

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 77 апрель-июнь

2021



тема номера:

ХІХ СЪЕЗД РОССИЙСКОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО СОЮЗА



Комплексное цифровое решение для управления пассажирами перевозками

Современный общественный транспорт начинается с «Датапакс»

Пассажирам:

Мобильное приложение и сайт для пассажиров

Планирование поездок, информация о движении транспорта

Удобная оплата проезда

Безопасность и комфорт

Бесшовные перевозки на пригородном сообщении

Перевозчикам:

Диспетчерское регулирование

Планирование ресурсов для обслуживания маршрутов

Автоматизация управления транспортным предприятием

Региону:

Моделирование транспортной системы

Безналичная оплата проезда

Учёт собираемой выручки

Контроль выполнения транспортной работы

Подсчёт реального пассажиропотока и выявление безбилетных пассажиров

Одна платформа, комплекс решений, гарантированный результат



Мы поможем вам выстроить качественную транспортную систему в регионе за год



Лидерство в рейтинге начинается с «Датапакс»

2021: партнерство с «Датапакс»

2022: лидер в рейтинге среди регионов

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 ГОДА

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

Учредитель:

Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны»

Периодичность выхода:

от 4 до 8 выпусков в год

Тираж: 4000 экз.

Распространение: подписка и целевая рассылка
Территория распространения: Москва и регионы Российской Федерации, страны СНГ и ЕС

Экспертный совет:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Старовойтов О. И. – президент Российского автотранспортного союза

Главный редактор: Лоран Борис Олегович

Зам. главного редактора: Колесников Е.В.

Выпускающий редактор: Лоран А.Е.

Советник главного редактора: Керов В.В.

Помощник главного редактора: Лоран О.Б.

Продвижение журнала в соцсетях: Лоран Д.Б.

Юридическое сопровождение: Грек Е.А.

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

Корректор: Сивков А.С.

Реклама и распространение:

ООО «Производственное объединение автовокзалов»

тел. +7 (495) 741-83-61

E-mail: info@p-oa.ru

Адрес редакции и учредителя:

119415, г. Москва, проспект Вернадского, д. 39, оф. 613

тел.: +7 (495) 739-34-00, +7 (915) 232-94-09

E-mail: info@rosbuslines.ru

Мнение редакции не всегда может совпадать с мнением авторов. За точность и достоверность изложенной информации отвечают авторы.

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

Цена свободная.

Подписано в печать
06.07.2021 г.

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



СОДЕРЖАНИЕ

СЛОВО РЕДАКТОРА

2

ДЕНЬ ПОБЕДЫ

- ◆ 76-я годовщина великой победы 3

ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ◆ Екатеринбургская агломерация – транспортный хаб Урала, центр промышленного и экономического развития 4
- ◆ Перспективы создания единой системы регулярных перевозок на территории Екатеринбурга и Екатеринбургской агломерации, снятие излишней конкуренции на совпадающих участках муниципальных и межмуниципальных маршрутах, организация «бесшовных перевозок» 6
- ◆ Транспортная система агломерации как средство развития социальной активности населения 7

ТЕМА НОМЕРА

- ◆ XIX съезд Российского автотранспортного союза 10
- ◆ Инструмент для полноценного контроля отрасли государством 15
- ◆ Цифровизация и регулирование на автомобильном транспорте 16

ЮБИЛЕЙ

- ◆ 20-летие Межрегиональной ассоциации автовокзалов и перевозчиков 18

АВТОВОКЗАЛЫ И ПАТП

- ◆ ГУП РК «Карелавтотранс» 20
- ◆ Второй этап новой модели пассажирских перевозок 24

ОТРАСЛЬ И НАУКА

- ◆ Агломерационный цифровой транспорт: продолжение разговора 26

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

- ◆ Перевозчик: «Знаю, что у некоторых моих коллег к BlaBlaCar скептическое отношение» 30
- ◆ Анализ «цифровых» решений по борьбе с нелегалами 33
- ◆ Подведём итоги! 38

ИСТОРИЯ ОТРАСЛЕВЫХ ПРОЕКТОВ

- ◆ Борис Лоран. У истоков формирования автовокзального комплекса Москвы 40

Уважаемые коллеги!



Текущий номер нашего журнала описывает события второго квартала 2021 года, и главным событием для нашего народа – стало празднование 76-й годовщины Великой Победы. Мы начинаем номер с упоминания этого трагического и одновременно героического события.

Теперь к отраслевым событиям. Главным отраслевым событием прошедшего квартала стал очередной съезд Российского автотранспортного союза. Тема сегодняшнего номера посвящена именно этому. Еще раз поздравляем Олега Старовойтова с переизбранием на новый пятилетний срок руководителем нашего союза и желаем воплотить в жизнь все поставленные автотранспортным сообществом задачи. Съезд и Конференция традиционно прошли на высоком организационном уровне, за что особенная благодарность ООО «ЦУМПП» (г. Москва), которое выступило техническим соорганизатором всех мероприятий. Много вопросов было обсуждено на мероприятиях в формате диалога «Отрасль и Власть», много было жарких дискуссий. Главное, что этот диалог происходит, и по его промежуточным результатам после каждой такой встречи в отрасли наводится порядок и прогрессирует созидание.

Особое место в дискуссиях заняли цифровые технологии и их влияние на развитие отрасли. Мы поручили нашему корреспонденту взять интервью у специалистов и экспертов. В нем – о том, как они видят борьбу с «серым» сегментом рынка именно с использованием цифровых решений и как это вообще будет реализовано. Материал читайте в сегодняшнем номере.

Раздел «Отрасль и Власть» практически полностью отдан нашим Уральским коллегам, представителям власти. Блок статей передает проблематику региона и пути их решения. Урал всегда был одной из основных опор России, и в первую очередь не за счет своих недр, а человеческим потенциалом и патриотизмом уральцев.

В разделе «Автовокзалы и ПАТП» представляем материал члена Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» – ГУП Республики Карелия «Карелавтотранс». История и вся деятельность этого предприятия заслуживает глубокого уважения. Сохранить предприятие в «смутное время» и возродить его, постоянно развивая, – это заслуга и исполнительная местной власти, и сотрудников предприятия, беззаветно преданных своему делу и отрасли. Честь им и почет! И, поверьте мне, я объехал практически всю страну, и не раз, таких предприятий не мало в большинстве регионов.

Мы продолжаем освещение революционного проекта «Транспорт Верхневолжья». Сообщаем, что 3 июля стартовал второй этап реформы пассажирского общественного транспорта в Тверской области. На этот раз площадкой для преобразований станут Ржевский, Зубцовский, Старицкий и Кимрский муниципалитеты. На территории четырех районов с июля 2021 года начнут курсировать современные автобусы среднего класса с видеонаблюдением, «ГЛОНАСС», климат-контролем и другими новшествами. Пассажирский транспорт создан с учетом потребностей, в том числе, маломобильных пассажиров. В автобусах действует система оплаты проезда банковской или транспортной картой, а также с помощью QR-кода и мобильного приложения «Волга». Будет применяться и наличный расчет. Этот проект, одобренный Рабочей группой Госсовета России и поставленный в пример всем регионам, является решением для прекращения «убогих перевозок» образца 90-х годов прошлого столетия.

Пандемия в прошлом и текущем годах нарушила наши планы по празднованию юбилеев многих организаций, но тем не менее мы поздравляем юбиляров и желаем им дальнейшего развития и созидания на благо автотранспортной отрасли! В разделе «Юбилей» поздравляем наших южных коллег, соратников, друзей!

По просьбе наших коллег – членов Ассоциации – мы открыли новый раздел журнала «История отраслевых проектов». В этом разделе мы будем размещать интервью тех, кто предлагал рынку что-то новое в период всеобщего хаоса 90-х годов. Думаю, что новому поколению автотранспортников будет полезно узнать из первоисточников недавнюю историю и не повторять ошибки прошлых периодов.

С уважением,

Борис Лоран

76-Я ГОДОВЩИНА ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ



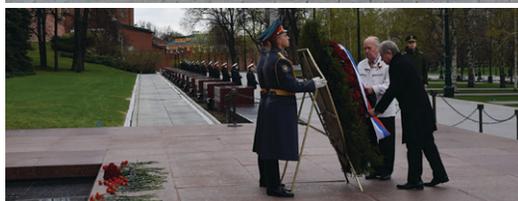
*Дорогие коллеги, работники пассажирской автотранспортной отрасли!
Уважаемые участники Великой Отечественной войны и труженики тыла!
От имени Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», от редакции журнала и от себя лично сердечно поздравляю вас с 76-летием Великой Победы!*

9 Мая стал поистине всенародным праздником. В этот день мы получили свободу, получили возможность видеть чистое небо, созерцать земную красоту, любить близких, получили свою жизнь. Чем мы можем воздать тем героям, кто стоял за нас, кто отдал свои жизни? Только миром и памятью. В этот день мы особенно ярко чувствуем мощь и величие нашего народа, вспоминаем павших и чествуем ветеранов-победителей.

Мы всегда ждем эту дату, чествуя ее по сложившимся традициям в трудовых коллективах и семьях. Это позволяет выразить глубокую признательность и благодарность тем, кто сражался с захватчиком, отстаивал независимость и свободу своего народа в неравных боях и освободил мир от фашизма. Пример беспредельной стойкости и самоотдачи, проявленные нашим народом в период Великой Отечественной войны 1941-1945 годов и в тяжелые послевоенные годы, останется для будущих поколений вечным маяком, олицетворяющим стремление к достижению высоких целей во благо Отечества.

Мы гордимся нашими предками и бережно храним память об их подвиге.

Борис Лоран



Министр транспорта Российской Федерации Виталий Савельев и сопредседатель Координационного совета ветеранских организаций при Минтрансе России Юрий Михайлов накануне Дня Победы возложили венок к Вечному огню у Кремлевской стены и цветы к священной земле городов-героев в Александровском саду в память об участниках Великой Отечественной войны.

В торжественной церемонии 29 апреля приняли участие представители Министерства транспорта, руководители департаментов транспортного ведомства, служб и подведомственных организаций, ректоры, а также студенты отраслевых вузов.





**Центр Управления Междугородными
Пассажирскими Перевозками**

Член Российского автотранспортного союза

+7 (495) 664-32-24

info@tsumpp.ru

реклама

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

**ЕКАТЕРИНБУРГСКАЯ АГЛОМЕРАЦИЯ – ТРАНСПОРТНЫЙ ХАБ
УРАЛА, ЦЕНТР ПРОМЫШЛЕННОГО И ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ**



Брусянин Дмитрий Алексеевич, заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области, к.т.н.

Свердловская область занимает уникальное транспортно-географическое положение

на стыке региональных и глобальных евразийских континентальных транспортных связей.

Екатеринбургский железнодорожный транспортный узел расположен в пределах Екатеринбургской агломерации, через которую непосредственно проходит автодорожный транспортный коридор «Запад–Восток». В пределах агломерации на основе автомобильной дороги вокруг г. Екатеринбург (ЕКАД) сформирован крупный узел, в котором сходятся четыре автомобильные дороги федерального значения

(Пермь–Екатеринбург, Екатеринбург–Тюмень, подъезд к г. Екатеринбург от М-5 «Урал» и Екатеринбург–Шадринск–Курган) и важнейшие дороги регионального значения (Екатеринбург–Нижний Тагил–Серов, Екатеринбург–Реж–Алапаевск, Екатеринбург–Невьянск, Екатеринбург–Полевской).

Близ Екатеринбурга расположен аэропорт «Кольцово» – один из наиболее крупных, современных и динамично развивающихся аэропортов России.

На территории Свердловской области в пригородном и междугородном сообщениях еже-

дневно в среднем задействовано 2070 автобусов на 504 межмуниципальных маршрутах, из которых 203 маршрута пригородного сообщения – перевозки по регулируемым тарифам, и 301 маршрут междугородного сообщения – перевозки по нерегулируемым тарифам.

Перевозки пассажиров и багажа по регулярным межмуниципальным маршрутам Свердловской области осуществляют 125 транспортных организаций всех форм собственности.

Из 504 межмуниципальных маршрутов 35 маршрутов обслуживают предприятия, находящиеся в государственной и муниципальной собственности, а 476 межмуниципальных маршрутов обслуживают частные перевозчики, в том числе 251 маршрут обслуживаются индивидуальными предпринимателями, а 253 маршрута обслуживаются юридическими лицами.

Маршрутная сеть Свердловской области представлена на рис. 1.

За период 2002 – 2018 годов объемы перевозок автобусами общего пользования упали в 2,5 раза. По состоянию на 2018 год автобусами общего пользования было перевезено 269,9 млн пассажиров. Динамика перевозок автомобильным транспортом общего пользования приведена на рисунке 2.

Основной причиной снижения востребованности регулярного автомобильного транспорта общего пользования является рост автомобилизации населения, развитие интернет-сервисов и альтернативных видов автомобильных перевозок – каршеринга, делимобиля, агрегаторы такси, а также низкий

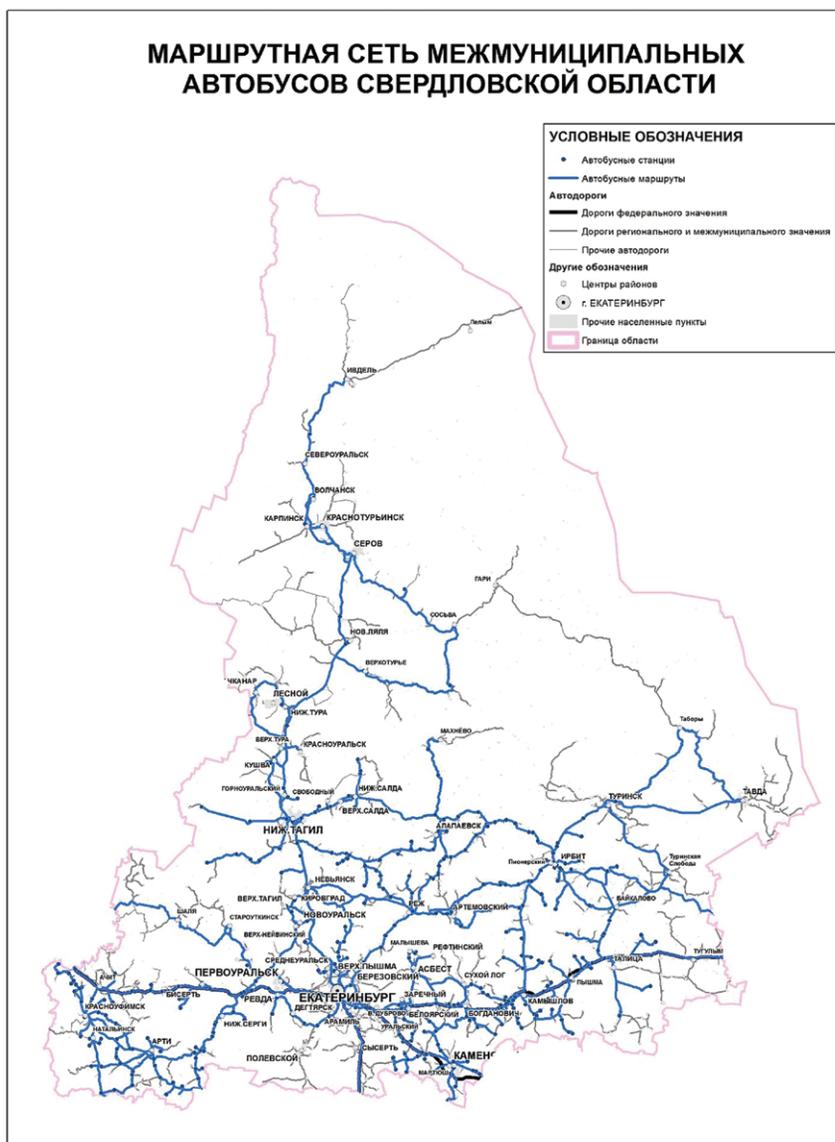


РИСУНОК 1. СХЕМА МЕЖМУНИЦИПАЛЬНЫХ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

уровень интернет-сервисов у традиционных перевозчиков (например, единая база билетов для интернет-бронирования и продажи). Играет роль также недостаточная регулярность перевозок и возраст автобусного парка, влияющие на комфортность поездки.

Основными потребительскими характеристиками городских перевозок автомобильным транспортом являются цена, регулярность, удобство расположения остановочных пунктов, скорость, уровень комфорта в салоне и на оста-

новках, качество информационного обслуживания.

Для пригородных и междугородних перевозок наиболее значимы скорость сообщения, интернет-сервисы и комфорт в салоне и на остановках, тогда как небольшая частота пассажирского сообщения может быть частично компенсирована удобством расписания.

Организация транспортного обслуживания населения на территории Свердловской области осуществляется с использованием Региональной навигационно-информационной системы Транспортного

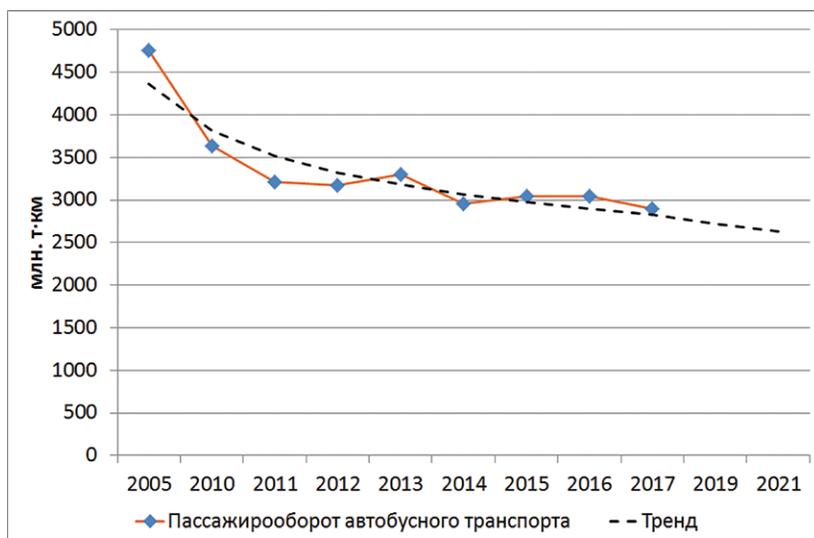


Рисунок 2. Пассажирооборот автобусного транспорта в Свердловской области, с указанием степенного тренда

комплекса (РНИС ТК). Всего в системе зарегистрировано 1771 единиц подвижного состава, из них подключено 651 единиц, онлайн-мониторинг автобусов, работающих на маршрутах пригородного сообщения – 250 единиц.

В настоящее время при заключении государственных контрактов обязательным требованием является подключение перевозчика к РНИС ТК. Это позволяет отслеживать транспортную работу в онлайн-режиме с фиксацией выполнения расписаний, нарушений графиков движения, соответствия транспортных средств условиям перевозок. Учет транспортной работы и оплата по действующим контрактам осуществляется только при подтверждении объ-

емов выполненных работ посредством РНИС ТК.

Особенностью организации транспортного обслуживания населения Свердловской области автомобильным транспортом является то, что перевозки выполняются предприятиями малого и среднего бизнеса (около 95%) и отсутствует единое управление автовокзальной инфраструктурой на территории региона.

В настоящее время сформирована такая организация управления со стороны уполномоченного органа исполнительной власти, при которой будет максимально выдерживаться контроль и управляемость перевозочного процесса для обеспечения регулярности перевозок, безопасности, качества транспортного

обслуживания населения региона.

Для этого разработан и ведется дальнейшее развитие ряда программных комплексов со следующим функционалом:

- РНИС ТК СО – диспетчеризация пассажирских перевозок, контроль исполнения расписаний и транспортной работы на маршрутах;
- ИСУФ ТК – расчет расходной и доходной части перевозочного процесса;
- мобильное приложение для общественного контроля качества пассажирских перевозок, которое интегрировано в РНИС ТК СО.

Мероприятия, направленные на развитие пассажирских перевозок автомобильным транспортом:

- конкурсный отбор перевозчиков на обслуживание маршрутов;
- контроль исполнения расписаний и пути следования транспортного средства на маршруте в РНИС ТК СО;
- увязка маршрутов с муниципальными образованиями;
- обновление подвижного состава;
- разработка интернет-сервисов для пассажиров;
- создание единой информационной среды «Заказчик – перевозчик – автовокзал/автостанция – пассажир – инфраструктура».



ПЕРСПЕКТИВЫ СОЗДАНИЯ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ТЕРРИТОРИИ ЕКАТЕРИНБУРГА И ЕКАТЕРИНБУРГСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ, СНЯТИЕ ИЗЛИШНЕЙ КОНКУРЕНЦИИ НА СОВПАДАЮЩИХ УЧАСТКАХ МУНИЦИПАЛЬНЫХ И МЕЖМУНИЦИПАЛЬНЫХ МАРШРУТАХ, ОРГАНИЗАЦИЯ «БЕСШОВНЫХ ПЕРЕВОЗОК»

*Игорь Юрьевич Ощепков,
Председатель Комитета по транспорту, организации дорожного движения и развитию улично-дорожной сети Администрации города Екатеринбурга*

Екатеринбургской агломерации необходима разработка и реализация единого согласованного плана развития, поскольку агломерация является единым социаль-

но-экономическим, инвестиционным пространством с общей системой экономики, социального и транспортно-обслуживания.

В настоящее время в Екатеринбургской агломерации сложилась ситуация, когда трассы межмуниципальных маршрутов накладываются на схемы движения муниципальных маршрутов, что негативно сказывается на качестве работы всего общественного транспорта.

Тариф на межмуниципальных маршрутах по городу установлен значительно ниже установленного тарифа по Екатеринбургу.

В результате часть пассажиров совершают внутримunicipальные поездки на межмуниципальном транспорте,

существенно сокращая количество пассажиров на муниципальном транспорте.

Вместе с тем остановочные пункты включаются в маршруты межмуниципального транспорта, в результате чего происходят внутримunicipальные поездки на межмуниципальном транспорте, а также загружаются остановочные пункты, которые имеют ограничения по пропускной способности. В результате чего, остановочные пункты не справляются с количеством проходящих через них рейсов, происходит задержка в очереди перед остановкой, а далее отставание от выполнения расписания (снижение показателя регулярности).

Считаю, что необходимо пересматривать подходы к

реализации пассажирских перевозок в агломерациях, а в частности – к ядру агломерации, как к центру притяжения людей.

Так возможно создание транспортно-пересадочных узлов на въездах в город, которые позволят пассажиру в одном месте сделать комфортную пересадку с одного маршрута на другой.

Также необходимо создать единый пересадочный тариф с межмуниципальных на муниципальные маршруты, который позволит пассажирам беспрепятственно и с экономией пользоваться всеми доступными маршрутами.

Реализация таких мероприятий значительно улучшит качество и безопасность пассажирских перевозок.

ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА АГЛОМЕРАЦИИ КАК СРЕДСТВО РАЗВИТИЯ СОЦИАЛЬНОЙ АКТИВНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ



Данил Засыпкин, заместитель начальника ГКУ «Управление автомобильных дорог Свердловской области»

Городская агломерация является одним из факторов ускоренного развития и модернизации, оптимизации в распределении ресурсов и, соответственно, повышения конкурентоспособности региона.

Агломерации стали естественным продолжением урбанизации, образуя определенную форму городского и пригородного расселения. Такая особая форма позволяет создавать взаимовыгодные производственные, трудовые, научно-образовательные и культурные связи, которые непосредственно повышают уровень развития производственных возможностей и способствуют формированию качественно новых условий развития.

В сущности, именно большие города-агломерации являются субъектами экономических и политических отношений.

Исходя из анализа тенденций формирования агломерации, можно выделить такие ее подсистемы:

- ядро (центральный город, являющийся фокусом притяжения);

- ближайшие спутники (внешние районы, за административной границей центрального города, развивающиеся по образцу периферийных районов и связанные с ядром транспортными коммуникациями);

- замыкающие спутники (периферийные города, являющиеся естественной границей маятниковой миграции).

Города-спутники могут находиться значительно дальше пределов пригородной зоны, поддерживая связь с ядром благодаря развитой транспортной системе.

Тем самым, мы видим важнейшую социальную роль транспортной системы как

средства обеспечения связанности социально-пространственной структуры агломерации и необходимого условия для развития социальной активности людей на ее территории.

В Екатеринбургской агломерации ядром является собственно город Екатеринбург, а городами-спутниками первого пояса – Арамилы, Березовский, Верхняя Пышма, Среднеуральск (так называемый Большой Екатеринбург).

К замыкающим спутникам (городам второго пояса) агломерации относятся г. Первоуральск, г. Ревда, г. Дегтярск, г. Полевской, г. Сысерть, п. Уральский, п. Верхнее Дуброво, п. Белоярский, г. Заречный.

Также к агломерации относят ряд городов, расположенных на её периферии – Реж, Асбест и Нижние Серги. Это так называемый третий пояс городов-спутников.

Население Екатеринбургской агломерации составляет порядка 2,3 млн чел., то есть она является одной из крупнейших агломераций в России, являясь центром большого промышленного региона и транспортным узлом федерального и международного значения.

С точки зрения понимания единой транспортной системы агломерации как средства обеспечения и развития социальной активности людей построение такой транспортной системы должно осуществляться комплексно и с точки зрения потребителя, который заинтересован в трех основных качествах транспортной услуги: быстро-дешево-гарантированно.

По оценкам специалистов, максимальное время, прове-

денное человеком в дороге, не должно превышать 1,5-2 часов в день. Далее организм начинает в прямом смысле изнашиваться и у человека развивается хроническая транспортная усталость, влекущая снижение производительности, а в последствии и возникновение различных психофизических расстройств.

В связи с этим построение комплексной транспортной системы агломерации должно быть направлено на решение задачи по снижению временных затрат на совершение поездок и повышение предсказуемости продолжительности поездок.

Для ее решения потребуется существенная модернизация транспортной инфраструктуры. В частности, создание в Екатеринбурге системы организованных транспортно-пересадочных узлов, обеспечивающих возможность быстрой пересадки с пригородного транспорта на городской, организация обособленных трамвайных путей и выделенных полос для движения общественного транспорта на магистральных направлениях.

Наиболее мощные пассажиропотоки необходимо обслуживать более производительным транспортом, поэтому представляется перспективным направлением развитие пригородного и городского железнодорожного и трамвайного сообщения.

Но к вопросу расширения эксплуатации более вместительного автотранспорта общего пользования необходимо подходить взвешенно, так как сокращение количества транспортных средств за счет увеличения их вместимости может привести к снижению

такой качественной характеристики общественного транспорта, как регулярность.

Если гарантированность поездки подразумевает обеспечение стабильности и своевременности выхода транспортных средств на линию, то регулярность предполагает обеспечение оптимального уровня частоты отправок, соответствующего потребности населения.

В Екатеринбургской агломерации к основным направлениям развития транспортной системы в настоящее время следует отнести ее построение на основе существующей маршрутной сети, увеличение интеграции пригородного транспорта из городов-спутников первого пояса в городскую транспортную сеть Екатеринбурга и исключение конфликта между двумя этими видами сообщения, обеспечение соответствия качественного уровня работы общественного транспорта в Екатеринбурге и пригородной территории.

Обеспечение ценовой доступности транспортных услуг в агломерации потребует внедрения единой тарифной политики, направленной на применение разных интермодальных тарифных решений, в том числе пересадочных, и внедрение безналичной оплаты проезда с применением единой транспортной карты.

Реализация всех этих мероприятий невозможна без скоординированной работы и тесного взаимодействия регионального и всех входящих в агломерацию муниципальных организаторов транспортного обслуживания населения.



Центр Управления Междугородными Пассажирами Перевозками

Член Российского автотранспортного союза

Ваш помощник и консультант в отрасли автобусных пассажирских перевозок

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

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

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

ХІХ СЪЕЗД РОССИЙСКОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО СОЮЗА

С 25 по 27 мая в Москве прошли мероприятия, приуроченные к проведению очередного XIX съезда членов Российского автотранспортного союза.



В мероприятиях приняли участие Председатель Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству Евгений Москвичев, представители Минтранса России, Ространснадзора, ФБУ «Росавтотранс», Торгово-промышленной палаты РФ, Союза транспортников России, РСА, Общероссийского профессионального

союза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, представители общественных организаций, автотранспортных союзов, ассоциаций, предприятий и организаций – членов РАС, перевозчики пассажиров и грузов.

С приветственным словом к съезду выступили: пред-

седатель комитета Государственной Думы по транспорту и строительству Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации Е.С. Москвичев; директор департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта А.С. Бакирей; вице-президент Торгово-Промышленной палаты РФ В.И. Падалко, который зачитал обращение к съезду президента Торгово-Промышленной палаты РФ председателя Правления С.Н. Катырина., Вице-президент Союза Транспортников России Е.Д. Казанцев.

В выступлениях отмечались высокие заслуги Союза в защите интересов автопредприятий пассажирских перевозок, особенно в условиях пандемии 2020 года, активная деятельность Союза по совершенствованию законодательной базы отрасли при оценке регулирующего воздействия нормативных правовых актов, а также высокий профессионализм экспертного сообщества Союза при формировании политики государства в вопросах развития автотранспортного комплекса. Было отмечено, что за время своей деятельности Союз стал действенным механизмом диалога профессионального сообщества с органами законодательной и исполнительной власти.

Съезд РАС является площадкой, на которой постоян-





Евгений Москвичев



Алексей Бакирей

но проходит конструктивный диалог между властью и перевозчиками, направленный на обсуждение и решение актуальных вопросов, связанных с повышением безопасности и эффективности при осуществлении перевозок автомобильным транспортом.

На съезде обсуждались итоги работы исполнительного аппарата РАС, результаты реализации Требований по оформлению паспортов обеспечения транспортной безопасности транспортных средств, новый Порядок внесения сведений об автобусах в реестр лицензий, внесение изменений в Федеральный закон «Об организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом», текущие проблемы обязательного страхования ОСАГО и ОСГОП и многое другое.

В рамках съезда 27 мая состоялась конференция «Правовое регулирование

и актуальные проблемы на автомобильном транспорте. Повышение качества предоставляемых услуг и эффективность работы на автомобильном транспорте», посвященная актуальным вопросам в сфере пассажирских и грузовых внутрироссийских автоперевозок.

Открыл конференцию и обратился с вступительным словом к участникам президент Российского автотранспортного союза Олег Старовойтов.

Об актуализации действующего законодательства в области транспортной безопасности рассказал заместитель директора Департамента транспортной безопасности и специальных программ Минтранса России Алексей Пятигорский.

Заместитель начальника Управления Госавтодорнадзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Анастасия Красникова отме-

тила увеличение доли профилактических мероприятий по контролю (надзору) на автомобильном транспорте и рассказала о переводе всех процессов, связанных с предоставлением государственных и муниципальных услуг, в электронный вид.

В рамках конференции участники обсудили вопросы по изменению законодательства в сфере весогабаритного контроля, работе пунктов автоматического весогабаритного контроля (АПВГК). Также был представлен порядок заполнения новой формы транспортной накладной и предложения о внесении изменений в Правила перевозки грузов.

Алексей Бакирей прокомментировал вопросы участников конференции о подготовленных Минтрансом России поправках в 220-ФЗ, разъяснил новый порядок внесения сведений об автобусах в реестр лицензий.

Справка редакции: Российской автотранспортный союз образован в 1999 г. Его учредителями стали 48 крупнейших объединений автомобильного транспорта. Членами Союза являются 145 организаций, в том числе отраслевые объединения общероссийского, межрегионального и регионального значения, в составе которых свыше 5 тыс. предприятий и организаций с численностью работающих более 2 млн человек. Союз является членом ТПП РФ с марта 2000 года.







ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ ПОЛНОЦЕННОГО КОНТРОЛЯ ОТРАСЛИ ГОСУДАРСТВОМ



Мы многие годы боремся с проблемой нелегального рынка автобусных перевозок всеми возможными законными методами. Навести порядок в автотранспортной отрасли исключительно путем физического контроля процесса перевозок – дорогостоящий и малоэффективный метод, как показали два прошедших десятилетия, так как «человеческий фактор» не позволяет обеспечить постоянный и всеобъемлющий отраслевой контроль. Приходящие в отрасль современные цифровые технологии позволяют решить эту многолетнюю проблему.

Нам была предоставлена возможность ознакомления с единой федеральной системой мониторинга и контроля пассажирских перевозок автобусами – ЕФС МКПП, создаваемой Минтрансом России по поручению Президента РФ на федеральном уровне, а также с некоторыми результатами тестовых испытаний этой системы, проведенных в конце 2020 года на территориях Центрального, Северо-Западного, Поволжского и Южного федеральных округов.

Мы убеждены, что ЕФС МКПП – это тот инструмент, который полностью искоренит «серый» сектор пассажирских перевозок автомо-

бильным транспортом. Мы увидели, что механизмы ЕФС МКПП направлены только на прозрачность деятельности операторов отрасли. А это первый шаг к подходу решения проблемы – государство должно видеть отрасль как на ладони в буквальном смысле слова. Так же как видит авиацию и РЖД. Второй шаг – оценка деятельности этого рынка. И здесь ЕФС МКПП как цифровой инструмент обеспечивает еще один важный элемент для решения проблемы с нелегалами – беспристрастность: любое действующее правило – с точки зрения информационной системы просто математический алгоритм, «нарушил – получи красную метку». При этом внедрение ЕФС МКПП не сопровождается необходимостью оснащения автобусов новым спецоборудованием для мониторинга – система сама берет на себя задачу по сбору мониторинговой информации от уже существующих систем фиксации движения транспортных средств на дорогах или аппаратуры имеющейся на борту. От перевозчика требуется одно – проинформировать о своих планируемых поездках, тем самым включив себя в группу «белых», содействуя выявлению «серых». Находясь в

постоянном контакте с разработчиками системы, участвуя в тестовых испытаниях, ведя постоянный мониторинг, мы, как некоммерческая отраслевая Ассоциация, видим, что система, плавно вписанная в цифровое пространство отрасли, становится неотъемлемой ее частью, позволяющей обоснованно и документально зафиксированно определить добросовестного и «серого» оператора.

Возможность непрерывного отслеживания перевозок, создание единой точки сбора доказательств о нарушениях, единый федеральный подход к мониторингу – разумное и на текущий день, как нам видится, единственное решение для качественного изменения в подходах в затянувшейся «борьбе с нелегалами».

Как показала демонстрация, технологически у механизмов ЕФС МКПП нет географических ограничений: обеспечивать мониторинг перевозок она может как на федеральном уровне, так и внутри регионов. Вопрос только обеспечения доступа к данным региональных систем, обеспечивающих фиксацию движения транспортных средств на дорогах.

Не дожидаясь внесения изменений в федеральное законодательство, предлагаем перевозчикам и автовокзалам выступить с инициативой о внедрении системы на уровне вашего региона, так как это уже в обозримом будущем вернет ранее уведенный ваш пассажиропоток.

Исполнительный аппарат
Ассоциации

ЦИФРОВИЗАЦИЯ И РЕГУЛИРОВАНИЕ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ



Борис Лоран

На страницах нашего журнала регулярно и подробно освещаются новые цифровые технологии, появляющиеся в отрасли пассажирских автомобильных перевозок. Польза для отрасли от их внедрения – очевидна. И в первую очередь она полезна и востребована самим пассажиром. Для Государства самая главная цель внедрения современных технологий – прозрачность рынка автотранспортных услуг. Для операторов рынка – гарантия пресечения «пиратства» на маршрутах и добросовестная конкуренция между всеми участниками. Важнейшим инструментом для наведения порядка и создания цивилизованного рынка стала Единая Федеральная Систе-

На прошедших 25-27 мая мероприятиях очередного XIX съезда Российского автотранспортного союза в Москве было не раз отмечено, что законодательство не успевает за цифровизацией автомобильной отрасли.

ма Мониторинга и Контроля Пассажирских Перевозок (ЕФС МКПП) автомобильным транспортом.

С 2017 года идет процесс разработки, тестирования и внедрения этой системы. Цифровизация значительно ушла вперед в отличии от законодательства. Два поручения Президента России В.В. Путина в 2017 и 2019 годах четко обозначили что нужно государству. Цифровая часть – выполнена полностью и на высочайшем профессиональном и технологическом уровне. А вот законодательное обеспечение этого цифрового инструмента до сих пор «не реализовано в полном объеме». Изменение в 34-ю статью 220-го Федерального закона, которое должно обеспечить полноценное использование государством ЕФС МКПП, прошло первое чтение в Государственной Думе 10.07.2019 г., а до второго никак не дойдет. Также «не понятна дальней-

шая судьба» законопроекта «Требования к агрегаторам продажи билетов на автобусные перевозки».

Из открытых источников видно, что автор и руководитель проекта «АТЛАС» – хорошо известный своими «экспериментами» Михаил Томшинский, ранее развивавший проект «Яндекс.Автобусы». В номерах нашего журнала №62 (2017) с.22-24; №65 (2018) с.23; №66 (2018) с.8,9 и 14; №71 (2019) с.46-47 – можно освежить воспоминания о его деятельности и чем это все обернулось для отрасли.

Безусловно, должно быть множество добросовестно конкурирующих между собой операторов систем продажи билетов. При этом решать какими пользоваться автоматизированными системами должен сам перевозчик. Ему должен быть предоставлен выбор: самому выполнять функции оператора системы

Регулирование = закон + мониторинг



Цифровизация обгоняет законодательство

Цифровизация без регулирования



Недобросовестная конкуренция

или подрядить для выполнения данной функции стороннее лицо, в том числе автовокзал. Перевозчику также должно быть предоставлено право выбора агентов по продаже билетов, которые получают доступ к автоматизированной системе. Таких агентов может быть столько, сколько сочтет нужным перевозчик. И, конечно же, по решению перевозчика он сам может выполнять функции агента или выбрать в качестве такого агента автовокзал. Но все это будет работать открыто и понятно только когда будут установлены четкие требования законодательства по регулированию этого процесса.

Также был раскритикован и отправлен на доработку законопроект «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в целях регулирования отношений, возникающих при заклю-

чении с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» договоров перевозки пассажиров автомобильным транспортом по заказу в целях, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.» Причем основной оператор карпулинга – компания «БлаБлаКар» полностью поддерживает установление четких правил в этом вопросе для ведения сугубо легального бизнеса в рамках Российского законодательства. Но оператор «ЕДЕМ.РФ» двигается как раз в другом направлении и законных инструментов для постановки в рамки его деятельности на сегодняшний момент нет. Вышеуказанный законопроект должен быть направлен в Правительство РФ в октябре текущего года и в Государственную Думу только в марте 2022 года.

Хочу отметить, что ложка хороша к обеду и время работает против «белого» сектора рынка. Пока более десятка лет обсуждали как ловить и наказывать нелегальные автобусы, многие «пираты» пересели на минивэны, а «до 8-ми мест» – это другая история с

точки зрения законодательства. В цифровой сфере, работающей на транспорт, не все операторы руководствуются отраслевыми принципами и совестью, поэтому отсутствие четких требований и правил дает возможность «несознательным» цифровикам размыть пассажиропоток «белого» сектора рынка в «серую» зону. Все это только усиливает недобросовестную конкуренцию и способствует уходу от уплаты налогов.

Процесс внедрения передовых цифровых технологий отрасли – не остановить. Но без актуального законодательства пассажирская автотранспортная отрасль несет большие потери. Потери – финансовые, и как следствие кадровые, так как квалифицированные кадры требуют достойной оплаты своего труда, а не нищенского существования. Затянувшийся период выживания отрасли только начал переходить в состояние стабильности, как грянула пандемия, которую предсказать никто не мог. Это был тяжелейший удар. Но операторы постепенно восстанавливают объемы перевозки. И в этой ситуации, когда объем господдержки не обеспечил полное восстановление предприятий, то более важным становится пресечение размазывания пассажиропотока в отрасли. Каждая брешь в законодательстве – заполняется недобросовестными перевозчиками и операторами рынка.

У каждой проблемы в автотранспортной отрасли есть фамилия, имя и отчество. Видимо настало время задать им персональные вопросы со стороны государства.

«Добро и зло» цифровизации на автомобильном транспорте



Сервис – виртуальный



Опасность – реальная!

20-ЛЕТИЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЙ АССОЦИАЦИИ АВТОВОКЗАЛОВ И ПЕРЕВОЗЧИКОВ



*Герман Валерий Христианович,
Президент Межрегиональной
ассоциации автовокзалов и пере-
возчиков*

В конце девяностых, начале двухтысячных годов в кругах руководителей предприятий автовокзалов возникла потребность в обмене профессиональным опытом, определенной координации действий и выработки согласованных позиций по сохранению и развитию услуг в сфере регулярных автобусных пассажирских перевозок. Ответом на эту потребность стало создание 28 марта 2000 года «Межрегиональной ассоциации автовокзалов и автостанций Северо-Кавказа». Её учредителями стали Открытое акционерное общество автовокзалов и автостанций (г. Ставрополь), генеральный директор Герман Валерий Христианович), Региональное предприятие «Кавминовдыавто» (г. Пятигорск), генеральный директор Белицкий Виктор Григорьевич, ОАО «Донавтовокзал» (г. Ростов-на-Дону), генеральный директор Грызлов Игорь Евгеньевич,

Акционерная фирма «Кубань-пассажиравтосервис» (г. Краснодар), генеральный директор Дьяконов Владимир Николаевич, ГУП «Калмавтовокзал» (г. Элиста), генеральный директор Болиев Андрей Викторович.

Впоследствии же, в связи со вступлением новых членов, Ассоциация была переименована в Межрегиональную ассоциацию автовокзалов и автостанций. Практически сразу к деятельности и участию в работе Ассоциации возник интерес со стороны предприятий и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих пассажирские автобусные перевозки, и ассоциация была расширена за счет новых членов и переименована в Межрегиональную ассоциацию автовокзалов и перевозчиков отметила 20-летие со дня создания. Однако все праздничные мероприятия, приуроченные к юбилею, были отложены на неопределённый период в связи с пандемией коронавируса. Практически с первых дней создания Межрегиональной ассоциации автовокзалов и перевозчиков началось тесное взаимодействие и сотрудничество с Министерством транспорта Россий-

ской Федерации, Российским автотранспортным союзом, а позже и с Ассоциацией «Развитие автовокзалов страны». Первые шаги сотрудничества с Российским автотранспортным союзом были сделаны в то время, когда президентом РАС был Николаев Геннадий Петрович. Начиная с 2001 года, Межрегиональная ассоциация является членом Российского автотранспортного союза. Основной формой взаимодействия членов Межрегиональной ассоциации, помимо решения каких-то рабочих моментов в оперативном порядке, является проведение собраний ассоциации. Соборания проводятся, как правило, три-четыре раза в году и каждый раз на территории региона Российской Федерации, автовокзал или перевозчик которого представлен в ассоциации. На сегодняшний день в Межрегиональную ассо-



*Участники первого собрания ассоциации в 2000
году, г. Ставрополь*

циацию входят автовокзалы и перевозчики представляющие: Ставропольский край, Краснодарский край, Республику Калмыкия, Кабардино-Балкарскую Республику, Республику Северную Осетию – Аланию, Республику Адыгею, Астраханскую область, Саратовскую область, Самарскую область, Ростовскую область. Жизнь идёт, что-то меняется, но Межрегиональная ассоциация не теряет связи с теми руководителями, которые в силу изменения профессиональной деятельности и в силу возраста уже не возглавляют те предприятия, которые входят в состав Межрегиональной ассоциации. Им присваивается статус Почетного члена Межрегиональной ассоциации автовокзалов и перевозчиков и они приглашаются на все текущие мероприятия ассоциации, собрания и с удовольствием принимают в них участие. На сегодняшний день такой статус присвоен 6 членам ассоциации.

Ежегодно Межрегиональной ассоциацией выпускается настенный перекидной календарь, в котором каждому региону посвящается отдельная страница, а так же указываются дни рождения руководителей предприятий и их контактные телефоны.

Неоднократно участие в работе собраний Межрегиональной ассоциации принимали директор департамента автомобильного транспорта Минтранса России, а ныне Председатель комитета Государственной Думы по транспорту и строительству – Москвичёв Евгений Сергеевич, президент РАС – Марчук Иван Дмитриевич и президент РАС – Козлов Михаил Иванович, директор департамента

автомобильного транспорта Минтранса России, а ныне президент РАС – Старовойтов Олег Игоревич, а так же, по их поручению, работники аппарата Российского автотранспортного союза. Наиболее тесное и плодотворное сотрудничество между Межрегиональной ассоциацией и Российским автотранспортным союзом сложилось после того, как президентом РАС стал Старовойтов Олег Игоревич. Олег Игоревич старается, если ему позволяет время, принимать участие в работе каждого собрания Межрегиональной ассоциации. Такое общение позволяет нам узнавать, обсуждать и выработать предложения по тем или иным изменениям в законодательной и нормативной базе на федеральном уровне, касающимся деятельности автовокзалов и перевозчиков. Кроме того это позволяет налаживать взаимодействие между Российским автотранспортным союзом и органами исполнительной власти регионов Российской Федерации. Очень плодотворное сотрудничество сложилось с Ассоциацией «Развитие автовокзалов страны», возглавляемой Лораном Борисом Олеговичем. Борис Олегович неоднократно принимал участие в работе собраний Межрегиональной ассоциации и, являясь профессионалом автотранспортной отрасли, последовательно защищает и представляет наши интересы на всех уровнях федеральной власти. Так же к участию в работе собраний всегда приглашаются руководители правительства, министерств того региона, где проходят

собрания. Это зачастую помогает региональным органам власти по иному взглянуть на значение отрасли пассажирского автомобильного транспорта, на проблемы стоящие перед ней а так же пути их решения. За историю существования Межрегиональной ассоциации её собрания проходили в Ижевске, Саратове, Элисте, Астрахани, Ставрополе, Пятигорске, Кисловодске, Краснодаре, Ростове-на-Дону, Нальчике, Владикавказе, Майкопе, Туапсе, Геленджике, Махачкале.

В связи с ослаблением мер направленных против распространения новой корона-вирусной инфекции принято решение о проведении юбилейного собрания МАА-иП 23-25 июня в г. Ростове-на-Дону по приглашению руководства ПАО «Донавтовокзал». Всем участникам собрания будет вручена памятная медаль «20 лет Межрегиональной ассоциации автовокзалов и перевозчиков»

Сергей Левшаков



Памятная медаль «20 лет межрегиональной ассоциации автовокзалов и перевозчиков»



*Горустович Игорь Михайлович,
Генеральный директор
Государственного унитарного
предприятия Республики Карелия
«Карелавтотранс»*

История создания отрасли автомобильного транспорта в Карелии относится к 1920-м гг. XX века.

Организовать перевозку людей на автомобилях, вместо конной тяги, было поручено Правительством Карельской АССР специально созданному Дорожному отделу Центрального управления коммунального хозяйства СНК республики.

Начало организации пригородного движения автобусов из города Петрозаводска относится к 1926 году. К этому времени в Петрозаводске было создано специализированное ведомство «Карелдортранс», которому поручалось организовать перевозки грузов и пассажиров на профессиональной основе. 6 сентября 1926 года были разработаны Правила проезда пассажиров на автобусе.

С получением четырёх автобусов «Грейхам Додж» в 1927 г. были организованы 3 пригородных автобусных линии из Петрозаводска на Кивач, Пряжу, Деревянное.

ГУП РК «КАРЕЛАВТОТРАНС»



В конце 1920-х годов Карельским управлением местного транспорта было открыто несколько пригородных маршрутов от Петрозаводска до Сулажгоры, Святозера, Спасской Губы, Деревянного, Ропручья. В 1927 году было открыто движение между Лодейным полем и Олонцом в 1928 — между Повенцом и Медвежьей Горой, в 1929 — между Ухтой (сейчас пос. Калевала) и Кемью.

В 1929 — были организованы линии на Педасельгу, Ладву и Соломенное.

В 1930 году был организован трест «Карелавто», осуществлявший пригородные и междугородные перевозки на территории Карелии. К 1933 году в Карелии было уже более 40 автолиний, связывающих различные населенные пункты. Во многих районных центрах открыты автобазы. В 1935 году появилось автобусное движение и в Пудожском районе. До 1930-х гг. в основном подвижной состав был представлен заграничной техникой, чаще — малой вместимости.





мости, после — отечественными машинами средней и большой вместимости.

В 1936 г. для оперативного планирования и управления пригородными и междугородными перевозками пассажиров была организована специальная автостанция треста «Карелавто».

В 1940 году было образовано министерство автотранспорта Карело-Финской ССР. Было открыто регулярное автобусное движение по маршруту Петрозаводск — Суоярви — Ляскеля — Сортавала. Во время Великой Отечественной войны автобусное движение на

окупированной территории прерывалось, в послевоенное время было восстановлено. В большинстве районных центров были открыты автовокзалы и автостанции, развивалось внутригородское и внутрипоселковое движение

В 1952 г. на пл. Кирова был открыт новый пассажирский павильон (автостанция).

В середине 50-х годов на шоссе Первого Мая (район сквера по улице Красной и улице Анохина) была введена в эксплуатацию новая загородная автостанция.

В 1972 г. с учётом новой перспективы в пассажирском об-

служивании населения в Петрозаводске на улице Чапаева был построен новый автовокзал, отвечающий всем требованиям архитектурного дизайна и удобств для работающего персонала и пассажиров. Открылся регулярный ночной рейс на Ленинград.

В 1980-х годах, с вводом в действие трассы «Кола», открылись регулярные рейсы от Петрозаводска на Сегежу, Беломорск и Кемь.

Далее, в послесоветский период и до 2001 года, автовокзалом руководило «Объединение пассажирских автовокзалов и автостанций», преобразован-





ное в конце 2002 г. в два госпредприятия — ГУП РК «Карелавтотранс» (междугородные перевозки и управление автовокзальной деятельностью) и ГУП РК «Карелавтотранс-Сервис» (пригородные перевозки и ремонт автобусов). То есть, Петрозаводский автовокзал как республиканская собственность был передан ГУП РК «Карелавтотранс» в хозяйственное ведение.

С 1990-х годов часть рейсов автовокзала стали выполнять и частные автоперевозчики.

С наступлением эпохи цифровизации предприятие перешло на новые технологии. С 2007 г. на автовокзале работает «автоматизированная программа продажи билетов», во многих вопросах исключившая монотонный ручной труд сотрудников автовокзала.

С 2000-х годов, в течение почти десяти лет, предприятие активно обновляло свой автобусный парк. В том числе были приобретены автобусы с регулятором уровня пола для работы на пригородных маршрутах и автобусы туристического класса с санузелом для работы на международном маршруте.

В 2011 году заработал официальный сайт автовокзала и группы компаний «Карелавтотранс» в сети Интернет.

В 2012 году билеты на автобус стали продаваться и через Интернет, появилась продажа именных билетов и онлайн-продажа обратных билетов. В этом же году автобусы были оснащены спутниковыми телематическими терминалами «ГЛОНАСС/GPS».

В 2013 году открылся первый регулярный международный маршрут Петрозаводского автовокзала — на финский город Йоэнсуу. В зале ожидания и на официальном сайте были размещены все расписания автовокзала как на русском, так и на английском языках.

В 2014-2015 гг. на автовокзале появились цифровые информационные табло как в зале ожидания, так и на платформах отправления; входы в автовокзал были оборудованы автоматическими раздвижными дверями с пандусом для маломобильных групп населения.

В 2018 году, в летний период, с автовокзала выполнялось до 200 пригородных и междугородных рейсов в день, из кото-

рых примерно 25% выполняли автобусы группы компаний «Карелавтотранс».

И на сегодняшний день автовокзал Петрозаводска является важным социальным объектом республики.

Состояние автовокзала Петрозаводска и автостанций в г. Пудож и п. Пряжа не в полной мере соответствовали требованиям, предъявляемым действующим законодательством, а также здания морально и физически устарели, в связи с этим назрела необходимость проведения модернизации.

В рамках Федеральной целевой программы «Развитие Республики Карелия до 2020 года» (далее — программа), начаты мероприятия по реконструкции Автовокзала г. Петрозаводск и опорной сети автостанций Республики Карелия». Заказчиком работ является Казённое учреждение Республики Карелия «Управление капитального строительства Республики Карелия», подрядчик — Общество с ограниченной ответственностью «Строй Инвест Групп».

Также в рамках программы ведутся работы по реконструкции опорной сети автостанций Республики Карелия в городе Пудож и поселке Пряжа.

В результате реализации мероприятий планируется обеспечить для жителей и гостей республики повышение качества услуг по перевозке автомобильным транспортом в пригородном и межуниципальном сообществе, а также по межрегиональным и международным маршрутам в соответствии с нормами современного законодательства.



Ассоциация «ЕТС «АЛС» –

**инициатор и разработчик проекта
«Единая транспортная система
междугородних автобусных перевозок
и автовокзалов России»**

Ассоциация, основанная в 2005 году:

- разрабатывает и способствует внедрению современного технического обеспечения деятельности автотранспортного комплекса;
- способствует развитию объектов автотранспортной инфраструктуры;
- содействует повышению уровня транспортной безопасности в отрасли;
- организует взаимодействие, сотрудничество и обмен опытом между организациями автотранспортной отрасли;
- участвует в нормотворчестве и реализации государственной политики в сфере регулирования автотранспортной деятельности;
- участвует в разработке и реализации государственных и региональных проектов и программ, направленных на развитие пассажирского автомобильного транспорта;
- осуществляет сотрудничество с международными организациями в сфере автомобильного транспорта;
- занимается издательской деятельностью: с 2006 года издаётся отраслевой журнал «Российские Автобусные Линии»;
- организует мероприятия (конференции, выставки, семинары) по тематике автомобильного транспорта;
- формирует базы данных субъектов пассажирского автомобильного транспорта и объектов автотранспортной инфраструктуры;



ЭМБЛЕМА АССОЦИАЦИИ – УКАЗАТЕЛЬ ОСТАНОВКИ АВТОБУСОВ ПРИГОРОДНОГО И МЕЖДУГОРОДНЕГО СООБЩЕНИЯ, КОТОРЫЙ БЫЛ УТВЕРЖДЕН МИНИСТЕРСТВОМ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ШОССЕЙНЫХ ДОРОГ РСФСР В 1976 ГОДУ И ПОВСЕМЕСТНО ИСПОЛЬЗОВАЛСЯ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ. НАЛИЧИЕ ЭТОГО ЗНАКА В ЭМБЛЕМЕ АССОЦИАЦИИ УКАЗЫВАЕТ НА ТО, ЧТО МЫ ОБЪЕДИНЯЕМ ДОБРОСОВЕСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ МЕЖДУГОРОДНИЕ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА ПО РЕГУЛЯРНЫМ АВТОБУСНЫМ МАРШРУТАМ ЧЕРЕЗ СЕТЬ АВТОВОКЗАЛОВ И АВТОСТАНЦИЙ СТРАНЫ.

ВТОРОЙ ЭТАП НОВОЙ МОДЕЛИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК



В начале июня 2021 года в Тверской области администрация региона приступила ко второму этапу реализации региональной программы модернизации пассажирского общественного транспорта. Программа, являющаяся проектом Правительства Тверской области и запущенная в 2020 году в Твери и Калининском районе, 3 июля начнет действовать в агломерациях Ржева, Зубцова, Старицы и Кимр. Общий охват второго этапа – 114 единиц транспорта на 110 маршрутах.

Во всех автобусах установлены регулируемые тарифы и применяются льготы при оплате за проезд для социальных групп насе-

ления, в том числе, школьников. С вводом новой транспортной модели улучшено транспортное сообщение с отдаленными частями городов и пригородными населенными пунктами.

Оплатить проезд в муниципалитетах можно с помощью банковской карты, транспортной карты «Волга», QR-кода и мобильного приложения «Волга», социальной карты жителя Тверской области, школьной карты или за наличный расчет. В условиях пандемии очень важно оплачивать проезд именно безналичным способом. В Твери и Калининском районе наибольшей популярностью пользуется безналичная оплата проезда, которой

пользуются около 80% пассажиров.

«Это качественно новый уровень пассажирских перевозок, безопасности в общественном транспорте. На следующий год в планах – внедрение транспортной модели в других муниципалитетах», – отметил, комментируя запуск второго этапа, губернатор Тверской области Игорь Руденя на встрече с журналистами.

По словам заместителя министра транспорта Тверской области Сергея Верхоглядова, «жители получают безопасный и комфортный транспорт. В рамках новой транспортной модели, которую мы запускаем по поручению губернатора Тверской области Игоря Рудени, будут выполняться более 800 рейсов в день».

Компания-оператор пассажирских перевозок ООО «Транспорт Верхневолжья» обеспечивает технический контроль исполнения условий контрактов; внедрение автоматизированной системы безналичной оплаты проезда; мониторинг транспортных средств с использованием навигационных систем; контроль сбора платы за проезд и провоз багажа. В сфере ответственности государственного казенного учреждения ГКУ «Организатор перевозок Тверской области» находится планирование маршрутной сети, администрирование договоров на перевозку пассажиров (ДПП), заключение госконтрактов на перевозку, оперативное маневрирование транспортным парком в случае чрезвычайных ситуаций, реализация прав на применение штрафных санкций.





В транспортной модели для четырех новых территорий использованы все наиболее эффективные наработки для удобства пассажиров. Существующая маршрутная сеть была взята за основу, некоторые маршруты были изменены или продлены, что позволяет пользователям сократить время в пути и потратить на ожидание автобуса максимально короткое время. График работы на некоторых маршрутах продлен. Интервал движения автобусов в центральных частях городов составит 5-8 минут.

В синих автобусах есть климат-контроль, система видеонаблюдения и датчики задымления для безопасности пассажиров, медиапанели, электронные маршрутные указатели, система безналичной оплаты проезда транспортными или банковскими картами, в том числе через мобильное приложение «Волга», приспособления для удобства маломобильных пассажиров. Все автобусы ездят на экологическом топливе класса Евро-5.

Горячая линия «Транспорта Верхневолжья» оказывает информационную поддержку пассажиров по вопросам следования маршрутов, расписанию, оплате проезда, использованию транспортных карт, а также принимаются предложения пассажиров по улучшению работы транспорта.

Работа со льготными группами пассажиров ведется с самого старта работы обновленной модели в четырех новых агломерациях. Во всех муниципалитетах будет действовать льготный абонемент стоимостью 302 рубля.

В июле в общественном транспорте в Ржевской, Старицкой, Кимрской и Зубцовской агломерациях будут действовать льготные проездные на пластиковом и бумажном носителях. Бумажные проездные можно приобрести в отделениях «Почты России» за 302 рубля.

Реализована и система скидок для постоянных пользователей. Во всех агломерациях будет действовать удобное аба-

нементное меню на 5, 20, 40 и 60 поездок, а также проездные на 1, 3, 30 дней. Абонементы действуют с даты покупки. Они позволяют пассажирам экономить на поездках до 30%.

Справочно:

В четырех агломерациях Тверской области с июля функционирует 110 автобусных общественных маршрутов:

Ржев – 41 маршрут (21 городской и 20 пригородных);

Старица – 28 пригородных маршрутов;

Кимры – 27 маршрутов (13 городских и 14 пригородных);

Зубцов – 14 маршрутов (1 городской и 13 пригородных).

Пассажиров будут перевозить 114 автобусов:

- 53 в Ржеве;

- 9 в Старице;

- 47 в Кимрах;

- 5 в Зубцове.





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

В нашем журнале за январь-март № 76 (2021) в рубрике «Отрасль и наука» была опубликована статья «Научно-образовательный центр «Агломерационный цифровой транспорт». В материале обсуждался проектный – первый вариант модернизации научно-образовательного процесса с целью подготовки специалистов-транспортников будущего. Основной целью первой публикации являлось приглашение к широкой дискуссии специалистов реальной отрасли, научных кадров, профессорско-преподавательский состав ВУЗов, экспертов и т.д. В предлагаемой статье приводятся результаты начального этапа дискуссий и специального круглого стола.

Мы надеемся на продолжение профессионального разговора, который поможет сформировать окончательные положения концепции научно-образовательной деятельности в сфере цифрового агломерационного транспорта.

Норайр Блудян

АГЛОМЕРАЦИОННЫЙ ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТ: ПРОДОЛЖЕНИЕ РАЗГОВОРА

Профессиональное транспортное сообщество однозначно высказывается за модернизацию образовательных программ подготовки специалистов будущего. Обусловлено это, в первую очередь, бурными темпами развития транспортной системы страны и, особенно, Московской агломерации. Безусловными трендами являются цифровизация и гиперсвязанность различных видов транспорта в агломерационных транспортных системах. Мульти-модальность и технологии МaaS являются уже сегодняшними реалиями. Система транспортного образования, к сожалению, не успевает за развитием техники и технологий. Отдельные элементы и частные компетенции традиционно присутствуют в образовательных программах и дисциплинах, но они не решают фундаментальные проблемы.

На данном этапе работа специалистов предприятий транспорт-

ного комплекса г. Москвы и профессорско-преподавательского состава университета МАДИ была направлена на разработку проекта профессионального стандарта специалиста агломерационного транспорта и совершенствование концепции Научно-образовательного центра «Агломерационный цифровой транспорт».

В Университете МАДИ 02.06.2021 г. прошел круглый стол по теме «Мульти-модальная агломерационная мобильность». Участникам для дискуссии был представлен проект профессионального стандарта «Работник по развитию агломерационной транспортной мобильности» (приложение). Переход страны к интенсивному, инновационному, социально-ориентированному типу развития требует повышение качества транспортных услуг городских агломераций, снижение совокупных издержек общества, зависящих от транспорта,

повышения индекса качества городской среды и индекса развития транспортного комплекса. Для этого необходимо принятие решений по развитию агломерационной транспортной мобильности и организации перевозочного процесса городским электрическим транспортом, в частности.

В круглом столе приняли участие представители Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), ГУП «Московский метрополитен», ГУП «Мосгортранс», АНО «Московская дирекция транспортного обслуживания», ФГАОУ ВО «РУТ» (МИИТ), ООО «Группа Мовиста», ГКУ «АМПП», ГБУ «МосТрансПроект», ООО «Сити-Мобил» и т.д. (Фото. 1 и 2).

Разработка указанного профессионального стандарта на-



Фото 1 – Круглый стол по теме «Мультимодальная агломерационная мобильность»



Фото 2 – Участники круглого стола (слева направо) Китин А.М. (ГУП «Мосгортранс»), Машков В.В., Блудян Н.О (Университет МАДИ).

правлена на формирование кадрового потенциала в целях реализации федерального проекта «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» Национального проекта «Безопасные и качественные дороги» и федерального проекта «Формирование комфортной городской среды» Национального проекта «Жилье и городская среда».

Стоит отметить важность разработки профессионального стандарта для вида профессиональной деятельности «организация перевозочного процесса городским транспортом» так, как необходимо сформировать и систематизи-

ровать требования, предъявляемые к образованию, умениям и знаниям работника, необходимым для выполнения трудовых функций и, как следствие, сформировать рынок труда для эффективного функционирования городской транспортной системы.

В преддверии подготовки круглого стола социалистами ГУП «Московский метрополитен» совместно с кафедрой «Автомобильные перевозки» университета МАДИ были проанализированы следующие основные документы:

- Российские и международные стандарты по схожим видам профессиональной деятельности;

- Состояния и перспективы развития соответствующего вида экономической деятельности, группы занятий, к которым относится профессиональный стандарт;

- Тарифно-квалификационные характеристики, содержащиеся в Едином квалификационном справочнике должностей руководителей, специалистов и служащих;

- Нормативные правовые акты, иные организационно-распорядительные документы, которыми определены требования к квалификации по профессиям, должностям, специальностям, соответствующим данному виду профессиональной деятельности.

Участники круглого стола высказались за необходимость совместной деятельности по наполнению проекта профессионального стандарта трудовыми действиями, знаниями и умениями, а также было предложено описание трудовых функций, входящих в профессиональный стандарт (функциональная карта вида профессиональной деятельности).

Совместными усилиями специалистов был переработан и предложен новый вариант проекта Научно-образовательного центра «Агломерационный цифровой транспорт» (Фото.3).



Фото 3 – Схема (ИЦТО)

1. Институт Цифрового транспортного образования (ИЦТО)

2. Исследовательский и проектный институт агломерационного транспорта (ИПИ-АТ) (ИПК МАДИ)

3. Институт повышения квалификации и дополнительного профессионального образования.

В отличие от предыдущей версии новый проект предлагает исследовательскую, образовательную программы

и проблемы переподготовки действующих работников рассматривать в единой системе. Это позволит комплексно решать проблемы подготовки агломерационного транспортника.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Описание трудовых функций, входящих в профессиональный стандарт (функциональная карта вида профессиональной деятельности)

Обобщенные трудовые функции			Трудовые функции		
код	наименование	уровень квалификации	наименование	код	уровень (подуровень) квалификации
1	Аналитика развития агломерационной мультимодальной мобильности	6	Проведение исследований на агломерационном транспорте	A/01.6	6
			Оценка требований к агломерационной инфраструктуре	A/02.6	6
			Моделирование агломерационной транспортной системы и инфраструктуры	A/03.6	6
			Анализ эффективности и качества функционирования цифровых решений на агломерационном транспорте	A/04.6	6
2	Разработка предложений и программ по развитию агломерационной мультимодальной мобильности	7	Разработка требований к характеристикам объектов транспортной инфраструктуры агломерационного транспорта и их функционированию	B/01.7	7
			Транспортное планирование	B/02.7	7
			Разработка предложений и программ по развитию транспортной городской системы	B/03.7	7
			Разработка предложений по совершенствованию цифровых решений на агломерационном транспорте	B/04.7	7
3	Разработка цифровых проектных решений на агломерационном транспорте	7	Реализация концепции «Мобильность как услуга» (MaaS)	C/01.7	7
			Разработка и совершенствование транспортных цифровых систем	C/02.7	7
			Разработка решений, способствующих повышению качества предоставляемых услуг пассажирам	C/03.7	7

Обобщенные трудовые функции			Трудовые функции		
код	наименование	уровень квалификации	наименование	код	уровень (подуровень) квалификации
4	Обеспечение реализации комплекса программ и цифровых решений по развитию агломерационной мультимодальной мобильности	7	Организация и координация исследований и разработки программ по развитию агломерационной мультимодальной мобильности	D/01.7	7
			Организация и координация разработки цифровых проектных решений на агломерационном транспорте	D/02.7	7
			Разработка методик проведения исследований и аналитических работ на агломерационном транспорте	D/03.7	7
			Организация и координация процесса стратегического планирования развития агломерационной транспортной системы	D/04.7	7
			Организация и координация работ по реализации стратегии развития агломерационной транспортной системы	D/05.7	7
			Оценка эффективности стратегических решений и контроллинг стратегии развития агломерационной транспортной системы	D/06.7	7

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Свидетельство о регистрации: ПИ № ФС77-62418



Информационно-аналитический журнал “Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития”

*Это уникальное сочетание информационного материала и аналитических данных.
Отражение проблем транспортного рынка и путей их решения. Обмен опытом. Диалог участников рынка.*

Издается	с 2006 г.
Тираж	4.000
Периодичность	от 4 до 6 выпусков в год
Язык	Русский
Формат	205x290 мм (А4)
Количество страниц	36-80 +4 обложки
Бумага	Глянцевая
Печать	Полноцветная
Основные рубрики	Отрасль и власть. Автовокзалы и ПАТП. Тема номера. Мегалополис. Лента новостей. Партнеры
Издатель	Ассоциация «ЕТС «Автобусные Линии Страны»
Распространени	Целевая рассылка

Информационно-аналитический журнал
“Российские Автобусные Линии.
Проблемы и перспективы развития”
распространятся, в том числе,
и среди членов Ассоциации «ЕТС
«Автобусные линии страны».
Подробнее об Ассоциации
«Единая Транспортная Система
«Автобусные линии страны»
можно узнать на сайте:
www.rosbuslines.ru

Распространение Информационно-аналитического журнала “Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития”

30%

• На круглых столах, конференциях и съездах организаций транспортной отрасли

70%

• Пассажирские автотранспортные предприятия • Некоммерческие организации в сфере транспорта
• Организации эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции

- Органы исполнительной власти субъектов РФ в сфере транспорта, градостроения и природопользования
- Государственная Дума Федерального собрания РФ • Совет Федерации Федерального собрания РФ
- Министерство транспорта РФ • Министерство внутренних дел РФ • Генеральная прокуратура РФ
- Федеральная служба безопасности Российской Федерации
- Профсоюзные организации в сфере автомобильного транспорта
- Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, территориальные управления государственного автодорожного надзора
- Научно-исследовательские и высшие учебные организации в сфере автомобильного транспорта
- Организации смежных с автотранспортной отраслью деятельности: производство автобусов, реализация автобусов, запасных частей, топлива, техническое обслуживание, ремонт, переоборудование автобусов, спутниковая навигация, страхование, лизинг, реклама на автотранспорте

Адрес редакции: 125212, Москва, Кронштадтский бульвар, д. 7, строение 4, офис 21. E-mail: info@rosbuslines.ru



Журнал

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ПЕРЕВОЗЧИК: «ЗНАЮ, ЧТО У НЕКОТОРЫХ МОИХ КОЛЛЕГ К BLA BLA CAR СКЕПТИЧЕСКОЕ ОТНОШЕНИЕ»



*Денис Стрелков,
руководитель автобусного направ-
ления в BlaBlaCar Россия*

– Этот разворот в журнале платный, т.е. мы за него заплатили. Но решили использовать такую возможность нестандартным способом. Я не буду здесь рассказывать про наши сервисы, про наши принципы, про наши планы. Не буду сыпать цифрами. Не буду делать громких заявлений.

Мы решили предоставить слово нашим партнерам. Кто лучше них знает за что действительно

нас можно хвалить или ругать? Мы дали им возможность прямо и честно сказать, что они думают про BlaBlaCar как партнера, про наши сервисы и в целом про перспективы онлайн-продаж в отрасли. Каждому из партнеров мы пообещали, что ни одно слово в их комментарии не будет изменено, даже если для нас это будет больно и неприятно.

Вот, что из этого получилось.



*ООО "Эколайн РУС",
Андрей Волков,
Санкт-Петербург*

– Когда мы узнали о слиянии BlaBlaCar и Busfor, то сильно напугались (как и все на рынке), но по прошествии времени стало

понятно, что по сути ничего не изменилось, билеты стали дополнительно продаваться на BlaBlaCar, а влияния карпулинга на наш бизнес мы не заметили.

Опыт работы с обеими компаниями (до слияния и после) показал хороший бизнес-результат. Есть хороший объем продаж. Есть маркетинговая поддержка наших направлений. Есть иная помощь, в том числе консультационная. В общем-то, опыт BlaBlaCar по продаже билетов нам в том

числе помог в этом июне запустить новый маршрут Санкт-Петербург – Нижний Новгород – Казань, который показывает высокую загрузку.

Наверно, идеально не бывает никогда. Последние несколько месяцев есть определенные технические сложности, которые решаются программистами обеих компаний, но я так понимаю, что это вопрос связан с объединением компьютерных систем Busfor и BlaBlaCar и в ближайшее время он будет закрыт.



*ИП Дубенский М.Д.,
Максим Дубенский,
Белгород*

– Как к партнеру вопросов к BlaBlaCar у меня нет. Все устраивает. Удобная платформа управления, нравится работа отдела перевозок, полная лояльность, быстрые ответы на все наши вопросы, своевременные выпла-

ты... О, знаю один минус: в посадочные ведомости не включены телефоны пассажиров, а это было бы очень удобно.

По большому счету к BlaBlaCar сегодня отношусь так же, как когда-то к Busfor. Работать с Busfor было одно удовольствие, поэтому когда я узнал, что BlaBlaCar покупает эту компанию, то отнесся к новости с холодком, скажем так. Думаю, это было связано с тем, что BlaBlaCar изначально был сервисом попутчиков и мы воспринимали его с опаской. Но мои ожидания не оправдались. С BlaBlaCar вполне комфортно работать. За весь рынок не скажу,

это мое личное мнение. Дело в том, что в обеих компаниях всегда было хорошее отношение к партнерам. Отношение человеческое, любые нюансы обговариваются и обсуждаются.

Так быстро выйти на рынок обеим компаниям помогла агрессивная реклама. Ее было много. В свое время про Busfor знал каждый второй перевозчик, а про BlaBlaCar вообще все знали. Их же попутчики покупают билеты на автобусы. Сегодня уже около 40% наших билетов продаются онлайн. С точки зрения выгоды наше партнерство, конечно, оправдано.



ИП Амельченко А.С.,
Антон Амельченко,
Пермь

– Отношение как к партнеру положительное. Сервис – простой и удобный. В управлении и использовании мне как перевозчику все понятно. Но что хотелось бы пожелать – это добавить скорости в изменении маршрутов или в их добавле-



ООО "Автолидер",
Юлия Смолина,
Москва

– BlaBlaCar – партнер как партнер. Есть положительные стороны. Есть отрицательные.



ИП Яцунов С.П.,
Яцунов Максим,
Ставрополь

– Мне сложно оценить BlaBlaCar с точки зрения влияния на наш бизнес, потому что мы видим ваши продажи как "автовокзальные". Но как партнер – надежный. Оплаты – во-

нии. С Busfor, пока BlaBlaCar не купил компанию, это делалось быстрее. Сейчас же, пока заведешь информацию, пока ее согласуют, проходит какое-то время. В остальном, наверно, все устраивает.

В целом мне нравится, как BlaBlaCar меняется. То есть раньше у компании были только водители-попутчики, сейчас же есть официальные перевозчики, услуга становится более цивилизованной, значит поездка для пассажиров становится более безопасной. Мне нравится, что сервис переключает пользователей карпулинга на автобусные поездки. А если

Из отрицательного могу отметить, например, то, что мы до сих пор видим в разделе, которым пользуются попутчики, нелегальных перевозчиков.

Из положительного – сервис все-таки имеет большую популярность, люди им пользуются, поэтому дополнительный поток пассажиров с платформы мы имеем. Это еще один хороший канал онлайн-продаж билетов. У нас на онлайн уже приходится около 80% продаж

время. Каких-то разногласий, кажется, не было. Да, в начале у BlaBlaCar были сложности с репутацией на автобусном рынке, но нам для партнерства это никогда не мешало. Я считаю, что модель BlaBlaCar правильная – совмещать попутчиков и регулярные рейсы, не ущемляя интересы друг друга.

Знаю, что у некоторых моих коллег к BlaBlaCar скептическое отношение. Думаю, что это в силу их возраста, потому что они уже не готовы меняться, не готовы идти онлайн. Для меня самого эта

кто-то хочет ездить с попутчиками – ради бога...

Я смотрю на то, что происходит в мире, как меняется рынок пассажирских перевозок, и хочу сказать, что в России межрегиональные перевозки могут показывать гораздо лучшие результаты, если в полной мере будет использоваться «цифровой элемент». Я имею ввиду онлайн-продажи и прочее. В грузовых перевозках все уже хорошо цифровизировано, а с пассажирскими пока не очень. Я за то, чтобы человеческого фактора при продаже билета было как можно меньше.

и эта цифра будет расти. 100%, наверно, не будет никогда, потому что всегда будут и бабушки, которые захотят иметь бумажный билет, и финансовые должники, которые банковских карт не имеют по понятным причинам, и проч.

Среди всех наших партнеров самые теплые отношения у меня были именно к Busfor. Наверно, до сих пор осталась какая-то персональная симпатия к сервису тех времен.

сфера находится на непонятном этапе развития, но очевидно, что через 2-3 года ИТ-решения выведут наш рынок на другой уровень. Тем, кто не уйдут в онлайн, будет тяжело. Грубо говоря, через три года работать так, как ты работал в 2010 году будет очень сложно.

По нашим прогнозам через 3-4 года наши продажи в онлайн достигнут 90%. Сегодня на онлайн приходится около 20% проданных билетов. Так что BlaBlaCar это еще и стратегический партнер.



ООО "ТрансТур",
Александр Семенов,
Ставрополь

– BlaBlaCar партнер неплохой. Рассчитывается с нами вовремя,

все работает надежно, если бывают какие-то технические проблемы, то все решается быстро.

Плохо, что карпулинговой платформой продолжают пользоваться нелегальные перевозчики. Я вижу, что ситуация сильно изменилась за последнее время, компания борется с ними. Вижу, что BlaBlaCar вкладывает деньги в рекламу. И менеджеры в компании работают быстро. Нравится, что компания постоянно придумывает разные скид-

ки для пассажиров, проводит какие-то конкурсы и т.д. Пассажиропоток с BlaBlaCar идет, мы это видим. Но проблема с нелегалами не решена полностью, и это плохо.

Интернет технологии оказывают влияние на наш бизнес. У нас есть свой сайт, через который мы также продаем билеты. Человеку не хочется выходить на улицу, он хочет покупать билет из дома. Рынок быстро меняется. Скоро все будет в онлайн.



ООО "Юникорн",
Егор Воронов,
Вологда

– Ругать BlaBlaCar точно не буду, потому что не за что. Я понимаю стадии взросления, которые переживает компа-

ния. Самый большой негатив был в тот момент, когда вы работали с заказчиками. Сейчас вы взяли правильный курс на ужесточение борьбы с фейками, с нелегалами. Я это поддерживаю.

Я на рынке работаю давно, знаю диспетчеров, которые загружали автобусы самыми изощренными способами, которые нельзя назвать законными. В том числе через BlaBlaCar. И я тоже с ними сотрудничал, каюсь. Но я делал так потому, что так делали мои конкуренты, а мне нужно

было как-то им противостоять. Однажды эти диспетчеры сказали: все, лавочка закрыта, BlaBlaCar закрутил гайки. Я был приятно удивлен.

Порядка на платформе стало больше. Правила игры стали понятней. Договоров не нарушаете. Чего можно еще желать? Всегда хочется иметь большее качество за меньшие деньги.

Отношусь к BlaBlaCar как к данности. С таким же успехом можно хвалить или ругать солнце или воздух. Можно, но бессмысленно.



ООО "Карелия",
Николай Пронин,
Брянск

– Мне система продаж BlaBlaCar/Busfor очень нравится. Удобная, быстрая, безошибочная. Все возвраты билетов и любые возражения принима-

ются через диспетчера платформы. Пассажир всегда попадает именно на то посадочное место, которое оплатил. В любой момент я могу добавить или убрать места в салоне и через пару минут это будет отражено на BlaBlaCar, на Busfor, на сайтах всех агентов.

Хочется, чтобы после продажи билетов пассажир попадал в посадочную ведомость конкретного автовокзала. Я так понимаю, что сейчас ведутся договоренности по этому вопросу.

Было бы хорошо иметь более гибкую систему скидоч-

которой я мог бы сам управлять. Например, пассажир купил билет Брянск–Москва, а обратный билет может купить со скидкой. Или, например, на билетах печатать QR-код, по которому можно было бы каждый шестой билет дарить в подарок.

В общем, у меня нет вопросов к BlaBlaCar как партнеру и вопросов по продукту тоже нет, но хочется, чтобы было больше дополнительных функций. Радует, что я всегда могу высказать свои предложения и пожелания.

АНАЛИЗ «ЦИФРОВЫХ» РЕШЕНИЙ ПО БОРЬБЕ С НЕЛЕГАЛАМИ

Проблема роста рынка нелегальных пассажирских перевозок стоит в России очень остро: по мере того как к легальным транспортным компаниям применяются все более и более строгие требования, теневая часть рынка продолжает расти. Подобное положение дел вызывает целый ряд следствий: снижение уровня транспортной безопасности отрасли, банкротство, прекращение деятельности добросовестных перевозчиков, автовокзалы, поставленные на уровень выживания, недополучение налогов в бюджет и так далее.

На прошедшем 26-27 мая XIX съезде Российского автотранспортного союза в Москве много говорилось об информационных технологиях на автомобильном транспорте, как о способе повышения эффективности процессов деятельности перевозчиков и автовокзалов, так и как об инструменте, обеспечивающем мониторинг качества пассажирских перевозок.

В настоящее время цифровизация мониторинга и контроля пассажирских перевозок — горячо обсуждаемая в отрасли тема. Для борьбы с нелегальными перевозчиками как в регионах, так и на федеральном уровне функционируют или разрабатываются различные информационные системы.

Сегодня мы постараемся разобраться вместе с представителями отрасли и разработчиками IT-решений на транспорте, как информаци-

Притча:

«Обступая и ощупывая слона, шесть слепых мудрецов спорили о том, что же есть такое “слон”.

Проспорили весь день и даже ночь, не слушая друг друга, доказывая, что все неправы. Единого же мнения не составив, все разошлись по разным сторонам, обиду затаив...»

онные технологии помогут отрасли из состояния выживания перейти в стабильное развитие с добросовестной конкуренцией. А также какое должно быть цифровое решение — единое государственное или несколько частных фрагментарных, или все вместе одновременно, но в четко выстроенной единой транспортной системе.

Кто такие нелегальные перевозчики?

Чтобы разобраться, что является объектом мониторинга, нам в первую очередь нужно установить, что такое нелегальные автобусные перевозки и кто такие «нелегалы». Мы решили спросить об этом непосредственно участников рынка. Дать ответы на наши вопросы согласились руководители транспортных предприятий, разработчики различных информационных систем, отраслевые эксперты и представители органов власти.

Например, в Барнауле разрабатывают и внедряют свою систему под названием E-Traffic, которая в первую очередь предназначена для продажи билетов на автобусы по России. К системе подключено большинство перевозчиков региона, и ее оператор старается активно бороться с недобросовестными перевозчиками доступными ему средствами. Разработчик во

главу угла ставит идею создания глобальной общероссийской базы добросовестных перевозчиков.



Константин Измаков

«Мы сталкиваемся с тем, что нарушения в перевозках бывают разными. Одни ездят без лицензии, другие выполняют требования, скажем, на 80%, третьи — только на 10%. По нашим ощущениям реальный объем “серого” сектора может быть сравним с нелегальными перевозками.

Наша компания уже примерно 10 лет реализует посредством системы E-Traffic инструмент для добросовестных перевозчиков, которые передают в систему полную информацию о перевозке. Пассажир, пользуясь нашей системой, может быть уверен в своей поездке — она будет выполнена перевозчиком, который соблюдает правила.

Мы готовы делиться цифровыми данными с государственными информационными системами. Уверен, что обработка и аналитика этих данных помогут выявлять и наказывать нелегалов. Для того чтобы сдвинуться

с мертвой точки, нам нужны действия правительства, нужна новая правоприменительная практика и, наконец, необходима система, которая смогла бы агрегировать все категории данных и помочь с выявлением нелегалов», — отметил Измалков Константин Олегович, замдиректора «Е-трафик Технологии».

Еще один пример автоматизации на транспорте — это система BusTrafficManagement, разработанная Лабораторией транспортного моделирования Сибирского федерального университета по заказу и при участии ОАО «Автоколонна 1967» (www.ak1967.ru). Решение было внедрено на автотранспортном предприятии еще в 2012 году, а сейчас его используют более 20 крупных перевозчиков Красноярского края, Томской и Кемеровской областей, Алтайского края для обслуживания регулярных междугородных и пригородных автобусных маршрутов.

Система BusTrafficManagement использует навигационные данные модулей «ГЛОНАСС», установленных на автобусах. Это позволяет IT-системе отслеживать передвижение транспорта по дорогам, определять нештатные ситуации и оперативно принимать меры. Программное обеспечение управления используется и для специальных перевозок: заказных, школьных в городском и пригородном сообщениях. Пассажиры могут получить информацию о движении автобуса в рейсе в режиме реального времени и, соответственно, проверить, зарегистрирован ли рейс, на котором они едут.



Михаил Ильянков

«Для борьбы с нелегалами задача их выявления не является первостепенной. Зачастую они, не скрываясь, публикуют свои расписания на кассах и в интернете. Сложнее обстоит борьба с попутчиками, работающими на регулярной основе. Законодательных требований к попутчикам не определено. Широкое применение Интернет-ресурсов для объявления и заказов поездок делает этот сервис популярным среди пассажиров. Министерством транспорта РФ разрабатываются предложения по регулированию сервиса попутчиков (карпулинга, райдшеринга), например, применение безналичного расчета, ограничение количества рейсов в сутки, числа попутчиков и т. д. Но данные предложения пока что не реализованы», — подчеркивает ограничения существующего подхода к мониторингу Михаил Ильянков, генеральный директор ОАО «Автоколонна 1967».

При этом, по словам г-на Ильянкова, сотрудники «Автоколонны 1967» специально находят объявления о неофициальных перевозках и бронируют билеты, чтобы нелегалы «ехали пустыми». Таким образом, можно предположить, что «серые» перевозки доставляют немало неприятностей местным автоколоннам. А, учитывая, что бизнес незарегистрированных перевозчиков продолжает расти,

борьба с применением ручного труда и фиктивным бронированием мест, видимо, не решает проблему на все 100%. Однако этот факт одновременно свидетельствует и о том, что проблемы рынка пассажирских автобусных перевозок актуальны для всех регионов, и каждый просто борется с нарушителями так, как может.

Кстати, свои практики борьбы с нелегалами реализуют и всероссийские сервисы продажи билетов. Например, на сайте www.tutu.ru исключают из продажи нелегальные рейсы, опираясь на доступный список маршрутов и официально зарегистрированных остановочных пунктов. В компании уверены, что сегодня необходимо вести централизованный реестр мест отправок на уровне Минтранса России, а также ввести обязательную государственную регистрацию не только регулярных рейсов, но и заказных перевозок. Но главное — наладить правоприменительную практику, чтобы нарушителей действительно можно было оштрафовать.



Сергей Николаев

«На мой взгляд, искоренить нелегалов на все 100% нереально, но сделать борьбу более эффективной вполне возможно. Для этого нужно определить легальные места отправок, сформировать списки перевозчиков и опубликовать их. Необходимо ввести ответственность

за продажу нелегальных билетов через сайты, социальные сети и мессенджеры, а также добавить требование информировать государственные органы об оплате любых перевозок. Однако основной проблемой остается разделение настоящих заказных рейсов и перевозок на 7-местных машинах. Уверен, что только специальные технические IT-решения смогут решить данную задачу. Мы готовы активно сотрудничать с другими компаниями и организациями транспортной отрасли, если это поможет в борьбе с нарушителями», — сказал Сергей Николаев, заместитель исполнительного директора «Туту.ру».

Однако, на сегодняшний день изобретательность нелегальных перевозчиков не дает шанса фрагментарным решениям. Поэтому пока все попытки решить проблему в рамках локальных систем остаются неэффективными, а перевозчики, не желающие соблюдать требования закона, находят лазейки и продолжают работать в намного более комфортных условиях, чем официальные компании.

Централизованный подход



Лилия Саранчук

«Автоматизировать обнаружение нелегалов можно только на базе государственной системы. Коммерческие структуры часто не хотят делиться информацией, хотят оставить контроль над цен-

ными данными за собой. А, учитывая, что в силу русской изобретательности в нашей стране предприниматели стали работать под прикрытием карпулинга, потребность в аналитическом подходе и выявлении таких перевозок стоит очень остро. При этом нужно четко дифференцировать ситуации по регионам, ведь межрегиональные перевозки в Центральном Федеральном Округе по расстоянию совпадают с поездками на дачу на Урале или в Сибири.

Отрасли необходимо найти способ разделения деятельности легальных перевозчиков, такси и действительно частных поездок. И сделать это без специализированных инструментов — просто невозможно», — отметила Лилия Марковна Саранчук, директор Союза Автотранспортных предпринимателей Свердловской области.

В действительности большинство современных информационных систем на транспорте, которые используют для определенных задач мониторинга и контроля, являются локальными решениями. Они разрабатывались непосредственно для перевозчиков и главным образом отвечают коммерческим задачам, в основном обеспечивая продажу билетов.

По мнению Лилии Марковны, для решения задач тотального мониторинга требуются централизованные государственные системы, которые будут работать независимо, агрегировать информацию из самых разных источников и предоставлять надзорным органам полноценную доказательную информацию о правонарушениях на транспорте.



Евгений Колесников

«В наше время, когда с каждой новой системой или новыми сервисами количество событий в цифровом пространстве возрастает геометрически, наступает эпоха решений, позволяющих систематизировать, анализировать и сопоставлять огромные наборы данных. Они помогают увидеть общую ситуацию на каждый момент времени и спрогнозировать сценарии ее развития. Этот инструмент и должен быть в наличии у Государства, как необходимая основа для развития бизнеса и отрасли с “широко открытыми глазами”», — подтверждает Евгений Колесников, руководитель департамента по взаимодействию с регионами и организациями перевозок Российского Автотранспортного Союза.

В настоящее время на федеральном уровне происходит развитие двух IT-систем: комплексной информационно-аналитической системы контроля транспортных средств с использованием навигационных технологий «ГЛОНАСС» с функциями контроля безопасности перевозок пассажиров в режиме реального времени («КИАСК-ТС-РВ») и Единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок автобусами (ЕФС МКПП).

Система «КИАСК-ТС-РВ» Федеральной службы по надзору в сфере транспорта разработана для мониторинга перевозок опасных грузов и пассажиров с использованием навигацион-

ной информации от аппаратуры спутниковой навигации. Чисто технически решение работает достаточно прозрачно: устанавливаемые в автомобильные средства модули АСН, предназначенные в первую очередь для информирования о внешних ситуациях в ходе рейса транспортного средства, будут обеспечивать передачу информации о движении и местоположении автобусов и грузовиков в систему Ространснадзора. Благодаря этому планируется организовать мониторинг и выявление нарушений в работе транспортных предприятий по перевозке опасных грузов или пассажирской перевозке. По словам Олега Игоревича Старовойтова, президента Российского Автотранспортного Союза, «оснащение автобусов комплексами "ГЛОНАСС" уже предусмотрено законодательством, и они помогут с выявлением незаконной деятельности перевозчиков».

Как отмечали в 2014 году на страницах журнала «Транспорт Российской Федерации» представители Федеральной службы надзора в сфере транспорта, использование «КИАСК-ТС» играет важную роль в автоматизации функций, возложенных на Ространснадзор, но для эффективной работы ведомства требуется «работать над увеличением функционала систем, а также совершенствовать автоматизированные комплексы для совместной интеграции». Читая эти строки, можно прийти к выводу, что ведомство еще 7 лет назад рассматривало «КИАСК-ТС-РВ», как одну из составляющих экосистемы, которая поможет реализовать и автоматизировать надзорные функции.

Очевидно, что «КИАСК-ТС-РВ» внесет вклад в формирование

единого информационного пространства для мониторинга движения транспорта. Однако у практиков уже сейчас возникает масса вопросов о том, как именно данная система может помочь с обнаружением тех нелегальных перевозчиков, которые вообще не установили модуль «ГЛОНАСС» в свое транспортное средство, либо специально повредили или отключили его на время выполнения нелегальных рейсов.

Между тем концепция еще одной IT-системы позволяет обеспечить максимальный охват мониторинга автобусов без установки дополнительного оборудования на борту транспортного средства. Речь идет про ЕФС МКПП, которая разрабатывается Минтрансом России по поручению Президента России. Она изначально создается для сбора и аналитической обработки широкого спектра данных о перевозках пассажиров автобусами в межрегиональном сообщении, получая мониторинговую информацию о движении транспорта от существующих на дорогах страны комплексов фото- и видеофиксации. На сегодняшний день Минтрансом России на территории четырех федеральных округов уже проведены тестовые испытания системы на базе прототипа ЕФС МКПП. Таким образом была проведена апробация механизмов мониторинга пассажирских перевозок автобусами в межрегиональном сообщении.

Стоит отметить, что концепция ЕФС МКПП предусматривает не только сбор данных с уже установленных на дорогах камер видеонаблюдения, но также базируется на принципах гибкости построения IT-систем и имеет возможность подклю-

чать дополнительные источники для отслеживания цифрового следа каждой пассажирской перевозки. Таким образом, чем больше данных будет передаваться в ЕФС МКПП, тем шире будет охват мониторинга (то есть технически IT-система имеет возможность обнаруживать перевозки на семиместных автомобилях, о которых сегодня беспокоится большинство отраслевых экспертов) и больше материалов, подтверждающих факты выявленных нарушений. Что немаловажно и востребовано отраслью, многими участниками рынка пассажирских перевозок – данные о нарушениях аккумулируются и передаются в органы надзора в автоматическом режиме, что способствует привлечению нарушителей к ответственности.



Анастасия Москвина, представитель ООО «Технопасс», разработчика прототипа ЕФС МКПП и оператора тестовых испытаний ЕФС МКПП: «Опыт пилотных проектов и совместной работы с Ространснадзором показал, что наиболее трудным в борьбе с нелегальным рынком являются не столько выявление, сколько сбор юридически значимых материалов, подтверждающих факты нарушений, а также формирование неоспоримой доказательной базы на основании собранной информации. Мы как разработчики понимаем, что подоб-

ная система — это сочетание технологии, правил и законодательства, достоверность и неизменность собираемой информации».

Однако эксперты отмечают, что на сегодняшний день ЕФС МКПП пока не введена в строй, Минтранс России прилагает немало усилий, чтобы сервис мониторинга заработал по всей России. Тем не менее в настоящее время только анонсирована концепция системы, презентуются ее возможности, проведены тестовые испытания в нескольких федеральных округах. Но об эффективности ее в борьбе с нелегальными перевозчиками на территории всей страны пока говорить рано.

Будут ли побеждены нелегалы?

Отвечая на наши вопросы, отраслевые эксперты подтвердили, что проблема «серого» рынка носит комплексный характер. Стабильность отрасли подрывают и нарушители транспортного законодательства в сфере пассажирских перевозок автобусами, и факты недобросовестной конкуренции между перевозчиками, и маскировка фактических автобусных рейсов под другие виды перевозок.

Существующие проблемы являются крайне острыми для транспортных компаний и лишают отрасль прозрачности, а значит — и инвестиционной привлекательности. Поэтому неудивительно, что борьба с различными проявлениями нелегальных перевозок идет постоянно. Но сейчас всем без исключения очевидно, что без объединенных усилий и без поддержки государства перевозчикам не добиться успеха. И наличие единой цифровой

платформы в данном случае является необходимым инструментом для отслеживания нелегалов и подготовки доказательной базы для пресечения их деятельности.

Тем не менее одной только IT-платформы будет недостаточно. Какой бы гибкой она ни была с точки зрения механизмов и источников получения информации, без параллельной поддержки на законодательном уровне статуса самой платформы, а также без устранения лазеек в законодательстве, серые схемы продолжат процветать. Ведь какие бы усилия и ресурсы ни тратились на мониторинг, позитивный эффект в вопросах борьбы с нарушителями будет достигнут только в случае неотвратимости наказаний. На практике наблюдается фактический дефицит правоприменительной практики, отсутствие законов «О такси» или «О совместных поездках». Все это делает невозможным преследование нелегальных перевозчиков и автоматизированное выявление нарушений. Поэтому сегодня вся отрасль находится в ожидании решительных действий законодательных органов, ведь фактически ИТ-системы самого разного уровня уже созданы и успешно развиваются.

Но стоит учитывать, что, как и в случае с любой новой инициативой, в основе которой лежат информационные технологии, для реализации решения и выработки подходов нужно время. Так, еще пару десятков лет назад никто не мог представить, что фиксация нарушений правил дорожного движения будет проводиться не инспектором, а автономны-

ми камерами, при этом штрафы будут автоматически приходиться на почту. Еще недавно пункты весового контроля на дорогах работали только в ручном режиме, а водителей, резко тормозящих перед камерой, не могли оштрафовать за «среднее превышение скорости», потому что не были приняты соответствующие законы и постановления. А до появления единых сервисов покупки билетов и «легализации» статуса электронного билета проезд в определенных автобусах можно было оплатить только в кассах соответствующих автовокзалов. Однако все эти решения развились буквально за несколько лет и сегодня являются неотъемлемой частью транспортной ИТ-инфраструктуры.

Очевидно, что то же самое ждет и методы мониторинга пассажирских перевозок. Учитывая позицию Минтранса России и Ространснадзора, сегодня у властей уже сформировалось намерение реализовать автоматизированную систему обнаружения и наказания нелегальных перевозчиков, и запуск реальной практики — вопрос времени. На данный момент необходимо выработать единый отраслевой подход. Важно, чтобы к моменту появления правоприменительных механизмов уже были отлажены процессы подготовки доказательной базы и обработки тех массивов данных, которые могут предоставить различные информационные системы — от средств спутникового мониторинга и снимков с различных камер фото- и видеофиксации до информации об электронных продажах билетов.

Андрей Ковалев



ПОДВЕДЁМ ИТОГИ!

С 9 по 11 июня 2021 года в Сочи прошла 10-я юбилейная всероссийская конференция Департамента систем автоматизации транспорта.

В рамках конференции были развернуты выставочные стенды, на которых, были представлены решения, связанные с обеспечением безопасности на транспорте: новые модели тахографа «Ультралайт» и «ШТРИХ – Тахо EURO», программное обеспечение для работы с тахографом, стенды для его поверки, система удаленного скачивания данных с тахографа и карт водителей, система оплаты проезда и комплексной автоматизации транспорта от ГК ШТРИХ-М. Кроме этого на выставке продемонстрировали актуальное на сегодня оборудование для «Системы видеонаблюдения согласно ПП №969» от компании «Carvis», «Систему контроля и поддержания работоспособности водителя в пути» от компании АО «Нейроком» и «Телемедицину для транспортных предприятий. Оборудование для прохождения предрейсового осмотра водителей» от компании «Dimeso».

Основной день конференции стартовал с приветственного

слова её участникам от заместителя Председателя Комитета по транспорту и строительству Государственной Думы ФС РФ Старовойтова А.С.

Первыми спикерами выступили представители Министерства транспорта России В.В. Луговенко и Н.Г. Виблый ФБУ Росавтотранс. Участники заслушали доклады на темы государственной политики в сфере тахографии, практической реализации функции использования тахографов на автомобильном транспорте, а также обсудили контроль обеспечения безопасности дорожного движения с использованием тахографов, требования к тахографическим мастерским и пунктам приема и выдачи карт для тахографов.

Руководитель Департамента систем автоматизации транспорта Усачева Валентина Викторовна подвела итоги работы компании за последний год и продемонстрировала динамику развития всех направлений с учетом тенденций рынка.

Среди общего блока выступлений особо стоит отметить несколько направлений. Во-первых, в рамках конференции впервые был представлен тахограф нового поколения «ШТРИХ-Тахо RUS

«Ультралайт». Решение будет представлено в нескольких вариантах, среди которых варианты с GPRS-модемом и без него, а также тахограф с АСН (аппаратура спутниковой навигации), сочетающий 2 устройства в одном корпусе. Во-вторых, это обновленная версия датчика температуры, метрологически поверенного устройства, способного работать в связке с тахографом. И, конечно же, счетчик пассажиропотока для подсчета вошедших и вышедших пассажиров на базе стереоскопических видеокамер.

Особое внимание потребовал вопрос учета рабочего времени водителей такси, поднятый на конференции. Участники конференции высказали свою позицию и подписали открытое письмо Председателю Правительства РФ Мишустину М.В. и Старовойтову А.С.

Мы уверены, что такие конференции позволяют мастерским со всей России не только решать острые вопросы, накапливающиеся в течении года и вести прямой диалог с органами власти, но и получать дополнительный заряд энергии для эффективной работы на многие месяцы вперед.



От редакции:

В августе прошлого года был юбилей – 15 лет со дня образования некоммерческого партнерства, в настоящее время – Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», но пандемия не дала возможности отпраздновать это событие. В текущем году – 10 летие со дня образования некоммерческого партнерства, в настоящее время – Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» и надеемся, что мы сможем его достойно отметить. По рекомендации членов обеих Ассоциаций – освежить и зафиксировать историю отраслевых проектов различных регионов России – мы от редакции решили, начав эту тему, поговорить с руководителем вышеупомянутых организаций, провести нить связи прошлого и будущего нашей пассажирской автотранспортной отрасли. Открывая этим интервью новый раздел нашего журнала «История отраслевых проектов», мы планируем размещать в нем интервью с автотранспортниками. Мы делаем это для того, чтобы новое поколение, приходящее в отрасль, имело возможность получить «на входе» всю информацию – как это было, как это создавалось, проанализировать ошибки, узнать о достижениях, иметь доступ к опыту прошлых лет.

БОРИС ЛОРАН.**У ИСТОКОВ ФОРМИРОВАНИЯ АВТОВОКЗАЛЬНОГО КОМПЛЕКСА МОСКВЫ**

– Борис Олегович, управление автовокзалами сложно назвать бизнесом. Это сложный социально ориентированный вид деятельности. Как вы, занимаясь совсем иными видами предпринимательства, пришли в отрасль?

– Начиналось все с парадокса. Ко мне обратилась структура, снабжающая комплектующими отечественного производителя автобусов, с просьбой создать и развить автотранспортную компанию, чтобы увеличить рынок сбыта и развивать модельную линейку завода. Я собрал группу специалистов, мы изучали рынок, общались с НИИАТ, региональ-

Первое подробное интервью с членом Правления Российского автотранспортного союза, президентом Ассоциации «Развитие автовокзалов страны»

ными экспертами, автовокзалами и перевозчиками. В 2002 году была зарегистрирована в Москве транспортно-пассажирская автобусная компания «ТПАК «Российские автобусные линии». Возник вопрос: «Откуда отправляться из столицы, где расположена ваша основная техническая база, когда в городе всего один автовокзал?» (Щелковский автовокзал-прим. автора). Мы разработали концепцию организации автостанций на отстойно-разворотных площадках конечных станций московских автобусных парков, запатентовали ее и предложили Мосгортрансу. В качестве пилотных были выбраны площадки рядом со станциями метро «Теплый Стан» и «Красногвардейская». Перевозчики не верили, что площадки будут востребованы пассажирами. Мы же были убеждены в успехе эксперимента, подкрепленного исследованиями и опытом автотранспортников, внедрили новые сервисы, которые привлекали пассажиров и пере-

возчиков, договорились с автовокзалами промежуточных и конечных пунктов маршрутов о взаимодействии.

– Как вы привлекли перевозчиков? Автовокзалу ведь нужно платить за услуги? Кто первый поверил вам?

– Владимир Николаевич Линьков, руководитель компании «АТЭК» (г. Козельск, Калужской обл. – прим. автора), выполнявшей рейсы из Козельска в Москву и обратно. Я подписался не только договором, но и своим словом. А он был самым крупным перевозчиком по Калужскому региону. Он первый перешел на «Теплый стан». За ним пришло еще три ключевых калужских предприятия. Я чуть ли не жил на автостанции «Теплый Стан», чтобы не нарушить данное мной слово. В итоге перевозчики калужского направления с нелегальной точки от метро «Юго-Западная» перешли на «Теплый Стан», хотя это увеличило на 5% дальность

маршрута. Цена проезда для пассажиров осталась прежней. На «Красногвардейской» первым поверил в нас и пришел Мурад Муртазалиевич Омаров «автобусная компания «Столичная» (г. Москва – прим. автора), выполнявшая рейсы из Москвы в Ростов-на-Дону и обратно. И я так же дал ему слово, что не подведу. Эти перевозчики увидели перспективу развития рынка и отрасли, перешли в открытый рынок, за что честь им и хвала!

В те времена, по нашим расчетам, не менее 80% выручки рынка автобусных перевозок оставались «на улице». Платить официально, когда вся денежная масса приходит в кассу, на самом деле выгодно для владельца транспортной компании. Вокзал с завидной регулярностью переводит перевозчику деньги. Мы не поставили себя над перевозчиком, как многие автовокзалы в то время, а работали на равных, как партнеры. Именно такая позиция автовокзала ведет к максимальному эффекту. Вокзал выступает как диспетчер и организатор перевозок, а так же как судья, потому что перевозчики между собой никогда не придут к консенсусу. Они по закону жанра всегда конкуренты. Мы заняли позицию третейского судьи. Основным аргумент был – это здравый смысл, основанный на объективных расчетах и цифрах. Мы проанализировали пассажиропотоки, затраты и оптимизировали расписание. Представьте себе, 10 перевозчиков с совокупным отправлением 50 рейсов в сутки. И каждый перевозчик видит в другом конкурента. А наш анализ показывает, что 50 рейсов – это много, оптимально 40. Мы убедили их пропорционально сокращать рейсы.

Наша контрольно-ревизионная служба стояла на выезде из Москвы на постах ГИБДД. Договоренность проверять автобусы на предмет посадок и фиксации нелегальных рейсов была со всеми автопредприятиями. Своими действиями мы увеличили перевозчикам выручку, пресекая провоз «левых», безбилетных пассажиров. Представьте, у вас 70 рейсов в день, на каждом водителе подсаживает от 5 «левых» пассажиров, какая экономика уходила у вас из-под контроля? Водители нас ненавидели, мы отобрали их «черный хлеб», который они воровали у своих работодателей. Транспортным компаниям было выгоднее иметь дело с автовокзалом и платить ему определенную часть с цены билета, чем продолжать отправлять рейсы от метро, когда водители похищали у них часть выручки. Когда у вас идет полный автобус и все деньги приходят по безналу на ваш расчетный счет и вовремя, вы понимаете, что с вами сотрудничают по-честному. Мы вернулись к советским стандартам, когда все четко рассчитывались между собой, никто никому не мешал. У нас был принцип – нельзя оперировать чужими деньгами, которые принадлежат перевозчику.

Более того, когда мы выстроили партнерские отношения с одним крупным банком, я брал овердрафт под проценты на 2-3 месяца до 50 миллионов рублей и направлял эти средства авансом перевозчикам за еще не выполненную транспортную работу. Это практиковалось перед высокими сезонами. Да, я рисковал, но и перевозчики понимали, что проавансировав их, как автовокзал способствую увеличению их дополнитель-

ных рейсов в пиковые перевозки, даю возможность привлечь в аренду дополнительный подвижной состав, оплатить топливо оптом по нормальной цене, подготовить собственный подвижной состав, материально стимулировать свой персонал перед высоким сезоном и так далее. Скажу вам, что эффект всегда превосходил ожидания. И проценты отбивались, и доход увеличивался в разы. И перевозчик зарабатывал совершенно другие деньги. Вряд ли кто тогда из автовокзалов так делал.

– Как развивалась автостанция «Красногвардейская»? Как складывались отношения с городским транспортом, который делил с вами въезд на ОРП?

– На автостанции «Красногвардейской» мы развивали перевозки своей автотранспортной компании на Волгоград и ряд других городов южного направления, используя отечественные автобусы. Приглашали других перевозчиков в паритетное обслуживание рейсов. Я честно сказал акционерам, что необходимо настраиваться на длительный период окупаемости, вкладывать деньги в создание комфортных условий для пассажиров и перевозчиков, и понимать, что отечественный автобус не сразу станет конкурентом по комфорту поддержанному автобусу иностранного производства. В конце 2003 года стало понятно, что акционеры не готовы к длительному сроку окупаемости инвестиций. Тогда нами заинтересовалась группа, объединяющая столичные автотранспортные компании по городским и пригородным перевозкам, ее заинтересовала идея создания единой

автобусной системы с маршрутами в радиусе от 200 до 1200 км от Москвы. Моя главная задача при смене акционеров была не допустить перебоев в работе автостанций в переходный период смены собственников. И это получилось ценой огромных усилий нашего руководящего аппарата.

Что касается соседства на московских разворотных площадках междугородных автобусов с городскими, не скрою, недопонимание с транспортниками, в основном теми, кому было тогда уже за 60 лет, возникло. Но в городских перевозках были и прогрессивные руководители, которые поддерживали инновации, считали перспективным развитие коммерческих направлений. Кроме того, в то время, когда каждый рубль был на счету, любая коммерческая деятельность для предприятия была в плюс, как фактор выживания.

Уже тогда сформировалась наша управленческая команда. Создавая структуру управления, я взял за основу лучшие советские практики управления автотранспортными предприятиями и объектами транспортной инфраструктуры. Регулярно лично объезжал автовокзалы и автостанции, хотя объекты располагались в 8 субъектах Российской Федерации. На каждом объекте был руководитель. По вопросам эксплуатации он подчинялся одному моему заму, по вопросам организации перевозок – другому, а по вопросам строительства и благоустройства – третьему. Руководитель автовокзала/автостанции выступал в роли требовательного заказчика. Рассказывал и формулировал задачи, которые ему нужны для полноты и качества работы объекта. Мы,

как управляющая компания, все это анализировали, рассчитывали затраты и выполняли. Подключали НИИАТ, Мосгортранс, МАДИ и совместно разрабатывали транспортные схемы. У меня было 9 заместителей, каждый отвечал за конкретное направление работы. К примеру, заместитель по строительству. Чего только стоило подвести электричество к автостанции «Теплый Стан» – тонны документов. А на автостанции «Тушинская», когда мы не смогли договориться о подключении с РЖД к их электросетям – купили очень дорогой генератор размером с пол-фуры и питали от него объект полгода на солярке. Мы тогда нигде не встретили зеленого света, ни в одном регионе. По всем направлениям шли только проблемы. Хотя чиновники неофициально говорили нам, что мы все правильно делаем, типа, молодцы, наводите порядок. В группу компаний «Русские автобусные линии» входило 2 региональных филиала – в Смоленске (Смоленский автовокзал) и в Ивановской области (вся сеть станций области, более 50 объектов). Так же были более мелкие объекты еще в 6-ти регионах в виде отдельных юридических лиц. На местах, как и в головном офисе, работали профессионалы орасли, всего более 2 000 человек.

– Ваши автостанции были хорошо узнаваемы. У персонала яркая форма. Кто был идеологом брендинга? У вас был отдел маркетинга?

– Все было просто. Желтая буква «А» в черном квадрате на наших вывесках и элементах навигации означала остановку. Такие указатели остановок автобусного транспорта были по всей

территории СССР. Нам не приходилось раскручивать бренд, он был понятен каждому пассажиру. Символ «А» означал, что сюда придет автобус, причем вовремя, по расписанию, которое было написано черным шрифтом на желтом поле. Мы даже выпускали печатное расписание, как в Советском Союзе. Помните типографские справочники-советские расписания сроком действия на 3 года? Это было удобно для пассажира и позволяло перевозчику и автовокзалу планировать транспортную работу на годы. Причем наши расписания были оптимальными с учетом реальных пассажиропотоков. Отдела маркетинга не было, направление курировал один из замов, кстати он руководил и разработкой дизайна корпоративной одежды. Мы стремились на аутсорсинге подключать профессионалов. Как заказчик давали задание. Сотрудникам порой сложно высказать свою точку зрения и предложить свое видение, а независимые аутсорсеры спорили с нами, что в итоге позволяло прийти к оптимальному решению. Каким должно быть расположение карманов для перронного контролера, какой карман удобнее под рацию, под блокнот, куда положить ручку? Это не фантазия конструкторов одежды. Мой зам ездил по автостанциям, проговаривал все детали с персоналом, для которого заказывалась одежда. Сам владелец швейной компании лично приехал к нам, он был настолько очарован подходом и сказал: «Вы первые, кто настолько детально продумывает, где ветер может задувать, как удобнее положить руку перроннику в свою спецодежду. Вот это отношение к людям.» Когда вокруг вас люди, которые этим делом «болеют» и

живут, ваше дело идет. Деньгами можно «залить» все проблемы, но ими невозможно купить любовь и преданность управляющего аппарата к своему делу.

– А приходилось защищать экономику автостанций, когда вы арендовали площадки, помещения?

– Да. Проблема автовокзалов в том, что в них видят в первую очередь оборот денег, не понимая, что в этом обороте 80-85% денег чужие – это деньги перевозчиков. И на оставшиеся 20-15% надо содержать весь автовокзал, персонал, платить аренду, за землю, транспортную безопасность, ремонты фасадов и т.д. Остается мизер. Если говорить об объектах в Москве, то 3 автостанции были стабильно в минусе: «Северное Бутово», «Орехово» и «Новоясеневская». «Тушинская» окупала затраты, но прибыли не давала. Зарабатывали и покрывали убытки первых трех «Теплый Стан» и «Красногвардейская». Акционеры тогда в первую очередь стремились развивать сеть, открывать филиалы, чтобы увеличить стоимость самой системы. Но если вы хотите сделать ее дорогой и заработать в перспективе на ее продаже, вначале систему надо отладить, сделать высокотехнологичной, внедрить современное оборудование, обеспечить устойчивую связь и многое другое. На это нужны долгосрочные инвестиции.

– Когда от руководителя сетью автовокзалов вы перешли в ранг независимого эксперта?

– Перешел-то я в этот статус еще в момент создания не-

коммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские автобусные линии» в 2005 году, в 2011 параллельно возглавил тогда еще некоммерческое партнерство «Развитие автовокзалов страны». Просто коммерческая наша структура была всегда полигоном для отработки новых технологий отрасли. Хочу подчеркнуть – до октября 2013 года все вопросы работы группы компаний «Русские автобусные линии» – это ко мне. С октября 2013 и до передачи автостанций в Мосгортранс в 2014 году, уже не ко мне. Я ушел из компании, когда в очередной раз происходила смена собственников в октябре 2013 года, так как я категорически не принял их позицию и планы по дальнейшему развитию проекта. Меня не раз приглашали на работу в госсектор. Но я привык трудиться в сфере частного бизнеса, где скорость принятия решений намного быстрее, чем в любом государственном предприятии. Я согласен, что оператор должен быть единым, естественно, это не исключает наличие частных автостанций. В 2011-2013 уже вырисовывалась современная концепция управления. Большая заслуга Департамента транспорта города Москвы в том, что он ситуацию довел до конца, что автобусы, которые ранее отправлялись из центральной части города, разъехались по конкретным точкам на вылетных магистралях под контролем города, к чему я стремился 16 лет, но без полноценной поддержки города это сделать не смог.

Когда ГУП Мосгортранс начал управлять автостан-

циями, менеджмент нового филиала предприятия заинтересовался моим мнением, обращался за консультациями и советом. Они продолжили работу по привлечению перевозчиков. На каких-то маршрутах пассажиропоток падал при запуске скоростных поездов РЖД, на каких-то – возрастал. Это была не вина и заслуга нового менеджмента, а реальность транспортной отрасли – всех видов транспорта. К примеру, когда-то во Владимир было 18-24 рейса в день двухэтажных автобусов с привокзальной площади Курского Ж/Д вокзала в Москве, затем поехал скоростной поезд. И это даже не конкуренция, а здравый смысл, который диктуется пассажиром. Ему надо доехать вовремя, комфортно и быстро. Качество, комфорт, скорость, удобство расписания (времени отправления и прибытия) и цена – на эти параметры вы должны обращать внимание, если хотите быть конкурентоспособными на рынке перевозок.

Кстати, когда я управлял автостанциями и в рамках своей общественной работы в ассоциациях автовокзалов и перевозчиков, очень плотно работал с ОАО «РЖД». Участвовал во множестве совещаний. Проводил анализ, пытаясь предугадать развитие высоко скоростных поездов и предупреждал перевозчиков о необходимости диверсифицировать перевозки – не заикливаясь на одном маршруте, заниматься, в том числе, местными и внутриобластными перевозками, городскими. Крупные мощные перевозчики давно это поня-

ли, и выиграли по сравнению с остальными.

– А кто на автовокзале должен заниматься VIP-продажами, я имею в виду привлечение перевозчиков?

– У нас в компании вопросами организации перевозок занималось два профильных зама: один по работе филиалов, другой курировал перевозки из Москвы. Плюс к этому были подключены директора автостанций и филиалов. Мне самому приходилось очень много рабочего времени уделять работе с перевозчиками, так исторически сложилось. Личные контакты не заменить перепиской. Человеческие отношения важнее.

– Если начальник автовокзала отвечает только за эксплуатацию объекта, то чем меньше перевозчиков – тем ему проще. Как вы подключали их к процессу продажи?

– Была разработана схема финансового поощрения. Работала она примерно так: У вас объект. На нем 10 перевозчиков. У них 50 рейсов в день. Мы предлагали руководителю объекта участвовать в конференциях, давали контакты перевозчиков. Они также сами искали перевозчиков. 10% дополнительной прибыли, которые дали перевозчики и рейсы, привлеченные начальником автостанции и его управленческой командой, шли в официальный премиальный фонд объекта. Начальник представлял мне схему распределения премиальных. От него самого до дворника, который подметает перрон. Начальник автостанции был тоже продавцом услуг автовокзала, знал

всех «нелегалов», и многих привлек на свой объект.

Чтобы персонал работал эффективно, вам надо регулярно задаваться вопросом – а может мы мало платим? Если кассир живет в 5 станциях метро от вашего объекта, вы должны, просто обязаны знать, сколько получают кассиры в его районе проживания. Также вы должны знать, сколько в радиусе километра от вашего объекта получают кассиры в различных торговых точках. Прикинуть расходы на дорогу. И сделать такую мотивацию, чтобы ваш кассир дорожил работой на вашем предприятии, и у него не возникло мысли поменять себе место работы или чего хуже – взять что-то себе в карман. Каждый ваш сотрудник от дворника до директора объекта должен чувствовать искреннее уважение и заботу управляющей организации. Что я жестко карал, так это любое неуважение управленцев к людям «в полях». Когда ваш коллектив – это единый организм, то он управляем и дает эффект. У вас первоисточник зарабатывания денег – это кассир и перронный контролер, далее диспетчерская служба и администрация объекта. Когда они с чувством собственного достоинства, в удобной и красивой униформе, с достойной зарплатой общаются с пассажиром, ваша выручка растет.

– Каким должен быть в идеале начальник автовокзала?

– Быть влюбленным в свое дело, жить им. Я знаю множество руководителей вокзалов, в том числе, когда собственник – руководитель. Там, где руководитель не живет этим всем, предприятие угасает, разрушается,

начинаются проблемы. А если автовокзал – это его детище, то результат совсем иной, например, Липецкий автовокзал. Я даже не говорю про сам вокзал, который образцово-показательный. Гостиница для водителей находится внутри вокзала – просто зайдите на экскурсию, увидите – водитель выходит вымытый, выбритый, в чистой рубашке, как пилот авиалайнера. Казалась бы, а зачем директору государственного автовокзала держать в таком состоянии объект? Отвечу – он любит свое дело, любит свой автовокзал, относится к нему, как к своему дому. И это влияет на всех, кто связан с автовокзалом. И на водителей, и на перевозчиков, и на пассажиров, которые приходят в здание и видят, что все сияет. Поэтому пассажир поедет с этого автовокзала, а не с подворотни.

Другой пример: мы по линии ассоциации автовокзалов собрали руководителей наших автовокзалов из восьми регионов и приехали в Эстонию по приглашению руководителя MootorGrupp Хуго Осула. Это тоже группа компаний, в которую входит и автовокзал города Таллина, и международный перевозчик, и внутри-европейский перевозчик, и множество компаний. Так вот у него в группе водители выглядят очень достойно, вы не можете с ними разговаривать, как только не на «вы». Водитель выглядит и ведет себя, как граф. Стильная одежда, фирменная фуражка, эстонское спокойствие. А какой персонал на автовокзале? У вас как пассажира даже не появится желание кому-то нахамить, потому что сама атмосфера она вас уже успокаивает. У нас это тоже на многих автовокзалах реализовано, но только там, где руководитель объекта живет этим

всем и вкладывает свою душу в свой объект.

Первое качество для руководителя автовокзала – всегда оставаться человеком – это и порядочность, и отзывчивость. Второе – иметь холодную голову, когда нужно отложить эмоции и просчитать ситуации, решение принимать на эмоциях нельзя, должен быть точный расчет. Третье – не забывать, что не на тебе одном держится автовокзал, а на всем коллективе. И если ты не ценишь, не бережешь, не поощряешь свой персонал, то грош цена тебе как руководителю.

Я ездил по филиалам, приезжал внезапно, без предупреждения, выходил из машины вне зоны видимости объекта, одевался понезаметнее и как пассажир приходил на автостанцию. Слушал, что говорят пассажиры, смотрел, как работает персонал. На каждом объекте висел ящик – прямой контакт со мной. Открыть его мог только мой представитель. На ящиках была надпись: «Информация для руководителя». В любом виде, в том числе без подписи, персонал скидывал мне информацию. Мне еще говорили, что я поддерживаю «стукачество». Да как раз все было наоборот. Раз в неделю он снимался, содержимое пломбировалось и направлялось мне. В ночь с воскресенья на понедельник я читал эту корреспонденцию. Сидя в Москве сложно вовремя предупредить назревающий конфликт на объекте, особенно в другом регионе, а начальник объекта не всегда хотел бы рассказать о незначительной, на его взгляд, проблеме. Но «плевых» вопросов в пассажирской отрасли не бывает, из мелочи может вызреть серьезный конфликт. Ре-

шать надо заранее. Например, на одном региональном вокзале мы купили 2 сплит-системы в кассовый узел, и снялся многолетний вопрос конфликта службы кассиров с руководством автовокзала. Там солнечная сторона и людям было некомфортно работать, вентиляторы не спасали. Для руководителя объекта стоимость этих двух систем казалась запредельной, поэтому он даже не думал о таком решении вопроса. Но в рамках группы компаний мы могли себе это позволить. И когда мы включили системы – ящик наполнился благодарственными письмами, мы решили проблему, которая была еще до нас. Мы закупили новое оборудование. В том числе для уборки. Сотрудники видели наше отношение, желание облегчить их труд. Менялся персонал, кто не мог поставить пассажира выше себя – уходили, приходили другие – клиентоориентированные. Они видели уважение со стороны своей компании и достойную оплату труда.

Чего не хватает современному поколению? Они ловят информацию из интернета и социальных сетей, даже не посмотрев кто автор и «советчик». А я сразу вижу и узнаю «авторов» такой информации, которые учат жить операторов рынка, а мы их, этих «авторов», когда-то гоняли из нелегальных точек по всем подворотням вокруг автовокзалов. Это сейчас они очень стараются скрыть свое нелегальное и криминальное прошлое. Такие «учителя» отрасли – противопоказаны категорически! Поэтому учебники и интернет – хорошо, но самая проверенная информация – это отраслевые мероприятия, куда мы приглашаем в том числе сту-

дентов профильных ВУЗов. Есть мудрость «старой гвардии», есть опыт тех, кто сейчас в активной фазе управления предприятием, важно слушать диалог отрасли и власти со стороны, слушать экспертов отрасли. Да, с чем-то соглашаться, с чем-то нет, но, главное, насыщаться отраслевой информацией, анализировать, спрашивать, делать выводы, советоваться. У меня в кабинете на видном месте стоит толстая книжка в жесткой обложке, изданная огромным тиражом – «Расписание движения автобусов по межреспубликанским и межобластным междугородним маршрутам» 1985 года – (действует с 15 мая 1984 года по 14 мая 1987 года). Это расписание даже не надо читать, просто увидеть, что оно действует целых три года – видно сразу – все автовокзалы и перевозчики по всему СССР – все знают свою транспортную работу и выполняют ее в четком временном периоде нескольких лет. Надо учиться у поколения советских автотранспортников, пока они еще есть – этот опыт бесценен. Наши отраслевые форумы и «круглые столы» – это школа подготовки и закалки новых автотранспортных кадров.

– Я помню, на последнем съезде Российского автотранспортного союза уважаемый руководитель из Минтранса России рассказал, что у него вакансия заместителя, и он ждет соискателей.

– Да, мы рекомендовали несколько представителей отрасли – молодых и активных профессионалов. Дальше уже самому министерству решать, но это кадры «с земли», они не теоретики, они активные отраслевые практики. А знаете сколько таких

мероприятий? Раз в два месяца, если брать по году. Помню, была конференция в МАДИ и я призвал студентов идти к нам в пассажирскую автотранспортную отрасль работать. Из всей аудитории обратилась только студентка из Сирии: «Можно я у вас поработаю?» Невольно возник вопрос, а где активность студентов из наших регионов? Поэтому нужно, чтобы студенты со стороны видели нашу активность и заряжались энергией. Цифровизация – это здорово и актуально. Мы приглашаем цифровиков на конференции, и они разворачиваются в сторону отрасли, но нужен еще и опыт. Сейчас все больше цифровиков относятся к отрасли с уважением, приглашают к себе работать наших представителей реального сектора рынка, изучают опыт и показывают технологии, которые автотранспортникам дают доходы и снимают проблемы, обеспечивают комфорт для пассажиров и перевозчиков. Кроме того, среди тех, кто «на земле» и в «сером» сегменте, всегда будут желающие обмануть цифровую технологию, поэтому цифровики должны хорошо знать отрасль.

– Мы коснулись вашей общественной деятельности. На форумах часто стоят рядом 2 баннера – синий и красный.

– «Синий» – ассоциация («Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны») была организована в 2005 году. Единственный отраслевой союз – Российский автотранспортный – на тот момент принимал в состав только региональные союзы. А если оператор не согласен с политикой местного союза? Поэтому мы создали нашу ассоциацию – в

нее очень активно вступали автовокзалы и перевозчики. В 2010 нас собрал министр транспорта России Игорь Евгеньевич Левитин на съезд автовокзалов. Он посмотрел на нашу ассоциацию, я с трибуны докладывал о проблемах, и Игорь Евгеньевич предложил руководителям автовокзалов создать что-то свое, что будет отстаивать конкретно интересы автовокзалов. Ведь перевозчик и автовокзал – это не одно и то же. Это так или иначе конфликт интересов, даже если у них один акционер. После этого мы собрались автовокзалами, и меня выбрали руководителем вновь созданной Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» – так я оказался на двух табуретках. Руководжу двумя ассоциациями у которых исторические противоречия. Это тяжело, но безумно интересно. По «красной» ассоциации – моя задача была максимально собрать автовокзалы и внести поправки в действующее законодательство для стабильности и защиты. Сейчас действует в соцсетях наш чат автовокзалов, там не только члены ассоциации, но и автовокзалы, которые по различным причинам не могут официально вступить в наши ряды. Все вокзалы собраны в одно информационно-дискуссионное пространство, и там активно обсуждаются различные ситуации и даются предложения по совершенствованию деятельности автовокзалов. Я сторонник здравого смысла. Просто то, о чем я говорил и пытался сделать в 2003 году, сейчас делается с поддержкой государства – наводится порядок, обеспечивается высокая прозрачность отрасли, ее контроль, и я первый аплодирую этому, мне неважно, кого будут считать

автором, главное, чтобы это произошло и только прогрессировало. И тогда в отрасли будет стабильность и доходность.

Но вернусь к нашим организациям. В итоге через «красную» ассоциацию («Развитие автовокзалов страны») мы получаем обратную связь от автовокзалов о проблемах взаимодействия с перевозчиками, а через «синюю» (ЕТС «Автобусные Линии Страны») – о всех претензиях к автовокзалам. И решаем конкретные проблемы, находя консенсус, убеждая стороны прийти к обоюдовыгодному соглашению.

– Поделитесь, пожалуйста, вашим прогнозом развития отрасли.

С осени 2021 года нас ждет активное законодательство. Подготовлено очень много законодательных инициатив. В перспективе, несмотря на конкуренцию с другими сегментами транспортного рынка, автобусные перевозки никуда не денутся, они просто выйдут в совершенно другую плоскость прозрачности и цифровой управляемости. Будут фиксированные услуги автовокзалов и автостанций. Будет развиваться мультимодальность. Карпулинг станет ощутимой частью рынка перевозок. Появятся новые технологии – беспилотники. И перевозчику нужно уже сейчас понимать, нельзя выжить работая на одном только маршруте, а автовокзалу только на продаже билетов. Надо развивать инфраструктуру и клиентский сервис, внедрять у себя новые информационные технологии, взаимодействовать с другими видами транспорта.

Беседовал Максим Голиков

АССОЦИАЦИЯ



**«РАЗВИТИЕ АВТОВОКЗАЛОВ
СТРАНЫ»**

2011 – 2021

ДЕСЯТИЛЕТИЕ СОЗДАНИЯ



ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

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

**Подшивку всех номеров
можно найти в:**

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

Журнал

**РОССИЙСКИЕ
АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ**

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

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



Помогаем вашему бизнесу расти



Avibus
from BlaBlaCar

ИНГОССТРАХ

Страхование гражданской ответственности перевозчика пассажиров (ОСГОП)

Индивидуальный менеджер

Быстрое оформление договора

Круглосуточная диспетчерская служба

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

8 495 234 36 06
ingos.ru

реклама