-**

**колай Захряпин** и Председатель Правления Ассоциации «Транспортная безопасность» **Александр Свешников**, досталась заместителю руководителя Ространснадзора **Владимиру Чертоку**. Именно он стоял у истоков транспортной безопасности в РФ, под его руководством создана система контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности.

Также специалистам в области транспортной безопасности ряда предприятий были вручены почетные дипломы за личный вклад в обеспечение транспортной безопасности.



**ТРАНСПОРТНАЯ  
БЕЗОПАСНОСТЬ  
И ТЕХНОЛОГИИ**  
TRANSPORT SECURITY & TECHNOLOGIES

Адрес редакции:  
119454, г. Москва,  
ул. Удальцова, 73  
Тел.:  
8 (495) 797-35-96,  
факс:  
8 (499) 431-20-65

Межотраслевой специализированный журнал «Транспортная безопасность и технологии»  
для руководителей и специалистов по безопасности в сфере транспорта

Сайт: [www.transport.securitymedia.ru/](http://www.transport.securitymedia.ru/)

# ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРЕБОВАНИЙ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА №16-ФЗ НА РОССИЙСКИХ АВТОВОКЗАЛАХ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Реализация требований транспортной безопасности является обязательным для любого субъекта транспортной инфраструктуры, так как это необходимо для исполнения законодательства Российской Федерации.

Статья 3 Федерального закона № 16-ФЗ определяет, что основными принципами обеспечения транспортной безопасности являются: соблюдение баланса интересов личности, общества и государства, их взаимная ответственность. А на практике вся ответственность и полный объем финансирования ложится на предприятие.

На протяжении десятилетий в тариф междугородного автобусного билета был заложен процент услуг автовокзала (в среднем до 15%), который обеспечивал стабильную работу объекта и предоставление пассажирам и перевозчикам необходимого перечня услуг. Билеты продавались только в кассах автовокзала, и заложенная в них дельта полностью покрывала все затраты объекта и на содержание здания и территории, и на зарплаты с премиями, и на развитие, и на плановую прибыль и так далее. При расчете указанного процента, как это было много лет назад, невозможно было учесть появление новых и существенных затрат на транспортную безопасность. А также нельзя было учесть появление нелегальных перевозчиков.

Сегодня автовокзалы и автостанции – это не просто билетные кассы и посадочные перроны, а огромные комплексы, сложнейшие объекты транспортной инфраструктуры, на содержание которых направляются большие денежные средства.

Существует целый комплекс проблем, мешающий автовокзалам реализовать все требования транспортной безопасности, но основных из них три:

**1-я проблема** – нехватка финансовых средств у автовокзала на своевременную и полноценную реализацию всех требований транспортной безопасности.

Это в большей степени относится к региональным объединениям автовокзалов и автостанций, где прибыльными являются только один-два автовокзала в региональном центре, а все остальные объекты по своей сути убыточны и выживают только за счет перераспределения доходов. Но эти убыточные объекты необходимы, так как обеспечивают транспортными услугами жителей малочисленных и отдаленных сельских территорий.

**2-я проблема** – псевдозаказные перевозки, дублирующие регулярные рейсы с автовокзала.

Это существующая два десятилетия проблема, которая уводит в сторону существенную часть пассажиропотока и соответственно часть потенциального денежного дохода автовокзала, усугубляя финансовые издержки последнего.

**3-я проблема** – внесение новых изменений в действующее законодательство, регламентирующих рынок междугородных перевозок.

Это вполне необходимые инновации, востребованные рынком и реализованные за рубежом, но все они в том или ином объеме снижают доходы автовокзала. Речь идет о развитии интернет-продаж билетов, новых технологий взаимоотношений автовокзала и перевозчика и так далее, но при этом не учитывается наличие рынка псевдозаказных перевозок и эксплуатационный износ зданий и сооружений автовокзалов и автостанций, в большинстве своем построенных в середине прошлого века, и многое другое. Не учитываются факторы, существенно снижающие доходы автовокзала, что может привести в перспективе к ликвидации объекта транспортной инфраструктуры по экономическим показателям.

По проблеме псевдозаказных перевозок на прошлой конференции по транспортной безопасности в сентябре 2015 года к поднятым нами вопросам подключилась Генеральная прокуратура. И весьма активно. Нашим партнерством была проделана огромная работа. Было много встреч, сбор данных с региональных автовокзалов о нелегалах, масса фотоматериалов и так далее. Результата хватило на полгода. Потом все нелегалы потихоньку вернулись на свои места. Я еще раз хочу подчеркнуть, что решить проблему

можно только регулярными последовательными действиями в длительные периоды времени и с участием всех надзорных органов и обязательно с волевой личной позицией местного руководителя – губернатора или мэра.

Без этого невозможно ликвидировать нелегальный рынок автобусных перевозок.

По проблеме нехватки средств автовокзала на реализацию всех требований по транспортной безопасности скажу следующее: при существующей ситуации с собственностью объектов и существующему отношению к собственникам и управленцам этих объектов эту проблему не решить. Автовокзал государственной формы собственности дотаций из регионального бюджета не получит и будет урезать другие статьи расходов в ущерб развитию, но и проверками его сильно не измучают. То есть все до первого чрезвычайного (не дай Бог!) происшествия на объекте. Автовокзал частной формы собственности найдет откуда привлечь заемные средства, чтобы реализовать все мероприятия во избежание репрессий со стороны надзорных органов, но это все в ущерб также собственному развитию и решению социальных вопросов своего персонала.

Я понимаю, что в любом регионе достаточно других проблем и без автовокзала, но людям, пассажирам, когда они пользуются не до конца защищенной услугой и, заметьте, об этом не подозревают, это не объяснить. Внимание местной власти к междугородным перевозкам и автовокзалам, и в первую очередь в виде помощи в создании реальной

транспортной безопасности, должно быть постоянным и неослабевающим.

Теперь о третьей проблеме. Изменения в законодательстве в конкретной отрасли должны делаться комплексно. Ужесточаются требования по транспортной безопасности, вносите изменения, которые защитят доходы автовокзалов, обеспечат автотранспортные предприятия здоровой конкуренцией, а не пиратством со стороны нелегалов. Поддерживайте системы продажи билетов, помогайте рынку, дайте рынку гарантию стабильности на пять лет, и операторы сами привлекут средства, в том числе и на транспортную безопасность.

И еще один момент, который я хочу отметить. Когда приводятся результаты по Москве и Санкт-Петербургу в деле наведения порядка и ликвидации нелегальных перевозчиков, то как-то все забывают, что автовокзалами в этих регионах управляют ГУПы, которые получают дотации из городского бюджета, а подразделения, управляющие объектами, получают финансирование из общего бюджета единого предприятия. Они могут себе позволить потерю части финансовых средств на различные мероприятия и не лишаются стабильного финансирования.

Теперь о защищенности автовокзалов и межсубъектных автобусов от актов незаконного вмешательства.

Пока существует рынок псевдозаказных перевозок, эта защищенность весьма условная. Есть множество межсубъект-



ных рейсов, в которых пункт отправки весьма условен, хотя и обозначен как автостанция, а пункт прибытия – реальный автовокзал. В процессе осуществления рейса водитель никогда не побрезгует посадить пассажира с обочины. Поверьте, не является особой проблемой бесконтрольно загрузить непроверенный багаж в автобус в пункте отправления и беспрепятственно въехать на автовокзал в пункте прибытия и совершить акт незаконного вмешательства.

Подводя итог всему вышесказанному, хочу выделить следующее:

Все вышеперечисленные проблемы и целый ряд более мелких проблем серьезно затрудняют процесс реализации требований транспортной безопасности на Российских автовокзалах.

Если мы хотим получить результат не на бумаге, а в виде реально защищенных автовокзалов и безопасных междугородных автобусных перевозок, то этот вопрос необходимо решать комплексно. Государство должно помочь автовокзалам решить их основные существующие проблемы не за их счет и ограничить надзорные органы в деле наложения штрафов на автовокзал за неисполнение того или иного предписания.

Б. О. Лоран

## ПОЧЕМУ ИНОСТРАННЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ НЕ ВЫПОЛНЯЮТ ТРЕБОВАНИЯ РОССИЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ?!

О целесообразности распространения требований законодательства о транспортной безопасности на иностранных перевозчиков эксперты говорят уже давно и все более настойчиво.

Эта необходимость продиктована, кроме прочих причин и тем, что давно настало время создать равные условия для отечественных и иностранных перевозчиков в плане выполнения требований законодательства о транспортной безопасности.

Это подтверждают и в Минтрансе России: «Определение «перевозчик», данное в Федеральном законе от 09.02.2007 № 16 «О транспортной безопасности», не имеет разграничений на российских и иностранных. В связи с этим, вышеуказанные требования подлежат распространению и на перевозчиков иностранных государств.», – прокомментировали нам в ведомстве.

Иностранные перевозчики в настоящее время выполняют требования по обеспечению транспортной безопасности только в части передачи данных о пассажирах и членах экипажа транспортных средств в Единую государственную информационную систему обеспечения транспортной безопасности.

Об этом же шла речь в п. 10 Рекомендаций IV Всероссийской Конференции «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму», где говорилось, что с целью

урегулирования данной проблемы необходимо уведомить в установленном порядке ИКАО (в соответствии с Приложением 17, изд. 9, март 2011 года, глава «Действия договаривающихся государств»), а в последующем иностранные государства и авиаперевозчики о необходимости выполнения требований 16-ФЗ и подзаконных ему актов при выполнении полетов иностранными авиакомпаниями в РФ.

Что же мешает распространить данные требования на транспортные средства иностранных государств?

По материалам, предоставленным в редакцию Минтрансом России и планируемым к публикации в очередном номере журнала «Транспортная безопасность и технологии» можно сделать вывод, что распространению требований законодательства о транспортной безопасности, на сегодняшний день, препятствует не до конца сформированная нормативная правовая база в данной сфере, в том числе касающаяся непосредственно иностранных перевозчиков. В частности, отсутствие утвержденных требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и отсутствия порядка их сертификации, отсутствие



утвержденного перечня грузов повышенной опасности и т. д.

С другой стороны, трудно не согласится, например, с доводами, что достаточно сложно, с практической точки зрения, распространить требования по проведению категорирования, утверждения оценок уязвимости и планов обеспечения транспортной безопасности на транспортные средства иностранных государств.

В этой связи найти ответы на вопросы по данной проблеме попытаются участники V Всероссийской конференции «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму-2016».

С этой целью в мероприятии примут участие как представители Минтранса России, федеральных агентств по видам транспорта, так и специальный представитель МИД России, ФСБ России, МВД России, НАК России, АТЦ СНГ и Совета Безопасности РФ.

По материалам РИА «Индустрия безопасности», <http://www.securitymedia.ru>

## ОТКРЫТИЕ ДВИЖЕНИЯ ПО ПЕРВОМУ В МОСКВЕ ВИНЧЕСТЕРНОМУ ТОННЕЛЮ

Первый в Москве тоннель винчестерного типа появился на пересечении улиц Народного Ополчения и Берзарина. В его открытии принял участие мэр столицы Сергей Собянин.

«Мы сегодня сдаем два важных объекта. Окончена реконструкция ул. Народного Ополчения, на пересечении с ул. Берзарина сделан винчестерный тоннель, это часть Северо-Западной хорды. Это первый подобный тоннель в столице», – отметил Собянин.

Участок Северо-Западной хорды от Ленинградского шоссе до проспекта Маршала Жукова проходит по улицам Алабяна и Народного Ополчения. После реконструкции, улица Алабяна была расширена до 5 полос движения в каждом направлении, а улица Народного Ополчения – до 4 полос.

При этом был построен 1 надземный и 5 подземных

пешеходных переходов для организации бесветофорного движения.

Кроме того, установлены шумо- и пылезащитные экраны длиной 670 метров для защиты прилегающей жилой застройки. В целом было реконструировано 9,5 километров дорог.

Тоннель винчестерного типа стал центральным элементом реконструкции улицы Народного Ополчения на пересечении с улицей Берзарина и железнодорожной веткой в Курчатовский институт.

Встречные потоки транспорта в тоннеле разделены. Транспорт по четной стороне улицы Народного Ополчения идет в нижний тоннель протяженностью 786 метров на глубине 12,5 метра, в верхнем тоннеле протяженностью 542 метра на глубине 10 метров окажутся машины, которые едут по нечетной стороне.

Таким образом, нитки тоннеля располжены друг над дру-



Сергей Собянин

гом – это и есть основная особенность тоннеля винчестерного типа.

Преимущество такого тоннеля в том, что он позволяет уменьшить наземную площадь, занимаемую транспортными сооружениями, что особенно актуально в условиях плотной городской застройки. Также сооружение винчестерного тоннеля на улице Народного Ополчения позволило отодвинуть проезжую часть от прилегающих домов на 14 метров.

Обычный тоннель создал бы расстояние от домов до проезжей части длиной не более 6 метров.

Новый тоннель имеет длину 200 метров.

<http://dt.mos.ru/presscenter/news>

## СРЕДНЕСУТОЧНЫЙ ПАССАЖИРОПОТОК НА КОММЕРЧЕСКИХ МАРШРУТАХ ПРЕВЫСИЛ 800 ТЫСЯЧ ЧЕЛОВЕК

В начале сентября пассажиропоток на коммерческих городских маршрутах достиг плановых показателей и превысил 800 тысяч пассажиров в сутки. Планируется, что до конца года новые городские автобусы перевезут более 174 миллионов пассажиров.

Частные перевозчики перешли на работу по государственным контрактам, в которых детально прописаны требования к сервису. Для работы по новым стандартам транспортные компании полностью обновили парк – закуплено около 2000 автобусов разной вме-



Максим Ликсутов

стимости. Москвичи ездят на удобном, современном транспорте, который оборудован

голосовым оповещением об остановках, системой климат-контроля, ГЛОНАСС, камерами видеонаблюдения.

Популярность маршрута зависит от его протяженности и трассы следования. На маршрутах с большим пассажиропотоком работают автобусы большой вместимости, в которых может разместиться порядка 85 человек. На менее загруженных направлениях работают автобусы средней (от 40 человек) и малой вместимости (от 20 человек). При этом подвижным составом большой и средней вместимости могут пользоваться мало-мобильные граждане и пассажиры с детскими колясками, для которых раньше коммерческий транспорт не был доступен из-за отсутствия аппарели. В рамках новой модели для таких пассажиров адаптировано более тысячи коммерческих автобусов.

«Новые коммерческие маршруты набирают популярность. Сезон отпусков закончился, с начала сентября студенты и школьники начали ездить на учебу. Чтобы не допустить «перегрузки» автобусов, мы внимательно отслеживаем работу каждого маршрута, обсуждаем с перевозчиками возможность сокращения интервалов движения и ввода дополнительного подвижного состава. На этой неделе скорректированы интервалы на 17 маршрутах, на 11 добавлены дополнительные автобусы. Оптимизация маршрутов продолжается – мы учитываем все обращения пассажиров» – прокомментировал руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Максим Ликсутов.

Новые автобусы соблюдают установленное расписание, пунктуальность их работы пассажиры могут проследить само-

стоятельно через приложение «Яндекс.Транспорт». Оплата проезда городскими билетами позволяет пассажирам сэкономить до 30% от прежних тарифов коммерческих перевозчиков, а стоимость проезда для школьников и студентов снизилась в 6 раз.

«До перехода на новую модель работы, мы выделяли только одно льготное место для граждан, у которых есть право бесплатного проезда. Если в «маршрутке» уже ехал один пенсионер, то второй оплачивал проезд по тарифу. Из оплаты проезда складывалась прибыль нашей компании и мы не могли позволить себе перевозить пассажиров бесплатно. Сейчас ситуация изменилась, каждый день мы перевозим тысячи льготников и при этом не несем никаких финансовых потерь» – прокомментировал генеральный директор ГК «Автолайн» Александр Тур.

<http://dt.mos.ru/presscenter/news>

## АВТОБУСЫ ЛЕГАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА НАЧАЛИ ОТОБРАЖАТЬСЯ В ПРИЛОЖЕНИИ «ЯНДЕКС.ТРАНСПОРТ»

К сервису «Яндекс.Транспорт» подключены все частные перевозчики. Теперь в приложении отображаются новые синие автобусы частных транспортных компаний. Проект реализован совместно с Правительством Москвы.

С помощью приложения «Яндекс.Транспорт» пассажиры могут найти ближайшую остановку, посмотреть, какие маршруты от нее отправляются и в режиме онлайн увидеть, где находится нужный автобус

и прогноз его прибытия на остановку. Приложение доступно для установки на мобильные платформы iOS и Android.

Автобусы частных перевозчиков оборудованы системой ГЛОНАСС, она передает данные о местоположении транспорта и позволяет отследить пунктуальность его работы, а также соблюдение трассы маршрута. Данные для приложения «Яндекс.Транспорт» пока передаются в тестовом режиме: некоторые маршруты могут быть временно недоступны.



Яндекс Транспорт

«По новым правилам коммерческие автобусы двигаются строго по расписанию. С сегодняшнего дня в приложении «Яндекс.Транспорт» начали отображаться и коммерческие маршруты. Теперь весь наземный транспорт доступен в режиме он-лайн и пассажиры

могут увидеть свой автобус, даже сидя дома, и прийти на остановку вовремя. Для нас важно, чтобы транспорт был комфортным, предсказуемым для пассажиров. Маршрутная сеть Москвы – живой, динамично изменяющийся организм. Изменения в работу наземного транспорта вносятся с учетом мнения жителей и профессиональных экспертов», – пояснил заместитель Мэра Москвы по транспорту Максим Ликсутов.

Автобусный парк столицы регулярно обновляется.

В рамках работы по гос. контрактам частные перевозчики инвестировали в транспортный комплекс Москвы 10 млрд руб.: закуплено около 2 тыс. современных комфортабельных автобусов. Транспорт оборудован системами климат-контроля и видеонаблюдения, голосовым оповещением об остановках. На самых популярных маршрутах работают автобусы большой и средней вместимости, с аппаратами для маломобильных граждан и пассажиров с коля-

сками. С учетом обновления парка городского перевозчика ГУП «Мосгортранс» до конца 2016 года в столице появится более 2,5 тысяч новых автобусов.

Во всех городских автобусах действуют билеты «Тройка», «ТАТ», «Единый», «90 минут», а также доступны льготы по социальным картам. Пользуясь «длинными» проездными, пассажиры экономят на оплате проезда по несколько тысяч рублей в год.

<http://dt.mos.ru/presscenter/news>

## ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ МЦК ОБЕСПЕЧАТ СВЫШЕ 1800 АВТОБУСОВ, ТРОЛЛЕЙБУСОВ И ТРАМВАЕВ

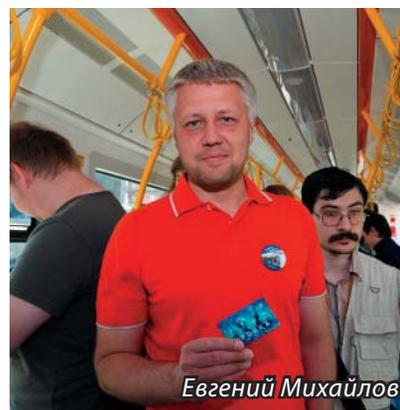
Пассажиры Московского центрального кольца смогут воспользоваться 176 маршрутами наземного городского пассажирского транспорта ГУП «Мосгортранс», которые пролегают вблизи станций МЦК. Из них 105 – автобусных, 40 – троллейбусных и 31 – трамвайный маршрут.

«Запуск Московского центрального кольца – важнейший транспортный проект, реализованный городом в последние годы. Для максимально комфортного пользования транспортными узлами и быстрой пересадки между различными

видами транспорта ГУП «Мосгортранс» предусмотрело увеличение выпуска автобусов, троллейбусов и трамваев, следующих вблизи станций МЦК. Пассажиров Московского кольца будут перевозить свыше 1800 единиц транспорта, около половины из них – автобусы», – прокомментировал генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Евгений Михайлов.

С учетом необходимости анализа работы маршрутов, пролегающих в районе станций Московского центрального кольца, движение по скорректированной модели было запущено 8 сентября. В настоящее время интервалы здесь не превышают десяти минут.

«ГУП «Мосгортранс» продолжит работу, направленную на повышение качества обслуживания пассажиров Московского центрального кольца. Постоянный мониторинг изменений



Евгений Михайлов

пассажиропотоков маршрутов, пролегающих около станций МЦК, позволит скорректировать работу наземного городского транспорта для максимального удобства жителей», – добавил генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Евгений Михайлов.

*Справочно*

ГУП «Мосгортранс» обслуживает более 740 маршрутов наземного городского пассажирского транспорта, в том числе свыше 600 маршрутов автобуса, порядка 80 маршрутов троллейбуса и около 50 маршрутов трамвая.

<http://dt.mos.ru/presscenter/news>



## СВЫШЕ МИЛЛИАРДА ЧЕЛОВЕК ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ УСЛУГАМИ ГУП «МОСГОРТРАНС» С НАЧАЛА ГОДА

Наземный городской пассажирский транспорт ГУП «Мосгортранс» перевез с начала года более миллиарда пассажиров.

Наиболее востребованным остается маршрут трамвая № 17, которым ежедневно пользуются 65 тысяч горожан. Самый популярный автобусный маршрут – № 605, троллейбусный – № 63. Ежедневно каждым из них пользуется порядка 35 000 человек.

«Автобусами, троллейбусами и трамваями по будням пользуются более 5,5 миллионов пассажиров. Их качественное обслуживание – наш главный приоритет. Мы делаем все воз-

можное, чтобы обеспечить москвичей быстрым, безопасным и удобным транспортом: оптимизируем маршрутную сеть, реконструируем пути и, конечно, закупаем новый подвижной состав. Например, в ближайшие три года парк ГУП «Мосгортранс» пополнится 300 низкопольными трамваями», – рассказал генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Евгений Михайлов.

Напомним, что в настоящее время на балансе ГУП «Мосгортранс» находятся около 9 тысяч единиц транспорта, в том числе почти 6,4 тысячи автобусов, более 1,5 тысячи троллейбусов и порядка 850 трамваев.



*Справочно*

Парк ГУП «Мосгортранс» постоянно обновляется: приобретается подвижной состав, адаптированный для маломобильных групп граждан: состав имеет низкий уровень пола, оборудован системой кондиционирования салона, оснащен системами видеонаблюдения и спутниковой навигации.

<http://dt.mos.ru/presscenter/news>

## ПРЕКРАЩЕНА РАБОТА НЕЛЕГАЛЬНОЙ АВТОСТАНЦИИ

Автостанция «Русская дорога», автобусы которой нелегально отправлялись из Москвы в Смоленск, в августе прекратила работу.

Мировой судья признал двоих водителей перевозчика виновными в осуществлении предпринимательской деятельности без специального разрешения.

После многочисленных жалоб в Департамент транспорта Москвы на скопление автобусов во дворах вблизи станции метро «Белорусская», в этом районе проводятся мероприятия по выявлению нелегальных перевозчиков. Обнаружено, что компания «Русская дорога» организовала незаконную касу по продаже билетов на ав-

тобусные рейсы по маршруту «Москва – Смоленск – Москва», клиентов находила с помощью рекламы в интернете и зазывал возле выходов из метро. Рейсы проводились регулярно, по нескольку раз в день. При этом представители компании пытались доказать, что занимаются перевозками по заказу, поэтому согласование Департамента транспорта Москвы им не требуется. Таким образом, перевозчик пытался сэкономить на оплате услуг автовокзалов, и тем самым ставя под угрозу безопасность пассажиров и других участников дорожного движения.

При посадке на нелегальные рейсы документы пассажиров не проверяют, отсутствует досмотр

багажа. Поэтому такими автобусами легко могут перевозить оружие, взрывчатые вещества и наркотики. Также нелегальными перевозчиками зачастую пользуются лица, находящиеся в розыске, или террористы.

«Все перевозчики, которые отправляются не с официальных автовокзалов, работают нелегально. Пользуясь услугами таких компаний, пассажиры рискуют жизнью и здоровьем. Во-первых, перевозчик не несет никакой ответственности за то, что среди пассажиров нет преступников. Водители пренебрегают элементарными нормами безопасности: не соблюдают режим труда и отдыха, а перед выходом на линию не проходят медицинский осмотр, что увели-

чивает риск попасть в аварию. Также нет гарантии, что автобусы перед рейсом проходят обязательный технический осмотр», – прокомментировал ситуацию руководитель ГКУ «Организатор перевозок» Сергей Дьяков.

При содействии работников ГКУ «Организатор перевозок» с начала года за различные нарушения транспортного законодательства 23 автобуса компании «Русская дорога» были арестованы. Двое водителей

перевозчика осуждены за осуществления предпринимательской деятельности без специального разрешения, им назначен штраф. На данный момент нелегальная касса закрыта.

<http://dt.mos.ru/presscenter/news>

## КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОБУСЫ ЗАМЕНИЛИ МАРШРУТНЫЕ ТАКСИ

**Более 12 миллионов пассажиров перевезли новые коммерческие автобусы после замены маршрутных такси в Москве.**

В результате реформы наземного транспорта установлены новые требования к качеству пассажирских перевозок на автобусных маршрутах Москвы. С 15 августа официально в столице работают только те коммерческие перевозчики, которые заключили государственный контракт и готовы работать по правилам, которые установил город.

Растущая популярность коммерческих маршрутов связана с новыми преимуществами, которые получили пассажиры. В 2015 году произошло беспрецедентное для столицы обновление автопарка частных перевозчиков: закуплено около 2 тысяч автобусов разной вместимости. Транспорт оборудован системами климат-контроля, видеонаблюдения, пожаротушения, спутниковой навигации ГЛОНАСС. Впервые коммерческие автобусы стали доступны для маломобильных граждан. За лето в Москве появилось более одной тысячи новых автобусов со специальной аппаратурой, чтобы маломобильные пассажиры могли комфортно заехать в салон. По результатам независимого исследования, проведенного

специалистами Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), обновление парка «частников» отметили и оценили 75% опрошенных.

Главным преимуществом новых автобусов пассажиры считают удобство оплаты проезда. В автобусах установлены валидаторы, которые принимают все городские билеты. У москвичей впервые появилась возможность проехать по одному билету в любом общественном транспорте – от автобуса до электрички, независимо от перевозчика. Кроме того, стоимость поездки на коммерческих маршрутах в среднем снизилась на 30% (при покупке «длинных проездных» – ТАТ или Единый на 60 поездок). Кроме того, льготники впервые получили возможность проезжать в любом общественном транспорте по социальным картам.

Наземный транспорт в Москве работает под постоянным контролем. При Департаменте транспорта функционирует штаб, который анализирует работу городских маршрутов и адаптирует ее под запросы горожан. Участники рабочей группы ежедневно корректируют график движения автобусов с учетом пожеланий москвичей.

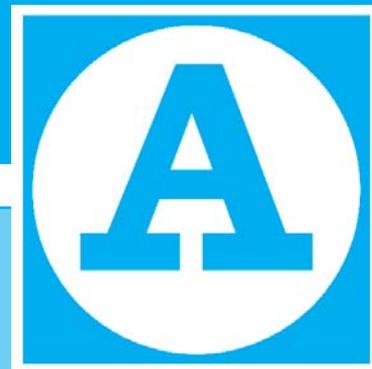
«Транспорт частных перевозчиков в Москве качественно меняется в лучшую сторону.

Важно, что это отмечают сами пассажиры. Мы наладили систему реагирования на просьбы жителей и стараемся действовать оперативно. С 15 августа по итогам обращений пассажиров мы дополнительно поставили на маршруты 171 автобус, на 149 маршрутах транспорт стал ходить чаще, а 3 маршрута изменили трассу следования, кроме того, принято решение об организации 20 новых остановок. Мы будем работать в таком режиме, пока не убедимся, что маршрутная сеть наземного транспорта удобна для всех», – отметил заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы Дмитрий Пронин.

Напомним, что с 15 августа перевозить пассажиров в Москве имеет право ГУП «Мосгортранс» и 8 частных перевозчиков, заключивших государственные контракты. Это компании «Трансавтолиз», «Гепарт», «Таксомоторный парк № 20», «ГорТакси», «Авто-Карз», «Транс-Вей», «Альфа-Грант» и ТК «Рико». Система мотивации перевозчиков рассчитана таким образом, чтобы им было невыгодно понижать уровень сервиса. За нарушение государственного контракта начисляют штрафные баллы, которые уменьшают оплату компаний по итогам месяца.

<http://dt.mos.ru/>

**ВНЕОЧЕРЕДНОЕ ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ ОРГАНИЗАЦИЙ –  
ЧЛЕНОВ НЕКОММЕРЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА  
«ЕДИНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА  
«АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ СТРАНЫ»**



**Единая  
транспортная система  
междугородных  
автобусных  
перевозок  
и автовокзалов**

21 июля текущего года состоялось внеочередное общее собрание организаций – членов Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны», в котором приняли участие представители двадцати организаций и объединений автотранспортных предприятий из девяти регионов.



Собрание проходило в ТК «Салют» на Ленинском проспекте, 158. В начале собрания был зачитан отчет исполнительного аппарата партнерства о проделанной работе и ее результатах за 2015 год и за первую половину 2016 года. Далее решались вопросы до избрания членов правления партнерства в связи с выбывшими по собственному желанию по причине смены работы. В правление партнерства был доизбран Сеницын Дмитрий Владимирович.

Во второй части мероприятия были определены приоритетные направления деятельности партнерства на 2017 год и перспективу до 2020 года. В основу плана работы исполнительного аппарата партнерства были положены следующие направления:

- привлечение к работе партнерства большего количества специалистов в области автотранспорта для участия в разработке нормативно-правовой базы, регулирующей работу автовокзалов и перевозчиков;

- усиление взаимодействия Партнерства с федеральными и региональными органами исполнительной власти;

- оказание помощи перевозчикам в открытии новых маршрутов и проведение мониторинга существующей маршрутной сети;

- совместно с членами партнерства продолжение работы по разработке региональных проектов развития междугородных пассажирских автобусных перевозок и автовокзалов в каждом регионе;

- развитие сети агентских продаж билетов автовокзалов и пассажирских автостанций для увеличения заполняемости подвижного состава перевозчиков.

Общим собранием было поручено обновленному правлению партнерства подготовить обращения в органы исполнительной власти субъектов федерации с предложениями по решению существующих проблем на рынке межсубъектных

автобусных перевозок, а исполнительному аппарату принимать более активное участие в рабочих группах по разработке изменений и дополнений в отраслевое законодательство.

Особое внимание было уделено развитию взаимодействия между разработчиками программного обеспечения автовокзалов и развитию сети агентских продаж.

Следует отметить, что дискуссии, общение и обсуждение вопросов, мешающих рынку межсубъектных перевозок полноценно и стабильно развиваться, происходили в кулуарах до собрания и после. Такие встречи специалистов рынка позволяют не только обмениваться опытом, но и совместно вырабатывать предложения для власти, которые, если найдут свое место в нормативных документах, существенно облегчат работу ПАТП и автовокзалов.

Правление НП  
«ЕТС «Автобусные линии страны»

## НОВЫЙ АВТОВОКЗАЛ В УФЕ НАЧАЛ СВОЮ РАБОТУ

Автовокзал в Уфе был торжественно открыт.

Уфа, 13 сентября – В Уфе состоялось открытие нового автовокзала под названием «Иремель», который был решено построить рядом с крупнейшим торгово-развлекательным центром города.

Уже сейчас известно, что с вокзала будут отправляться рейсовые автобусы, как в пределах башкирского региона (Стерлитамак, Белорецк, Кумертау и Мелеуз), так и в города, расположенные на более дальних рубежах – Ижевск, Челябинск и Магнитогорск. Цены на билеты в города, близкие к Уфе варьируются в пределах 200–500 рублей, на более дальние расстояния – от 600 до 800.



В ближайшее время все строительные работы на автовокзале «Иремель» будут завершены. ...

<http://newinform.com>

## ШТРАФ «АВТОВОКЗАЛУ» ЗА НЕИСПОЛНЕНИЕ ПРЕДПИСАНИЯ УФАС ОСТАВЛЕН В СИЛЕ

Арбитражный суд Пермского края отказал в удовлетворении исковых требований ПКГУП «Автовокзал» и подтвердил законность штрафа в 300 тысяч рублей, который Пермское УФАС России наложило на предприятие за неисполнение предписания антимонопольного органа.

25 декабря 2015 года антимонопольная служба признала обоснованной жалобу ООО «Прокарт» на действия «Автовокзала» при проведении открытого запроса предложений на поставку программного обеспечения для системы учета льготных пассажиров. Тогда же антимонопольная служба выдала «Автовокзалу» предпи-

сание о внесении изменений в положение о закупках.

«Автовокзал» не соблюдал минимальный десятидневный срок, который должен пройти с момента публикации итогового протокола торгов и заключения договора с победителем. Срок необходим для того, что участники торгов имели возможность обжаловать результаты в УФАС.

21 января «Автовокзал» направил в УФАС информацию об исполнении предписания, а через три дня повторно внес изменения в положение о закупках, избавив себя от необходимости соблюдения десятидневного срока. Разумеется, такое поведение хозяйствующего субъекта



Фото: Новости Перми

антимонопольная служба не могла квалифицировать как исполнение предписания.

4 июля 2016 года на предприятие был наложен административный штраф. «Автовокзал» пытался оспорить штраф, однако Арбитражный суд подтвердил законность административного наказания.

Евгения Петрова

<http://www.permnews.ru/>

## СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Современные технологии развиваются с огромной скоростью, ломая многолетние стереотипы и шаблоны.

То, о чем еще совсем недавно писали фантасты, сегодня можно наблюдать воочию. Автотранспортная отрасль – не стоит в стороне: интеллектуальная навигация, тесты самоуправляемых транспортных средств, начало производства автобусов и грузовиков на электротяге, адаптивные средства повышения безопасности в процессе движения, бесконтактные технологии оплаты проезда и многое другое. В этой статье мы хотим поделиться с читателями прогнозом компании Басфор о перспективах и развития рынка автобусных перевозок и его участников в горизонте трех-пяти лет.

### Объекты автотранспортной инфраструктуры (автовокзалы и автостанции)

Объекты автотранспортной инфраструктуры, оказывающие услуги пассажирам и перевозчикам, перейдут на терминальную форму бизнеса. Предприятия станут активнее развивать качественный сервис и дополнительные услуги для пассажиров в период ожидания отправления, а также полностью откажутся от прямой агентской деятельности по продаже проездных билетов. Сборы за терминальную инфраструктуру позволят автовокзалам и автостанциям получить более стабильный денежный поток в течение всего календарного года и практически исключат сезонные колебания. На объектах уменьшится объем диспетчеризации и ис-

чезнут кассовые пункты продаж как вид. Как следствие, из операционных издержек уйдут затраты на обслуживание контрольно-кассовой и вычислительной техники, содержание штата кассиров, диспетчеров и другого обслуживающего персонала. Предприятия станут ощутимо прибыльнее, что позволит оказывать достойный уровень сервиса пассажирам. Оформление проездных билетов будет преимущественно осуществляться через Интернет, оставшаяся часть в терминалах самообслуживания банковскими картами и с помощью бесконтактных технологий оплаты непосредственно при посадке в транспортное средство. Оплата наличными денежными средствами фактически исчезнет.

### Транспортные компании (перевозчики)

Новые технологии привлечения пассажиров позволят существенно увеличить загрузку тех перевозчиков, которые смогут удовлетворить растущие требования пассажиров к качеству обслуживания. Обновление парка транспортных средств, вложения в дополнительное оборудование и качественный сервис будут компенсированы увеличенным доходом и большей рентабельностью. Транспортные компании, которые не смогут адаптироваться под новые реалии и повышенные требования пассажиров, вынужденно будут покинуть рынок.

Смежный бизнес предоставит перевозчикам выгодные условия по лизингу, эффективные технологии управления транспортным парком, сервисы геолокации, защиты от мошен-

ничества, систем динамического ценообразования. Все это позволит дополнительно повысить эффективность бизнеса, приведет к сокращению издержек и наращиванию прибыли.

### Пассажиры

Новые технологии принесут массу удобств для пассажиров. Большая часть продажи билетов будет происходить удаленно благодаря технологии электронного билета. При выборе того или иного маршрута поездки пассажиру будет доступна полная информация по транспортному парку, включая фотографии и видео реальных автобусов, их срок эксплуатации, информация по дополнительному оборудованию и сервисам на «борту», статистика задержек рейсов, отмены рейсов, поломок и замены транспортных средств и так далее.

Перед пассажирами откроется возможность приобретения автобусных билетов с удобными стыковками, а также мультимодальные и интермодальные билеты, объединяющие в себе несколько видов транспорта.

Развитие технологий в связке с электронными билетами позволит упростить и ускорить идентификацию пассажира, при сохранении высокого уровня безопасности, процедуру регистрации и посадки на рейс, она станет более удобной и приятной. При посадке будет необходимо предъявить только паспорт.

Информационную поддержку пассажиров до, во время и после поездки будут осуществлять мобильные сервисы и приложения, которые будут информировать о скидках и специальных предложениях,

переносе времени поездки или отмене рейса, текущем местонахождении транспортного средства, пройденном расстоянии, оставшемся времени в пути, планируемом времени прибытия.

Во время поездки пассажирам станут повсеместно доступны такие услуги, как высокоскоростной и стабильный интернет, легкое питание и зарядка для мобильных устройств, индивидуальные медиаустройства для просмотра фильмов и телевизионных передач, прослушивания музыки на борту автобуса.

### Безопасность и прозрачность

Теневой рынок преобразуется в полное соответствие с законодательством. Все участники рынка перейдут на безналичный расчет. Современные технологии мониторинга, кон-

троля и передачи данных позволят существенно снизить количество правонарушений на автобусном транспорте. Все это повлияет на повышение безопасности пассажирских перевозок в целом и пассажиров в частности и как следствие на увеличение доходов как предприятий автотранспортной отрасли, так и бюджета.

### Рост рынка

Повышение качества обслуживания пассажиров и расширение каналов дистрибуции приведут к значительному росту спроса на автобусные перевозки за счет привлечения новой аудитории, которая до последнего времени сторонилась автобусов и выбирала железнодорожный или авиа транспорт в связи с их более привлекательной комфортностью и уровнем предоставления сервиса.

Многое из описанного уже входит в жизнь пассажиров, автотранспортных предприятий и объектов транспортной инфраструктуры, и мы в силах приблизить будущее совместными усилиями всех игроков рынка.

Компания Басфор уже разработала и внедрила ряд уникальных технологий для автотранспортной отрасли. Среди них интермодальные и мультимодальные перевозки, терминалы самообслуживания для автовокзалов, система динамического ценообразования для автотранспортных предприятий. Компания активно продвигает эти и другие современные технологии, призванные повысить эффективность работы участников рынка и обеспечить стабильный рост спроса на автобусные перевозки.

Илья Екушевский, Олег Козко

**BUSFOR.RU**  
ВАШ БИЛЕТ НА АВТОБУС

ПУТЕШЕСТВУЙТЕ  
УДОБНО

МОСКВА САНК-ПЕТЕРБУРГ МОСКВА

**BUSFOR.RU**  
ВАШ БИЛЕТ НА АВТОБУС

The advertisement features a vibrant, stylized illustration of a red double-decker bus driving on a road. The background is a colorful collage of cityscapes, including the Spasskaya Tower in Moscow and the Peter and Paul Cathedral in St. Petersburg. The bus has the BUSFOR.RU logo and route information (Moscow - St. Petersburg - Moscow) on its side. The top of the ad has a red banner with the company name and slogan, and icons for Wi-Fi, a mobile phone, and a coffee cup.

# СТРАХОВАНИЕ АВТОВОКЗАЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ И ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

В соответствии с требованиями Федерального закона «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 № 16-ФЗ информируем вас о возможностях защиты интересов предприятия в виде страхования от актов незаконного вмешательства и их последствий.

Реализация требований транспортной безопасности является обязательным для любого субъекта транспортной инфраструктуры, так как это необходимо для исполнения законодательства Российской Федерации. Статья 3 Федерального закона № 16-ФЗ, определяет, что основными принципами обеспечения Транспортной Безопасности являются: соблюдение баланса интересов личности, общества и государства, их взаимная ответственность, а на практике вся ответственность и полный объем финансирования ложится на предприятие. Сегодня значительные средства предприятий автотранспортного комплекса вкладываются в обеспечение транспортной безопасности объектов. Страхование различных рисков давно практикуется собственниками и управляющими компаниями на объектах транспортной инфраструктуры, но мы считаем, что страхование должно быть не точечным по ряду требований действующего законодательства, а комплексным и учитывающим все возможные последствия, которые могут возникнуть в процессе деятельности объекта.

Российский рынок корпоративного имущественного страхования активно развивается. Риски для любого предприятия заключаются в том, что в процессе осуществления производственной деятельности могут возникать объективные, непредсказуемые по времени своего появления и неопределенные по своим масштабам потери имущества, материалов, персонала, причинение ущерба клиентам. Отличительной особенностью таких потерь является, то, что их принципиально невозможно избежать. Однако такие потери можно и нужно минимизировать. Самым надежным инструментом для минимизации потерь от непредвиденных событий является страхование. Страхование дает многое: уверенность в завтрашнем дне, защиту от непредвиденных расходов, необходимую помощь в сложных ситуациях. Мировая практика не выработала более экономичного и рационального механизма защиты интересов собственников имущества, чем страхование. Практически всегда при наступлении страхового случая страховые выплаты по договору перекрывают затраты на страхование. Наиболее важным, на наш взгляд, является страхование имущества, гражданской ответственности и страхование от терроризма и диверсий. Затраты на страхование включаются в плановые затраты предприятия (то есть относятся на себестоимость, в соответствии

с п. 1.1 ст. 263 НК тем самым снижая налогооблагаемую базу) Затраты на компенсации ущерба пострадавшим являются случайной величиной, не могут включаться в бюджетное планирование и финансируются из прибыли. Таким образом, страхование позволяет перевести убытки из внеплановых затрат в разряд бюджетуемых, а также обеспечивает формирование надежной и устойчивой хозяйственной среды. Основными рисками при обеспечении транспортной безопасности являются: Человеческий фактор, Стихийные бедствия, Пожары, Террористические опасности. Риск – это угроза того, что какое-нибудь событие, действие или неспособность к действию неблагоприятно скажутся на способности организации эффективно реализовать ее бизнес задачи и стратегические планы. Чем лучше управление рисками, тем выше потенциал к увеличению доходности бизнеса.

## Комплексное страхование

Полная защита имущественных интересов автОВОКЗАЛЬНЫХ комплексов не может быть осуществлена только за счет страхования имущества от огня и других опасностей. Вопрос полной защиты интересов предприятий решается путем комплексного подхода.

В состав комплексной программы страхования входят, как правило, следующие виды страхования:

Добровольное состоящее из трех составляющих по видам:

**Основные:** 1. страхование имущества (здания, строения и сооружения) На страхование принимается имущество, находящееся: на балансе; во временном пользовании или на ответственном хранении; в лизинге, аренде, залоге; в иных формах владения и распоряжения. Любое имущество принимается на страхование только при наличии соответствующих прав имущественного владения!

2. страхование ответственности перед 3-ми лицами при эксплуатации зданий, строений и сооружений (включая ответственность перед пассажирами до момента осуществления перевозки).

**Дополнительные:** страхование электронного оборудования, поломки машин и механизмов, спец.техники, общегражданской ответственности и пр.

**Специальные:** страхование от терроризма и диверсий.

#### **Обязательное**

При наличии парка автобусов невозможно обойтись без страхования ОСАГО и ОСГОП, что установлено законодательством РФ.

#### **Личное**

1. От несчастного случая.

Для обеспечения социальной защиты сотрудников организаций и уменьшения социальных выплат рекомендуется пользоваться страхованием сотрудников от несчастного случая.

Страхование от несчастного случая сотрудников предприятия также стимулируется государством в виде налоговых послаблений. Налоговые льготы уменьшают расходы на страхование. При заключении Договора добровольного страхования

от несчастных случаев и болезней для юридических лиц предусмотрены следующие налоговые льготы: совокупная сумма платежей (взносов) работодателей, оплачиваемых по страхованию в размере, не превышающем 15 000 рублей в год, рассчитанном как отношение общей суммы взносов к количеству застрахованных работников, могут быть отнесены на фонд оплаты труда (Налоговый кодекс РФ, часть II, гл. 25, ст. 255, п. 16); расходы на страхование граждан от несчастных случаев и болезней не входят в совокупный годовой доход Застрахованного работника (Налоговый кодекс РФ, часть II, гл. 23, ст. 213); суммы страховых платежей, уплачиваемых работодателем по Договорам добровольного страхования от несчастных случаев и болезней работников, не подлежат налогообложению (Налоговый кодекс РФ, часть II, гл. 24, ст. 238); страховые взносы по Договорам добровольного страхования граждан от несчастных случаев и болезней освобождаются от Налога на добавленную стоимость (НДС) (Налоговый кодекс РФ, часть II, гл. 21, ст. 149).

2. Добровольное медицинское страхование.

Страховые взносы по добровольному медицинскому



страхованию: при исчислении налога на прибыль относятся на себестоимость продукции в объеме не более 6% от фонда оплаты труда (п. 16 ст. 255 Налоговый Кодекс Российской Федерации); не подлежат налогообложению единым социальным налогом (пп. 7 п. 1 ст. 238 Налоговый Кодекс Российской Федерации); не учитываются при определении налоговой базы по налогу на доходы физических лиц (п. 3 ст. 213 Налоговый Кодекс Российской Федерации); страховые выплаты по договорам ДМС также не учитываются при определении налоговой базы (пп. 3 п. 1 ст. 213 Налоговый Кодекс Российской Федерации); дают физическим лицам право получить социальный налоговый вычет (пп. 3 п. 1 ст. 219 Налоговый Кодекс Российской Федерации); причем и по договорам ДМС в отношении супруга (супруги), родителей, своих детей в возрасте до 18 лет.

## ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «ЕВРОКОНСАЛТ И ПАРТНЕРЫ»

**Генеральный директор  
Домакин Александр Сергеевич**

Адрес:

129110, г. Москва, Орлово-Давыдовский переулок,  
д. 2/5, офис №1



## ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

- ◆ Организации – члены Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны».
- ◆ Организации – члены Некоммерческого партнерства «Развитие Автовокзалов Страны».
- ◆ Организации – члены Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов.
- ◆ Организации – члены Association of Pan-European Coach Terminals (APC).
- ◆ Пассажирыские автотранспортные предприятия.
- ◆ Организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции.
- ◆ Некоммерческие организации в сфере транспорта.
- ◆ Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта.
- ◆ Комитет по транспорту Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации.
- ◆ Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации.
- ◆ Полномочные представители Президента Российской Федерации в федеральных округах.
- ◆ Министерство транспорта Российской Федерации.
- ◆ Министерство внутренних дел Российской Федерации.
- ◆ Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и его территориальные управления.
- ◆ Генеральная прокуратура Российской Федерации.
- ◆ Федеральная служба безопасности Российской Федерации и ее территориальные управления.
- ◆ Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, территориальные управления государственного автодорожного надзора.
- ◆ Научно-исследовательские и высшие учебные организации в сфере автомобильного транспорта.
- ◆ ОАО «Российские железные дороги».
- ◆ Организации в сфере реализации автобусов, запасных частей, топлива, технического обслуживания, ремонта, переоборудования автобусов, спутниковой навигации, страхования, рекламы.
- ◆ Редакции отраслевых автотранспортных изданий.





МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Минтранс России

# ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2016



# Х

## ЮБИЛЕЙНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

26 НОЯБРЯ – 2 ДЕКАБРЯ 2016  
МОСКВА, РОССИЯ



**НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО**



**«РАЗВИТИЕ АВТОВОКЗАЛОВ СТРАНЫ»**

---

**ПАРТНЕРСТВО  
АВТОВОКЗАЛОВ  
И АВТОСТАНЦИЙ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

---

**2011–2016  
ПЕРВАЯ ПЯТИЛЕТКА  
СОЗИДАНИЯ**

**[www.npravvs.ru](http://www.npravvs.ru)**