

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 79 октябрь-декабрь

2021



тема номера:

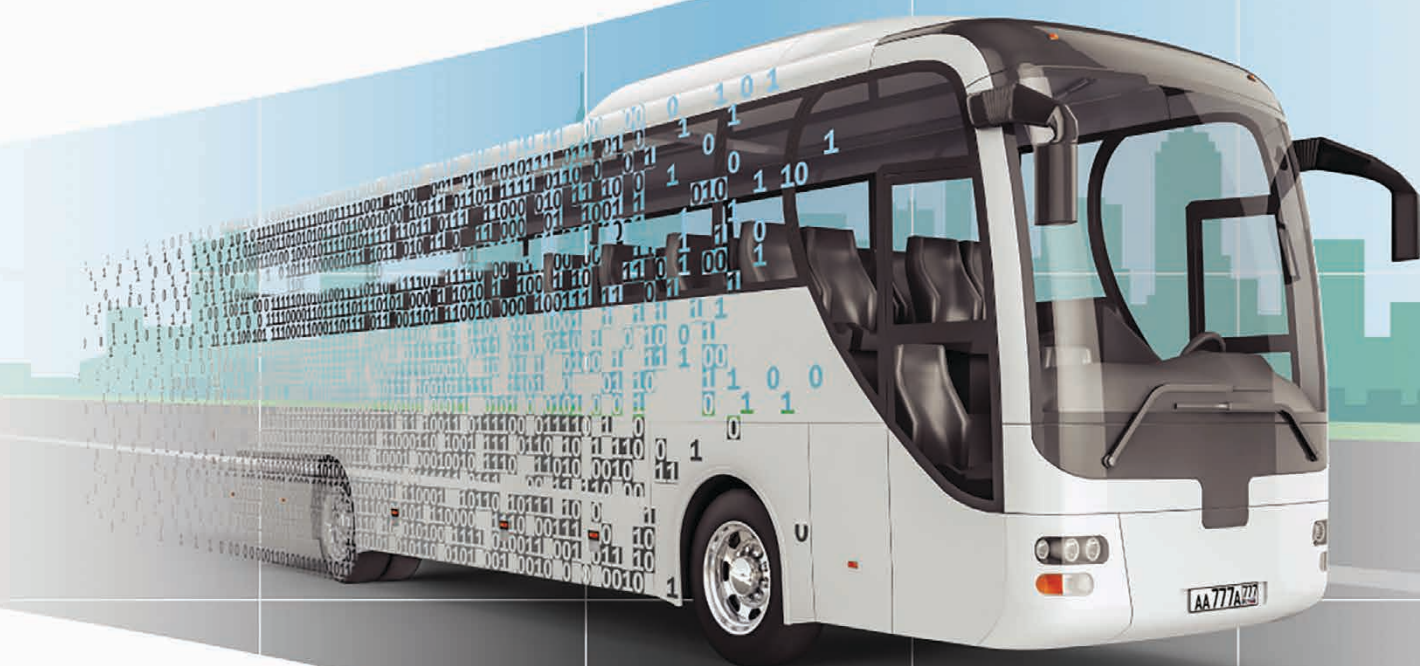
**III ВСЕРОССИЙСКИЙ ОТРАСЛЕВОЙ
АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ
«АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ЦИФРОВЫЕ
РЕШЕНИЯ ДЛЯ ТРАНСПОРТА 2021»**

ЕДИНАЯ ФЕДЕРАЛЬНАЯ СИСТЕМА МОНИТОРИНГА И КОНТРОЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК АВТОБУСАМИ

переход на территорию



Нелегалов нет



реклама



нелегаловнет.рф
+7 499 653-65-68

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Старовойтов О. И. – президент Российского автотранспортного союза

Главный редактор: Лоран Борис Олегович

Зам. главного редактора: Колесников Е.В.

Выпускающий редактор: Лоран А.Е.

Советник главного редактора: Керов В.В.

Помощник главного редактора: Лоран О.Б.

Продвижение журнала в соцсетях: Лоран Д.Б.

Юридическое сопровождение: Грек Е.А.

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

Корректор: Сивков А.С.

Реклама и распространение:

ООО «Производственное объединение автовокзалов»

тел. +7 (495) 741-83-61

E-mail: info@p-oa.ru

Адрес редакции и учредителя:

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

оф. 613

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

E-mail: info@rosbuslines.ru

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

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

Цена свободная.

Подписано в печать 27.12.2021 г.

Отпечатано в типографии ООО «МЛ Принт Реклама»,

119180, г. Москва, ул. Полянка Б.

д. 51А/9, Э 8 пом.1 К1, ОФ.22;

тел. +7 (495) 649-81-31

сайт: www.mlprint.ru



СОДЕРЖАНИЕ

СЛОВО РЕДАКТОРА 2ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ◆ Заседание Президиума Государственного Совета 4
- ◆ Заседание Координационного совета автомобильного и городского пассажирского транспорта 6
- ◆ К 2035 году транспорт ждет комплексная цифровизация 6
- ◆ Открытое письмо Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области 8

ТЕМА НОМЕРА

- ◆ III Всероссийский отраслевой автотранспортный форум «Автобусные перевозки и цифровые решения для транспорта 2021» 18

АВТОВОКЗАЛЫ И ПАТП

- ◆ Эксперты обсудили проблемы функционирования автовокзалов 28
- ◆ Общее Собрание организаций – членов Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» 30
- ◆ Ассоциация «РАВС»: совещания и семинары 31
- ◆ Петрозаводск: реконструкция автовокзала 32
- ◆ Маршрутчиком, устроившим демарш у астраханского автовокзала, начали отдавать долги 34
- ◆ Новый компактный «автовокзал» открылся в селе Троицкое Нанайского района 34

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

- ◆ Каким будет транспорт будущего и какие сервисы доступны уже сейчас 36
- ◆ Сбербанк сделал оплату проездных удобнее 38
- ◆ Автобусы в Чебоксарах «поумнели» 38

ОТРАСЛЬ И НАУКА

- ◆ Университет МАДИ оказывает поддержку отрасли автоперевозок 39
- ◆ Высшая школа транспортных кадров 40

ИСТОРИЯ ОТРАСЛЕВЫХ ПРОЕКТОВ

- ◆ Алексей Богданов: «Восстанавливать все потом придется куда с большими издержками» 42

Уважаемые коллеги!



В начале хочу вернуться к нашему октябрьскому профессиональному празднику и поздравить работников и ветеранов сферы автомобильного и городского пассажирского транспорта. Вы успешно воплощаете в жизнь программы, направленные на развитие транспортных систем, внедрение цифровых технологий, передовых управленческих решений и расширение спектра предоставляемых пассажирам услуг. В отечественном автотранспортном комплексе всегда работали и сегодня трудятся специалисты самой высокой квалификации – настоящие, преданные делу профессионалы. Мы все с большим уважением относимся к традициям предшественников и достойно решаем поставленные задачи сегодняшнего и завтрашнего дня.

Теперь о главном событии прошедшего периода. Глава государства В.В. Путин провёл 19 октября заседание Президиума Государственного Совета, на котором рассматривалась транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года. Этот документ задает долгосрочные ориентиры и становится основой для практической работы государства, субъектов Федерации, ключевых отраслей бизнеса, а также строительных, инжиниринговых, логистических компаний, предприятий транспортного машиностроения.

В рамках обсуждения Транспортной стратегии России и реализации национальных проектов в конце октября состоялось расширенное заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского пассажирского транспорта при Минтрансе России, которое лично провел министр транспорта РФ Виталий Савельев. Площадками для обсуждения самых актуальных тем, волнующих отрасль, стали прошедшие в Москве в ноябре «Транспортная неделя 2021» и III Всероссийский отраслевой автотранспортный Форум «Автобусные перевозки и цифровые решения для транспорта 2021», которому посвящен раздел «Тема номера».

Особое внимание уделено в сегодняшнем номере активной позиции некоммерческих объединений автотранспортников. Мы публикуем полный текст Открытого письма Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области – наших уральских коллег. Процитирую их комментарий к письму: «Пора перейти от констатации проблемы к ее решению. Необходимо объединить усилия представителей органов власти, общественных объединений, профсоюзов, научного сообщества и самих транспортных организаций. Верим, что они включатся в дискуссию по обозначенным проблемам пассажирского транспорта». Лучше и не скажешь!

Теперь несколько слов про наш журнал. От коллег поступают вопросы – почему те или иные материалы размещены в том или ином номере, по какому принципу и так далее. Отвечу – журнал освещает события прошедшего периода «жизнедеятельности» отрасли (как правило – квартал). Мы пытаемся собрать наиболее интересные материалы. Для нас важно ваше понимание точки зрения автора, сути вопроса, проблемы, перспективы внедрения той или иной технологии – вне зависимости согласны вы с этим или нет в настоящий момент. Да и вам проще сформировать свое отношение, позицию, основываясь на аргументах и фактах, описанных в этих материалах.

Практически у всех отраслевых руководителей подшивка нашего журнала находится под рукой. Да, есть электронная версия на сайте, но подшивка журнала с закладками и пометками это гораздо лучше для человеческого восприятия – нашел нужный номер, посмотрел свои же пометки и снова почитал материал.

Цель журнала – фиксировать ключевые события и их влияние на развитие отрасли, показывать деятельность отраслевых руководителей – подходы к решению тех или иных проблем, описывать новые технологии и всё происходящее в отрасли – всё основное; остальное и подробности мы размещаем на нашем сайте в разделах «главные новости» и «новости отрасли».

В автотранспорте и его развитии многое повторяется из того, что было раньше. И изобретать велосипед не стоит, его можно только модернизировать, используя новейшие технологии. А то, что появляется радикально новое – мы подробно опишем, даже если это вызывает сначала скепсис у большинства в отрасли, но поверьте, пройдет несколько лет и либо приживется новая технология, с учетом меняющихся потребностей пассажира, либо нет. И не забывайте, что наш единственный судья – «Его Величество Пассажир»!

С уважением,

Борис Лоран



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»

ЗАСЕДАНИЕ ПРЕЗИДИУМА ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВЕТА

Глава государства 19 октября в режиме видеоконференции провёл заседание Президиума Государственного Совета, на котором рассматривалась транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года



ВЫДЕРЖКИ ИЗ СТЕНОГРАММЫ ЗАСЕДАНИЯ

В. В. Путин: Уважаемые коллеги, добрый день!

Сегодня в рамках Президиума Государственного Совета предлагается обсудить проект транспортной стратегии России. Она просчитана на период до 2030 года и включает прогноз на более отдалённый период, на более дальний горизонт – до 2035-го.

Этот документ призван не только задать долгосрочные ориентиры, но и, что принципиально важно, стать основой для практической работы государства, субъектов Федерации, ключевых отраслей бизнеса, а также строительных, инжиниринговых, логистических компаний, предприятий транспортного машиностроения.

Будущие контуры отечественной транспортной системы необходимо определить с учётом новых технологических вызовов, наших экономических и социальных задач, планов развития регионов и страны в целом, создания конкурентоспособных транзитных коридоров.

И конечно, нужно принимать во внимание глобальные тенденции в сфере транспорта, который во всём мире становится более экологичным, эффективным и с точки зрения потребления топлива, и по другим параметрам. Мы поговорим сегодня об этом.

Отмечу, что в подготовке Стратегии участвовали не только специалисты министерств и ведомств. Большая работа проведена комиссиями Государственного Совета и профильными комитетами Государственной Думы.

Знаю, что вчера на площадке Госсовета состоялись предметные обсуждения Стратегии и механизмов её реализации. При участии руководителей регионов, бизнеса, экспертов в Российском университете транспорта прошли заседания рабочих групп...

...Переходя к повестке нашей встречи, отмечу несколько принципиальных моментов.

Обновлённая транспортная стратегия, как мы и договаривались с коллегами, должна строиться вокруг современных запросов человека, в интере-

сах высокого качества жизни наших граждан, открывать дополнительные возможности для развития бизнеса, в том числе малого и среднего. На практике это означает, что каждый гражданин России, где бы он ни жил, должен быть обеспечен надёжным, безопасным транспортным сообщением. Напомню, это требование прямо закреплено и в Конституции нашей страны. И, конечно, это означает, что пассажирские и грузовые перевозки осуществляются, как принято говорить, строго по расписанию, отправляются и прибывают в назначенный день и час.

Исходя из положений Стратегии, регионы России при поддержке федерального Правительства подготовят свои планы развития транспортного сектора с необходимыми финансовыми, организационными и прочими ресурсами.

Что здесь важно? Регионы у нас разные, страна огромная, большая, регионы отличаются по размеру территории, по численности населения, расстояниям между городами и другими населёнными пунктами – посёлками, деревнями, по своим экономическим, бюджетным возможностям. Отсюда и состояние, уровень развития транспортной инфраструктуры заметно отличается, а нам важно именно повсеместно выходить на высокие стандарты в этой сфере.

Это значит, что по всей стране мы должны не только строить дороги и вокзалы, порты и пристани, но и содержать их достойно – содержать действующие и вновь строящиеся, построенные

уже объекты, своевременно, качественно проводить их ремонт, обеспечивать нормативное состояние региональной и муниципальной инфраструктуры. Поэтому важно в рамках имеющихся возможностей найти оптимальный баланс между расходами на новые стройки и на содержание инфраструктуры, чтобы у нас не получалось, как иногда бывает: разворачивают новые стройки, не завершая того, что уже начали, а деньги там пропадают, на незавершённых объектах. Вчера у вас прошли оживлённые дискуссии на этот счёт. Прошу сегодня рассказать о результатах этих дискуссий.

При этом хотел бы обратить внимание на следующее: транспорт и в России да и во всём мире становится более «зелёным», как мы сейчас говорим, более экологически чистым. Вместо бензина или дизельного топлива начинают широко использоваться электричество, водород, другие низкоуглеродные источники, газ я бы к этому тоже отнёс. Это касается не только общественного транспорта, но и коммерческих грузоперевозок, а также личных автомобилей в пользовании граждан.

Как вы знаете, в цене традиционного топлива заложен акциз. Он является основой, основной статьёй доходов дорожных фондов, за счёт которых ведётся строительство и ремонт автомобильных дорог. Так, с помощью этого ресурса за последние 10 лет протяжённость автодорог с твёрдым покрытием в России увеличилась на 400 тысяч километров. Приведены в порядок федеральные трассы – их доля в нормативном состоянии выросла с 39 до 85 процентов.

Важно добиться таких же существенных позитивных изменений и в части региональных и муниципальных дорог. Уверен, руко-

водители субъектов Федерации подтвердят: здесь ещё многое предстоит сделать.

Очевидно, что смещение спроса в сторону экологически чистого топлива может повлиять на наполняемость дорожных фондов. Да, это сейчас ещё, может быть, не очень заметно, но тенденция такая есть, и мы должны это иметь в виду. Прошу Правительство сегодня доложить, какие решения в этой связи планируются принять...

...И ещё: одна из ключевых задач Стратегии – развитие общественного транспорта, городского и пригородного сообщения. Это важно не только для крупных мегаполисов, но и для небольших населённых пунктов, где порой не хватает удобных маршрутов до регионального центра, а автобусы, вагоны, электрички сильно изношены.

В текущем году мы запустили новый кредитный инструмент для обновления общественного транспорта в регионах. В 12 субъектах Федерации готовятся такие пилотные проекты. Важно, чтобы эти инициативы были привлекательны, в том числе и для частных инвесторов. В то же время подчеркну: не везде, далеко не во всех регионах страны подобные проекты могут быть окупаемы, даже в долгосрочной перспективе.

В этой связи Правительству нужно предложить специальные подходы для поддержки инвестиций в общественный транспорт, включая прямые субсидии на погашение процентов по кредитам...

Уважаемые коллеги, по итогам сегодняшнего обсуждения с учётом мнения регионов проект транспортной стратегии поступит в Правительство. Прошу кабинет министров рассмотреть и утвердить этот документ на одном из

своих ближайших заседаний. И подчеркну: с принятием Стратегии должна незамедлительно начаться практическая работа как на региональном уровне, так и на уровне федеральных министерств и ведомств. Прошу Правительство не позднее первого квартала будущего года подготовить детальный план реализации транспортной стратегии и сделать это в прямом диалоге с руководителями регионов и ведущих отраслевых компаний.

Также в тесном контакте с субъектами Федерации и деловыми объединениями нужно вести работу над крупнейшими, системно значимыми проектами в сфере транспорта – как уже запущенными, так и теми, которые ещё только планируются. А планировать нужно самым тщательным образом, здесь просчёты недопустимы – вложения колоссальные. Всё должно быть гармонично, один проект должен гармонично дополнять другой, и таким образом должна выстроиться транспортная стратегия, а план должен служить инструментом её реализации. И, конечно, всё это должно оказывать позитивное влияние на экономику регионов, на развитие целых отраслей и секторов экономики.

Ещё раз подчеркну: все наши планы, проекты, программы в сфере транспорта должны преследовать главную цель – повышение качества жизни граждан, чтобы она была более комфортной и удобной. Нужно, чтобы каждый человек видел, как, в какие сроки будут решаться значимые для него проблемы в сфере транспорта, а регионы чётко понимали, какие инструменты они получают для обеспечения этих изменений...

prezident.org/tekst/stenogramma-zasedaniya-prezidiuma-gosudarstvennogo-soveta-19-10-2021.html

ЗАСЕДАНИЕ КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА АВТОМОБИЛЬНОГО И ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА



28 октября 2021 года в режиме видеоконференции под председательством министра транспорта Виталия Савельева состоялось расширенное заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского пассажирского транспорта при Минтрансе России.

В мероприятии, которое прошло в преддверии Дня работника автомобильного и городского пассажирского транспорта, приняли участие председатель комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструк-

туры Евгений Москвичев, представители транспортных организаций, отраслевых ведомств субъектов РФ, ассоциаций и общественных организаций.

Виталий Савельев поздравил работников автомобильного и городского пассажирского транспорта с профессиональным праздником и подчеркнул, что благодаря их труду и профессионализму отрасль играет ключевую роль в транспортной системе страны.

Обращаясь к присутствующим, Евгений Москвичев поднял вопрос развития городского наземного пассажирского электрического транспорта. По его словам в субъектах большое внимание должно уделяться экологичности подвижного состава.

Виталий Савельев напомнил, что в этом году 412 транспортных средств получили 13 городских агломераций, прошедших конкурсный отбор.

Минтранс России обратился в Правительство РФ с просьбой увеличить финансирование для поставки подвижного состава в регионы. Кроме того, в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2035 года будет уделено особое внимание экологичности транспортных средств.

На заседании также шла речь о работе автомобильных пунктов пропуска через государственную границу, таксомоторных перевозках, механизмах содействия развитию общественного транспорта.

Отдельное внимание было уделено отраслевым законопроектам, которые разрабатывает Министерство. Для достижения высоких результатов в развитии транспортной сферы необходима точная и актуальная база, отвечающая всем требованиям современности.

Минтранс РФ

К 2035 ГОДУ ТРАНСПОРТ ЖДЕТ КОМПЛЕКСНАЯ ЦИФРОВИЗАЦИЯ

Согласно данным, представленным в обновленном проекте транспортной стратегии РФ до 2030 г. с прогнозом до 2035 г., ожидается продолжение роста перевозок всеми видами транспорта в результате роста экономики, увеличения связанности регионов, развития туристских зон. Так, объем перевозок пассажиров автомобильным транспортом будет расти со среднегодовым темпом в 0,2% и увеличится на 3% к 2035 г. относительно 2019 – до 135 млн человек. По мнению экспертов «Мовиста Регионы», такой рост возможен при усло-

вии создания более комфортной, качественной и безопасной транспортной системы в любом регионе, где общественный транспорт сможет составить конкуренцию личному. Уже сейчас есть ряд событий, которые способствуют решению поставленной задачи.

Обновление состава

Первый и самый очевидный шаг – это обновление городского автотранспорта. По данным Росстата, в России в 2020 г. 68% трамваев эксплуатировалось более 15 лет, 63% троллейбусов – более 10 лет. По данным

ГИБДД, к началу 2021 г. возраст почти 46% автобусов, зарегистрированных в стране, был старше 10 лет. Согласно данным Минтранса, в 2022–2024 гг. на обновление городского автотранспорта из федерального бюджета направят более 10 млрд рублей. Кроме этого, деньги выделяют и регионы — 10,8 млрд, а из внебюджетных источников возьмут свыше 43 млрд рублей.

Переход на брутто-контракты

Второй важный шаг – перевод транспортной системы на брутто-контракты, в рамках

которых доход перевозчиков зависит не от числа перевезенных пассажиров, а от качества услуг: исполнения заявленного графика, количества подвижного состава на линии. Здесь основная цель – повышение качества обслуживания пассажиров. Перевозчик получает гарантированный доход, выходя на линию определенное количество подвижного состава, соблюдая правила перевозки пассажиров. Его доход зависит не от того, как много людей поедет в автобусе, а от того, насколько четко соблюдается расписание. Такой подход делает перевозки гораздо более комфортными и безопасными.

Цифровизация

Без современных цифровых сервисов и решений невозможно выстроить качественную транспортную систему региона. В 2021 г. многие регионы по всей стране стали тестировать эту опцию, внедрять различные инструменты, но наибольший эффект виден там, где применяется комплексный подход в использовании апробированных технологий.

На примере региональных проектов «ДАТАПАКС» эксперты уверены, что только комплексный подход может дать прогнозируемый качественный результат, только единая цифровая платформа позволяет полностью управлять транспортной системой региона. Именно такое решение является приоритетным и верным в рамках стратегии цифровой трансформации страны. По мнению экспертов «ДАТАПАКС», в ближайшие несколько лет 80% проектов цифровизации транспорт-

ной отрасли в регионе будут иметь комплексный формат.

Повысить рост мобильности населения на 80% возможно лишь при условии создания конкурентного общественного транспорта, на который пассажир захотел бы пересесть из личного автомобиля. Пример проектов в регионах показывает, что жители высоко ценят цифровые сервисы. В пилотных проектах «ДАТАПАКС» в Пензе, Перми, Казани, Сосновом Бору, Таганроге ежедневно растет число скачиваний мобильных приложений и число пользователей. Но лучше всего эффект виден на примере комплексного внедрения в Тверской агломерации. Там каждый третий житель установил мобильное приложение, которое используется для планирования маршрута, а доля оплаты безналичным способом достигла 86%.

Помимо перечисленных преимуществ от внедрения комплексной цифровой платформы повысилось исполнение расписания — более чем 98%, за счет выведения перевозчиков из экономической тени ощутимо выросли налоговые поступления — в 7 раз, а за счет оснащения каждого автобуса высокоточными камерами, датчиками и валидаторами — на 12% снизилось число безбилетных пассажиров.

В 2021 году эксперты «ДАТАПАКС» запустили пилотные проекты по цифровизации в 10 регионах (например, Красноярск, Томск, Казань, Пермь, Пенза, Норильск, Ижевск, Ленобласть, Иркутск, Челябинск). В целом решениями компании заинтересовано более 30 регионов. Особый интерес был проявлен к новым

инновационным модулям, таким как система выявления безбилетников и «умная» оплата проезда через мобильное приложение.

Суть решения в том, что в транспорте устанавливают датчики, которые определяют смартфон пассажира при открытии мобильного приложения и отправляют на него уведомление для подтверждения оплаты проезда. При этом не нужно прикладывать смартфон к валидатору, достаточно просто зайти, разместиться в салоне и только потом оплачивать проезд. Мобильное приложение само определит по Bluetooth, на какой остановке зашел пассажир, в каком транспортном средстве находится, по какому маршруту следует и какова стоимость проезда. Пользователю остается только подтвердить оплату.

Данные с датчика подсчета пассажиров позволяют выявлять безбилетников и определять участки маршрутной сети с наибольшей концентрацией безбилетных поездок. На основе полученной информации система автоматически формирует наряд в мобильном приложении контролеров для проведения проверки на маршрутах с наибольшей концентрацией безбилетных поездок.

Интерес регионов к цифровым решениям растет. Главы субъектов РФ видят эффект от внедрения цифровой платформы в других агломерациях, а также практическую пользу, которую дает комплексная цифровизация транспортной отрасли, и тоже хотят наладить эффективное управление городским транспортом.

Вячеслав Керов



*Сопредседателю Центрального штаба
Общероссийского народного фронта,
генеральному директору группы
компаний «КАМАЗ» Козогину С.А.
Члену Центрального штаба ОНФ,
депутату Государственной Думы РФ,
президенту Союза транспортников
России Ефимову В.Б.*

ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО СОЮЗА АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Уважаемые Сергей Анатольевич и Виталий Борисович!

Заместителю Председателя Правительства Российской Федерации М.Ш. Хуснуллину направлено обращение Сопредседателя Центрального штаба Общероссийского Народного Фронта «За Россию» С.А. Козогина от 18.06.2021 №ОНФ/2-651/2021 с приложением доклада Координационного совета по вопросам общественного транспорта «О результатах мониторинга наличия признаков «серых» схем в работе систем общественного транспорта и оценка масштабов их распространения» (далее – доклад).

Основываясь на выводах представленного доклада, 08.07.2021 проведено совещание под руководством директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России А.С. Бакирея, по итогам которого Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации М.Ш. Хуснуллиным дан перечень поручений от 18.08.2021 №МХ-П50-11362.

В ходе подготовки доклада Координационным советом по вопросам общественного транспорта проделана колоссальная аналитическая работа, направленная на изучение состояния системы общественного транспорта.

Транспортная общественность РФ изучила положения доклада. САПС является одним из крупнейших региональных отраслевых объединений УФО и РФ. Правление САПС признало необходимым в дальнейшем участвовать в обсуждении и реализации предложений, содержащихся в докладе.

Направляем Вам замечания, разъяснения и предложения по материалам и выводам доклада, изложенные в порядке, соответствующем структуре доклада.

1. В докладе отмечено, что 19.02.2021 состоялось заседание тематической площадки ОНФ «Безопасные и качественные дороги» на тему «Актуальные проблемы сферы общественного транспорта».

На сайте Общероссийского Народного Фронта размещена информация о данном круглом столе¹. При этом необходимо отметить, что среди спикеров, участвовавших в обсуждении, несмотря на их неоспариваемый высокий профессионализм и авторитет, нет представителей предприятий, осуществляющих перевозку пассажиров по маршрутам регулярных перевозок.

Именно отсутствие представителей производителей транспортных услуг для населения, общественных организаций, которые их представляют, и к которым относятся Российский автотранспортный союз, Союз транспортников России, на наш взгляд, не позволило участникам обсуждения получить необходимые для полноты исследования данные и избежать нелогичных, неверных выводов из огромного фактического материала.

Уже на заседании 19.02.2021 экспертами было отмечено, что существенным барьером для реализации мероприятий по обновлению подвижного состава может стать высокий уровень «серо-

¹ <https://onf.ru/2021/02/19/onf-sozdaet-koordinacionnyy-sovet-po-razvitiyu-obshchestvennogo-transporta/>

сти» рынка пассажирских перевозок наземным городским общественным транспортом. Далее в работе описываются и анализируются данные, срок получения которых датирован позже сделанного вывода. При этом авторами оставляются без внимания параметры и факторы, способные подвергнуть сомнению связывание двух фактов: случаев невыдачи пассажирам билетов и обновлению подвижного состава.

Проблема обновления подвижного состава действительно существует. Выражается в нарастании доли транспортных средств в автобусных парках пассажироперевозчиков, имеющих срок эксплуатации выше, чем установленный заводами-производителями. Диспропорция нарастает в течение последних 5-ти лет, что зафиксировано в Свердловской области в виде исследования, проводимого САПС и кафедрой автомобильного транспорта УГЛТУ; опубликовано в журнале «Русские автобусные линии» №72, 2020г.

Правительство РФ, органы исполнительной власти принимают меры для обновления транспортных средств. Так в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» 20 городских агломераций получают новый подвижной состав. Действует программа «Чистый воздух». Выступая на Государственном Совете, который проводился 19.10.2021г. под председательством Президента РФ Путина В.В., по вопросу утверждения Транспортной стратегии РФ до 2030г., председатель комиссии Госсовета по транспорту Цеденов А.С. отметил, что по экспертным оценкам в среднесрочной перспективе требуется обновление порядка 60% парка автобусов, 6,5 тысяч трамваев, 7 тысяч троллейбусов. Правительством РФ предлагается привлечь средства ФНБ, предоставление инвестиционных кредитов субъектам РФ на приобретение транспортных средств. Вместе с тем, необходимо принимать во внимание, что не все регионы смогут воспользоваться кредитными средствами. Указано на необходимость создания федеральной программы развития общественного транспорта, с этой целью собирание всех мер в единую программу, поскольку в настоящий период они расфокусированы по разным программам.

Безусловно, поддерживаем стремление Правительства РФ к модернизации транспорта общего пользования, при этом отмечаем следующее:

- кредитный характер помощи регионам и невозможность использования кредитного механизма всеми регионами РФ;

- направление основных средств федерального и региональных бюджетов на обновление парка го-рэлектротранспорта;

- не решен вопрос инвестирования в приобретение транспортных средств самими транспортными организациями, которые на 98% представляют собой перевозчиков частной формы собственности и относятся к предприятиям среднего и малого бизнеса.

Логичным объяснением последнего был бы вывод об отсутствии инвестиционной привлекательности пассажирских перевозок, выяснении причин и обсуждении предложения по преодолению негативного «инвестиционного климата». К сожалению, участники обсуждения пошли по иному пути. Единственной причиной они назвали «серые схемы».

2. Под определением «серый» рынок», которое многократно встречается в тексте доклада, принято понимать:

- неофициальный рынок, или рынок, не подпадающий под официальный контроль; который отличается от «черного рынка» тем, что является легальным; характеризуется продажей дефицитных товаров со значительной наценкой²;

- любой рынок дефицитных товаров, отличающийся от «черного рынка» тем, что является легальным, поскольку «черный рынок» обычно нелегальный³.

Очевидно, что рынок транспортных услуг, особенно в условиях повсеместного падения пассажиропотоков, нельзя назвать рынком дефицитных услуг. Кроме того, отрасль попадает под контроль множества государственных органов. В связи с чем, высказывание в отношении дан-

² Кураков Л.П. Экономика и право: словарь-справочник / Кураков Л.П., Кураков А.Л. – М.: Вуз и школа. – 2004.

³ Финансы. Толковый словарь. 2-е изд. – М.: ИНФРА-М, Весь Мир. / Брайен Батлер, Брайен Джонсон, Грэм Сидуэлл и др. Общая редакция: д.э.н. Осадчая И.М., 2000.

ных перевозчиков о «серости» рынка ставит под сомнение эффективность и дееспособность всего контрольно-надзорного аппарата страны.

3. На стр. 2 доклада барьерами для обновления подвижного состава общественного транспорта названы: «недобросовестная конкурентная среда» и «недостаточность ресурсов у регионов и муниципалитетов из-за ухода недобросовестных перевозчиков от налогов и обязательных платежей».

Необходимо напомнить, что термин «недобросовестная конкуренция» имеет четкое понятие – любые действия хозяйствующих субъектов (группы лиц), которые направлены на получение преимуществ при осуществлении предпринимательской деятельности, противоречат законодательству Российской Федерации, обычаям делового оборота, требованиям добропорядочности, разумности и справедливости и причинили или могут причинить убытки другим хозяйствующим субъектам – конкурентам, либо нанесли или могут нанести вред их деловой репутации⁴.

При рассмотрении спора о нарушении запрета недобросовестной конкуренции должны быть установлены в совокупности⁵:

- факт осуществления хозяйствующим субъектом действий, способных оказать влияние на состояние конкуренции;

- отличие избранного хозяйствующим субъектом способа конкуренции на рынке от поведения, которое в подобной ситуации ожидалось бы от любого субъекта, преследующего свой имущественный интерес, но не выходящего за пределы осуществления гражданских прав и честной деловой практики;

- направленность поведения хозяйствующего субъекта на получение преимущества, в частности имущественной выгоды или возможности ее извлечения, при осуществлении экономической деятельности за счет иных участников рынка, в том числе посредством оказания влияния на выбор покупателей (потребителей), на возможность иных хозяйствующих субъектов, конкурирующих добросовестно, извлекать преимущество из предложения товаров на рынке, на причинение вреда хозяйствующим субъектам-конкурентам иными подобными способами (например, в результате использования (умаления) чужой деловой репутации).

Но в докладе авторы как раз утверждают, что все хозяйствующие субъекты показывают единообразное поведение, поэтому ни о какой недобросовестной конкуренции говорить нельзя. Высоким уровнем конкуренции характеризуются только рынки Москвы и Московской области, крупные областные центры, образующие агломерации. Подавляющее большинство средних, малых городов, муниципальных образований в виде муниципальных районов, состоящих из сельских населенных пунктов, имеют крайне низкий уровень конкуренции или конкуренция там просто отсутствует по причине убыточности регулярных пассажирских перевозок с применением регулируемого тарифа, что вызвано в свою очередь отсутствием оплаты по контрактам, непредоставлением субсидий, инвестиционной непривлекательности перевозочной деятельности. Отсутствует приток вновь образованных перевозчиков, что показал мониторинг САПС, данные опубликованы в журнале «Русские автобусные линии» № 72, 2020г..

4. По барьеру «недостаточности ресурсов у регионов и муниципалитетов из-за ухода недобросовестных перевозчиков от налогов и обязательных платежей» необходимо обратиться к основам бюджетного законодательства.

Указываемые авторами возможные недоплаты налогов – это недоплаты налогов в федеральный бюджет и в фонды социального страхования с заработной платы, а не налоги с вида деятельности. Налоги с вида деятельности в структуре затрат пассажироперевозчиков по данным тарифообразующих органов составляют от 0,7% до 3,2%. Налоги на заработную плату составляют 32% от фонда оплаты труда.

По данным налоговой службы 98% перевозчиков, обслуживающих регулярные маршруты, относятся к субъектам малого предпринимательства, внесены в соответствующие реестры малого предпринимательства по месту регистрации. В 2020г. решением правительства РФ субъектам малого предпринимательства было предоставлено право получения минимальной заработной платы на штатный состав сотрудников в течение 2-х месяцев при выполнении двух условий: внесение

⁴ Федеральный закон от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции».

⁵ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 04.03.2021 №2 «О некоторых вопросах, возникающих в связи с применением судами антимонопольного законодательства».

в реестр малого предпринимательства и отсутствие задолженности по налогам. Так как по данным САПС в Свердловской области субсидии получены 94,7% перевозчиков из числа лиц, допущенных к осуществлению перевозок пассажиров по регулярным маршрутам, то следует, что налоги с вида деятельности уплачиваются.

Налоги, начисляемые на заработную плату, не поступают в региональный или местный бюджет, а перечисляются в пенсионный и страховые фонды, кроме НДС. Соответственно указывать на отсутствие (недоплаты) этих взносов как фактор, существенно влияющий на формирование региональных и местных бюджетов, некорректно.

5. На стр. 3 доклада указаны выявленные причины препятствующие обновлению подвижного состава:

- сокрытие билетной выручки недобросовестными перевозчиками;
- применение недобросовестными перевозчиками способов сокращения расходов, приводящих к нарушению законодательства о налогах и в сфере безопасности пассажирских перевозок: выплата серых зарплат; нарушение режима труда и отдыха водителей;
- осуществление регулярных перевозок под видом заказных.

Рассматривая «сокрытие билетной выручки» авторы доклада на стр. 4 утверждают, что способы сокрытия билетной выручки применимы в случаях, когда заключен нетто-контракт и неприменимы в условиях действующего брутто-контракта.

Это заявление голословное, не имеющее под собой никакого логического обоснования, а, во-вторых, в разделах 1.2.1 и 1.2.2 авторы сами подробно рассказывают о человеческом факторе невыдачи билетов и несоблюдению кассовой дисциплины кондукторами и водителями, совмещающими функции кондукторов. При переходе на брутто-контракты изменение конечного получателя билетной выручки не исключит злоупотребления со стороны исполнителей. В настоящее время по данным отраслевых союзов сбор выручки пассажироперевозчиками составляет примерно 95-98%. При том, что еще 5-7 лет назад сбор выручки не превышал 75%. Перевозчики крайне заинтересованы как в повышении уровня сбора выручки, так и в выдаче билетов. Невыдача билетов позволяет укрывать выручку недобросовестным водителям и кассирам, и никоим образом не поощряется владельцами транспортных организаций. С целью пресечения незаконной деятельности кондукторов (водителей) в салоне автобусов устанавливаются видеокамеры, счетчики пассажиров, проводятся контрольные рейды. Эти мероприятия необходимо проводить как при нетто-контракте, так и при брутто-контракте, что показывает опыт Тверской области, где проводится пилотный проект по применению брутто-контрактов.

В разделе 1.2.1 доклада авторы отмечают высокую долю оплаты проезда наличными деньгами, а также приводят примеры, когда в транспорте отсутствует возможность оплаты проезда банковской картой. Необходимо учитывать, что полный переход на безналичные формы оплаты проезда не возможен в принципе, так как будет ограничивать гражданские права граждан, которые имеют желание оплатить проезд наличными. Важно отметить, что распространенность наличного способа оплаты проезда является проявлением устоявшегося транспортного поведения граждан. В социологии это называется «консервативное транспортное поведение пассажира». Ранее проведенные исследования свидетельствуют об устойчивом консервативном поведении граждан при реализации своих транспортных потребностей, причем, чем дальше от столицы и областных центров, тем более проявляется социологический феномен. Мы не можем не учитывать этот факт.

Считаем необходимым напомнить, что обязанность обеспечить возможность оплаты услуг с использованием национальных платежных инструментов в рамках национальной системы платежных карт распространяется на исполнителя, у которого выручка от оказания услуг за предшествующий календарный год превышает сорок миллионов рублей⁶. Если выручка перевозчика от оказания услуг за предшествующий год не достигла сорока миллионов рублей, то и обязанности по обеспечению приема платежных карт при оплате проезда у указанного перевозчика нет. Широкому внедрению терминалов для применения банковских карт на транспорте препятствует также стоимость банковского эквайринга для перевозчика в нынешних экономических реалиях. Стоимость эквайринга в настоящее время составляет порядка 2%, которые перевозчик должен будет отдать за оказание банковских услуг. Это увеличение расходной части. Государству, если

⁶ Закон РФ от 07.02.1992 №2300-1 «О защите прав потребителей».

оно заинтересовано во внедрении безналичных платежей, необходимо регулировать порядок формирования банками стоимости услуг эквайринга.

6. Раздел 2.1 авторы доклада посвятили вопросам заработной платы водителей. В докладе подробно описывается сложившаяся ситуация, при которой перевозчики официально выплачивают заработную плату водителям на уровне МРОТ, при этом уровень заработной платы в соответствии с размещенными вакансиями существенно его превышает.

Авторами сделан абсолютно верный вывод о распространении «серых» заработных плат водителей, но не изучена причинно-следственная связь.

Повторяем, что работодателем при начислении заработной платы работникам начисляются и перечисляются страховые взносы во внебюджетные фонды⁷:

- в Пенсионный фонд России (ПФР) — 22 %
- в Фонд социального страхования (ФСС) — 2,9 %
- в Федеральный фонд обязательного медицинского страхования (ФФОМС) — 5,1 %
- на страхование от несчастных случаев — от 0,2 до 8,5 % (ставка зависит от класса профессионального риска).

Налог на доходы физических лиц в размере 12 % водителями относится также к выплатам, которые делают работодатели.

Таким образом, налоги с заработной платы составляют до 44% от фонда оплаты труда.

В связи с необходимостью обеспечить уровень заработной платы водителей, конкурентной на рынке труда аналогичных по трудозатратам профессий, при невозможности его обеспечения при начислении данных страховых взносов, перевозчики и переходят на «серые» схемы выплаты заработных плат.

О причинах невозможности выплаты заработной платы, необходимой для удержания штата работников, соответствующего объему транспортной работы, написано ниже.

7. В разделе 2.2 подробно рассказывается о нарушениях режимов труда и отдыха водителей. Представлены интересные статистические данные, полученные авторами доклада, рассказаны некоторые используемые схемы ухода от ответственности за их нарушения.

Но мы снова не наблюдаем установления причин видимого явления, вывод не содержит экономического объяснения. При совершении ДТП особенно с потерпевшими, при установлении нарушения режима труда и отдыха, уголовную ответственность несет не только водитель, но и руководители транспортной организации. Нарушение режимов труда и отдыха водителя – это прямое следствие острой нехватки водительского состава.

Показатель	Ед.и зм.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	5 мес. 2021 г.	Отклонение 2020 г. от 2015 г. (=;-)
Среднесписочная численность	чел.	6838	6675	6397	6072	5793	5576	5336	-1502
в том числе:									
а) специалисты и служащие	чел.	1116	1086	1054	1027	975	957	950	-166
б) водители	чел.	1845	1838	1732	1657	1624	1613	1546	-299
в) кондукторы	чел.	1651	1628	1588	1486	1410	1320	1181	-470
г) обслуживающий персонал	чел.	2226	2123	2023	1902	1784	1686	1659	-567

⁷ Статья 425 Налогового кодекса Российской Федерации.

В этой таблице наглядно представлена динамика изменения среднесписочной численности персонала Екатеринбургского МУП «Гортранс» по основным категориям работающих:

Очевиден вывод о нарастающей в последние 5-ть лет текучке кадров и нехватке сотрудников.

Руководство предприятия постоянно информирует органы местного самоуправления и правительство Свердловской области о проблеме и последствиях ее нерешения.

По данным мониторинга САПС, проведенном в 2021г., перевозчики, обслуживающие регулярные маршруты, имеют недостаток штатных водителей от 5% до 45%.

Муниципальные или региональные власти знают о повсеместном нарушении режимов труда и отдыха водителей, но меры не принимают, так как заинтересованы в сохранении объема выполняемой транспортной работы для обеспечения связанности территории и мобильности населения.

Если все перевозчики одновременно начнут соблюдать режим труда и отдыха водителей, то произойдет транспортный коллапс, ведь регулярность перевозок будет на уровне 40-50%. Граждане попросту не смогут обеспечить свои потребности в транспортных перемещениях, и произойдет взрыв социального недовольства.

Но это не проблема транспортных предприятий. Эта проблема уполномоченных органов власти в сфере транспортного обслуживания населения, органов местного самоуправления и исполнительной власти регионов РФ. Это проблема, выходящая за рамки транспортного обслуживания населения.

Неудовлетворенность транспортных потребностей в передвижении населения приведет к невозможности добраться до места работы. Как следствие, домохозяйства лишаются средств для существования. Недостаток трудовых кадров транспортных предприятий самым негативным образом может сказаться на работе промышленных и иных предприятий, снижении экономической активности в регионе, росту безработицы, снижению уплаты налогов.

Авторами доклада, на наш взгляд, не изучен основополагающий вопрос, который дает ответ на все описанные проблемы. На сегодняшний день отсутствие денег в отрасли – главная проблема, в результате чего не происходит и обновления подвижного состава, возникла острая нехватка водительского состава, используются схемы ухода от налогообложения.

Почему необходимого объема денег в отрасли пассажирских перевозок нет?

Начнем с основополагающего, с того, что обслуживание пассажиров на регулярных маршрутах производится с применением регулируемого и нерегулируемого тарифа. Нерегулируемый тариф законодательно установлен на межрегиональных маршрутах. В отношении остальных маршрутов решение о применении перевозчиками нерегулируемых тарифов принимают муниципальные и региональные органы власти. Из анализа примеров перевозок пассажиров, приводимых в докладе, следует, что обследование представителями ОНФ проводилось на маршрутах с регулируемым тарифом.

Источник доходов перевозчиков, обслуживающих маршруты с применением регулируемых тарифов – получение провозной платы с пассажиров. Размер тарифов, вне зависимости регулируется ли он или не регулируется органами власти, ограничен покупательской способностью населения. При этом регулируемый тариф дополнительно ограничивается государственными тарифообразующими органами с целью обеспечения ценовой доступности транспорта общего пользования для всех слоев населения.

Сдерживание роста тарифа на транспорте ниже уровня инфляции – общеизвестный факт.

Информация об изменении предельного тарифа в пригородном сообщении на территории Свердловской области за 2013 – 2021 гг.:

Тариф с 01.06.2013 ⁸ 2 руб. за км	Тариф с 29.05.2021 ⁹ 2 руб. за км	Изменение тарифа за период с 01.06.2013 по 29.05.2021, %	Уровень инфляции ¹⁰ за период с 01.06.2013 по 29.05.2021, %
1,90 руб.	2,41 руб.	26,84%	63,63%

⁸ Постановление РЭК Свердловской области от 22.05.2013 №40-ПК.

⁹ Постановление РЭК Свердловской области от 14.05.2021 №42-ПК.

¹⁰ <https://www.statbureau.org/ru/russia/inflation-calculators?dateBack=2013-6-1&dateTo=2021-5-1&amount=1000>

Важно понимать и учитывать структуру затрат перевозчиков.

Анализ структуры затрат показывает, что:

- перечень затрат постоянен;
- размер затрат растет в первую очередь за счет инфляции;
- доход перевозчика, получаемый за счет провозной платы недостаточен и отстает от фактического роста инфляции на затраты, составляющих в совокупности расходы перевозчика.

Нижеприведенная структура затрат у автотранспортных предприятий, осуществляющих регулярные перевозки по межмуниципальным маршрутам пригородного сообщения по регулируемому тарифу, имеет следующую усредненную пропорцию (по данным тарифообразующих органов):

Статья затрат	Доля
Затраты на оплату труда	33 %
Отчисления на социальные нужды и обязательное социальное страхование	9 %
Материальные затраты	32 %
Амортизационные отчисления	7 %
Общехозяйственные (накладные) расходы	9 %
Прочие расходы	10 %

Увеличение стоимости всех затрат, за исключением затрат на оплату труда и отчислений на социальные нужды, произошло в размерах, сопоставимых с уровнем инфляции. При этом, как мы видим, изменение тарифа в Свердловской области в 2,4 раза меньше, чем уровень инфляции.

8. В разделе 2.1 авторами доклада говорится о невыполнении перевозчиками отраслевого соглашения по размеру заработной платы. Но упущен очень важный момент – какой размер заработной платы включен в тариф, который установлен государственным тарифообразующим органом. Результаты проведенного Союзом автотранспортных предпринимателей Свердловской области анализа свидетельствуют, что размер заработной платы водителей в 2020 году, включенный в тариф, установленный в Свердловской области, составляет 17 729,81 рублей в месяц, что существенно ниже средней заработной платы по Свердловской области, которая составила в 2020 году 43 154 рублей в месяц. Аналогичная ситуация и в других субъектах РФ.

Российский автотранспортный союз провел мониторинг в большинстве регионов РФ и установил невыполнение федерального отраслевого соглашения во всех обследованных регионах. Причина этого состоит в том, что повсеместно отсутствует система заключения контрактов на осуществление перевозок на маршрутах с регулируемым тарифом. В случае заключения контрактов органы исполнительной власти уменьшают цену контракта до 30-10% от суммы начальной (максимальной) цены контракта или предлагают перевозчику заключить контракт с суммой в «один рубль».

В федеральном отраслевом соглашении по автомобильному транспорту заложена заработная плата водителей:

- не менее 49 725 рублей в месяц – на автобусах малого класса,
- не менее 54 774 рубля в месяц – на автобусах среднего класса,
- не менее 79 672 рубля в месяц – на автобусах большого класса.

Фактически, как указано выше, в тарифе в Свердловской области заложена заработная плата водителя в расчете 17 729,81 рубля.

Органы исполнительной власти регионов РФ и местного самоуправления объясняют состояние контрактной системы на транспорте общего пользования отсутствием бюджетных средств как в субъектах РФ, так и в муниципальных образованиях.

В Свердловской области заключено 72 государственных контракта на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам пригородного сообщения по регулируемым тарифам, из которых:

- 13 контрактов, обеспеченных бюджетным финансированием (в указанных контрактах средняя доля доведенного финансирования составляет 33 % от расчетной начальной (максимальной) цены контракта);

- 59 контрактов, не обеспеченных бюджетным финансированием (в указанных контрактах итоговая начальная (максимальная) цена контракта установлена в размере 1 рубль).

В настоящее время в бюджете на мероприятия по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории Свердловской области на 2021-2023 годы предусмотрены бюджетные ассигнования в размере¹¹:

2021 год – 38 млн руб.; 2022 год – 30 млн руб.; 2023 год – 30 млн руб.

При этом потребность в дополнительном бюджетном финансировании на реализацию контрактной системы в сфере регулярных перевозок автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок по регулируемому тарифу только для обеспечения уровня заработной платы водителей по положению отраслевого соглашения, составляет:

2021 год – 740,7 млн руб.; 2022 год – 770,5 млн руб.; 2023 год – 801,5 млн руб.

Заказчик транспортной услуги – орган власти – заинтересован в обеспечении высоких показателей регулярности, но оплатить услугу не в состоянии из-за отсутствия средств в региональном или местном бюджетах.

В сложившихся экономических условиях перевозчикам ничего не остается как сокращать затраты, в том числе на обеспечение безопасности перевозок, заработной платы, что и было зафиксировано при обследовании ОНФ.

Российский ученый Ю.М. Коссой сделал вывод, что «все структуры, потребляющие труд перемещаемого пассажира, независимо от формы собственности, вступают в определенные отношения с перевозчиком. Перевозчик, предоставляющий транспортные услуги, несет все необходимые расходы, обеспечивая нужный уровень затрат времени на ожидание поездки и саму поездку, её комфортабельность, минимум так называемой, транспортной усталости. В результате потребитель получает дополнительный эффект в разной форме (увеличение объемов продукции, улучшение условий жизни городского населения, возможность положительного решения социальных задач и т.п.). И получается, что некоторый положительный эффект, создаваемый работой транспорта, реализуется, а, проще говоря, присваивается в других отраслях (структурах)»¹².

В 2020 году Высшей школой экономики к международной конференции по проблемам развития экономики и общества был опубликован доклад «Императивы развития транспортных систем городов России».¹³ В докладе авторский коллектив под руководством М.Я. Блинкина (к слову, Председателя Общественного совета Министерства транспорта Российской Федерации) делает вывод: «Идею возвратности инвестиций за счет доходов от оплаты проезда, заложенную, к примеру, в программу, которую предложили эксперты ВЭБ, есть все основания считать утопической: возвратность не гарантирована даже при характерном для городов мира уровне тарифа приблизительно 1,5–2 долл.; при общепринятых в нестоличных городах России тарифах около 20–25 руб. возвратность невозможна как таковая. Эти объективные обстоятельства ставят под вопрос реальность любых вариантов модернизации и развития общественного транспорта (прежде всего электротранспорта), не предполагающих прямого федерального участия.»

9. Одновременно с нерешением проблемы контрактной системы, органы власти полностью устранились от наведения порядка и ликвидации регулярных перевозок под видом заказных и легковых такси, а также под видом попутных перевозок.

А данные «помощники» системы общественного транспорта на сегодняшний момент осуществляют перевозку почти 40% пассажиров межмуниципальных и межрегиональных перевозок. Почему органы власти не могут навести порядок и вернуть доходы в легальную отрасль, особенно учитывая недостаток средств в бюджете, остается вопросом без ответа.

А проблема стоит в данный момент очень остро, особенно на межмуниципальных и межрегиональных маршрутах. При этом необходимо отметить, что в связи с активной работой органов

¹¹ Закон Свердловской области от 10.12.2020 №144-ОЗ «Об областном бюджете на 2021 год и плановый период 2022 и 2023 годов».

¹² Коссой Ю.М. Современная проблематика городского транспорта. – Нижний Новгород: Изд-во ННГАСУ, 2004.

¹³ Императивы развития транспортных систем городов России: докл. к XXI Апр. междунар. науч. конф. по проблемам развития экономики и общества, Москва, 2020 г. / М. Я. Блинкин, Т. В. Кулакова, П. В. Зюзин и др.; под общ. ред. М. Я. Блинкина; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». — М.: Изд. Дом Высшей школы экономики, 2020. — 44 с.

государственного автодорожного надзора основное количество данных перевозчиков перешли на работу транспортными средствами категории М1, в том числе оформив разрешения на деятельность такси, но осуществляющими перевозки по расписаниям, либо вообще под видом попутных перевозок.

Не смотря на возложенный на уполномоченные исполнительные органы государственной власти субъектов РФ в сфере организации транспортного обслуживания населения региональный государственный контроль в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси, данная сфера остается практически неконтролируемой.

Простой пример: Приказом Министерства транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области от 15.12.2020 №468 утверждена программа проведения профилактики нарушений обязательных требований в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Свердловской области. В указанной программе в плане указанного целевого показателя доли легковых такси, выпущенных на линию с соблюдением обязательных требований законодательства – 54% в 2021 году, 56% в 2022 году, 57% в 2023 году.

Очевиден формальный подход и нежелание наведения порядка в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Свердловской области. Аналогичная ситуация в других регионах. Негативное влияние оказывает отсутствие федерального законодательства, регулирующего деятельность такси.

В заключение необходимо отметить, что авторами доклада из Общероссийского Народного Фронта «За Россию» проделана колоссальная работа, подробно описано состояние системы общественного транспорта. Но без привлечения к обсуждению представителей транспортных организаций как муниципальных и государственных, так и частной формы собственности, представителей общественных объединений, профсоюзов и научного сообщества найти решение проблемы невозможно.

Выражаем свою готовность и желание принять участие в совместной работе по решению проблем системы общественного транспорта.



Саранчук Лилия Марковна, директор Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области



Васильев Александр Геннадьевич, к.т.н., советник президента Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области

Отрасль регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом находится в глубоком системном кризисе. Хроническое недофинансирование, наличие пробелов законодательства, способствующих массовому развитию бесконтрольных альтернативных способов удовлетворения транспортных потребностей граждан, на фоне ужесточения требований к перевозчикам, осуществляющим регулярные перевозки по установленным маршрутам, привели к ухудшению количественных и качественных показателей их работы.

Между тем, кризис – время сделать правильные выводы о недостатках отрасли, время возможностей перехода к развитию.

Пора перейти от констатации проблемы к ее решению. Необходимо объединить усилия представителей органов власти, общественных объединений, профсоюзов, научного сообщества и самих транспортных организаций. Верим, что они включатся в дискуссию по обозначенным проблемам пассажирского транспорта.

Мы надеемся, что руководители Общероссийского Народного Фронта «За Россию» и Союза транспортников России сочтут возможным и необходимым ответить на открытое обращение на страницах данного журнала.



Организаторы:



Автономная некоммерческая организация «Ассосоциация по развитию транспорта, безопасности и туризма»



Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны»

Генеральные партнёры:



Стратегические партнёры:



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

17 ноября 2021
г. Москва

Титульный партнёр:



Генеральный информационный партнёр:

Транспорт России

Партнёры форума:



Информационные партнёры:



ЦИФРОВОЙ АВТОБУС БУДУЩЕГО: КОГДА НА НЕМ ПОЕДЕМ?



17 ноября в Москве прошел III Всероссийский отраслевой автотранспортный форум «Автобусные перевозки и цифровые решения для транспорта 2021». Представители федеральных органов законодательной и исполнительной власти, региональных правительств, профессиональных отраслевых объединений, перевозчиков и разработчиков технических средств обсуждали вопросы развития автобусных перевозок и внедрения современных цифровых технологий. О представительности мероприятия и важности обсуждаемых на нем вопросов говорит высокий уровень его государственной поддержки. В начале форума были зачитаны приветствия от: Евгения Москвичева, председателя комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, Александра Суханова, заместителя Министра транспорта Российской Федерации, Виктора Басаргина, руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

ПРОБЛЕМЫ ОТРАСЛИ

Чтобы решить проблему, ее нужно сначала выявить. Эту задачу взяли на себя представители отраслевых союзов и ассоциаций, которые озвучили консолидированное мнение своих членов – участников рынка автобусных перевозок.



Олег Старовойтов

Олег Старовойтов, президент Российского Автотранспортного Союза, завершил этап официальных приветствий и сразу перешел к актуальным вопросам. Основные проблемы отрасли по его мнению – финансовые. Цены на транспортные средства, запасные части, топливо – свободные. И без того высокие, они продолжают расти. Тарифы на перевозки, которые устанавливаются местными властями, напротив, низкие и перевозчики ими не управляют.

Регуляторная гильотина не снизила нагрузку на перевозчиков. Они по-прежнему обязаны выполнять требования по обеспечению транспортной безопасности. Автобусы должны быть оборудованы системой «ГЛОНАСС». На очереди – тахографы. Их внедрение преследует благую цель – контролировать режим труда и отдыха водителей. Но сегодня низкая заработная плата приводит к некомплекту водителей и переработки стали обычным делом. А за выявленные в ходе проверок нарушения перевозчика еще и оштрафуют... Для решения обозначенных проблем президент автотранспортного союза предложил перейти на работу по брутто-контрактам и установить оплату за единицу транспортной работы с учетом всех требований, которые предъявляются к перевозчику. Президент ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», член правления Российского автотранспортного союза



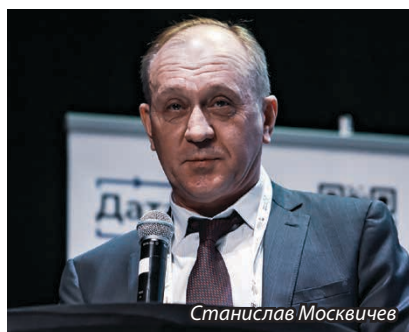
Борис Лоран

Борис Лоран поднял проблему недобросовестных, нелегальных перевозчиков, которые отбирают хлеб не только у перевозчиков официальных, но и у

автовокзалов. Вместе с интернет-сервисами совместных поездок, которые сегодня никак законодательно не регулируются, они составляют огромный «серый» сектор пассажирских перевозок. Необходимо принять поправки в действующие нормативные правовые акты и новые законы, направленные на борьбу с «левыми» пассажирскими перевозками и регламентирующие деятельность сервисов совместных поездок и деятельность агрегаторов продажи билетов.

ПОЗИЦИЯ ГОСУДАРСТВА

Что делает государство для решения обозначенных проблем? Ответ держали представители Государственной Думы, Министерства транспорта и ФБУ «Росавтотранс».



Станислав Москвичев

Станислав Москвичев, заместитель руководителя аппарата комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, рассказал о принятых Думой законах и законопроектах, находящихся на рассмотрении. Два закона были приняты в весеннюю сессию, еще над семью проектами продолжается работа. Докладчик призвал участников рынка пассажирских перевозок проявлять законодательную инициативу, вносить предложения, активно участвовать в обсуждении законопроектов.

Станислав Москвичев отметил, что любой закон – это компромисс интересов. Также важно не просто вводить новые нормы, но и оценивать реальность их исполнения.



Алексей Бакирей

Алексей Бакирей, директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России, в своем кратком выступлении, отметил необходимость развития услуги перевозок по запросу и поддержал введение электронного путевого листа. Внедрение цифровых технологий требует оснащения подвижного состава дополнительным оборудованием. И такая работа не должна входить в противоречие с требованиями Технического регламента таможенного союза, который жестко ограничивает внесение изменений в конструкцию транспортных средств. Еще один представитель профильного департамента Мини-



Дмитрий Полунин

стерства транспорта – Дмитрий Полунин рассказал про сложности работы над проектом закона о совместных поездках.

Документ готовился долго, по нему есть разногласия, сейчас законопроект вынесен на обсуждение в Правительство. Минтранс не против совместных поездок. Эта услуга прочно заняла свое место и запрещать ее бесполезно. Главное – создать условия для легальной работы добросовестных компаний и отделить их от жуликов, которые уводят пассажиров у официальных перевозчиков. Представитель Минтранса поддержал идею перехода на брутто-контракты и установления нормы транспортной работы. Однако, отметил он, норму мало установить, ее нужно еще и профинансировать. А сделать это мешает пандемия Covid-19, на борьбу с которой тратятся очень большие средства. Также Дмитрий Полунин отметил, что Министерство в своей работе старается учитывать интересы всех участников рынка.



Алексей Пятигорский

Алексей Пятигорский, заместитель директора Департамента транспортной безопасности Минтранса России, не согласился с президентом Российского транспортного союза в оценке эффективности регуляторной гильотины. По мнению представителя Минтранса нагрузка на перевозчиков снижается. Введен паспорт обеспечения транспортной безопасности вместо плана. Процедура категорирования транспортных средств, заменена на обследо-

вание. Министерство продолжает работу по исключению излишних требований в рамках регуляторной гильотины. В Государственную Думу внесен законопроект, подготовленный Министерством транспорта, который предусматривает отказ от подготовки и аттестации членов экипажа транспортного средства. Вместо этого достаточно будет пройти инструктаж по обеспечению транспортной безопасности. Рабочая группа при Минтрансе проводит анализ применения новых требований по обеспечению транспортной безопасности. Цель – дальнейшая оптимизация этих требований. В планах – подача документов по аттестации СОТБ и аккредитации ПТБ в цифровом виде через ЕГИС ОТБ и удаленная проверка знаний сотрудников. Представитель ФБУ «Росавто-



Арсен Мартиросянц

транс» Арсен Мартиросянц отметил, что упрощена регистрация международных маршрутов. Теперь эта процедура мало отличается от регистрации маршрутов межрегиональных. Совместно с Федеральной пограничной службой идет работа по согласованию времени перехода границы. В очередной законопроект по внесению изменений в Федеральный закон от 13 июля 2015 г. N 220-ФЗ внесены предложения по упрощению регистрации и закрытия маршру-

тов и остановочных пунктов. Далее докладчик рассказал о работе автоматизированной системы «220-ФЗ», которая позволяет подавать заявления в электронном виде. Система продолжает модернизироваться. Планируется перенести в систему процесс рассмотрения заявлений, запустить сервис планирования маршрутов. «220-ФЗ» интегрирована с ЕГИС ОТБ, планируется интеграция с сервисом «Госуслуги». Сегодня 60% перевозчиков пользуется электронным документооборотом.

ТВЕРСКОЙ ПРОЕКТ

Несмотря на ряд серьезных проблем, сдерживающих развитие отрасли автобусных перевозок, некоторые регионы успешно модернизируют системы городского пассажирского транспорта. Один из самых успешных проектов реализован в Тверской области. О нем рассказали представители регионального министерства транспорта и компании – разработчика внедренных в области цифровых решений.



Максим Исаев

Максим Исаев, заместитель генерального директора ООО «ДАТАПАКС», рассказал о деятельности компании, которая имеет большой опыт реализации транспортных проектов. Решения от «ДАТАПАКС» внедрены в ста десяти городах России. Миссия компании –

создание высокого стандарта транспортного обслуживания пассажиров, цель – создание и внедрение системы управления не просто городским общественным транспортом, а городской мобильностью. Впервые комплексная система управления городским пассажирским транспортом была реализована в Тверской агломерации. До этого большой, полумиллионный город испытывал полный комплекс транспортных проблем: отсутствие достоверных данных о числе пассажиров, об оплате проезда, о выполнении транспортной работы, оплата проезда наличными, сбои в расписании движения транспорта, неоптимальная маршрутная сеть, «серые» перевозки, безбилетные пассажиры. Внедрение единой системы управления транспортом позволило проводить мониторинг пассажиропотока и получить точную аналитику перевозок, упростить диспетчеризацию, контролировать выполнение транспортной работы и исполнение брутто-контрактов, реализовать сервисы безналичной оплаты проезда и информирования пассажиров. Выгоду получили все участники проекта: администрация региона, компании-перевозчики и, главное, пассажиры. Для пассажиров разработано «единое окно» – мобильное приложение. Оно объединяет все услуги: информирование, построение маршрутов поездки и оплату проезда. Важное преимущество оплаты через мобильное приложение – дешевизна и простота реализации, ведь установка в каждый автобус специального оборудования – терми-

налогов оплаты – не требуется. О том, как внедряется в регионе новая транспортная модель сообщил представитель Министерства транспор-



Игорь Нестоленко

та Тверской области – Игорь Нестоленко. Работа ведется в три этапа. В Тверской городской агломерации проект уже реализован. Сейчас транспортная модель внедряется в других городах области. В планах – восстановление трамвайного движения в Твери. Финансирование проекта ведется из регионального бюджета. Создана компания-заказчик, все перевозчики переведены на длительные, семилетние брутто-контракты. Специальная компания-оператор осуществляет эффективное руководство пассажирским транспортом. Полностью обновлен парк автобусов – на 85 маршрутов выходит 471 новая машина. Все автобусы оснащены необходимыми техническими средствами и несут на борту специально разработанный для областного транспорта логотип. Работает единый колл-центр. Разработано мобильное приложение для пассажиров. Сегодня можно подвести некоторые итоги первого этапа работы: создано 1200 новых рабочих мест, налоги и сборы выросли в 7 раз, 80% оплаты проезда производится по безналичному расчету, точность соблюдения расписания до-

стигла 98%, нелегальные перевозчики вытеснены с рынка, среднее время поездки сократилось на 10%, число ДТП с участием общественного транспорта снижено на 67%. Проведенный опрос показал, что 88% пассажиров довольны работой общественного транспорта.

ДОСТИЖЕНИЯ РЕГИОНОВ

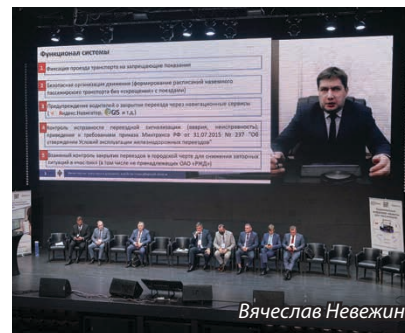
Реформа городского транспорта Перми имеет много общего с проектом, который реализован в Тверской области. О реализации реформы сооб-



Анатолий Путин

щил Анатолий Путин, начальник Департамента транспорта администрации города Перми. Низкое качество перевозок стало причиной падения пассажиропотока. Чтобы переломить эту негативную тенденцию, начата реализация комплексной реформы пассажирского транспорта, которая включает переход на брутто-контракты, обновление подвижного состава, развитие безналичной оплаты проезда, оптимизацию маршрутной сети, развитие трамвайного движения, контроль за безопасностью и качеством перевозок. Закуплено 613 новых автобусов, что составляет 70% парка. Средний возраст пермского автобуса – 2, 5 года. Более 90% автобусов – низкопольные. Единая комплексная си-

стема управления перевозками находится в процессе реализации. Внедрен сервис безналичной оплаты проезда – доля «безнала» уже превысила 80%. Ведется учет и анализ пассажиропотока, оптимизация маршрутной сети. Данные аналитики используется для контроля исполнения перевозчиками брутто – контрактов. Работает единая диспетчерская служба. Планируется внедрить оперативное управление объемом транспортной работы на основе аналитики, сервис планирования и единой оплаты поездки на разных видах транспорта, системе управление контролерами.



Вячеслав Невежин

Вячеслав Невежин, заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области, представил систему безопасного проследования железнодорожных переездов, которой оборудуется пассажирский общественный транспорт региона. Система информирует водителей о закрытом переезде, позволяет контролировать безопасное проследование переезда и выявлять нарушения, избегать, за счет оптимизации расписания, скрещения с поездами, способствует уменьшению пробок на переездах в черте города. Применяемое оборудование дешевле и надежней привычной системы видеофиксации. Работа по внедрению и развитию системы проводится совместно с РЖД.

ЦИФРОВЫЕ РЕШЕНИЯ

В основе любых прикладных решений лежат научные изы-



Дмитрий Ефименко

скания. Дмитрий Ефименко, и.о. ректора Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), рассказал о научной работе по разработке цифровых решений и моделей в системе управления городским пассажирским транспортом, которая ведется в университете.



Валерий Дементенко

Валерий Дементенко, генеральный директор АО «НЕЙРОКОМ», рассказал о приборах безопасности, основанных на принципе электродермальной реакции. Их основное преимущество – крайне низкая вероятность опасного отказа – 1 случай на 10 тысяч. Кроме того они позволяют выявлять признаки утомления водителя на ранней стадии, а не в момент засыпания. Такое оборудование применяется на железной дороге. По мнению докладчика оно необходимо и для водителей автомобильного транс-

порта. Ведь причина 20% смертей на дорогах – утомление. И на каждого погибшего приходится еще 10 раненых. ГК «ШТРИХ-М» – лидер отечественного рынка тахографии. Компания установила 400 тысяч тахографов и выпустила более миллиона карт водителя. Заместитель генерального директора по автоматизации



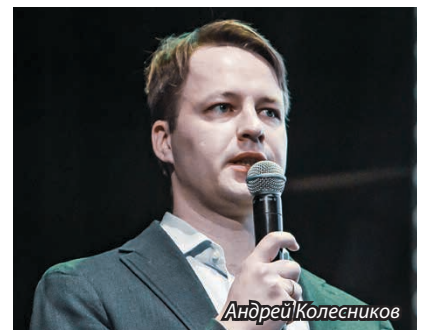
Валентина Усачева

транспорта Валентина Усачева подчеркнула необходимость оборудования пассажирского транспорта тахографами. Это станет дополнительной нагрузкой для бизнеса, но снижение аварийности и повышение безопасности перевозок важнее. Кроме того современные тахографы имеют дополнительные функции. К ним можно подключить топливные датчики, навигационные устройства, приборы безопасности, контролирующие состояние водителя, другое оборудование. Использование модема позволяет считывать информацию удаленно и осуществлять практически непрерывный контроль транспортного средства и водителя. Кроме тахографов, компания разрабатывает комплексные системы управления перевозками, которые включают функции аналитики и учета транспортной работы, учета пассажиров, безналичной оплаты проезда.



Елена Мирошникова

Елена Мирошникова, директор комплексных проектов АО «СНТ», сообщила, что досмотровое оборудование, производимое компанией, сертифицировано на соответствие требованиям Постановления правительства № 969. Это постановление, по мнению докладчика, серьезный инструмент поддержки отечественного производителя и эффективное средство борьбы с контрафактной продукцией. Также Елена Мирошникова отметила возможность создания интегрированных решений на базе досмотровых комплексов. Их можно дооборудовать системами видеонаблюдения, термометрии и другими техническими средствами.



Андрей Колесников

Андрей Колесников, руководитель направления дивизиона транспорта АО «Расчетные решения», представил систему оплаты поездок банковскими картами. Особое внимание докладчик уделил дополнительным удобствам для льготных категорий пассажиров. Программное обеспечение точно определя-

ет льготников. Им достаточно иметь при себе банковскую карту и не нужно носить с собой дополнительные документы для подтверждения льгот. И это только часть функционала системы, которая может учитывать льготы во всех местах, где они предоставляются. Вице-президент национального союза страховщиков от-



Светлана Гусар

ветственности Светлана Гусар представив статистические данные по объему перевозок и числу страховых случаев, отметила падение пассажиропотока на фоне пандемии КОВИД-19 и уход с рынка ряда перевозчиков. Светлана Гусар рассказала о работе информационной системы «АИС НССО», которая интегрируется с комплексной информационно-аналитической системой контроля транспортных средств Ространснадзора.

ТЕ САМЫЕ ИНТЕГРАТОРЫ

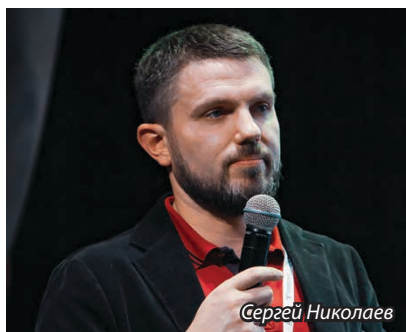


Денис Стрелков

Денис Стрелков, руководитель направления «Автобусы» BlaBlaCar, озвучил ре-

зультаты деятельности компании на рынке автобусных междугородних перевозок в 2021 году. Компания занимается онлайн-продажей автобусных билетов, предлагает автоматизированные системы управления для перевозчиков и автовокзалов, мобильные приложения для водителей, терминалы самообслуживания, создает сайты для автовокзалов. В нынешнем году компания вошла в 14 новых регионов, рост продаж составил 105 %. Технологические решения внедрены на 7 автовокзалах (всего – 776), разработаны 4 сайта (всего – 44).

Для эффективной борьбы с нарушителями правил совместных поездок запущен выделенный канал для обращений по нарушениям. Борец с нелегальными перевозчиками Борис Лоран, назвал BlaBlaCar примером легальной, добросовестной компании, которая приветствует принятие закона о карпулинге.



Сергей Николаев

Сергей Николаев, заместитель генерального директора сервиса «Туту.ру» по развитию автобусного рынка, отметил, что только 20% автобусных билетов продается онлайн. Это очень низкая доля – на других видах транспорта она значительно выше. Развитие этого на-

правления сдерживается высоким уровнем нелегальных перевозок, наличием мошеннических сайтов-двойников, которые маскируются под легальные автовокзалы. По мнению докладчика необходимо установить законодательные требования к автоматизированным информационным системам, ужесточить ответственность за нелегальные перевозки, упростить процедуру блокировки сайтов и сервисов двойников, создать реестр добросовестных онлайн-продавцов. Также важно обеспечить пассажирам возможность проверки легальности билета в момент покупки.

НА ЧЕМ Поедем?

Производителей автобусов на форуме представлял



Константин Жидков

Константин Жидков из АО «ГК «Современные транспортные технологии» – эксклюзивного дистрибьютора группы «ГАЗ». Докладчик презентовал продуктовую линейку автобусов производства группы «ГАЗ» и перешел к вопросам обновления парка. Государственная программа модернизации пассажирского транспорта недостаточно финансируется. Кроме того, программа не включает автобусы малого и среднего класса для обновления подвижного состава в средних

и малых городах и сельской местности. А проблема с пассажирскими перевозками в малых городах и на селе стоит очень остро. Другие государственные программы, например, программа комплексного развития сельских территорий, также не предусматривает развития общественного транспорта. Предложение от производителя – принять программу по обновлению пассажирского транспорта в средних и малых городах. Подходящие автобусы отечественного производства есть. Дело за финансированием.

ПОДВЕДЕМ ИТОГИ

Несмотря на то, что отдельные регионы демонстрируют успешные примеры модернизации и цифровизации сектора автобусных

перевозок, общая ситуация остается достаточно сложной. Особенно это касается средних и малых городов, сельской местности. Пандемия КОВИД-19 привела к снижению объема перевозок и усложнила ситуацию. Основные проблемы: высокая финансовая нагрузка на перевозчиков, большой объем «серых» перевозок, конкуренция со стороны нелегальных интеграторов и сервисов совместных поездок, высокие цены на автобусы, запасные части и топливо. Для улучшения ситуации необходимо повсеместно перевести перевозчиков на брутто-контракты и установить справедливую цену за единицу транспортной работы. Крайне важно убрать с рынка перевозок нелегалов всех мастей. Для снижения финан-

совой нагрузки нужно реальное снижение объема обязательных требований или финансовая поддержка от государства для их реализации. Обновление парка автобусов – важнейшая задача. Необходимо увеличить финансирование существующих государственных программ и рассмотреть вопрос принятия новых. Производители автобусов в России есть. Необходимые технические средства и программное обеспечение для цифровой трансформации отрасли – в наличии. Осталось ускорить работу по совершенствованию законодательной базы. И, главное, найти деньги. А пока, если хотите прокатиться на современном, цифровом автобусе, приезжайте в Тверь.

Игорь Твердунов



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, взаимовыгодное 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
- готовит предложения по совершенствованию и дальнейшему развитию нормативно-правовой базы федерального и регионального уровней в сфере пассажирского автомобильного транспорта;
- осуществляет сотрудничество с международными организациями в сфере автомобильного транспорта;
- занимается издательской деятельностью;
- освещает деятельность Ассоциации в средствах массовой информации и в сети Интернет;
- 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 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.

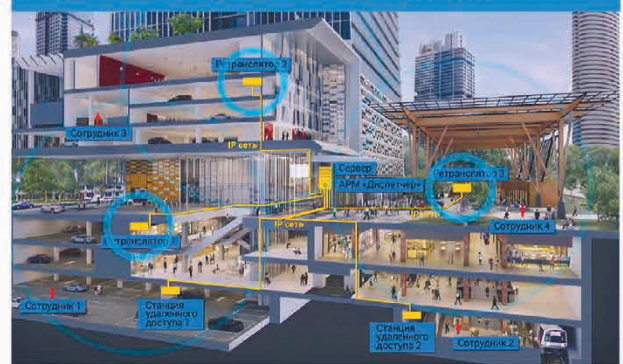
Компания «Аргут» – признанный лидер на российском рынке портативных радиостанций (раций). С 2000 года мы самостоятельно разрабатываем, производим и осуществляем продажу современных и высококачественных радиостанций для гражданской радиосвязи.

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

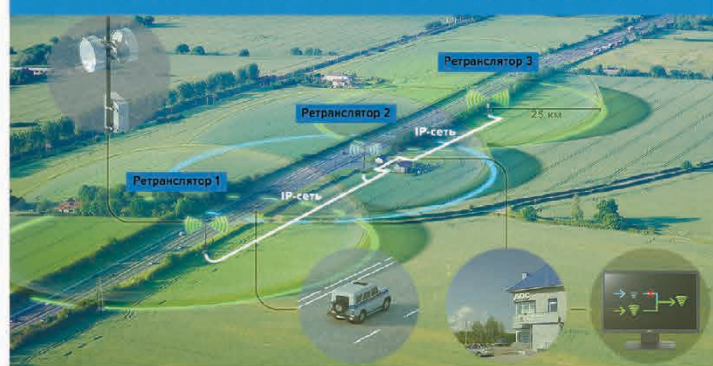
Организация радиосвязи для автовокзалов:



Организация радиосвязи на предприятиях:



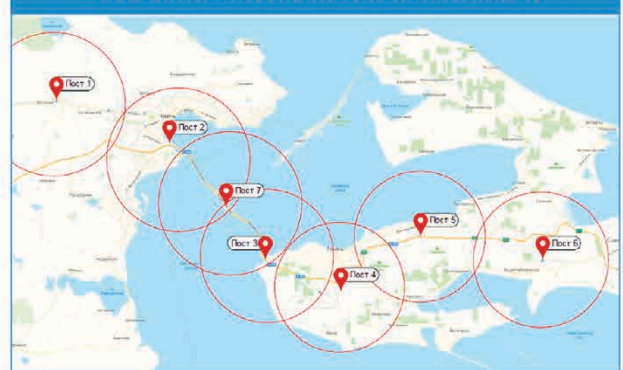
Организация радиосвязи на протяженных объектах:



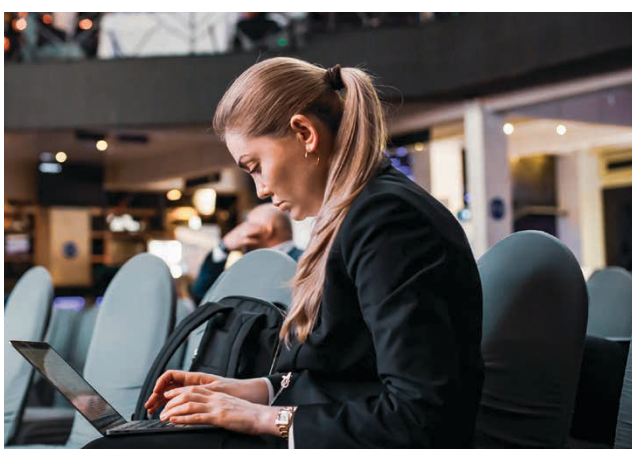
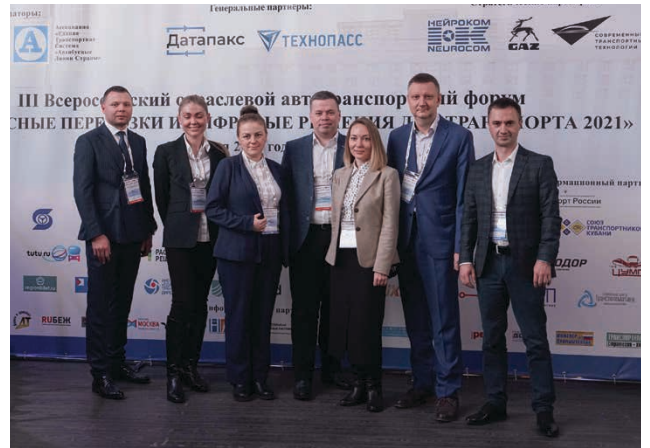
Организация радиосвязи для противопожарной службы региона:



Организация радиосвязи на мосту для ведомственных служб:



На все радиостанции предоставляется гарантия – 3 года.





ЭКСПЕРТЫ ОБСУДИЛИ ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АВТОВОКЗАЛОВ



Круглый стол, посвященный проблемам функционирования автовокзалов и поиску путей развития инфраструктуры для международных и межрегиональных маршрутов, состоялся 19 октября в Санкт-Петербурге в рамках форума SmartTransport. Организатором мероприятия выступило СПб ГУП «Пассажиравтотранс», пригласив к обсуждению представителей профессионального сообщества пассажирских перевозок, ФБУ «Росавтотранс», разработчиков цифровых систем и сервисов. Проект поправок в федеральный закон № 220-ФЗ «О регулярных перевозках пассажиров», который Госдума уже рассмотрела в первом чтении, предусматривает создание единого реестра остановочных пунктов в России. Это позволит упорядочить маршрутную сеть и повысит эффективность контроля работы перевозчиков для недопущения отклонений от трассы маршрута.



Арсен Мартиросянц

«Сегодня существует около 800 так называемых «спящих» маршрутов, следуя по которым, автобусы останавливаются буквально у дороги», – отметил начальник управления пассажирских перевозок ФБУ «Росавтотранс» Арсен Мартиросянц.

После изменения закона останутся только маршруты с остановками, включенными в реестр. При этом в онлайн-реестре перевозчик, выбрав остановки, сможет ознакомиться с расписаниями проходящих маршрутов и найти «свободную нишу» для своих отправок. Еще одна новация закона снимет с перевозчика обязанность предоставлять при открытии маршрута заключенный с автовокзалом договор. Однако, заявление будет рассматриваться при участии автовокзала, и превышение вместимости площадки может стать основанием для отказа в открытии маршрута.

Президент ассоциации «Развитие автовокзалов страны» Борис Лоран поделился опасениями в части отсутствия регулирования отношений между вокзалами, перевозчиками и агрегаторами: «Соответствующие законопроекты, требования к агрегаторам



Борис Лоран

так и не были приняты. В результате сегодня сомнительные интернет-сервисы попутных поездок уводят пассажиров от официальных перевозчиков к нелегальным. Также обращаюсь к разработчикам программного обеспечения автовокзалов – внимательно смотрите на каких перевозчиков вы продаете билеты, факты продажи на “серый сегмент” рынка мы получаем от автовокзалов регулярно». Борис Лоран отметил, что каждая брешь в законодательстве заполняется недобросовестными операторами рынка, он призвал перевозчиков активнее направлять свои предложения для реализации в законодательной деятельности.



Нэлли Остапченко

В выступлении Нэлли Остапченко – руководителя компании «ОднаКасса», являющейся отечественным разработчиком программного обеспечения для автоматизации процессов автовокзала, приведены примеры эффективного использования продукта компании и в других автотранспортных проектах. Например, таких как, Система мониторинга и контроля пассажирских перевозок («ЕФС МКПП»), Система по управлению городским общественным транспортом («Транспорт Верхневолжья»).



Вера Климанова

Вера Климанова, директор департамента по работе с партнерами BlaBlaCar в России, поделилась результатами работы компании за 8 месяцев 2021 года. Несмотря на пандемию, BlaBlaCar запустил онлайн-продажи автобусных билетов еще в 12 регионах (итого – 58). Была проведена федеральная ТВ-кампания, которая увеличила число проданных билетов на 80%. Продолжился рост и в сфере предоставления B2B решений. Сервисы по автоматизации BlaBlaCar сегодня используют 75% автовокзалов и автостанций РФ.

Евгений Устюгов, представитель компании «АРТМАРК», выступил с презентацией продукта «Система управления транспортом «Е-Автовокзал». В рамках сво-

его выступления он озвучил проблему равнодушного отношения крупных агрегаторов к потребностям покупателей билетов на автобус, в отличие от сложившихся многолетних отношений между автовокзалом и пассажирами, а также презентовал новый комплексный подход компании «Артмарк» к взаимодействию между пассажирами, перевозчиками и автовокзалами.



Сергей Николаев

Заместитель исполнительного директора сервиса путешествий «Туту.ру» Сергей Николаев поделился любопытной статистикой: пассажиры автобусов проезжают по России миллиард километров. В топ-3 самых популярных пунктов отправлений в 2021

году попали Москва, Санкт-Петербург и Екатеринбург. Он отметил, что за три года доступность автобусных перевозок возросла, а тарифы снизились.



Роман Трофимов

«У пассажира как потребителя услуги должно сформироваться более осознанное отношение к перевозкам. Выбор должен быть сделан в пользу безопасности, – резюмировал выступления спикеров начальник Управления эксплуатации и развития автобусных вокзалов «Пассажиравтотранса» Роман Трофимов. – Мы считаем необходимым разъяснить преимущества легальных перевозок и примем участие в этой работе».

Исполнительный аппарат
Ассоциации «РАВС»

АССОЦИАЦИЯ «РАЗВИТИЕ АВТОВОКЗАЛОВ СТРАНЫ»

05 июля
2011 года

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

25 апреля
2018 года

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

ЦЕЛИ АССОЦИАЦИИ:

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

АССОЦИАЦИЯ ЯВЛЯЕТСЯ:

- членом Российского автотранспортного союза;
- членом Пан-Европейской Ассоциации Автовокзалов (Association of Pan-European Coach Terminals "APC");
- членом Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны».



реклама

ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ ОРГАНИЗАЦИЙ – ЧЛЕНОВ АССОЦИАЦИИ «РАЗВИТИЕ АВТОВОКЗАЛОВ СТРАНЫ»



На основании решения Правления Ассоциации «РАВС», заседание которого состоялось 15 сентября 2021 года в Нижнем Новгороде в рамках мероприятий Межрегиональной Конференции автовокзалов и перевозчиков, было принято решение о проведении Общего собрания членов Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» 18.11.2021 года в г. Москве.

Общее Собрание прошло 18 ноября в Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете МАДИ при поддержке руководства ВУЗа и кафедры «Автомобильные перевозки».

Ассоциация «РАВС» была создана в 2011 году и на сегодняшний день объединяет в своих рядах организации, управляющие автовокзалами и автостанциями более чем из 50-ти регионов России. Ассоциация «РАВС» является членом Российского автотранспортного союза («РАС») и Пан-Европейской Ассоциации автовокзалов («АРС»).

Операторы российских объектов автотранспортной инфраструктуры возлагают

большие надежды на Ассоциацию «РАВС» по активному участию в решении многих актуальных вопросов отрасли. В постоянном режиме исполнительный аппарат и Правление Ассоциации «РАВС» ведут следующую работу:

- участие в работе Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного транспорта при Минтрансе РФ и в различных рабочих группах по разработке проектов отраслевых нормативно-правовых актов;
- разработка рабочей (генеральной) концепции развития автовокзалов на основании анализа потребности пассажиров, операторов рынка и государственной политики в сфере автомобильного транспорта и с учетом действующего законодательства, норм и правил;
- взаимодействие и консультирование представителей отрасли цифровых технологий по работе с предприятиями автотранспортной отрасли;
- подготовка, проведение и участие в различных отраслевых мероприятиях с отстаиванием интересов автовокзалов;

– подготовка и участие во встречах операторов рынка по обмену опытом и изучению современных инновационных технологий;

– постоянный мониторинг реакции пассажиров, операторов рынка и государственных надзорных органов в сфере автотранспорта на различные проекты в автотранспортной отрасли;

– анализ реакции на их развитие пользователей в социальных сетях;

– аналитика профильных чатов, профильных СМИ, прямое общение с операторами, аналитика докладов и презентаций на отраслевых мероприятиях.

В рамках Общего Собрания был выбран новый состав членов Правления Ассоциации и прошло обсуждение проблемных вопросов функционирования автовокзалов и автостанций на территории Российской Федерации.

Ассоциация «РАВС» выражает огромную благодарность руководству отраслевого ВУЗа и профильной кафедры за помощь в организации прошедшего мероприятия.



АССОЦИАЦИЯ «РАВС»: СОВЕЩАНИЯ И СЕМИНАРЫ

18 августа в чате «Автовокзалы России» была размещена информация, что на оценке регулирующего воздействия находится проект Федерального закона (02/04/08-21/00119109) «Об организации совместных поездок физических лиц на автомобильном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты».

1 сентября по инициативе президента Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» Бориса Лорана в режиме видеоконференции состоялось совещание с участием директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Алексея Бакирея и начальника Отдела пассажирского транспорта Дмитрия Полунина. На обсуждение проекта закона были приглашены представители организаций-объединений автотранспортников, направивших свои отзывы и предложения.

В числе участников обсуждения – президент Российского автотранспортного союза Олег Старовойтов, директор Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области Лилия Саранчук.

В ходе обсуждения участники смогли тезисно сформулировать концептуальные замечания и предложения по проекту закона. Представители Министерства транспорта продемонстрировали глубину проработки вопроса и открытость для конструктивного для диалога.

Напоминаем, что по итогам проводимого в начале

года опроса владельцев автовокзалов (автостанций) по вопросу деятельности карпулинговых (райдшеринговых) сервисов подавляющим большинством участников опроса было высказано мнение, что данная деятельность подлежит законодательному регулированию.

Призываем коллег активнее участвовать в обсуждении разрабатываемых отраслевых проектов нормативно-правовых актов на стадии их проработки.

17 сентября правлением Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» была организована видеоконференция «Организационно-правовые формы автовокзалов: плановый переход из Государственного Унитарного Предприятия, опыт и проблемы». В конференции приняли участие руководители и представители автовокзалов Свердловской, Псковской, Калужской и Ярославской областей, Пермского края, Республик Крым и Карелия, находящихся в организационно-правовой форме государственных предприятий. Обсуждались вопросы: виды и ОПФ для перехода из формы ГУП, сроки перехода, мероприятия в переходный период, правовые и организационные действия администрации ГУП, позиция владельцев ГУП-органов власти, изменения экономической деятельности после перехода, последствия, изменение договорных отношений с перевозчиками, правоприменство и работа с третьими лицами в порядке правоприменения,

исключения из обязанностей принять новую ОПФ и особенности работы ГУПов в 2022г.

10 декабря правлением Ассоциации «РАВС» был проведен семинар «Организация противодействия осуществлению перевозок пассажиров по регулярным маршрутам автобусами под видом «заказных перевозок» и легковыми автомобилями под видом «такси». Был подробно представлен опыт работы Свердловской области, где создана группа из представителей автовокзалов и перевозчиков с целью организованного противостояния нелегальным перевозчикам. Подробно было рассказано о сборе и систематизации информации о нелегальных перевозчиках, порядок работы Уральского межрегионального управления Госавтодорнадзора с такими обращениями. Формы и способы взаимодействия между заинтересованными органами управления. Способы воздействия на нелегальных перевозчиков. Создание Союзом автотранспортных предпринимателей Свердловской области (членом Ассоциации «РАВС») системы судебной защиты прав и законных интересов добросовестных перевозчиков через правильное формирование предметов исков, что было показано на примере разбора конкретных дел, – заслужило высокую оценку эффективности такой работы со стороны участников семинара.

Владимир Филиппов

ПЕТРОЗАВОДСК: РЕКОНСТРУКЦИЯ АВТОВОКЗАЛА

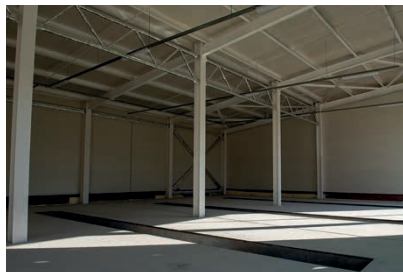


Федеральную целевую программу социально-экономического развития Республики Карелия приняли в 2015 году и изначально она была рассчитана до 2020 года, однако затем её действие расширили до 2023 года, добавив новые объекты и мероприятия. Целью программы является развитие и реализация экономического потенциала республики.

Реконструкция автовокзала в городе Петрозаводске, а также строительство автостанций в городе Пудож и посёлке городского типа Пряжа также проводится в рамках Федеральной целевой программы развития Республики Карелия.

Реконструкция автовокзала в Петрозаводске идёт полным ходом. Старое здание, 1971 года постройки, будет полностью модернизировано. Согласно проекту, на территории появятся зоны предрейсового и послерейсового осмотра транспорта на пять смотровых ям, комфортные помещения для сотрудников, новый крытый перрон. К самому зданию автовокзала пристроят двух-

этажное здание, в части которого, для удобства жителей и гостей республики, разместится столовая.



Для комфорта и безопасности пассажиров в основном здании оборудуют комнату матери и ребёнка, медицинский кабинет, современные санузлы, новые кассы и камеры хранения. Надстроят зал ожидания с новой системой кондиционирования и отопления, лифтом для маломобильных групп населения.

После реконструкции республика получит современный и комфортный двухэтажный автовокзал общей площадью 990,7 м², пропускная способность которого увеличится до пяти тысяч человек в сутки.

С целью обеспечения требований безопасности перевозки пассажиров и багажа предус-

мотрено строительство здания контрольно-пропускного пункта, встроенного в объем перрона прибытия – отправления.

В здании предрейсового осмотра автобусов будут расположены отопляемые бытовые помещения, часть с участком предрейсового осмотра автобусов неотапливаемое. Согласно строительной документации, над участком предрейсового осмотра автобусов планируется возведение навеса.



Также контрактом предусмотрено благоустройство территории, а именно:

- организация проездов для обеспечения подъезда специального транспорта ко всем сооружениям при проведении регламентных, ремонтных и восстановительных работ, в том числе при аварийных ситуациях, а также проезд пожарных машин;
- оборудование тротуаров для подхода пассажиров к перрону отправления и для передвижения сотрудников по территории;
- проведение работ по озеленению территории;
- устройство площадки для размещения бытовых отходов;
- размещение парковки для автотранспорта;
- проектировка наружного освещения.



Главной задачей проводимой реконструкции, является оказание услуг в транспортном обслуживании населения на уровне соответствующем установленным требованиям, поскольку действующий ранее автовокзал, даже имея желание привести в соответствие условия оказания названных услуг, физически не способен был это сделать, так как используемая площадь недостаточна для обслуживания существующего пассажиропотока.

Привлекательность нового комплекса обусловлена качеством предоставляемых услуг, с применением новейших технологий по обслуживанию пассажиров и обеспечению их безопасности.

В настоящее время подходят к окончанию работы по реконструкции автостанции в пгт. Пряжа.

Пряжа — посёлок городского типа, административный центр Пряжинского городского поселения и Пряжинского национального муниципального района Республики Карелия.

Вдоль западной границы посёлка проходит федеральная автодорога Р21 (Кола). В посёлке начинается отсчёт километров автодороги федерального значения А121 (Сортавала).

От Пряжи отправляется и прибывает 6 пригородных и 14 междугородних рейсов в сутки.

Деревянное здание до реконструкции не отапливалось, продажа билетов уже не осуществлялась.

Реконструкция автостанции также включает в себя реконструкцию перрона прибытия/отправления, замену покрытия территории автостанции, установку ограждения, контрольно-пропускного пункта, отвод дождевой

воды с территории, устройство наружного освещения, устройство наружных сетей, устройство мест для парковки пассажиров.

Новое здание автостанции в скором времени появится и в городе Пудож.

Для обеспечения доступности здания для маломобильных групп населения при главном входе предусмотрен пандус с продольным уклоном 5%. Для пассажиров в здании автостанции будут оборудованы: зал ожидания, касса, санитарные помещения, помещение для отдыха водителей между рейсами.

Для управления контроля доступа автотранспорта на территорию автостанции, предусмотрен шлагбаум.

На территории автостанции строятся два отдельных перрона.



Один предназначен для отправления автобусов, второй для прибытия. Каждый из перронов одновременно вмещает по одному автобусу. Время посадки/высадки составляет не более десяти минут.

Так же спроектирована площадка для отстоя автобусов. Если между рейсами есть промежуток времени, водитель оставляет автобус на площадке и идёт в комнату отдыха.

В течение года, по маршруту «Петрозаводск — Пудож» отправляется свыше 600 рейсов, которые перевозят около 20 000 пассажиров.

Цель реконструкции объекта — улучшение условий транспортировки пассажиров пассажирским автомобильным транспортом в г. Пудож Республики Карелия. Иные объекты, позволяющие организовать автобусное сообщение, в данном населенном пункте отсутствуют. Пужский район и г. Пудож связаны со столицей республики и муниципальными районами только автомобильными дорогами, в связи с чем автобусное сообщение является единственным способом организации транспортной логистики на территории указанного района.

Новый автовокзал, автостанции и их территории будут соответствовать всем требованиям Федерального закона «О транспортной безопасности». И, прежде всего, мы имеем в виду создание комфортных условий для пассажиров общественного транспорта и перевозчиков. Это самое главное.

Не надо забывать и о том, что вокзалы в нашей республике создают первое впечатление у гостей, поэтому работы по восстановлению сети автовокзалов в целом по республике, начиная с районных центров, мы считаем своевременными и необходимыми.

ГУП РК «Карелавтотранс»



МАРШРУТЧИКАМ, УСТРОИВШИМ ДЕМАРШ У АСТРАХАНСКОГО АВТОВОКЗАЛА, НАЧАЛИ ОТДАВАТЬ ДОЛГИ



Администрация «автогавани» урегулировала конфликт. Напомним, в начале октября редакции «ПУНКТ-А» стало известно о бунте, который устроил перевозчик 109-го микроавтобуса. Он обслуживает межмуниципальный маршрут «Астрахань – Красный Яр». С утра шесть машин выстроились в ряд у здания автовокзала в знак протеста по поводу невыплаты заработной платы. По нашим данным, компания ООО «АстраханьПассажирСервис»

задолжала перевозчику маршрута «Астрахань – Красный Яр» около 600 тысяч рублей. Деньги идут с продаж билетов на межмуниципальные поездки. То есть жители приобретают проездной на Автовокзале, который по договору обязан рассчитаться с ИП. Какую-то сумму администрация вокзала оставляет себе, а остальное идет в карман перевозчику. Но уже два месяца перевозчик и его подчиненные не получали от автовокзала ничего. Терпению пришел конец, маршрутчики устроили демарш и некоторые неприятности сельчанам. Зато обрадовались «чернофлажки» – перевозчики, работающие без

лицензии, тут же обзавелись пассажирами. Однако реакция на ажиотаж в СМИ не заставила себя долго ждать. Уже через некоторое время администрация автовокзала сообщила, что конфликт почти исчерпан. Деньги перевозчику маршрута №109 (и №121) начали поступать. В ближайшее время с ИП рассчитаются в полном объеме. Ранее это не было возможным из-за сбоя в банке. По крайней мере, это официальная позиция автовокзала. В общем, уже не так важно, что происходило ранее. Главное, что сейчас маршрутки продолжают работу в прежнем режиме.

punkt-a.info

НОВЫЙ КОМПАКТНЫЙ «АВТОВОКЗАЛ» ОТКРЫЛСЯ В СЕЛЕ ТРОИЦКОЕ НАНАЙСКОГО РАЙОНА



ТЕПЕРЬ ЖИТЕЛИ РАЙОННОГО ЦЕНТРА МОГУТ С КОМФОРТОМ ОЖИДАТЬ РЕЙСОВЫЙ АВТОБУС

Новый компактный остановочный павильон появился в селе Троицком Нанайского района. Напомним, что из-за закрытия здесь автокассы, жителям приходилось ожидать рейсовые автобусы под открытым небом. Теперь проблема решена — специализированный комплекс включает в себя кассу по продажам билетов,

небольшой зал ожидания и буфет, сообщает ИА AmurMedia со ссылкой на пресс-службу губернатора и правительства Хабаровского края.

— Установка павильона стала возможной благодаря заключенному соглашению между администрацией района и обществом с ограниченной ответственностью «Амур Минералс». Развитие транспортной инфраструктуры является одним из приоритетных направлений нашей деятельности. Без сомнения, жители теперь могут комфортно ожидать рейсовый автобус, — отметил глава Нанайского района Николай Сафронов.

На входе в остановочный павильон установлен пандус, в самом помещении — несколько

столов для приема пищи, стулья для ожидающих транспорт, телевизор и кондиционер. В кассе пассажиры могут приобрести билеты на автобусные рейсы из Троицкого в Хабаровск, Лидогу и Иннокентьевку. Павильон работает ежедневно, в будние дни с 08:00 до 17:00, в выходные дни с 08:00 до 15:00.

Отметим, что по данным краевого министерства транспорта и дорожного хозяйства, межмуниципальные пассажирские перевозки автомобильным транспортом в регионе осуществляются по 86 маршрутам, в том числе по территории Нанайского района проходят два маршрута. В крае работают два автовокзала и 11 пунктов продажи билетов. Также приобрести билеты можно в сети Интернет с помощью федеральной системы RFBUS

amurmedia.ru

ИННОВАЦИОННЫЕ ПРОДУКТЫ И УНИКАЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ

НЕЙРОКОМ

NEUROCOM



**МИРОВОЙ ЛИДЕР
В РАЗРАБОТКЕ И ПРОИЗВОДСТВЕ
СИСТЕМ БЕЗОПАСНОСТИ
НА ТРАНСПОРТЕ**

1987 >> Основание АО «НЕЙРОКОМ» | **1993** >> Соглашение о сотрудничестве с АО «РЖД»

1994 >> Серийное производство ТСКБМ (Телемеханическая система контроля бодрствования машиниста)

1997 >> Инновационные разработки для автотранспорта

2002 >> Признание ТСКБМ лучшей системой в мире | **2003** >> Сертификация производства по требованиям ISO 9001

2007 >> Заключение РКК «ЭНЕРГИЯ» о надежности ТСКБМ | **2008** >> Увеличение производственных мощностей

2009 >> Разработка системы СПРВ-МТ «ВИГИТОН®» | **2012** >> Премия Правительства РФ в области науки и техники

2014 >> Расширение линейки продукции | **2016** >> Создание кафедры в МАДИ

2019 >> Нарастивание научно-технического потенциала

2020 >> Заключение о соответствии СПРВ-МТ «ВИГИТОН®» Правилам ЕЭК ООН № 10-05

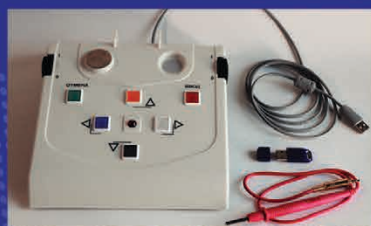
2021 >> Сертифицировано 28 наименований продукции

**СИСТЕМА
ПОДДЕРЖАНИЯ РАБОТОСПОСОБНОСТИ ВОДИТЕЛЯ
СПРВ-МТ «ВИГИТОН®»**



Уникальная система для непрерывного контроля физиологического состояния водителя транспортного средства и предотвращения перехода водителя из активного состояния в состояние психофизиологической релаксации или дремотную стадию сна.

**УНИВЕРСАЛЬНЫЙ
ПСИХОДИАГНОСТИЧЕСКИЙ
КОМПЛЕКС УПДК-МК**



Аппаратно-программный комплекс (АПК) для тестирования, отбора, профессионального развития и психофизиологического обследования работников транспорта.

Телефон: +7 (495) 640-76-71

АО «НЕЙРОКОМ», Москва, Большая Почтовая, д. 39, стр.1

Электронная почта: info@neurocom.ru

Веб-сайт: www.neurocom.ru

КАКИМ БУДЕТ ТРАНСПОРТ БУДУЩЕГО И КАКИЕ СЕРВИСЫ ДОСТУПНЫ УЖЕ СЕЙЧАС



Максим Исаяев

Экспертное мнение Максима Исаяева, заместителя генерального директора компании «ДАТАПАКС».

Решения в сфере цифровизации транспорта во всем мире становятся более эффективными, экологичными и комфортными. По мере развития технологий совершенствуются электромобили, а также начинает тестироваться беспилотный транспорт. В России в том числе ведутся активные разработки в данной сфере. Принимая во внимание эту глобальную тенденцию, можно сказать, что переход транспортной отрасли «на цифру» — одна из национальных целей нашей страны.

Говоря о цифровизации, нельзя не упомянуть и такую важную тенденцию как MaaS, то есть развитие мобильности как сервиса. В перспективе общественный транспорт станет услугой, и у пассажиров не будет возникать вопрос «на чем доехать», поскольку автобусы, трамваи, такси, каршеринг и даже кикшеринг будут объединены в единую цифровую платформу. Останется только воспользоваться ею с помощью мобильного приложения.

ЧТО НЕОБХОДИМО ДЛЯ РАЗВИТИЯ МААС В РОССИИ

Зарубежный опыт развития цифровых платформ показыва-

ет, в каких направлениях нужно совершенствоваться. Необходимо обеспечить мультимодальность – бесшовную интеграцию всех видов транспорта, включая микромобильность. Еще один шаг – интероперабельность, то есть введение сквозных тарифов, единого билета и подписки на оплату маршрута.

Мобильность является одним из главных факторов общественного развития, поэтому важное значение имеет социальная ориентированность. Необходимо ввести единые стандарты взаимодействия и платежей, а также развивать экосистемы, добавляя новые сервисы и функции, такие как аренда жилья, поиск точек интереса и т.д.

Конечно, чтобы эффективно внедрять решения MaaS, необходимо создать соответствующие цифровые платформы в каждом регионе и организовать сотрудничество с государством в вопросе предоставления актуальных данных для динамического управления мобильностью.

КОМПЛЕКСНОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ

Цифровая платформа «ДАТАПАКС» – это как раз то проверенное решение, которое обеспечивает правильный, комплексный подход и позволяет управлять транспортной системой региона. Она включает в себя такие сервисы, как контроль выполнения транспортной работы, диспетчерское управление, мониторинг пассажиропотока, автоматизированная оплата проезда, аналитика на основе больших данных и

информирование пассажиров. Платформа объединяет все потоки данных и сконцентрирована на выполнении функций для 3-х ключевых групп участников: региона (как органа управления), пассажиров и перевозчиков.

Регион получает весь цикл услуг и функций, которые позволяют мониторить транспортные средства, контролировать выполнение транспортной работы и качество обслуживания. Система собирает данные о билетной выручке и выявляет безбилетников. Перевозчики получают инструменты планирования ресурсов и мониторинга состояния как автобусов, так и водителей для наилучшего оказания транспортных услуг.

А у пассажиров появляется возможность использовать цифровые инструменты MaaS в виде мобильного приложения, которое делает городской транспорт более удобным, предсказуемым и ориентированным на свои потребности.

«УМНАЯ» ОПЛАТА ПРОЕЗДА В МОБИЛЬНОМ ПРИЛОЖЕНИИ

Стоит отметить, что мобильное приложение – один из важнейших компонентов цифровой платформы. Оно объединяет все возможности пассажира при планировании и осуществлении поездки: выбор удобного способа оплаты и возможность отслеживать доступный транспорт на карте в режиме онлайн. Пассажир также может построить маршрут с учетом пересадок и воспользоваться дополнительными услугами.

В Твери, Перми, Таганроге и других городах, которые уже внедряют инновационные решения для транспорта, проходит тестирование сервис «умной» оплаты проезда через мобильное приложение. Больше не нужно задерживаться у валидатора на входе или протискиваться к нему в час-пик. Мобильное приложение само определяет, в каком транспортном средстве находится пассажир, по какому маршруту следует, на каком остановочном пункте зашел, и какова стоимость проезда. Пассажиру остается только подтвердить оплату. Пилотные испытания показали, что время посадки при таком способе оплаты сокращается на 30%, а значит, при массовом использовании сервиса, сокращается и общее время в пути.

Важно отметить, что стоимость реализации такого решения в десятки раз ниже, чем стоимость традиционных платежных си-

стем, так как не требует инфраструктуры для валидации проездных инструментов. Кроме того, сервис полностью обеспечивает оплату без участия дополнительного персонала – водителя или кондуктора. Это позволяет оперативно внедрить безналичную оплату практически в любом регионе страны и экономить время на посадку пассажиров в транспортное средство.

ЭФФЕКТЫ ОТ ВНЕДРЕНИЯ ПЛАТФОРМЫ В ЦИФРАХ

Тверская область – один из первых регионов, который реализовал транспортную реформу. Она состоит из двух частей: переход на новую модель транспортного обслуживания населения (брутто-контракты) и создание комплексного цифрового решения для управления транспортной системой.

По итогам первого года внедрения системы среднее время пути в поездках снизилось

на 10%, каждый третий житель Тверской агломерации установил и пользуется мобильным приложением. Повысилось исполнение расписания — более чем 98%, а за счет «обеления» отрасли сильно выросли налоговые поступления — в 7 раз. Повысилась доля безналичной оплаты проезда — 4 из 5 поездок оплачиваются безналично, а за счет оснащения автобусов высокоточными датчиками на 12% снизилось число безбилетных пассажиров.

Мы видим, что цифровизация позволяет добиться внушительных эффектов. Внедрение сервисов «ДАТАПАКС» способствует росту мобильности населения и усовершенствованию технологий в области управления транспортом. Платформа позволяет создать единое окно управления перевозками и обеспечивает высокое качество транспортных услуг для пассажиров.

Беседовал Борис Лоран



ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ МЕЖДУГОРОДНЫМИ ПАССАЖИРСКИМИ 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).

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

✉ info@tsumpp.ru
☎ +7 495 664 32 24

реклама

СБЕРБАНК СДЕЛАЛ ОПЛАТУ ПРОЕЗДНЫХ УДОБНЕЕ



В Тверской области Сбер реализовал новый более удобный способ приобретения транспортных проездных, который упрощает технологию и сокращает время на покупку абонеента – «Автоплатеж». Данная услуга давно действует при оплате услуг ЖКХ, сотовой связи, Интернета и ТВ, налогов и даже штрафов. С ее помощью жителями Тверской области выполняется более 15% всех регулярных платежей. Теперь «Автоплатеж» можно подключить и при покупке проездных.

Оплата транспортного абонеента будет производиться ежемесячно в выбранную дату, установленную клиентом, что позволит экономить время и своевременно приобретать проездной билет. «Автоплатеж» доступен при оформлении всех видов проездных: единый социальный проездной билет (ЕСПБ), абонеенты на любой временной период и количество

поездок, абонеенты школьника.

Виктор Аршинов, управляющий Тверским отделением ПАО «Сбербанк»: «В прошлом году Сбербанк вместе с компанией экосистемы Сбера АО «Расчетные решения» и разработчиком цифровой платформы компании-оператора ООО «Транспорт Верхневолжья» реализовали систему безналичной оплаты в общественном транспорте Твери и Калининском районе. Ежемесячно через каналы оплаты Сбербанка приобретается более 45 тыс. транспортных абонеентов в новом электронном формате. Теперь данные цифровые решения стали доступны еще в 4 городских агломерациях региона. Работа проводится в рамках реализации Правительством области новой модели пассажирских перевозок. Наряду с расширением географии внедрения транспортных изменений Сбер развивает и

сами технологии оплаты. Автоплатеж – еще один шаг в создании удобных для жителей сервисов. Особенно актуальна данная услуга для льготных категорий граждан, которые ежемесячно пользуются социальным проездным билетом».

Подключить «Автоплатеж» можно самостоятельно или обратиться за консультацией к специалистам в офисах Банка. Сервис доступен всем, кто имеет действующую банковскую карту. При подключении услуги «Автоплатеж» необходимо выбрать вид проездного билета и дату, когда будет производиться ежемесячная покупка. За день до этого на телефон поступит сообщение о предстоящем приобретении абонеента. В случае необходимости отказа от покупки проездного можно отправить код отмены «Автоплатежа».

afanasy.biz

АВТОБУСЫ В ЧЕБОКСАРАХ «ПОУМНЕЛИ»



Перевозчик «Первая транспортная компания» обслуживает 4 автобусных маршрута в Чебоксарах, всего в его парке 48 автобусов. Система мониторинга и управления движением отслеживает график движения автобусов, чтобы корректировать его с учетом загруженности дорог через голосовую связь

диспетчера с водителями. Основными элементами в системе стали терминалы Galileosky 7.0 и электронные табло ITline, интеграция с которыми уже есть в прошивке терминала.

На каждый автобус установили 4 табло: на лобовом стекле, сбоку, сзади и внутри салона. Переднее и боковое табло выводят название маршрута, его начальный и конечный пункт. Заднее — номер маршрута, а табло внутри салона — время, дату и название следующей остановки. Информация о приближении автобуса выво-

дится на стационарные электронные табло, установленные на остановках. Для этого потребовалось настроить передачу данных от автобусов на платформу, обслуживаемую компанией «Чебоксары Телеком». Для отслеживания графика движения автобусов и его коррекции между водителями и диспетчером была настроена голосовая связь. В целях безопасности водителей была также подключена «тревожная кнопка».

content-review

Сергей Половников



УНИВЕРСИТЕТ МАДИ ОКАЗЫВАЕТ ПОДДЕРЖКУ ОТРАСЛИ АВТОПЕРЕВОЗОК



МАДИ является одним из ведущих университетов России, ключевым образовательным и методическим центром по подготовке кадров, обеспечивающим реализацию приоритетных государственных программ, внедрение современных технологий цифровой экономики с высокими индикаторами безопасности социальной среды на предприятиях дорожно-строительного комплекса, автомобильного транспорта,

машиностроительных предприятиях, транспортно-логистических компаниях, транспортно-пересадочных узлах, заводах по производству транспортной, дорожно-строительной, коммунальной, аэродромной и специальной техники.

На основе компетентного подхода и тесного взаимодействия с предприятиями отрасли в МАДИ ведется разработка и реализация практико-ориентированных

образовательных программ, позволяющих формировать у студентов важнейшие профессиональные компетенции.

В университете реализуются уникальные образовательные программы: строительство аэродромов, транспортная телематика, логистика, транспортные средства специального назначения, транспортное планирование, управление цифровыми транспортно-логистическими процессами и многие другие. МАДИ является ключевым научно-образовательным центром по подготовке специалистов автомобильно-дорожного профиля как внутри страны, так и за рубежом.

Университет возглавляет отделение Федерального Учебно-методического объединения по транспорту и транспортно-технологическим комплексам; является координирующим методическим центром, определяющим направления совершенствования, содержания, методологии и практики реализации образовательных модулей, связанных с развитием автомобильного транспорта и дорожного хозяйства для более чем 200 образовательных организаций.

Одно из центральных мест в университете занимает научная работа. Научные школы и достижения ученых МАДИ широко известны в России и за ее пределами. Ученые МАДИ проводят научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в широком спектре фун-



И.о. ректора Университета МАДИ
Дмитрий Борисович Ефименко

даментальных и прикладных научных направлений, соответствующих приоритетным направлениям развития науки, техники и технологии в Российской Федерации.

Международное сотрудничество МАДИ осуществляется как в образовательной, так и в научной сферах деятельности. МАДИ осуществляет связь с международными организациями различных стран мира. Ряд направлений подготовки МАДИ имеют международную аккредитацию.

МАДИ активно поддерживает профессиональное сообщество и регулярно становится организатором и партнером крупнейших отраслевых форумов и конференций.

17 ноября 2021 г. состоялся третий Всероссийский отраслевой автотранспортный фо-

рум «Автобусные перевозки и цифровые решения для транспорта 2021», где МАДИ выступил в роли партнера форума. Исполняющий обязанности ректора университета, д.т.н., профессор Дмитрий Борисович Ефименко принял участие в нем в качестве спикера блока «Комплексное решение для управления городским общественным транспортом. Практическое внедрение цифровых инноваций. Модель «брутто-контрактов».

В докладе «Цифровые решения и модели в системе управления городским пассажирским транспортом» Дмитрий Борисович рассказал экспертам о трендах в цифровых решениях и моделях в системе управления городским пассажирским транспортом.

«Применение цифровых технологий на наземном пасса-

жирском транспорте позволяет осуществлять полный контроль за работой транспорта, обеспечивает эффективное регулирование движения, прозрачность работы перевозчиков и инструментальный учет транспортной работы. Кроме того, цифровизация создает условия повышения привлекательности общественного транспорта и обеспечивает административные органы полной и достоверной информацией для принятия обоснованных управленческих решений», — отметил Дмитрий Борисович.

В рамках главного отраслевого события страны — «Транспортная неделя — 2021» — представители МАДИ приняли участие в конференции «Цифровые технологии в организации автоперевозок пассажиров и грузов» и ряде других мероприятий.

ВЫСШАЯ ШКОЛА ТРАНСПОРТНЫХ КАДРОВ



*Мороз Дмитрий Геннадьевич –
заведующий кафедрой
«Автомобильные перевозки»*

Мир вступает в эпоху агломерационного развития. Транспортно-дорожный комплекс является ее важнейшей неотъемлемой составляющей. Транспортно-до-



*Титова Светлана Семеновна –
старший преподаватель кафедры
«Автомобильные перевозки»*

рожный комплекс во многом определяют темпы роста и развития самих агломераций.

500 крупнейших агломераций генерируют более 60%

мирового ВВП и включают в себя по разным оценкам более 80% от общей численности населения. В рамках агломераций формируется экосистема прорывного развития экономики и человеческого капитала.

Вместе с тем перед агломерациями и в целом перед мировым сообществом, в том числе перед РФ, стоит проблема устойчивого развития. В силу развития и лавинообразного роста скорости развития техники и технологий встает проблема занятости населения. Транспортно-дорожный комплекс (ТДК) в комплексе с цифровизацией является безусловным драйвером стратегического развития. Таким образом, можно

смело прогнозировать, что именно в ТДК будут происходить кардинальные изменения карты компетенций и профессий (ККП) на горизонте 5-20 лет.

Решения проблемы устойчивого развития в рамках формирования ККП-2040 позволят решить глобальные вопросы в рамках вызовов, стоящих перед РФ, а также сформировать точку роста и возможность реализации трансфера ККП в рамках международной повестки.

Кафедра «Автомобильные перевозки» в течение 2021 года провела ряд мероприятий по формированию компетентностной модели выпускника будущего. На кафедре создается высшая школа транспортных кадров, которая обеспечивает инновационный подход к обучению и интеграции технических, технологических, экологических и цифровых знаний в области транспортного комплекса. В настоящее время образовательные программы кафедры направлены на формирование компетенций, которые обеспечат возможность работы как в классических транспортных профессиях, так и в профессиях будущего: специалист по мультимодальной мобильности, архитектор интеллектуальных систем управления, проектировщик транспортных решений, оператор кросс-логистики.

Реализация инновационных принципов обучения и компетентностной модели становится возможна за счет внедрения с сентября 2021 года нового профиля подготовки бакалавров и магистров 23.03.01 и 23.04.01

«Управление цифровыми транспортно-логистическими процессами». Вместе с тем, кафедра активно использует возможности во внутренних и внешних коллаборациях и активно развивает новые направления и подходы к образованию. Кафедра «Автомобильные перевозки» совместно с ГУП «Московский метрополитен» подготовила проект профессионального стандарта «Работник по агломерационной транспортной мобильности».

В настоящее время прошли общественные слушания с участием Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, ГУП «Мосгортранс», АНО «Московская дирекция транспортного обслуживания», ГКУ «АМПП», ГБУ «Мостранспооект», ООО «Ситимобил», ООО «Группа Мовиста», АО «Автолайн» и другие. Профессиональный стандарт нашел большую поддержку у ведущих специалистов отрасли. Параллельно с этим процессом кафедра провела работу по разработке новой образовательной программы «Управление агломерационной мультимодальной мобильностью».

В 2022 году планируется лицензирование новой образовательной программы и старт образовательного проекта. Принципиальными особенностями реализации программы является:

- Модульность образовательных программ.
- Подбор преподавателей под задачи промышленных партнеров.
- Высокий процент преподавателей – действующих со-

трудников промышленных партнеров.

- Специализации, сквозные общие и специализированные программы, проектно-ориентированное обучение.

- Новые образовательные форматы – VR, онлайн, сетевые программы.

Кафедра «Автомобильные перевозки» совместно с Институтом повышения квалификации и переподготовки кадров транспортного комплекса (ИПК МАДИ) реализует проекты в области дополнительного профессионального образования. Преподавательский коллектив с привлечением специалистов-практиков формирует образовательные программы, нацеленные на решение конкретных общесистемных и локальных вопросов в области организации перевозок пассажиров и грузов, транспортной мобильности и систем цифровизации на транспорте. Акцентной в 2022 году станет разработка и реализация уникальной образовательной программы для профильных компаний, связанных с работой автовокзалов и автостанций Российской Федерации.

Кафедра «Автомобильные перевозки» это не только новые образовательные и научные проекты, но особый подход к проектной и внеучебной деятельности студентов. В конце 2021 года на кафедре появилась собственная коворкинг-зона, студенты активно участвуют в образовательных, научных, производственных и просветительских проектах кафедры.

От редакции:

Новый раздел нашего журнала – «История отраслевых проектов». Мы размещаем в нем интервью с авторитетными автотранспортниками для того, чтобы новое поколение, приходящее в отрасль, имело возможность получить уже на входе всю информацию из первых рук – как это было, как это создавалось, каких моральных и физических сил руководителя это стоило, узнать об ошибках, проблемах и как их решали, об успехах и достижениях, иметь доступ к реальному опыту прошлых лет. Сегодня мы публикуем интервью с президентом Ассоциации «Автомобильные перевозчики Алтай», руководителем предприятия «Барнаульский автовокзал» – Алексеем Кононовичем Богдановым.

Уважаемые коллеги! Прежде чем вы ознакомитесь с интервью Алексея Кононовича, хочу от себя сказать несколько слов. Это выдающийся автотранспортник с полувековым стажем работы, который руководит предприятием «Барнаульский автовокзал» беспрерывно 32 года, его вклад в судьбу автопредприятия трудно переоценить. Сейчас – это один из лучших в стране автовокзальных комплексов, в который входит несколько автостанций, работающих по самым современным технологиям на высочайшем профессиональном уровне. Алексей Кононович много лет отдал непростой общественной нагрузке, борясь за восстановление и укрепление отрасли – много лет он был членом Правления Российского автотранспортного союза и Председателем Правления ассоциации «Развитие автовокзалов страны». С 2017 и по сей день – возглавляет ассоциацию «Автомобильные перевозчики Алтай». Его огромный опыт в области автобусных перевозок, редкая способность целиком и полностью отдавать себя «делу, которому служишь» – являются примером для нового поколения автотранспортников.

Борис Лоран

Биографическая справка:

Алексей Кононович Богданов родился 17 ноября 1953 года в селе Озеро-Красилово Косихинского района Алтайского края. В 1975 году окончил автотранспортный факультет Алтайского политехнического института. По распределению был направлен в «самый автомобильный» город Алтая того времени — Бийск, где работал старшим инженером по перевозкам и замначальника по коммерческой работе в автоколонне № 1932.

В 1980-е годы работал заместителем управляющего Бийского транспортного треста по грузовым перевозкам и начальником отдела территориально-производственного объединения «Алтайавто-транс». Беспрерывный руководитель барнаульского автовокзала с 1990 года.

С 1997 года и по настоящее время Алексей Кононович — президент ассоциации «Автомобильные перевозчики Алтай». Имеет звания: «Почетный автотранспортник», «Почетный работник Министерства транспорта РФ», «Заслуженный работник транспорта РФ». Себя называет алтайцем в пятом поколении. Его предки пришли в село Сычевка Смоленского района в 1878 году. Женат, две дочери и шесть внуков.

АЛЕКСЕЙ БОГДАНОВ: «ВОССТАНАВЛИВАТЬ ВСЕ ПОТОМ ПРИДЕТСЯ КУДА С БОЛЬШИМИ ИЗДЕРЖКАМИ»

Алтайский край, являясь частью Западно-Сибирского экономического района, включает в себя 59 сельских районов и 12 городов. Железная дорога охватывает менее половины территории, речной транспорт и авиация практически не

функционируют, поэтому большая часть грузов и свыше 90 % пассажиров перевозятся автомобильным транспортом.

Примерно половина из двух с половиной миллионов жителей проживают в сельской местности.

Понятно, что социально-экономическое развитие региона, благополучие его граждан во многом зависят от качества предоставляемых транспортных услуг.

Когда-то мы с гордостью рапортовали на различных



форумах о том, что все 450 центральных усадеб, колхозов и совхозов края связаны устойчивым автобусным сообщением с райцентрами, а последние, в свою очередь, с Барнаулом либо с ближайшими городами. Всего в регионе насчитывалось 40 муниципальных предприятий, 8 автовокзалов и 47 пассажирских автостанций.

Как и у всех, видимо, ситуация резко изменилась в начале 90-х. Ликвидация вертикальной системы управления привели к полной потере управляемости на транспорте, внесли хаос и дисбаланс в работу предприятий, анархию на рынке транспортных услуг.

В 1996-м году я уже 6 лет работал директором Барнаульского объединения автовокзалов, являлся председателем Совета директоров «Алтайавтотранса».

Вместе с руководителями нескольких крупных АТП мы решили создать краевую ассоциацию автомобильных перевозчиков и 15 марта

1997г. на общем собрании учредителей был принят Устав, избран наблюдательный совет и президент, общее количество участников составило 70 юридических лиц.

Ассоциация взяла многие функции, возможно, с юридической стороны и не всегда законные, но мы были единственным органом в крае, который защищал интересы перевозчиков в органах власти, регулировал тарифы не пассажирских перевозках, решал внутрикорпоративные споры, как внутри нашего региона так и в соседних, а также республике Казахстан.

При ассоциации были созданы Алтайская страховая транспортная компания, лизинговая компания «Сибтранслизинг», кредитно-потребительский кооператив «Сибтрансфинанс» и известная компания «Артмарк». Мы участвовали во всех общественных комиссиях при губернаторе края, активно сотрудничали с руководителями районов и городов, первыми в России 2007-м году внедрили электронную продажу билетов на автобусы.

Примерно до середины нулевых годов мы продолжали двигаться по инерции, используя накопленный в советское время экономический потенциал. Но уже тогда было понятно, что без бюджетной поддержки, серьезных инвестиций в отрасль наши перспективы выглядят весьма туманными. Активная позиция государства по созданию условий для развития транспортной отрасли, продекларированная в транспортной стратегии Российской Федерации,

в Алтайском крае не нашла практического применения. В результате на сегодняшний день в крае осталось 5 сельских муниципальных предприятий, находящихся на грани выживания, закрываются автостанции, в городах не осталось ни одного муниципального автобусного предприятия.

В кои веки в этом году бюджет края нашел 500 млн руб. для приобретения автобусов на внутрирайонные перевозки, но теперь главы в растерянности, кому их отдать – предприятий нет, водителей нет.

Причины, доведшие нашу отрасль до такого состояния всем хорошо известны, мы говорим о них годами на самых различных площадках. Видимо назрела необходимость на правительственном уровне проанализировать ситуацию и определиться: нужен общественный пассажирский транспорт или предложить другие варианты. Если нужен, то необходимо определить меры государственной поддержки.

Ситуация критическая насколько мне известно не только на Алтае, но и в большинстве регионов нашей страны и с каждым годом она продолжает стремительно ухудшаться. Сегодня ликвидированы внутрирайонные, значительно сократились межмуниципальные и межрегиональные маршруты, закрыты все международные рейсы.

В народе говорят «ломать не строить», но восстанавливать все потом придется куда с большими издержками.

Беседовал Данил Левятов



ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

- ◆ Пассажи́рские 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).
- ◆ Пассажи́рские 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

Просто быть уверенным

Страхование гражданской ответственности перевозчика пассажиров (ОСГОП)

Индивидуальный менеджер

Быстрое оформление договора

Круглосуточная диспетчерская служба



Полная информация
о продуктах по QR-коду

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

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

реклама