

#90 (июль–сентябрь 2024)

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



Мобилизация всех сил и средств

8



6 Модернизация с поддержкой



22 Такси или автобус: что такое сервис «По пути»



32 Автовокзалы новых регионов России



ЛЮДИ ОЦЕНЯТ

ВЫГОДА до 1 000 000 ₽*



CITYMAX 9 СНГ – НИЗКОПОЛЬНЫЙ АВТОБУС СРЕДНЕГО КЛАССА

- Тип топлива CITYMAX 9: дизель, газ
- Большая площадь низкого пола – 10 м²
- Общая пассажировместимость – 84 человека
- Две широкие двустворчатые двери
- Возможность перевозки маломобильных пассажиров
- Система автоматического наклона кузова, вход в один шаг
- Две просторные площадки для стоящих пассажиров
- Цифровая система информирования



autoplatform.ru

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный

СИТИМАКС 9. Реклама. * Указанная выгода на автобус ПАЗ-422320 «Citymax-9», складывается из скидки по Фирменной лизинговой программе в размере 500 тысяч рублей и скидки 500 тысяч рублей на аванс при приобретении автобуса по Государственной программе льготного лизинга, предоставляемой лизинговой компанией участником программы. Скидка по фирменной лизинговой программе предоставляется клиенту при наличии в собственности клиента транспортного средства со следующими характеристиками: тип ТС автобус, городской, категория М3, длина от 7,51 до 10 м, расположение мотора – заднее. Максимальное количество автобусов реализуемых одному клиенту в рамках Программы – 3 шт. Параметры Фирменной лизинговой программы: первоначальный взнос от 10%, срок лизинга 12-60 месяцев, ставка финансирования определяется лизинговой компанией участником программы, обязательно страхование КАСКО. Решение о финансировании принимается лизинговой компанией. Перечень лизинговых компаний участников Государственной программы льготного лизинга определяется Минпромторг РФ. Предложение действительно до 30.11.2024 г. или до исчерпания бюджета на ее проведение. Не является публичной офертой. Количество автобусов ограничено. Подробности уточняйте у дилеров «ПАЗ».

Содержание



Состав экспертного совета отраслевого журнала «Российские Автобусные Линии»	2
Слово редактора	4
Отрасль и власть	
Модернизация с поддержкой	6
Общественный совет: результаты работы и главные задачи	12
Социально значимая работа	16
Тема номера	
Мобилизация всех сил и средств	8
Общественный транспорт	
Повезет непременно: как общественный транспорт помогает городам развиваться	18
Такси или автобус: что такое сервис «По пути»	22
Важные нововведения	31
Новая эпоха общественного электротранспорта	36

Экспертное мнение	
Объекты опорной транспортной инфраструктуры	26
Проблемы перехода автовокзалов и автостанций на новую систему тарификации обязательных платных услуг	28
Автовокзалы и ПАТП	
Автовокзалы новых регионов России	32
Векторы развития автовокзальных комплексов	34
Информационные технологии	
Парковочное пространство Суздаля	38
Качественный инструмент онлайн-продаж для любого автовокзала	42
Безопасность дорожного движения	
Демпфирующие прицепы на дорогах России	44
Юбилей	
Заслуженное лидерство	46
С богатой историей	50

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ



РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ # 90 (июль-сентябрь 2024)

Издается с 2006 года

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).

Свидетельство о регистрации: ПИ № ФС77-84701 от 06.02.2023 г.

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

Периодичность выхода: 4 выпуска в год

Распространение: бесплатно
Территория распространения: Москва и регионы Российской Федерации, страны СНГ

Фото на обложке: Минтранс России, expo.innoprom.com, ГУП «Мосгортранс», t.me/ets_russia

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

Шеф-редактор: Шитикова Е.М.

Выпускающий редактор: Лоран А.Е.

Редактор: Никитушин А.С.

Помощник главного редактора: Лоран О.Б.

Продвижение журнала в соцсетях: Лоран Д.Б.

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

Корректор: Балашова Е.А.

Реклама и распространение:

тел.: +7 (915) 232-94-09

Адрес редакции и учредителя:

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

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

e-mail: info@rosbuslines.ru

Мнение редакции не всегда может совпадать с мнением авторов. За точность и достоверность изложенной информации отвечают авторы. За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

Подписано в печать 03.10.2024 г. Тираж: 4000 экз.
Отпечатано в типографии ОАО «Подольская фабрика офсетной печати», 142100, г. Подольск, Революционный проспект, д. 80/42. **Номер заказа:**

СОСТАВ ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА ОТРАСЛЕВОГО ЖУРНАЛА «РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ»



Асташов Я. Н., начальник
Управления государственного
автомобильного и дорожного
надзора Ространснадзора



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



Вороновский А. В.,
депутат Государственной
Думы ФС РФ, член Комитета
по транспорту и развитию
транспортной инфраструктуры



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



Горовая Т. В., первый
заместитель генерального дирек-
тора Фонда «Центр стратеги-
ческих разработок», председатель
Общественного совета
при Минтрансе России



Жанказиев С. В.,
президент Ассоциации
транспортных инженеров



Зотов И. С.,
председатель Общероссийского
объединения пассажиров



Карпов С. В.,
генеральный директор
ФБУ «Росавтотранс»



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



Кисько А. Б.,
президент Ассоциации
«Желдорразвитие»



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



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



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



Машков В. В.,
генеральный директор
ОАО «Научно-исследовательский
институт автомобильного
транспорта» (НИИАТ)



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



Петров И. Б., президент
Ассоциации Регионального
объединения работодателей
Саморегулируемой организации
«Союз транспортников Кубани»



Потейко А. Н.,
заместитель председателя
правления МОО «Российские
Студенческие Отряды»



Ревко А. К.,
президент Тульского областного
союза транспортников



Рысев О. В.,
заместитель председателя
Общероссийской общественной
организации «Всероссийское
общество инвалидов»



Саранчук Л. М.,
директор Союза авто-
транспортных предпринимателей
Свердловской области



Старовойтов О. И.,
президент Российского
автотранспортного союза



Сторожева Э. Д.,
советник директора ФГУП
«Всероссийский научно-иссле-
довательский институт гигиены
транспорта» Роспотребнадзора



Шейкин А. Г.,
член Комитета Совета
Федерации по конституционному
законодательству и государ-
ственному строительству



Янков К. В.,
председатель
МОО «Союз пассажиров»



ГОСЛИЗИНГ СНОВА В ДЕЙСТВИИ

ВЫГОДА
до **1 000 000** Р¹



0% авансовый платёж²



Гарантия 3 года или 150 000 км



Межсервисный интервал
до 20 000 км



7 лет – максимальный срок финансирования³



Гарантия до 10 лет от сквозной коррозии



Надёжность подвески на дорогах с любым покрытием

РЕКЛАМА

autoplatform.ru

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный



1. Указанная выгода на автобус ПАЗ-422320 Citymax-9» складывается из: скидки до 500 000 рублей по фирменной лизинговой программе, проводимой АО «ГК «СТТ» и ООО «Элемент Лизинг» (ИНН 7706561875), и скидки до 500 000 рублей на аванс в рамках Государственной программы льготного лизинга, проводимой Минпромторг РФ. Скидка предоставляется лизинговой компанией - участником программы. Параметры программы: первоначальный взнос от 10%, срок лизинга 12-60 месяцев, ставка финансирования определяется лизинговой компанией, обязательно страхование КАСКО. Решение о финансировании принимается лизинговой компанией. Перечень лизинговых компаний-участников определяется Минпромторг РФ. Предложение действительно до 30.11.2024г. или до исчерпания бюджета на проведение программы. Не является публичной офертой. 2. Программа предполагает возможность предоставления Клиенту автомобиля в финансовую аренду (лизинг) сроком до 7 лет и зависит от выбора предмета лизинга и размера первого платежа по договору лизинга. Основные условия программы: Лизинговая компания партнер ООО «Балтийский лизинг» ИНН 7826705374, лизинг в рублях РФ, срок 12-84 мес., первоначальный взнос от 0% до 49% от стоимости автомобиля, ставка удорожания устанавливается лизинговой компанией индивидуально для каждого клиента, без страхования жизни. Обязательно страхование КАСКО. Предложение действительно до 30.11.2024г. или до исчерпания бюджета на проведение Программы. Не является публичной офертой. 3. Программа предполагает предоставление Клиенту автобуса в финансовую аренду (лизинг) с авансом от 0% от стоимости автобуса и предоставляется Клиенту в рамках совместных программ с лизинговой компанией партнером ООО «Балтийский лизинг» ИНН 7826705374. Решение о выдаче лизинга на определенных условиях принимается лизинговой компанией. Основные условия программы: лизинг в рублях РФ, срок 12-84 мес., первоначальный взнос от 0% до 49% от стоимости автомобиля, ставка удорожания устанавливается лизинговой компанией индивидуально для каждого клиента, без страхования жизни. Обязательно страхование КАСКО. Предложение действительно до 30.11.2024г. или до исчерпания бюджета на проведение Программы. Не является публичной офертой. Для получения подробной информации обращайтесь к торговым представителям официального дистрибьютора АО «ГК «СТТ».



Борис Лоран,
главный редактор
журнала «Российские
автобусные линии»,
президент Ассоциации
«Единая Транспортная
Система «Автобусные
Линии Страны»,
президент Ассоциации
«Развитие авто-
вокзалов страны», член
правления Российско-
го автотранспортного
союза, член Коорди-
национного совета
представителей авто-
мобильного и город-
ского электрического
транспорта Минтранса
России, член научно-
технического совета
ОАО «Научно-
исследовательский
институт автомобиль-
ного транспорта», член
Коллегии Федеральной
службы по надзору
в сфере транспорта,
член Общественного
совета при Минтрансе
России, 1-й замести-
тель председателя
Общественного совета
при Минтрансе России



«Единая
Транспортная
Система»



Уважаемые коллеги!

Вышел в свет юбилейный, 90-й номер журнала «Российские автобусные линии». С 2006 года мы освещаем проблемы и пути их решения, достижения и инновации в развитии общественного транспорта России. Наш журнал – самое читаемое издание в отрасли. Это «настольная книга» не только руководителей предприятий общественного транспорта, но и государственных служащих, отвечающих за работу этого сектора отрасли.

Кратко об актуальных событиях и трендах в отрасли:

Нацпроекты. На протяжении 5,5 лет дорожный нацпроект, инициированный Президентом России Владимиром Путиным, помогает приводить в порядок сотни участков улично-дорожной сети городских агломераций и региональных трасс, реализуются масштабные мероприятия, что положительно сказывается на социально-экономическом развитии субъектов РФ. В этом году в программу включено более 5 тысяч объектов. Отдельное внимание уделяется обновлению подъездов к селам, поселкам и деревням. Продолжается внедрение и развитие интеллектуальных транспортных систем. Сегодня мероприятия реализуются в 56 субъектах и 62 агломерациях в их составе. Основная цель нового нацпроекта «Эффективная транспортная система», сформированного в соответствии с указом Президента России в мае 2024 года, – формирование эффективной транспортной системы, удовлетворяющей запросы населения, бизнеса и государства.

Обновление подвижного состава. Развитие городского транспорта и повышение качества перевозок в регионах во многом происходит за счет поставок современного транспорта, а механизм лизинга, используемый ГТЛК, позволяет минимизировать нагрузку на бюджеты всех уровней и обеспечить эффективную экономику перевозок для транспортников. Поставка техники осуществляется в рамках мер поддержки Минтранса России по федеральному проекту «Развитие общественного транспорта» нацпроекта «Безопасные качественные дороги». Например, в рамках программы комплексного развития городского электрического транспорта в Пермь осуществлена поставка 44 трамваев «Львенок». До 2025 года предусмотрена модернизация 35 км трамвайных путей, 7 тяговых подстанций и реконструкция депо.

Новые регионы. Актуальной задачей в сфере транспортного обслуживания граждан является развитие пассажирского межрегионального автотранспортного сообщения с новыми регионами. Ведется активное строительство автодорог и расширение маршрутной сети и остановочных пунктов. Организационные вопросы, как по запуску новых, так и по регулированию работы установленных маршрутов, находятся под пристальным наблюдением Минтранса России.

Туристический сезон. Роман Старовойт доложил Владимиру Путину о перевозках пассажиров в летний сезон 2024 года. В нашем секторе отмечена позитивная динамика перевозок пассажиров автобусами. Успешно зарекомендовала себя практика мультимодальных перевозок пассажиров различными видами транспорта с использованием «единого» билета. В настоящее время в субъектах реализовали 35 таких маршрутов.

Подробнее об этом читайте на страницах журнала.

Связываем города



11

низкопольных
трамваев
модели «Львёнок»

8

минут
интервал
движения

14

остановок в пути
10 в Екатеринбурге
4 в Верхней Пышме

25

минут
время
в пути

3,3

миллиона
пассажиров
перевезено за 2 года

1

современное
цифровое депо
открыто

9

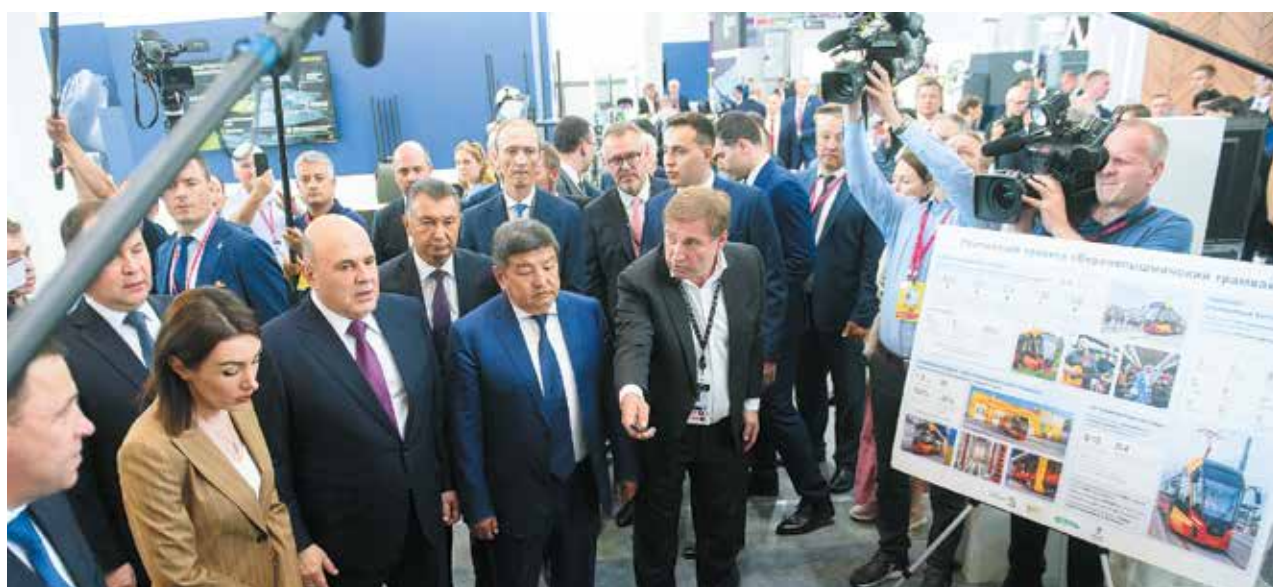
километров
расстояние между
конечными остановками

РЕКЛАМА



МОДЕРНИЗАЦИЯ С ПОДДЕРЖКОЙ

Председатель Правительства Российской Федерации Михаил Мишустин встретился с генеральным директором ООО «Группа Мовиста» Алексеем Зотовым на выставке «Иннопром». Премьер-министр отметил, что общественный электротранспорт должен быть конкурентоспособен, и пообещал рассмотреть вопрос о расширении федеральной поддержки проектов в области автоматизации, контроля и управления пассажирскими перевозками.



XIV международная промышленная выставка «Иннопром», организованная Министерством промышленности и торговли России и правительством Свердловской области, прошла с 8 по 11 июля в МВЦ «Екатеринбург-Экспо». В нынешнем году в ней приняло участие 900 компаний из различных отраслей промышленности, включая машиностроение, энергетику и металлургию, промышленную автоматизацию и ИТ, фармацевтический и медицинский комплексы и др.

Коллективные экспозиции представили 25 регионов России: Свердловская область, Москва, Самарская область, Краснодарский край, Ростовская область, республики Башкортостан и Татарстан, Ульяновская область, Пермский край, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Вологодская область, Донецкая Народная Республика, Иркутская, Калининградская, Калужская, Ленинградская, Липецкая, Оренбург-

ская, Орловская области, Республика Марий Эл и Чувашская Республика, Рязанская, Томская, Тульская, Челябинская области.

Национальные коллективные экспозиции представили шесть стран: страна-партнер «Иннопром-2024» – Объединенные Арабские Эмираты, Беларусь, Киргизия, Казахстан, Таджикистан и Узбекистан. С индивидуальными стендами участвовали в выставке около 300 компаний из КНР, а также компании из Беларуси, Венгрии, Египта, Казахстана, Турции, Узбекистана.

Во время официального обхода выставки председатель Правительства Российской Федерации Михаил Мишустин посетил стенд Свердловской области. Генеральный директор ООО «Группа Мовиста» Алексей Зотов подробно рассказал премьер-министру о проекте «Верхнепышминский трамвай».

«Один из успешных примеров реализации концессионного проекта – «Верхнепышминский трамвай». Это новая трамвайная линия, которая соединяет Екатеринбург и Верхнюю Пышму. Здесь мы запустили цифровое депо. На линии работает новый, современный подвижной состав. Проект стартовал в 2022 году, и за это время маршрутом воспользовалось около трех миллионов пассажиров», – сообщил Алексей Зотов.

Он добавил, что рост пассажиропотока в первом полугодии 2024 года по сравнению с первым полугодием 2023 года составил 65%: «То есть жители полюбили этот вид транспорта, начали им пользоваться активнее».

«Сегодня на этой линии работает 11 современных российских трамваев. Один мы специально привезли сюда, поставили на улице, чтобы показать, как выглядит трамвай, который прошел 120 тысяч километров и перевез 300 тысяч пассажиров», – сказал Алексей Зотов.

Он отметил, что его компания могла бы реализовывать больше масштабных проектов такого типа, если бы получила дополнительное финансирование на федеральном уровне.

Михаил Мишустин подчеркнул, что общественный электротранспорт должен быть конкурентоспособен: «Сейчас развиваются разные виды электротранспорта – и электробусы, и трамваи. Поэтому очень важна кооперация производи-

телей с партнерами из дружественных стран. Здесь присутствуют наши зарубежные коллеги, у которых есть что вложить в технологии создания, в том числе, современного общественно-го транспорта, будь то трамвай или электробус. Такую кооперацию я рассматриваю как вариант, в том числе, и снижения стоимости проекта, и возможности его распространения в дружественных странах».

Он пообещал рассмотреть вопрос о расширении федеральной поддержки проектов в области автоматизации, контроля и управления пассажирскими перевозками, которыми занимается «Группа Мовиста» в российских регионах.

«Без сомнения, нужно будет посмотреть, и еще раз скажу, что мы будем системно это поддерживать. Вы реализовали этот проект с поддержкой ВЭБ.РФ, там соответствующие средства были выделены. Обязательно дадим поручение [вице-премьеру – руководителю аппарата правительства] Дмитрию Юрьевичу [Григоренко] и коллегам посмотреть, что с финансовой моделью, ну и надеюсь, что людям это понравится. А то, что пассажиропоток вырос на 65% – это ответ на ваш проект. Я хочу вас с этим поздравить», – сказал Михаил Мишустин.

*По материалам t.me/government_rus,
t.me/movista_region, expo.innoprom.com, ТАСС*

Фото: expo.innoprom.com, Антон Улатов



МОБИЛИЗАЦИЯ ВСЕХ СИЛ И СРЕДСТВ

20 августа в Министерстве транспорта Российской Федерации прошло заседание Общественного совета при Минтрансе России, в котором приняли участие Министр транспорта Роман Старовойт, представители Союза транспортников России, предприятий отрасли.

Открывая заседание, Министр транспорта Российской Федерации **Роман Старовойт** отметил, что за 17 лет работы Общественного совета при Минтрансе России было принято очень много важных совместных решений. «Президентом страны утверждены национальные цели развития. И для нас очень важно ваше экспертное мнение по реализации этих целей, а именно по разработке новых национальных проектов в сфере транспорта с перспективой до 2030 года», – подчеркнул он.

«Мы, как и вся страна, мобилизованы и всё делаем для того, чтобы были достигнуты цели специальной военной операции. В то время как наши ребята с оружием в руках отстаивают интересы Родины, сегодня для всех нас фронт

здесь, и мы должны помочь обеспечить победу, в которой мы абсолютно уверены. Поэтому рассчитываю на дальнейшую командную работу и мобилизацию всех сил и средств», – обратился к участникам заседания Роман Старовойт.

В своем вступительном слове председатель Общественного совета при Минтрансе России, первый заместитель генерального директора Фонда «Центр стратегических разработок» **Татьяна Горовая** рассказала о ключевых результатах работы Общественного совета в текущем составе.

«За два года нашей деятельности мы не только анализировали нормативные правовые акты и давали предложения. Нам Виталий





Геннадьевич [Савельев] ставил задачу быть экспертной площадкой. И мы, на мой взгляд, эту работу неплохо выполняли. Мы готовы продолжать не только заниматься законопроектами, общественным контролем, но и рассматривать любые вопросы и меры госрегулирования», – сказала она.

Основным вопросом повестки стала подготовка национального проекта «Эффективная транспортная система», в рамках которого до 2030 года предусмотрена реализация целого ряда крупных мероприятий, в том числе развитие высокоскоростного железнодорожного сообщения, морского и внутреннего водного транспорта, модернизация аэродромной инфраструктуры и многие другие проекты. Нацпроектом «Инфраструктура для жизни» предусмотрены мероприятия по развитию дорожной сети, а также обновлению подвижного состава городского пассажирского транспорта в регионах.

О ходе формирования национального проекта «Эффективная транспортная система» доложила заместитель директора Департамента стратегического развития Минтранса России **Эльза Жебрик**. В состав нового нацпроекта войдут девять федеральных проектов по направлениям развития транспорта. Отдельное внимание будет уделено кадровому обеспечению, а также цифровой трансформации отрасли. При этом основным показателем нацпроекта станет рост мощности единой опорной транспортной сети.

«Национальный проект напрямую увязан с двумя национальными целями. Это увеличение объема перевозок по международным транспортным коридорам не менее чем в полтора раза и увеличение авиационной под-



вижности населения не менее чем на 50%. Соответствующие мероприятия, предусмотренные напрямую Указом Президента России от 7 мая 2024 года № 309, для нас безусловный приоритет, и мы должны реализовать их в первую очередь», – сказала Эльза Жебрик.

Татьяна Горвая подчеркнула, что впервые национальный проект формируется через спрос со стороны грузоотправителей и пассажиров, что позволяет наиболее точно определить объемы строительства инфраструктуры. Кроме того, учтена необходимость стыковки разных видов транспорта, в частности морских портов и автомобильных дорог на подходах к ним.

В целях повышения авиационной подвижности граждан предлагается рассмотреть возможность стыковки нацпроекта с мероприятиями по производству воздушных судов, субсидированию авиаперевозок. В целях обеспечения роста объемов грузов по внутренним водным путям целесообразно сформировать эффективную модель речных перевозок с увязкой строительства судов, тарифных решений и иных мер государственной политики. Также глава Общественного совета озвучила предложение увязать национальный проект с вопросом мультимодальной цифровой пассажирской агломерационной мобильности. Общественный совет готов организовать сбор предложений и стать экспертной площадкой для формирования и проработки данных предложений.

Вторым вопросом, рассмотренным на заседании, стало обновление подвижного состава городского пассажирского транспорта в городских агломерациях. С докладом на эту тему выступил директор Департамента государственной политики в области автомобильного



и городского пассажирского транспорта Минтранса России **Сергей Семенов**.

«В прошлом году по линии Минтранса было поставлено 4800 транспортных средств. Если сравнивать с той поддержкой, которая шла по линии Минтранса в регионы в 2021–2022 годах, то тогда это было 400–500 транспортных средств в год. То есть фактически мы объемы нарастили кратно. В этом году мы уже перешагнули планку прошлого года, и на сегодняшний момент 5455 транспортных средств поступило в регионы. Это 75% от плана Минтранса на текущий год», – сообщил он.

Сергей Семенов напомнил, что Президентом России поставлена задача к 2030 году увеличить долю парка, имеющего срок не старше нормативного, как минимум до 85%. Для этого, без учета 2024 года, необходимо обновить около 33 тысяч транспортных средств. Основным механизмом обновления транспорта является реализуемый с 2020 года льготный лизинг АО «ГТЛК» с компенсацией до 60% стоимости транспортного средства.

Первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России, президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» **Борис Лоран** рассказал о посещении Донецкой и Луганской Народных Республик, Запорожской и Херсонской областей в составе межведомственной рабочей группы по вопросам развития перевозок пассажиров автомобильным транспортом в новых регионах РФ: «Вы прекрасно понимаете непростую ситуацию на этих территориях. Я своими глазами увидел очень много позитивных вещей, оценил работу людей на местах. Хочу отдельно подчеркнуть роль Минтранса России в реализации этого проекта и, соответственно,

роль подведомственной организации ФБУ «Росавтотранс», которая, в том числе, контролирует этот процесс «на земле». И я просто обязан отметить роль местных Минтрансов. Идет специальная военная операция, а они развивают транспортную систему. Честь им и хвала».

Также по вопросу обновления подвижного состава пассажирского транспорта выступили заместитель губернатора Нижегородской области **Сергей Морозов** и председатель Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России, президент Ассоциации «Желдорразвитие» **Александр Кисько**.

Участники заседания обсудили вопрос правоприменительной практики федерального законодательства в сфере перевозок такси.

С 1 сентября вступает в силу требование об обязательном оформлении страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров при перевозках (ОСГОП). Данное требование направлено, в первую очередь, на повышение безопасности пассажиров, а также дает возможность увеличения страховых выплат пассажиру в случае причинения вреда его жизни или здоровью до 2 млн рублей.

Для перевозчиков законом установлен отлаженный период для оформления ОСГОП – в течение 60 дней с момента вступления требования в силу. Соответствующее разъяснение направлено Минтрансом России в регионы, а также контролирующим органам. В свою очередь, Общественный совет взял на контроль вопрос обеспечения перевозчиков



полисами страхования, а также их стоимости, установленной в диапазоне от 1300 до 5400 рублей в год. При этом директор по корпоративным отношениям и связям с органами государственной власти «Яндекс.Такси» **Антон Петраков** сообщил, что компания не ожидает резкого оттока водителей с 1 сентября из-за нового требования. По мере готовности страховых компаний «Яндекс» разместит их предложения по ОСГОП в приложениях для водителей и партнеров сервиса. Компания также готова совместно со страховыми организациями разрабатывать и интегрировать краткосрочные полисы ОСГОП, если для этого появятся законодательные условия.

Заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России, председатель Общероссийского объединения пассажиров **Илья Зотов** отметил, что нынешний закон берет за основу запросы граждан: сейчас для пассажиров такси важны безопасность, доступность и время подачи автомобиля.

«Мы наблюдаем переломный момент в развитии такси. Оно становится более прозрачным, современным и безопасным. Но, как мы видим в СМИ, тем, кто работает нелегально, это не нравится, – сказал он. – Безусловно, это сказывается и на расходной части бизнеса. Издержки перекладываются на пассажиров. Поэтому необходимо следующий год посвятить поддержке отрасли по двум направлениям: программа развития таксомоторной отрасли в регионах (возможно, через субсидирование либо другие привычные механизмы) и сокращение издержек за счет пересмотра отдельных требований или процедур в работе такси, но обязательно с сохранением цифрового контроля».

«Касаемо ОСГОП. Во всех видах транспорта есть страхование. В такси оно пока только добровольное, по инициативе службы заказа. Нужно это прекращать и внедрять на уровне закона. Мы это поддержим», – сказал Илья Зотов.

Председатель Комиссии по вопросам цифровой мультимодальной пассажирской мобильности Общественного совета при Минтрансе России, председатель правления, директор ассоциации «Транспортная Ассоциация Мо-



сковской Агломерации», научный руководитель ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» **Норайр Блудян** обратил внимание участников заседания на проблему с самозанятыми: «В Москве и Московской области сегодня официально зарегистрировано 192 тысячи автомобилей такси, официально зарегистрированных самозанятых – 1418 человек».

Он добавил, что с этим же связаны проблемы медосмотра и техосмотра: «Я согласен с тем, что без цифровых технологий, без помощи в данном случае «Яндекс.Такси» и, может быть, других компаний, эту задачу нам не решить. Мы должны принять все меры, чтобы легализовать вопросы медосмотра и техосмотра, или принять по ним иные радикальные решения».

Также на заседании были рассмотрены вопросы признания нежелательной на территории Российской Федерации деятельности международной неправительственной организации «Международная федерация транспортных рабочих» и реализации программы «Великий Волжский путь». По ним выступили, соответственно, председатель Российского профессионального союза моряков **Юрий Сухоруков** и вице-президент Союза транспортников России **Евгений Казанцев**.

Александр Никитушин

В статье использованы материалы mintrans.gov.ru, t.me/ets_russia

Фото: пресс-служба Минтранса России

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ И ГЛАВНЫЕ ЗАДАЧИ

В Общественный совет при Министерстве транспорта Российской Федерации, текущий созыв которого работает с апреля 2022 года, на сегодняшний день входят 36 членов и более 200 отраслевых экспертов. Совет осуществляет не только общественный контроль, но и экспертную поддержку по ключевым вопросам.

Мы готовы к привлечению Минтрансом России для выработки нормативных, тарифных решений, мер поддержки регионам и предприятиям и предлагаем:

- включить членов и экспертов Общественного совета в рабочие группы (ведомственные и межведомственные) по ключевым вопросам (в частности о ходе разработки и реализации национальных проектов, государственных программ, инициатив Минтранса России);
- приглашать еженедельно (ежемесячно) председателя Общественного совета на оперативные совещания Минтранса в целях мониторинга инициатив Минтранса и озвучивания предложений Общественного совета.

Ключевые результаты деятельности Общественного совета при Минтрансе России

За два года нашей работы предложения членов Общественного совета были учтены при подготовке не только нормативных правовых актов, но и проектов и программ развития.

Основные нормативные правовые акты:

- синхронизация законодательства в области транспорта с новыми регионами;
- поправки к закону «О такси»;
- «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках»;
- изменения в Устав железнодорожного транспорта;
- «Об основах туристской деятельности»;
- новые правила недискриминационного доступа железнодорожной инфраструктуры;
- предложения в Устав автомобильного и городского наземного электротранспорта;



Татьяна Горовая,
председатель Общественного совета при Минтрансе России, первый заместитель генерального директора Фонда «Центр стратегических разработок»

- предложения в Закон об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа таким транспортом.

Проекты и программы:

- участие в подготовке программы обновления пригородного подвижного состава;

- национальный проект «Эффективная транспортная система»;
- в рамках создания национальной цифровой транспортно-логистической системы – клиентский путь «Грузоперевозчик»;
- оказание содействия деятельности студенческих отрядов: в 2022 году запущена Всероссийская студенческая стройка «БАМ 2.0», в 2024 году на объектах Восточного полигона трудится более 3000 студентов.

Основные задачи Общественного совета при Минтрансе России

1. Главная наша задача – это рассмотрение проектов общественно значимых нормативных правовых актов и иных документов, разрабатываемых Минтрансом России.

За время работы текущего созыва Общественный совет рассмотрел 19 нормативных правовых актов, четыре из них были направлены Минтрансом, а 15 – по инициативе Совета. Мы понимаем, что сейчас сроки подготовки и рассмотрения актов существенно сжаты, поэтому решения нужно принимать мгновенно.

2. Мы участвуем в мониторинге качества оказания государственных услуг Минтрансом России. Ведем точечное взаимодействие с ФБУ «Росавтотранс».

3. Также мы активно работаем с регионами, стараемся там, где это требуется, доносить

федеральную повестку, получать обратную связь и работать по региональным проблемам совместно с Минтрансом. Это не только рабочие точечные встречи, но и проведение выездных заседаний Общественного совета в регионах. В текущем созыве Совет провел 10 заседаний, в том числе выездные мероприятия в Твери, Новосибирске, Сочи и Грозном.

При поддержке Общественного совета проводятся конкурс «Формула движения» в рамках «Транспортной недели», посвященный достижениям регионов в области транспорта и транспортной инфраструктуры, и всероссийский конкурс исследовательских и проектных работ школьников и студентов «Транспорт будущего» на базе РУТ (МИИТ).

Мы запустили Рейтинг регионов безопасного движения (индексбдд.рф) в целях выявления факторов, которые могут иметь ключевое значение для повышения безопасности дорожного движения.

При поддержке Минтранса России мы можем выстроить еще более эффективную систему взаимодействия с регионами для решения задач федерального уровня и эффективного использования мер поддержки для регионов, закрепив за каждым членом Общественного совета регионы, чтобы вести мониторинг задач Минтранса и давать оперативную обратную связь.



Выездное заседание комиссий Общественного совета при Минтрансе России в рамках деловой программы Южного транспортного форума. Сочи. 27 октября 2023 года

Фото: Евгений Юрин



На главном отраслевом мероприятии «Транспортная неделя» состоится вручение XI Национальной премии «Формула Движения»

Национальная премия за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула Движения» в 2024 году будет вручаться в 11-й раз.

Премия была учреждена в 2014 году Общественным советом при Министерстве транспорта Российской Федерации и призвана содействовать развитию транспортной инфраструктуры, повышению уровня транспортных услуг, а также стимулированию государственных и коммерческих структур к решению значимых проблем транспортной сферы России.

В рамках Премии будут отмечены реализованные проекты и услуги, которые получили практическое применение в транспортной сфере в период с октября 2022 года по октябрь 2024 года.

В 2024 году Премия присуждается в восьми номинациях:

- Лучший инфраструктурный проект;
- Лучшее решение в области пассажирского транспорта;
- Лучшее решение в области грузовых перевозок;
- Лучшее инновационное решение в сфере транспортной техники;
- Лучшее решение в области цифровизации транспорта;
- Лучший социальный проект в условиях вызовов современной России (новая номинация);
- Лучшая инициатива в области образования и профессионального развития молодежи (новая номинация);
- Лучшее решение в сфере обеспечения транспортной безопасности (новая номинация).

Жюри будет оценивать проекты по ряду критериев, среди которых: вклад в развитие транспортной инфраструктуры и повышение связанности транспортной системы, инновационность предложений, экологичность, безопасность и эффективность, импортозамещение.



«Умные» трамваи производства «ПК Транспортные системы» в Санкт-Петербурге

«Богатырь-М»

«Витязь-М»

«Невский»

«Львёнок»



РЕКЛАМА

1

Система активной безопасности и помощи водителю на базе российских разработок ИИ

2

Самостоятельно принимает решение о движении с заданной скоростью

3

«Понимает» дорожную ситуацию и прогнозирует ее развитие

4

Система позволяет детектировать объекты – пешеходов, светофоры, транспортные средства и т.д.

5

Контролирует состояние водителя и предупреждает звуковыми сигналами, если он отвлекся от дороги

6

При отсутствии реакции от водителя система самостоятельно плавно останавливает вагон

«Умные» трамваи = безопасность общественного транспорта. За 2023 год в Санкт-Петербурге не зафиксировано ни одного случая схода «умных» вагонов или наезда на пешеходов.

СОЦИАЛЬНО ЗНАЧИМАЯ РАБОТА

Общественный совет при Министерстве транспорта Республики Крым в этом году отмечает свое шестилетие. За это время его коллектив проделал немало работы, направленной, в основном, на повышение удобства, безопасности и качества обслуживания пассажиров, а также реализацию множества отраслевых мероприятий. Без участия Общественного совета не обошлось ни одно крупное событие в дорожно-транспортной отрасли Республики Крым.



Владислав Антонов,
председатель
Общественного
совета
при Министерстве
транспорта
Республики Крым

«Мы принимали активное участие в комплексной работе по регулярному обновлению подвижного состава общественного транспорта, его выходу на действующие и новые маршруты. Обратная связь от населения очень важна для реализации подобных проектов. Еженедельно мы совершаем выезды в проблемные муниципалитеты и общаемся с их руководством, перевозчиками, гражданами», – рассказывает председатель Общественного совета при Министерстве транспорта Республики Крым Владислав Антонов.

На территории Республики Крым расположено 16 городских и 1003 сельских поселений. Для их транспортного обеспечения функционирует 553 автобусных маршрута (из них 292 пригородных и 261 междугородный), которые обслуживают 45 автомобильных перевозчиков, эксплуатирующих более 1500 единиц подвижного состава. Сегодня крупнейшее транспортное предприятие региона ГУП РК «Крымтроллейбус» обслуживает порядка 312 маршрутов. Парк пассажирского автотранспорта в регионе обновлен на 90%. За последние 10 лет приобре-

тено более тысячи автобусов, 138 троллейбусов, 27 трамваев.

При содействии Общественного совета за последние два года было налажено регулярное транспортное пассажирское сообщение между Республикой Крым и новыми регионами РФ. Сейчас из Крыма запущено по три маршрута в Донецкую Народную Республику и Луганскую Народную Республику, восемь маршрутов в Запорожскую область и пять маршрутов в Херсонскую область.

Народные контролеры

Одно из направлений постоянной работы Общественного совета – посещение дорожных объектов, ремонтируемых в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги». Члены Общественного совета на регулярной основе получают обратную связь от жителей населенных пунктов, рядом с которыми проходят ремонтируемые участки дорог.





Народные контролеры осуществляют регулярные инспекционные выезды на дорожные объекты непосредственно во время ремонтной кампании, а также участвуют в работе приемочной комиссии. Однако на этом их работа не заканчивается: они продолжают инспектировать участки, отремонтированные в прошлые годы. Гарантийный срок выполненных работ – четыре года. Все это время подрядчик несет ответственность за свой участок.

Национальный проект «Безопасные качественные дороги» реализуется в Крыму с 2019 года, и все это время активное участие в нем принимают представители общественности – неравнодушные граждане, думающие о судьбе региона и качестве жизни крымчан.

В 2024 году в Республике Крым приведут в нормативное состояние более 200 км дорог – работы пройдут на 53 дорожных объектах. Будет отремонтировано 28 участков дорог и 25 мостов и путепроводов общей протяженностью 1092,76 пог. м.

В ногу со временем

Представители Общественного совета принимают участие во всех важных мероприятиях, связанных с дорожно-транспортным комплексом. Так, в прошлом году общественники активно участвовали в работе приемочной комиссии по завершении капитального ремонта автостанции «Западная» города Симферополя с ежесуточным пассажиропотоком от 1600 до 2500 человек. Ремонт АС «Западная» стал долгожданным событием для симферопольцев и жителей Симферопольского района. Кроме того, члены Общественного совета идут в ногу

со временем и используют в работе все инструменты современной коммуникации.

«Значение социальных сетей и мессенджеров в сегодняшних реалиях трудно переоценить, – подчеркивает Владислав Антонов. – Представители Общественного совета принимали активное участие в создании Telegram-чатов во всех муниципальных образованиях Республики Крым для предоставления пассажирам оперативной информации о работе общественного транспорта и получения обратной связи от пассажиров. Чаты администрируют представители муниципалитетов, министерства транспорта, компаний-перевозчиков. Сегодня такой чат есть у каждого муниципалитета, специалисты обрабатывают в день десятки сообщений и быстро дают людям обратную связь».

О важности работы общественных советов при органах власти говорил в послании Федеральному Собранию Президент Российской Федерации Владимир Путин. «Современной России необходима широкая общественная дискуссия, причем с практическими результатами, когда общественные инициативы становятся частью государственной политики и общество контролирует их исполнение», – сказал глава государства.

Общественные советы призваны упорядочить взаимодействие власти с гражданами, развивать институты общественного самоуправления, привлекать граждан к решению задач социально-экономического развития территории. Советы выдвигают и поддерживают гражданские инициативы, а также проводят общественную экспертизу и дают оценку решений органов власти с точки зрения общественности.

ПОВЕЗЕТ НЕПРЕМЕННО: КАК ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ПОМОГАЕТ ГОРОДАМ РАЗВИВАТЬСЯ

В российских регионах благодаря нацпроекту «Безопасные качественные дороги» обновляют общественный транспорт. В этом году в 64 региона страны поступит 7,4 тыс. автобусов, троллейбусов, электробусов и трамваев. В приоритете – максимальный комфорт и безопасность пассажиров. Рассказываем, как в регионах продвигается программа модернизации общественного транспорта.

Не роскошь, а средство передвижения

По данным Росстата, ежегодно россияне совершают более 10 млрд поездок на общественном транспорте. Из них 82% предпочитают автобусы, остальные выбирают трамваи и троллейбусы. Многие опрошенные также отметили, что хотели бы пользоваться более современными моделями транспорта. Эти пожелания могут быть реализованы при поддержке национального проекта «Безопасные качественные дороги».

«Мы продолжаем работу над формированием среды, в которой поездка на общественном транспорте не уступает передвижению на личном автомобиле и является для жителей предпочтительным выбором. За счет новых поставок наземного транспорта в регионах увеличивается количество маршрутов, а люди быстрее и с комфортом добираются до работы,

учебы. Безусловно, это делает граждан более мобильными, а значит, и более активными участниками жизни своих городов и всей страны», – отметил заместитель председателя Правительства Российской Федерации **Марат Хуснуллин**.

Один из городов, куда по нацпроекту недавно поступило 18 новых автобусов, – Севастополь. Их распределили по десяти маршрутам, что помогло снизить нагрузку в часы пик. В салонах автобусов установлены автоинформаторы с цифровым светодиодным табло, системы видеонаблюдения и усиленные кондиционеры «летнего» типа, хорошо подходящие для южного региона.

«В городе растет пассажиропоток. Чтобы с ним справиться, нужны автобусы средней и большой вместимости. Лично осмотрел новый транспорт и даже с удовольствием прокатился вместе с коллегами по центральному кольцу. Просторный, удобный салон с низким полом, он удобен для пассажиров с колясками и пожилых людей», – прокомментировал губернатор Севастополя **Михаил Развожаев**.

Обновления транспорта ждали и жители Калининграда. Теперь на маршрутах, ведущих к кардиоцентру и Дворцу спорта «Янтарный», ходят 44 просторных и комфортабельных автобуса.

В прошлом году в Самарскую область было поставлено 22 автобуса, а в этом году – уже 174.



Общественный транспорт распределили в 13 районов региона. Туда, где, по статистике, местные жители чаще всего пользуются именно автобусами. В отличие от Самары, где люди больше всего ездят на трамваях. Эти данные учитывают при разработке транспортной стратегии региона или города.

Без шума и дыма

Эксперты отмечают, что при выборе транспорта пассажиры обращают внимание на его качество и экологичность. Для этого в прошлом году в десяти регионах запустили программу комплексного развития городского электротранспорта. Она реализуется одновременно в Волгоградской, Курской, Липецкой, Нижегородской, Ростовской, Саратовской и Ярославской областях, а также в Краснодарском, Красноярском и Пермском краях.

До 2028 года по программе проложат и отремонтируют более 620 км трамвайных путей, 96 тяговых подстанций и 11 депо. В регионы поставят 647 трамваев и 285 электробусов, для них установят 105 зарядных станций. Эти масштабные проекты реализуются с помощью концессионных соглашений между государством и частным бизнесом. Их общая стоимость превышает

250 млрд рублей, из которых 86,5 млрд – средства федерального бюджета, выделенные по нацпроекту «Безопасные качественные дороги».

Одной из первых новые трамваи получила Пермь, 30 из них уже перевозят пассажиров, еще 14 проходят необходимую техническую подготовку.

«Чтобы повысить качество поездок на новых трамваях, в Перми приведут в порядок 35 км трамвайных путей и реконструируют депо «Балатово», – рассказал губернатор Пермского края **Дмитрий Махонин**.

В июне Правительство Российской Федерации по программе комплексного развития городского электротранспорта выделило регионам более 4,8 млрд рублей для завершения проектов строительства трамвайных линий и запуска электробусов. На полученные деньги власти Нижегородской области планируют закупить 30 электробусов, а в Ростовской области проводят модернизацию электродепо, трамвайных путей и тяговых подстанций.

Кстати, электробусы набирают все большую популярность среди жителей российских городов



национальные проекты.рф

Общественный транспорт

за ряд преимуществ. Во-первых, зарядка электроэнергии значительно дешевле, чем заправка дизельным горючим, и, соответственно, эти современные машины требуют меньше затрат на обслуживание. Во-вторых, у электробусов нет привязки к коммуникациям, так что они могут ездить практически по любым маршрутам. И в-третьих, данный вид транспорта работает без вредных выбросов.

По словам заместителя председателя Правительства Российской Федерации **Дмитрия Григоренко**, в регионы по программе обновления городского электротранспорта направлено 177 новых трамваев и 267 электробусов отечественного производства.

«Запускается система управления общественным транспортом, которая позволит видеть, где какое количество транспорта необходимо, с какой скоростью он едет, какое количество людей перевозится в настоящий момент», – добавил Дмитрий Григоренко. Он уточнил, что эта информация будет доступна не только профильным специалистам, но и обычным пассажирам через мобильное приложение.

Проезд открыт

В парк Новосибирской области в этом году поступило 49 новых троллейбусов. 23 из них уже вышли на маршруты и перевозят пассажиров. Остальные в настоящее время проходят техническое дооснащение и будут введены в эксплуатацию в октябре.

В отличие от старых моделей эти троллейбусы могут долго продолжать движение за счет аккумулятора, даже если нет возможности подключиться к контактной сети. Кроме того, транспорт

оборудован внешней системой видеоконтроля, которая помогает водителям наблюдать за посадкой и высадкой пассажиров, а также отслеживать ситуацию на дороге.

«Новые троллейбусы позволили связать удаленные точки Новосибирска. <...> В частности, мы соединили автовокзал с ближайшей станцией метро, благодаря чему добираться до него стало быстрее и проще», – сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области **Анатолий Костылевский**.

А в Томске в июне на линию вышли пять новых трамваев. Они ездят от станции Восточная до микрорайона Черемошники. За месяц они перевезли более 90 тыс. пассажиров.

«Новые трамваи очень понравились, просто замечательные – современные, красивые, тихие, едут мягко, и места в них больше. Ждем, когда такие же появятся и на других маршрутах», – поделилась впечатлениями с журналистами жительница города Татьяна Павлова.

Напомним, что за предыдущие четыре года по национальному проекту «Безопасные качественные дороги» обновлено около 6 тыс. единиц общественного транспорта, в том числе 5278 автобусов, 282 троллейбуса, 240 электробусов и 156 трамваев.

«Мы стремимся обеспечить граждан современными, экологически чистыми и безопасными средствами передвижения. Это помогает поддерживать нормативы качества обслуживания и повышает уровень жизни людей. Такие изменения не только способствуют совершенствованию инфраструктуры городов и регионов, но и оказывают значительное влияние на экономику. Развитие общественного транспорта – важный шаг к устойчивому совершенствованию нашей страны», – отметил Министр транспорта Российской Федерации **Роман Старовойт**.

Со следующего года развитие муниципального и межрегионального общественного транспорта станет одним из направлений нового национального проекта «Эффективная транспортная система».

Татьяна Майорова

Источник: сайт национальныепроекты.рф



Нам по пути!

Модернизация трамвайной сети города Курска



Реконструкция 42,6 км трамвайных путей



Закупка 22 низкопольных трамваев «Львёнок»



Реконструкция 8 тяговых подстанций



Ремонт и строительство контактной сети



Установка остановочных павильонов



Реконструкция депо

РЕКЛАМА



ТАКСИ ИЛИ АВТОБУС: ЧТО ТАКОЕ СЕРВИС «ПО ПУТИ»

В 2021 году Мосгортранс запустил уникальный для России проект: для улучшения транспортного обслуживания жителей в ТиНАО заработал сервис перевозок по требованию «По пути». Заказать комфортный автобус малого класса можно через мобильное приложение на нужную остановку. В октябре исполнится три года с начала работы новой услуги. Каким стал сервис за это время и как он изменил отношение к городскому транспорту у жителей Новой Москвы, рассказывает генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Николай Асаул.



Николай Асаул,
генеральный
директор
ГУП «Мосгортранс»

ГУП «Мосгортранс» – основной оператор наземного городского транспорта в Москве. Предприятие внедряет уникальные для столицы и всей страны сервисы, которые выводят на новый уровень качество транспортного обслуживания пассажиров. Одним из таких проектов стал сервис перевозок по требованию «По пути». Он заработал в ТиНАО 1 октября 2021 года. Комфортные автобусы малого класса поехали в четырех поселениях Новой Москвы: в Филимонковском, Сосенском, Десеновском и Воскресенском. Спустя месяц транспорт начал ходить уже в пятом поселении – Рязановском. А в декабре 2022 года услуга стала доступна на территории инновационного центра «Сколково».

«Москва стала первым городом России, где появился и заработал в таком масштабе уникальный сервис «По пути». Он изменил отношение жителей ТиНАО и сотрудников Сколково к на-

земному городскому транспорту. Быстрые, безопасные и комфортные машины связали жилые районы со школами, поликлиниками, точками притяжения, станциями метро и МЦД. В среднем, число поездок на автобусах малого класса достигает 2,5 тысяч в сутки. За все время работы сервис перевез более 1,8 миллиона пассажиров. Улучшаем транспортное обслуживание в столице по поручению заместителя Мэра Москвы по вопросам транспорта Максима Ликсутова», – отмечает Николай Асаул.

Выбор в пользу автобусов малого класса сделан не случайно. Они обладают высокой маневренностью и могут проехать по узким дорогам ТиНАО, где невозможно использовать технику большого или особо большого класса.

Главная особенность сервиса – вызов по требованию. Пользователи приложения «Московский транспорт» могут самостоятельно выбрать, на какую остановку заказать машину и пункт назначения. Стоимость проезда – 64 рубля, как на всем городском транспорте по банковской карте, привязанной к приложению. Всего доступно более 300 остановок возле жилых домов, школ, поликлиник, библиотек, мест отдыха и других точек притяжения горожан. Кроме того, ключевая функция «По пути» – удобный доступ к станциям рельсового каркаса. Автобусы ходят до станций метро «Прокшино», «Бунинская аллея» и станций МЦД Щербинка, Силикатная, Сколково.

Как технически устроен путь пассажира. Пользователь выбирает точку посадки и высадки в приложении «Московский транспорт», подтверждает предложенную поездку, оплачивает поездку банковской картой, привязанной к приложению. Система сообщает пассажиру, через какое время придет транспорт, на онлайн-карте отображается местоположение машины. После посадки в транспорт пользователь проходит идентификацию, сканируя QR-код в салоне. В поездке приложение показывает время прибытия на конечную точку. После поездки пользователь может оставить обратную связь о работе приложения. Система на основе искусственного интеллекта также помогает водителям выстраивать маршрут и определять время прибытия на остановку.

На сегодняшний день 50 автобусов «По пути» работают ежедневно на территории пяти поселений ТиНАО. 10 машин обслуживают пассажиров на территории инновационного центра «Сколково». В среднем время ожидания транспорта составляет 17 минут, время поездки – 19 минут, дальность – 13 километров. В 2023 году транспорт перевез 720 тысяч пассажиров. Это на 20% больше, чем было в 2022 году. Летом 2024 года было перевезено 135 тысяч пассажиров. Самыми популярными остановками в 2023 году, куда чаще всего заказывали транспорт, стали станции метро «Прокшино», «Бунинская аллея», станция МЦД Щербинка, а также ЖК «Цветочные Поляны» и ЖК «Южное Бурино».

Сервис работает на российском программном обеспечении, что обеспечивает его бесперебойную работу и дальнейшее развитие. В 2023 году для пассажиров в поселении Рязановское ввели новую остановку. Автобусы начали ходить до станции метро «Бунинская аллея»



Зоны работы сервиса «По пути»

Зона 1: поселения Филимонковское, Сосенское, Десеновское, Воскресенское

- Поездки до станции метро «Прокшино»

Зона 2: поселение Рязановское

- Поездки до станций метро «Бунинская аллея» и станций МЦД Щербинка, Силикатная

Зона 3: Инновационный центр «Сколково»

- Поездки до станции МЦД Сколково

Подробнее:

https://i.transport.mos.ru/po_puti_2

в Юго-Западном округе столицы. Кроме того, у пассажиров появилась возможность совершать поездки между всеми остановками внутри зон работы сервиса. Ранее действовало ограниченное число вариантов поездок, в основном направленное на быстрый доступ к станциям метро и МЦД. Для удобства льготных категорий граждан запустили возможность оплаты проезда по карте москвича. Пенсионеры могут ездить бесплатно, а студенты и школьники – в соответствии с льготами.

Особое внимание уделяется комфорту пассажиров. В салоне установлены удобные эргономичные кресла, столики и индивидуальное освещение, есть USB-зарядки для телефонов. Оптимальную температуру поддерживает система климат-контроля. Для обеспечения безопасности работают системы видеонаблюдения, контроля дистанции и экстренного торможения.

Развитие сервиса «По пути» будет продолжено для повышения комфорта поездок и качества обслуживания пассажиров. В настоящее время по инициативе Правительства Москвы ведется проработка законодательной базы для регулирования работы подобных сервисов во всех регионах страны.

Фото: ГУП «Мосгортранс»



Трамвай «Невский» производства «ПК Транспортные системы» для линии «Славянка»

Трамвайная линия «Славянка» – один из крупнейших в России проектов по устройству городской инфраструктуры общественного легкого рельсового транспорта



Трехсекционный вагон двустороннего движения «Невский»

- 1 Контроллер системы безопасности движения при нештатных ситуациях производит принудительное торможение вагона
- 2 Вывод информации на монитор водителя (схемы стрелочных участков, текущий маршрут, показание светофоров и т.д.)
- 3 Управление стрелочными переводами, контроль фактической скорости и безопасного расстояния
- 4 Наличие двух кабин и расположение дверей по обе стороны позволяет эксплуатировать трамвай «в режиме челнока»
- 5 Система автоматического гребнесмазывания снижает интенсивность износа гребней колес и боковых граней рельсов, уменьшает потребление электроэнергии тяговых двигателей

Образование и спорт — залог успеха



56 женщин
— водители автобусов



бесплатное переобучение
женщин-водителей на категорию D



стипендия во время
переобучения



маршруты рядом с домом



удобные графики
работы



Собственная
футбольная команда



флагман тверского футбола
в форматах 5x5, 7x7, 8x8



еженедельные матчи



участие во всероссийских соревнованиях



15 побед за 4 года

ОБЪЕКТЫ ОПОРНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Для сохранения и развития транспортной инфраструктуры, обслуживающей регулярные пассажирские перевозки на межмуниципальных и межрегиональных маршрутах, требуется внесение изменений в федеральное законодательство, регулирующее деятельность автовокзалов.



Лилия Саранчук,
директор Союза
автотранспортных
предпринимателей
Свердловской области

27 мая в Екатеринбурге состоялось межрегиональное совещание по теме «Актуальные вопросы совершенствования организации межрегионального регулярного автобусного сообщения на территории УрФО и модернизации сети автовокзалов и автостанций, обслуживающих межрегиональное и межмуниципальное регулярное сообщение».

Его организаторами выступили Министерство транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области и Общественный совет при Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области при поддержке ФБУ «Росавтотранс», Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации, аппарата полномочного представителя Президента Российской Федерации в Уральском федеральном округе.

В совещании приняли участие представители уполномоченных органов исполнительной власти в сфере транспорта, а также руководители отраслевых объединений автомобильного транспорта субъектов УрФО: Курганской области, Тюменской области, Челябинской области, Ханты-Мансийского автономного округа. Научно-исследовательские центры были представлены ОАО «НИИАТ», Российским университетом транспорта (МИИТ).

По вопросу «Опорная транспортная инфраструктура: автовокзалы и автостанции, включенные в состав межрегиональных и межмуниципальных маршрутов. Обеспечение качества обязательных услуг автовокзалов» участники совещания выступали с докладами, комментариями и предложениями. Ниже изложены основные тезисы выступлений.

Автовокзалы и автостанции, расположенные на территории субъектов УрФО, включаются органами исполнительной власти, уполномоченными в сфере транспорта УрФО, в состав межмуниципальных маршрутов.

Значительная часть автовокзалов (от 20 до 50%) включена в межрегиональные маршруты, пролегающие по территории регионов УрФО.

От безопасности и качества автовокзальных услуг зависит уровень качества регулярных пассажирских перевозок на межрегиональных и межмуниципальных маршрутах.

Автовокзалы имеют государственную, муниципальную и частную форму собственности. Автовокзалы государственной формы собственности объединены в крупные транспортные предприятия (Свердловская, Тюменская области), приобретают организационную форму государственных бюджетных учреждений, имеют возможность получить финансирование из региональных бюджетов.

Значительное количество автовокзалов имеет частную форму собственности. Финансовое состояние этих объектов транспортной инфраструктуры неудовлетворительное.

Состояние автовокзалов и автостанций, введенных в эксплуатацию в 1950-1980-х годах, требует проведения капитального ремонта, реконструкции, значительных затрат. Высокий уровень затрат на исполнение требований по обеспечению транспортной безопасности приводит к отказу частных владельцев от дальнейшей деятельности по предоставлению автовокзальных услуг. Констатируется значительное количество автовокзалов, которые прекратили деятельность или намерены прекратить в ближайшее время (Курганская, Челябинская области). Закрытие автовокзалов приводит к деградации межмуниципального сообщения, особенно это характерно для малых и средних городов.

Для сохранения и развития сети транспортной инфраструктуры, обслуживающей регулярные пассажирские перевозки на межмуниципальных и межрегиональных маршрутах, требуется внесение дополнений и/или изменений в федеральное законодательство, регулирующее деятельность автовокзалов.

Подчеркивалась необходимость наделения органов исполнительной власти субъектов РФ административными, организационными полномочиями в отношении объектов транспортной инфраструктуры регулярных пассажирских перевозок; создания правовых оснований финансирования автовокзалов независимо от формы собственности. Полномочия федеральных контрольно-надзорных органов необходимо дополнить функциями контроля исполнения автовокзалами обязательных платных услуг.

Руководители отраслевых объединений, транспортных и научных организаций вносили предложения по принятию нормативно-правовых актов, содержащих требования к качеству автовокзальных обязательных платных услуг и установления порядка расчета тарифов на обязательные платные услуги.

Предложения, внесенные в протокол межрегионального совещания:

1) с целью обеспечения стабильного функционирования автовокзалов в период перехода на предоставление обязательных платных услуг с сентября 2026 года рекомендовать:

- Министерству транспорта Российской Федерации подготовить недостающие нормативно-пра-

вовые акты, регулирующие деятельность автовокзалов в части предоставления обязательных автовокзальных услуг;

- внести дополнение в Федеральный закон от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», определив срок заключения договора перевозчиком с автовокзалом, включенным в состав регулярного маршрута, после получения свидетельства на право обслуживания маршрута и заключения контракта;

2) с целью реализации комплексных планов развития транспортного обслуживания, принимаемых регионами:

- предоставить субъектам РФ права, возложить на них обязанности по развитию, повышению качества работы объектов транспортной инфраструктуры (автовокзалов, автостанций), обслуживающей регулярные маршруты, путем внесения дополнений в Федеральный закон от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ; мероприятия по развитию автовокзалов и автостанций отражать в КПТО;
- разработать понятие «опорная сеть транспортной инфраструктуры автобусных пассажирских перевозок регионов РФ», аналогично с «опорными сетями» других видов транспорта; предусмотреть федеральную программу софинансирования реконструкции, строительства автовокзалов и автостанций, обеспечения транспортной безопасности в субъектах РФ;

3) с целью установления федерального контроля за исполнением требований Федерального закона от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ в части исполнения требований ст. 34 указанного закона, предоставления владельцами автовокзалов и автостанций качественных обязательных услуг пассажирам на регулярных маршрутах:

- наделить соответствующими полномочиями Ространснадзор;
- внести дополнения в Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в части федерального контроля.

Предложения были направлены в Министерство транспорта Российской Федерации и Общественный совет при Министерстве транспорта Российской Федерации.

ПРОБЛЕМЫ ПЕРЕХОДА АВТОВОКЗАЛОВ И АВТОСТАНЦИЙ НА НОВУЮ СИСТЕМУ ТАРИФИКАЦИИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ПЛАТНЫХ УСЛУГ

Для эффективного планирования и организации деятельности автовокзалов и автостанций, а также регулярных перевозок пассажиров и багажа требуется организационно-методическая поддержка из федерального центра, так как у органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления нет полномочий и исходных данных для разработки правил формирования тарифов. Не имеют объективной возможности сформировать данные методики и сами автовокзалы или автостанции.



Антон Белогребень,
к.э.н., доцент,
директор Центра
развития транспорта
общего пользования
Департамента
передовых
инженерных школ
РУТ (МИИТ)

Действующее законодательство в области планирования и организации деятельности автовокзалов и автостанций для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом представляет собой фрагментированную по перечню охватываемых аспектов регулирования совокупность положений.

Так, например, Федеральным законом от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» автовокзалы и автостанции упоминаются единожды

в статье 3.1, посвященной вопросам соблюдения обязательных требований к их оборудованию при контроле (надзоре) на автомобильном транспорте (утвержденных приказом Минтранса России от 02.10.2020 г. № 406 «Об утверждении минимальных требований к оборудованию автовокзалов и автостанций»), а также требованиям законодательства о транспортной безопасности.

Постановление Правительства РФ от 01.10.2020 г. № 1586 «Об утверждении правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» касается только вопросов режима работы автовокзалов и автостанций, перечня обязательной к размещению информации, сроков продажи билетов в междугородном сообщении, порядка хранения и выдачи забытых и найденных вещей.

Перемены, произошедшие в результате проводимой в 1990-2000 гг. политики частичного разгосударствления и приватизации, привели к существенному изменению организационно-правовых форм и форм собственности

объектов автотранспортной инфраструктуры. Так, в настоящее время существенная доля автовокзалов и автостанций находится в частной собственности, высока доля принадлежности данных объектов физическим лицам, в результате чего органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления, ответственные за транспортное обслуживание населения, не имеют объективной возможности их поддержки.

Изменения, вводимые Федеральным законом от 06.12.2021 г. № 401-ФЗ «О внесении изменений в статью 34 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», закрывают ряд не урегулированных ранее вопросов в деятельности автовокзалов и автостанций. Однако они представляют собой недостаточную нормативную и регулирующую опору для полноценного перехода деятельности автостанций и автовокзалов на новую систему тарификации и взаиморасчетов с пассажирскими перевозчиками.

В настоящее время основным способом сбора платы с перевозчиков за оказываемые автовокзалами и автостанциями услуги выступают агентские вознаграждения в соответствии с агентскими договорами по продаже билетов. При этом агентское вознаграждение взимается в виде процента от стоимости услуги по перевозке пассажира. Данный подход частично совпадает с пунктом 8 Положения о взаимоотношениях производственных объединений автовокзалов и пассажирских автостанций с автотранспортными предприятиями при осуществлении перевозок пассажиров, действовавшего в РСФСР, за исключением того, что в существующих условиях автовокзалы и автостанции не являются организаторами перевозок на предоставляемом транспорте автотранспортных предприятий, а выступают в качестве «поставщиков» ряда вспомогательных услуг, оставаясь при этом необходимыми объектами транспортной инфраструктуры для осуществления перевозочного процесса. Иными словами, изменена роль, но не значе-

ние автовокзалов и автостанций в организации пассажирских перевозок.

Кардинально новый подход к тарифообразованию на обязательные платные услуги автовокзалов и автостанций, установленный ФЗ-401, предполагает сложную систему формирования тарифов, дифференцированных как для пассажиров, так и для транспортных средств и их экипажей, в зависимости от видов сообщения (городское, пригородное, междугородное), классов транспортных средств (особо малый, малый, средний, большой и особо большой), а также статуса остановочного пункта на территории автостанции или автовокзала (начального, промежуточного, конечного). Наличие для конкретного автовокзала или автостанции всех перечисленных условий приводит к необходимости обоснования **не менее чем 48 тарифов**. При этом, исходя из сущности оказываемых услуг, связанных с обслуживанием пассажиров и с обслуживанием транспортных средств и их экипажей, а также состава этих услуг, подходы к определению данных тарифов и номенклатура необходимых данных существенно различаются.

В случае формирования тарифов для пассажиров владелец автовокзала или автостанции должен спрогнозировать объемы перевозимых пассажиров по видам сообщения. Вносимые в ст. 34 ФЗ-220 положения не позволяют не только однозначно идентифицировать состав услуг по видам сообщения, но и никак не раскрывают вопросы алгоритма формирования данных тарифов.

Это обстоятельство порождает юридические сложности и возможные последующие судебные разбирательства в части необоснованности установления тарифов автовокзалами и автостанциями.

В действительности спектр вопросов, на которые новые положения статьи 34 ФЗ-220 не дают ответа, существенно больше. Например:

- Кто и как определяет состав статей расходов автостанций и автовокзалов для оказания обязательных платных услуг пассажирам, владельцам транспортных средств и их экипажам?

- Является ли единым состав расходных обязательств при обслуживании пассажиров и транспортных средств разных видов сообщения?
- Имеется ли возможность деления маршрутов и, следовательно, тарифов на маршруты разной протяженности (прежде всего, в пригородном сообщении)?
- На основании каких источников информации владелец автовокзала или автостанции должен определить портрет пассажиров городского, пригородного и междугородного транспорта, пользующихся услугами автовокзалов или автостанций, а также за какой период времени этот анализ должен быть проведен?
- С какой периодичностью тарифы на обязательные платные услуги автовокзалов и автостанций должны пересматриваться?
- Могут ли тарифы устанавливаться с учетом сезонности регулярных перевозок для устранения кассовых разрывов и роста дебиторской задолженности перед налоговыми органами и коммунальными службами?
- Какая степень детализации расходов автостанций и автовокзалов необходима при включении их в методику расчета тарифов?
- Какую норму прибыли следует заложить при формировании тарифа? Она должна быть единой или может отличаться по видам обязательных услуг?
- Какую систему взимания тарифов на обязательные платные услуги автовокзалов и автостанций выбрать?
- Какой метод формирования тарифов на обязательные услуги автовокзалов и автостанций применять?
- Каким образом должны быть учтены доходы автовокзалов и автостанций от прочих услуг?

Без юридически значимых разъяснений формирование автовокзалами и автостанциями тарифов на обязательные платные услуги ставит под вопрос их долгосрочное функ-

ционирование при регулярных перевозках пассажиров.

Отсутствие единого алгоритма формирования тарифов затрудняет также проведение конкурсных процедур при организации регулярных перевозок пассажиров и багажа, так как для долгосрочных контрактов становится невозможно определить расходы на услуги автовокзалов и автостанций.

Таким образом, для эффективного планирования и организации деятельности автовокзалов и автостанций, а также регулярных перевозок пассажиров и багажа требуется методическая поддержка от Правительства Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, а также Федеральной антимонопольной службы, направленная на разработку методических рекомендаций по формированию тарифов на обязательные платные услуги автовокзалов и автостанций, так как у органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления нет полномочий и исходных данных для разработки правил формирования тарифов. Без организационно-методической поддержки из федерального центра не имеют объективной возможности сформировать данные методики и сами автовокзалы или автостанции.

Подтверждением необходимости разработки федеральных правил формирования тарифов на обязательные услуги автовокзалов и автостанций служат подпункт «е» пункта 1 поручения Президента Российской Федерации от 25.10.2017 г. № Пр-2165ГС по итогам заседания президиума Государственного Совета РФ 22 сентября 2017 года и пункт 7 поручения Правительства РФ от 07.11.2017 г. № АД-П9-7382 «Об обеспечении выполнения поручений Президента России по итогам заседания президиума Госсовета по вопросам комплексного развития пассажирских перевозок», **направленные на определение органа исполнительной власти, уполномоченного на формирование перечней обязательных услуг автовокзалов, тарифов и сборов на обязательные платные услуги, а также на утверждение федеральных правил формирования указанных тарифов и сборов.**

ВАЖНЫЕ НОВОВВЕДЕНИЯ

В мае 2023 года принят Федеральный закон № 185-ФЗ об изменениях в два основных федеральных закона, на основании которых организовываются и выполняются пассажирские перевозки в Российской Федерации – № 259-ФЗ от 08.11.2007 г. и № 220-ФЗ от 13.07.2015 г. Данные изменения, вступившие в силу 1 сентября 2024 года, затрагивают, в том числе, и вопросы организации регулярных межрегиональных пассажирских перевозок.



Сергей Карпов,
генеральный директор
ФБУ «Росавтотранс»

С 1 сентября стали прямо указаны виды предпринимательской деятельности по перевозке пассажиров и багажа, а также грузов, которые допускаются к осуществлению в России. Эти изменения важны потому, что на рынке пассажирских перевозок сегодня представлены коммерческие предложения, предлагаемые потребителям по всем законам маркетинга, которые, по мнению лиц, их организовывающих и выполняющих, не относятся ни к одному из видов пассажирских перевозок, регулируемых законодательством РФ.

Прямое определение видов перевозок, разрешенных к осуществлению в России, дает четкое понимание предпринимателям при выборе вида деятельности, которым они хотят заниматься, что есть только четыре вида перевозок, которые можно выполнять законно, и для их выполнения необходимо исполнение всех нормативно-правовых актов, относящихся к конкретному виду перевозок, а все остальные варианты предпринимательской деятельности законодательством РФ не допускаются. Нововведения значительно упростят задачу контролирующим и правоохранительным органам

при выявлении и пресечении перевозок грузов, пассажиров и багажа, не предусмотренных законом.

1 сентября начал действовать механизм, позволяющий исключать из реестра межрегиональные маршруты регулярных перевозок, которые не эксплуатируются перевозчиками и на которые не были выданы разрешительные документы; упрощена процедура рассмотрения заявлений перевозчиков на установление и изменение межрегиональных маршрутов; сокращается количество оснований для отказа в установлении и изменении маршрутов. Для перевозчиков введена возможность выбора способа получения уведомлений о решениях, принимаемых уполномоченными федеральными органами власти.

Деятельность ФБУ «Росавтотранс» направлена на реализацию положений 220-ФЗ в части регулярных межрегиональных и международных пассажирских перевозок с соблюдением принципов прозрачности, объективности и равного доступа на рынок для любого перевозчика, выполняющего требования законодательства РФ. Выше приведены только несколько изменений 220-ФЗ, основной посыл которых – упростить работу для законопослушных перевозчиков по оформлению новых и изменению действующих маршрутов, а также ввести механизмы исключения из реестра для неэксплуатируемых маршрутов.

С полным перечнем изменений, вносимых в законодательство, можно ознакомиться на сайте ФБУ «Росавтотранс» rosavtotransport.ru.

АВТОВОКЗАЛЫ НОВЫХ РЕГИОНОВ РОССИИ

Представители Минтранса России посетили новые регионы в рамках продолжающейся работы по развитию транспортного сообщения и расширению маршрутной сети.



17 июля по приглашению Министерства инфраструктуры и транспорта Луганской Народной Республики генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Сергей Карпов и первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России, президент Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» Борис Лоран приняли участие в совещании с руководителями транспортных предприятий, обеспечивающих работу общественного транспорта на территории республики.

На мероприятии были даны ответы на актуальные вопросы региональных компаний, касающиеся межрегиональных и муниципальных перевозок автобусами, развития маршрутной сети, работы остановочных пунктов, лицензирования, в том числе замены бумажных лицензий на электронные. Представители отрасли были проинформированы об изменениях в федеральном законодательстве, вступающих в силу с 1 сентября 2024 года. Сергей Карпов представил участникам сведения по главным темам, которые необходимо учесть в их деятельности по оказанию перевозок с учетом новых требований федеральных законов, сориентировал присутствующих о представленной на сайте ФБУ «Росавтотранс» подробной информации для использования при подготовке к нововведениям.

Присутствующие отметили большую работу, проделанную региональным Минтрансом и транспортными предприятиями, направлен-

ную на развитие межрегиональных и муниципальных перевозок пассажиров общественным транспортом на территории Луганской Народной Республики, оказание методологической поддержки по переводу деятельности в правовое поле Российской Федерации.

За активную работу по развитию пассажирских перевозок на территории республики почетными грамотами подведомственного Минтрансу России ФБУ «Росавтотранс» были награждены и. о. министра инфраструктуры и транспорта ЛНР Владимир Евдохин, начальник Управления транспорта Министерства инфраструктуры и транспорта ЛНР Владимир Чуяс и директор ООО «Луганское региональное управление автобусных станций» Владимир Герасимчук.

После совещания его участники посетили автовокзал города Луганска.

18 июля Сергей Карпов, Борис Лоран и представители межведомственной рабочей группы по вопросам развития перевозок пассажиров автомобильным транспортом в новых регионах РФ торжественно открыли два новых остановочных пункта в Запорожской области: «Автостанция № 1» в городе Мелитополе и «Автостанция Бердянск» в городе Бердянске. Они внесены в реестр остановочных пунктов по межрегиональным и международным маршрутам регулярных пассажирских автобусных перевозок.





«Межрегиональная перевозка пассажиров будет осуществляться в том объеме, который сформируется по рыночным принципам. Мы, со своей стороны, будем выполнять функции, предусмотренные законодательством, для развития межрегиональной маршрутной сети», – отметил Сергей Карпов.

В настоящее время ведется рассмотрение поступающих в ФБУ «Росавтотранс» заявок на оформление маршрутов межрегионального сообщения на территории Запорожской области. После проведения необходимых проверочных процедур и согласований, выдачи перевозчикам разрешительных документов на маршруты, а также внесения маршрутов в реестр возможно осуществление продажи билетов на данные рейсы.

Отдельно стоит отметить проделанную работу региональных властей по принятию нормативно-правового акта, позволяющего внести новые автостанции в перечень остановочных пунктов Запорожской области, используемых для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам. Данные остановочные пункты позволят интегрировать Запорожскую область в межрегиональную маршрутную сеть Российской Федерации, что позволит удовлетворить потребности граждан в объеме оказываемых услуг по перевозке общественным транспортом, обеспечить комфортные и безопасные условия проезда, сократить количество пересадок.

Теперь пассажиры смогут купить билеты как наличным, так и безналичным способом, к тому же в стоимость билета войдет страховка. В свою очередь, перевозчики получили возможность подавать заявления на внесение в государственный реестр межрегиональных маршрутов, имеющих начальный и конечный пункты отправ-

ления, с учетом открытия данных автостанций. Работа по формированию и расширению сети остановочных пунктов для последующего запуска межрегиональных автобусных маршрутов ведется ФБУ «Росавтотранс» регулярно совместно с профильными министерствами и ведомствами субъектов РФ, что повышает уровень транспортной доступности городов и населенных пунктов.



ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Общественный совет при Министерстве транспорта Российской Федерации в постоянном режиме проводит мониторинг восстановления и развития транспортного комплекса новых регионов. По поручению председателя Совета Татьяны Горовой в рабочей поездке, которая прошла с 16 по 18 июля 2024 года, в составе группы принял участие первый заместитель председателя Совета Борис Лоран.

В ходе посещения и ознакомления с работой региональных пассажирских автотранспортных предприятий новых регионов он отметил:

- ведущую роль Министерства транспорта Российской Федерации в развитии транспортного комплекса новых регионов России;
- особую поддержку автотранспортникам новых регионов со стороны Общественного совета при Минтрансе России;
- высокий уровень компетенции руководителя министерств и руководителей пассажирских автотранспортных предприятий.

Борис Лоран предложил:

- активнее использовать экспертные ресурсы Общественного совета при Минтрансе России для консультаций и постоянного диалога с автотранспортниками новых регионов с целью скорейшего решения имеющихся вопросов по реализации проекта обеспечения населения комфортной и безопасной транспортной услугой;
- уделить особое внимание внедрению отечественных управленческих и цифровых технологий в пассажирском автотранспортном комплексе.

ВЕКТОРЫ РАЗВИТИЯ АВТОВОКЗАЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ

В современных реалиях большое количество альтернативных предложений стало иметь значительное влияние на формат оказания услуг. Сегодняшние пассажиры могут купить билеты на автобус онлайн, начать свою поездку с удобной им точки и не быть привязанными к автовокзалу или кассе. Все это выводит объекты инфраструктуры на новый рынок — рынок комплексных услуг, где человеку нужно не только уехать из пункта А в пункт Б, но и с минимальными временными затратами и максимальным комфортом завершить все дела перед поездкой.



Алена Беликова,
директор
ООО «Центральный
автовокзал»
(Ростов-на-Дону)

Так, из простого места отправления вокзалы в разрезе потребительского спроса постепенно преобразовываются в подобие торгово-развлекательных комплексов и зачастую из исторически сложившейся монополии вынуждены переходить в конкурентную среду. Это подтверждает тенденция открытия билетных касс в крупных ТРЦ на окраинах городов.

Подобные тренды продиктованы не только маркетингом, но и фактором роста городов, который мы наблюдаем уже не первое десятилетие. Причем здесь важно отметить еще и тренд на концентрацию, то есть в первую очередь растут именно большие города, потому что там больше доступа к товарам, услугам, инфраструктуре и т. д. На этом примере можно увидеть приоритеты сегодняшнего потребителя — это уровень сервиса и экономия времени. Опираясь именно на эти тенденции, мы и реализовывали проект

областного автовокзала «Центральный», как по структуре, так и по функционалу.

В свою очередь, увеличение числа жителей вызывает рост уровня автомобилизации и нагрузки на улично-дорожную сеть. В зависимости от конфигурации города и наличия внеуличных видов транспорта органы власти вынуждены принимать различные «непопулярные» решения, которым впоследствии рады и жители, и гости города. В этом отношении самым ярким примером является Москва, где уже достаточно давно объекты пассажирского сервиса вынесены на периферию и разделены по направлениям, чтобы ограничить транзитное движение в центральной зоне города. У этого решения было много противников, однако сегодня оно экономит пассажирам до нескольких часов в дороге, так как у них нет необходимости стоять в пробке в автобусе, пытающемся пробиться на высадку к автовокзалу.

По аналогичному пути идет и Санкт-Петербург, где недавно выдано разрешение на строительство одного автовокзального комплекса и представлен проект другого. Они оба расположены на диаметрально противоположных концах города.

Существующая автовокзальная инфраструктура, в большинстве своем, заложена в 70–80-е годы прошлого века. Тогда, в условиях свободного движения в городах, государственной поддержки автоколонн, к которым и относилась вся инфра-

структура, а также сформированной системы нормативного регулирования, вопрос содержания объектов и вывода их на самоокупаемость не возникал. У пассажиров не было такого количества альтернатив, а единственным местом посадки на межмуниципальный и тем более межрегиональный транспорт был автовокзал.

Именно по этой причине часто в городах на одной территории формировался транспортно-пересадочный узел, включающий железнодорожное и автобусное сообщение, в том числе муниципальное. Это обеспечивало минимизацию времени на смену транспорта. В то же время строительство объектов инфраструктуры велось исходя из действовавших на тот момент требований и сформировавшейся маршрутной сети, с небольшим резервом. По прошествии времени, когда пассажирский спрос привел к масштабному расширению направлений, исторические здания автовокзалов оказались сложно адаптируемыми и потребовали значительных вложений для обеспечения комфортного пребывания. Так же как и центральное месторасположение превратилось из фактора удобства в фактор, ограничивающий развитие, поскольку объекты оказались плотно окружены новой застройкой и дорогами.

Рост уровня автомобилизации в стране неизбежно повлиял на снижение пассажиропотока до момента, когда существующая улично-дорожная сеть не исчерпала свои резервы пропускной способности и встала в пробках. После этого началась обратная тенденция – развитие общественного транспорта. Однако выйти на прежний уровень пассажиропотока не получилось. Кроме того, появилась необходимость прямой работы с потребителем с ориентацией на его потребности, что для сферы автобусного пассажирского транспорта, долгие годы представлявшей собой государственную монополию, явилось неожиданностью, к которой она была не готова.

Так как приведение инфраструктуры и формата оказания услуг в соответствие потребительскому спросу предполагало значительные финансовые вложения и кардинальную смену бизнес-подхода, владельцы автовокзалов, многие из которых уже оказались в частных руках, не хотели нести дополнительных затрат на низкорентабельном неконкурентном рынке. В конечном итоге это вынудило пассажиров искать альтернативные места посадки пришедшим в упадок вокзальным



На областном автовокзале «Центральный» (г. Ростов-на-Дону) работает 19 перронов отправления

комплексам и привело к масштабному развитию нелегальных точек.

В последние годы состояние инфраструктуры пассажирского сервиса неизбежно улучшается, в том числе чтобы нивелировать все вышеперечисленные тенденции, но в крупных городах, где есть достаточный уровень пассажиропотока. Одновременно с этим сфера автовокзалов и автостанций является одной из самых законодательно неурегулированных. При наличии большого числа требований (от количества санузлов до транспортной безопасности) до сих пор остается нерешенным вопрос, как фиксируется статус объекта.

Если сегодняшний пассажир выбирает комфорт, то для развития рынка необходимы:

- 1) ведение единого реестра всех объектов пассажирского сервиса, в том числе билетных касс, а не только включенных в маршруты межрегиональных перевозок;
- 2) регулярная, а не ситуативная проверка минимальных требований к оборудованию объектов;
- 3) понятная система ранжирования вокзалов по уровню сервиса, а не пассажиропотоку;
- 4) прозрачная система тарификации услуг автовокзалов в зависимости от уровня сервиса;
- 5) наделение соответствующими контрольными полномочиями органов исполнительной власти субъектов, в которых расположены объекты транспортной инфраструктуры.



Центральный
ОБЛАСТНОЙ АВТОВОКЗАЛ



НОВАЯ ЭПОХА ОБЩЕСТВЕННОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

Генеральный директор компании «Синара – Городские Машины» Сергей Шунин рассказал, почему современный городской житель выбирает общественный электротранспорт, а также почему эта тенденция дает положительный экономический эффект.



Наступила эра перерождения всей сферы общественного электротранспорта – транспортные средства становятся более безопасными и комфортными, быстрыми и бесшумными, удобными и доступными. В большинстве мегаполисов поездка на общественном транспорте означает четкое расписание, новый подвижной состав и возможность планировать время в поездке, поскольку обычно транспорт следует по выделенным линиям. Поэтому неудивительно, что все большее количество людей отдает предпочтение троллейбусам, электробусам и трамваям.

Комплексная модернизация горэлектротранспорта позитивно влияет на ряд факторов. Помимо качественного улучшения жизни огромного количества горожан, у которых появилась возможность быстро и с комфортом добираться до необходимого места, прогресс в этой сфере дает существенный толчок в развитии экономики города, региона и страны в целом. Ведь для того чтобы транспортная услуга соответствовала современным требованиям, необходимо выводить производство, а с ним и сопутствующую инфраструктуру, на принципиально новый уровень. Что означает создание и дальнейшее развитие производственных мощностей и новых высокотехнологичных рабочих мест.

Мы активно поддерживаем начатый в стране процесс, а наш флагманский продукт – троллейбус собственной разработки «Синара» – уже эксплуатируется в ряде российских городов, включая Челябинск, Миасс, а вскоре и Калининград. Представленная в 2022 году модель «Синара-6254» стала серийно выпускаться

с марта 2023 года, когда в Челябинске была запущена новая производственная площадка. Открытие Челябинского завода городского электрического транспорта с номинальной мощностью в 350 машин в год не только способствовало созданию (в перспективе) порядка 700 новых рабочих мест, но и позитивно повлияло на экономическую ситуацию в регионе. Завод реализует кооперацию с рядом предприятий страны и области (каждая машина состоит из порядка 3000 деталей), что также означает новые заказы и дополнительную производственную загрузку. А с ними – увеличение и валового продукта, и поступлений в бюджет.

Пару слов про сам троллейбус «Синара». Машина рассчитана на одновременную транспортировку 90 человек и отвечает требованиям комфортности и безопасности пассажиров (USB-слоты и Wi-Fi, откидная аппарель и клининг, климат- и информсистемы, доп. освещение, расширенные дверные проемы, анатомические сиденья и др.). Также машина обладает увеличенным до 80 км автономным ходом, то есть может перемещаться в отдаленные микрорайоны без строительства контактной сети, что также может быть очень привлекательно для большого количества городов.

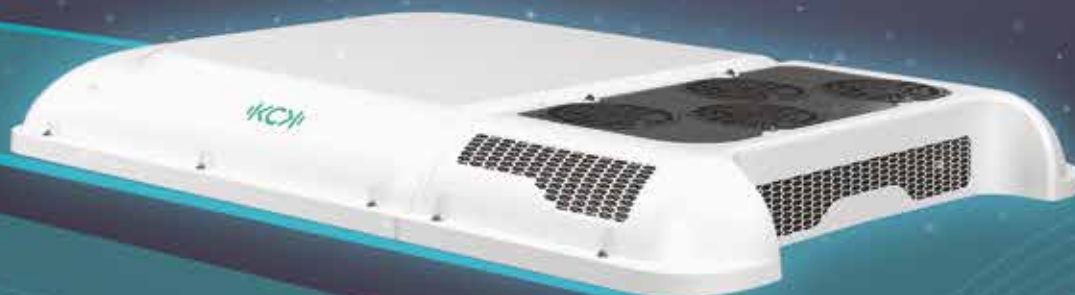
Поэтому при решении транспортных вопросов городу стоит помнить, что, вкладываясь в общественный электротранспорт, он забывает о проблеме на годы вперед (например, срок службы троллейбуса – 15 лет), улучшает транспортную доступность и качество жизни горожан, а также стимулирует развитие всей отрасли.



Дивизион
Климатическое оборудование



СИСТЕМЫ КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ И ОБЕЗЗАРАЖИВАНИЯ ВОЗДУХА ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННОГО КОЛЕСНОГО ТРАНСПОРТА



ПАРКОВОЧНОЕ ПРОСТРАНСТВО СУЗДАЛЯ

Умные парковки позволяют обеспечить комфортное передвижение транспорта и пешеходов в городе, способствуют созданию упорядоченной и удобной среды для водителей, учитывая динамичные тренды урбанизации и мобильности.



Константин Уфимцев,
и. о. генерального директора «СберИнтегро» (ООО «Цифровые решения регионов»)

– Суздаль – город-заповедник с богатой историей и архитектурными памятниками, который отметил в 2024 году свое тысячелетие. Множество гостей, посетивших город в период празднования, среди других его достижений обратили внимание на реализованный проект организации парковочного пространства, отмечая значимые преимущества по сравнению с аналогичными проектами в других городах. Успешен проект и с экономической точки зрения.

Опыт проекта в Суздале показал, что комплексный подход к организации парковочного пространства позволит городам гибко управлять транспортными потоками и парковочными ресурсами, адаптироваться к меняющимся требованиям городской среды и развивать цифровые сервисы в ногу с технологическим прогрессом!

Следующим уровнем эволюции парковочного пространства является создание единых туристических систем, формируя сквозной маршрут для автомобильных туристов. Высокой перспективой для реализации такой туристической системы обладает Золотое кольцо России, которое занимает второе место по туристическому потенциалу среди агломераций страны.



Александр Менн,
д. т. н., профессор, эксперт рабочей группы по вопросам цифровизации транспортной отрасли Общественного совета при Минтрансе России

– Предварительные исследования, заложившие основу в успех проекта, показали, что одна из ключевых особенностей Суздаля состоит в двойном восприятии местным населением нынешнего статуса города, как одного из центров российского туризма. Значительный рост благосостояния вследствие постоянно увеличивающегося потока гостей города сопровождается негативом от скопления приезжих автомобилей, которые хаотично передвигаются по городским дорогам, заполняют узкие проезды между жилыми домами и на любом свободном участке земли, будь то газоны, тротуары, детские площадки, въезды во дворы частных домов. В пиковые дни экологические характеристики центра города доходили до уровня промышленных городов. Улучшение экологии (ESG-трансформация) стало одной из важнейших задач организации парковочного проекта.

Недовольство организацией приема и стоянки автомобилей в Суздале высказывали и туристы. Посещение города увеличивало среднюю продолжительность поездки до 10–20% из-за затрат времени на поиск места стоянки.

Суздаль, как и большинство туристических городов с большим количеством памят-

ников архитектуры мирового уровня, не имеет возможности увеличить парковочное предложение в силу ограниченности свободных земель и запрета строительства в охранных зонах. При проектировании использовалось трехчастное эмпирическое исследование, в котором моделировалась эффективность вмешательств в управление спросом при поездках и объем сохраняющегося спроса на парковку, который такое управление создает:

а) Кластерным анализом на основе статистики почти двух десятков парковочных пространств в туристических центрах мира изучалось поведение водителей в туристических поездках и возможность влияния на их поведение, чтобы стимулировать выбор более социально оптимальной схемы поездки. В частности, изучалась эффективная ставка парковки (ценовая эластичность) и ее влияние на пространственно-временные решения о парковке, принимаемые водителями, что позволило сформировать тарифную сетку парковочного пространства Суздаля, хорошо зарекомендовавшую себя после ввода парковочного пространства в эксплуатацию.

б) Эргономически-психологическими методами определялись разумные объем и форма предоставления информации о парковках города водителям в режиме реального времени, а также информации с прогнозом занятости парковочных мест.

в) Создание цифрового двойника парковочного пространства, соответствующего структуре улиц Суздаля, который на основе дискретных выборок занятости заполнял пропущенные интервалы времени интерполяцией посредством расчетов на рекуррентной нейронной сети.

– Умное парковочное пространство Суздаля включает чуть менее 900 платных парковочных мест и дополнительно 400 бесплатных парковочных мест на удаленных от центра города улицах. Информация обо всех парковочных локациях собирается в цифровой двойник, который позволяет вести статический реестр парковочных локаций, реестр льгот, а также получать и обрабатывать динамически меняющуюся информацию о занятости парковочных мест, уборке территории парковочного про-



Максим Исаев,
*директор по развитию
транспортных
проектов
«СберИнтегро»*

странства, массовых мероприятиях, когда отдельные парковочные места становятся недоступными. Аппаратные системы, применяемые в Суздале, – на 100% отечественного производства, включая паркоматы на солнечных батареях, хорошо зарекомендовавшие себя в первую зиму эксплуатации. В состав технических систем входят дистанционно управляемые цифровым двойником табло-указатели, направляющие транспорт на рекомендуемые парковочные места, что более чем в два раза снижает круизный поток в поисках свободного места. Рекомендуемые направления движения рассчитываются с учетом цены на парковку, занятости парковочных мест, времени, необходимого для ходьбы от места парковки до пункта назначения.

Всем парковочным местам города соотнесены «коды» парковки. Каждый код придает парковке свою специфику. Все коды глобально можно разделить на две основные группы: ежедневные платные парковочные места и резидентные. Чтобы снять социальное напряжение, в рабочие дни автомобильным туристам запрещено парковаться на резидентных парковочных местах. Коды резидентных мест получили парковки около всех социальных объектов (медицинских, образовательных, культурных, спортивных). В нерабочие дни резидентные места становятся платными и работают по тарифам платных парковочных мест. Также предусмотрены локация с кодами «такси» и «экскурсионные автобусы», где право на парковку имеют только специализированные транспортные средства. Дополнительно организованы специальные автобусы выходного дня, перевозящие автомобилистов от парковок, удаленных от центра города более чем на два километра, до центра города.

ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ БЕСПИЛОТНЫМ ВОЗДУШНЫМ СУДАМ

СИСТЕМА МОНИТОРИНГА И ЗАЩИТЫ
"Лаборатории Касперского"



РЕКЛАМА

ООО «НЕОСКАН»

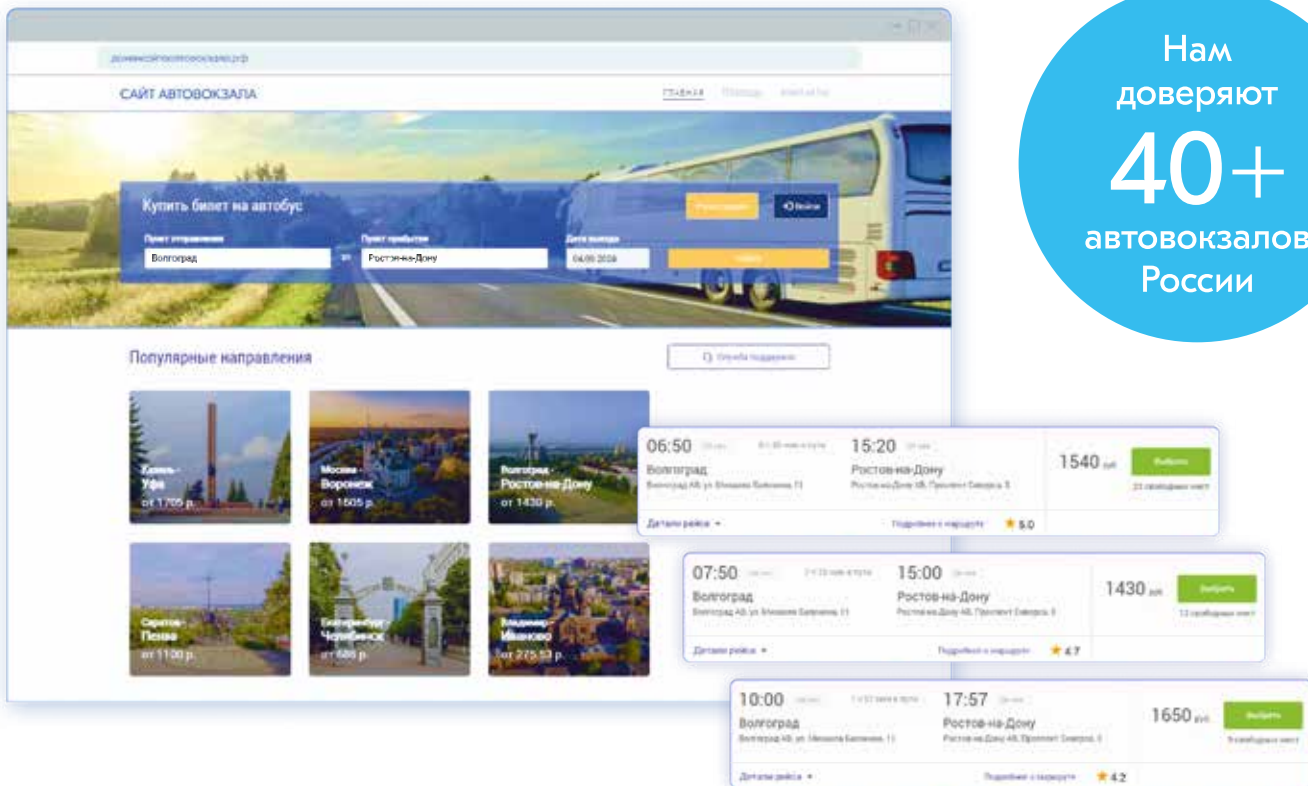
📍 г. Москва, Загородное шоссе,
д. 7, к. 5, стр.1, ком. 303

☎ +7 499 110-22-42

✉ info@neo-scan.ru

Сайт автовокзала

БЫСТРЫЙ результат БЕЗ вложений



Нам доверяют **40+** автовокзалов России

Время отправления	Время прибытия	Цена билета	Кнопка
06:50	15:20	1540 руб.	Купить
07:50	15:00	1430 руб.	Купить
10:00	17:57	1650 руб.	Купить

Мы полностью берем на себя:

- ✓ Сопровождение сайта контент-специалистом
- ✓ Сопровождение технической командой
- ✓ Сопровождение пользователей 24/7
- ✓ Кастомные доработки
- ✓ Интеграцию с любой системой автоматизации

РЕКЛАМА

Подробнее о разработке сайта автовокзала
vladimir.abramov@blablacar.com

Стать партнером BlaBlaCar
ru.blablacar.pro

КАЧЕСТВЕННЫЙ ИНСТРУМЕНТ ОНЛАЙН-ПРОДАЖ ДЛЯ ЛЮБОГО АВТОВОКЗАЛА



НА АВТОБУС

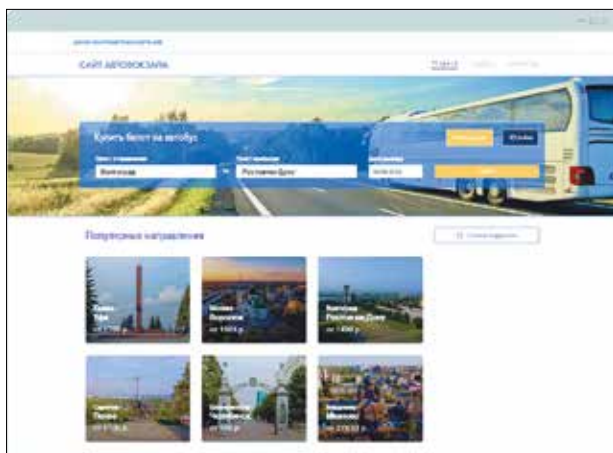
Практически у каждого автовокзала есть официальный сайт в интернете. Сегодня это уже не просто удобная площадка для взаимодействия с онлайн-пользователями и продажи билетов, а ключевой инструмент формирования позитивного имиджа автовокзала среди пассажиров.

Медленный сайт, технические неполадки в процессе покупки, отсутствие удобных способов оплаты – все это негативный пользовательский опыт, который может стать причиной потери клиентов. Именно сейчас, когда доля онлайн-продаж растет с каждым годом, многие задумываются о том, как модернизировать свой ресурс или же вовсе заменить его.

О том, как команда BlaBlaCar помогает партнерам-автовокзалам адаптироваться к ожиданиям современного пользователя, при этом не увеличивая издержки на разработку и сопровождение сайта, поговорим в этой статье.

Команда с уникальным опытом

В группе компаний BlaBlaCar есть профильная команда разработчиков, которая уже более 15 лет специализируется только на разработке, сопровождении и продвижении именно сайтов и мобильных приложений для автовокзалов.



В портфолио команды более 50 реализованных проектов по всей России. Это сайты не только крупных региональных объединений автовокзалов, где контент и онлайн-продажи для каждой автостанции сети агрегируются в единый ресурс, но и такие же эффективные и функциональные сайты небольших автотранспортных предприятий. Все эти проекты – не разовая реализация, а длительный процесс тесного сотрудничества. Ведь команда берет на себя не только разработку сайта, но и его последующее сопровождение и продвижение.

Каждый специалист команды глубоко изучил специфику отрасли изнутри, понимает все ее требования и особенности, а также, соответственно, потребности и автовокзала-заказчика, и пассажира, покупающего билет на сайте.

Что именно ожидают пользователи от сайта автовокзала сегодня

Быстрая загрузка страниц, актуальность расписания и простота интерфейса – это минимальные требования современных пользователей, которые априори реализует любой разработчик сайтов на рынке.

Помимо этого, мы делаем упор на другие важные аспекты, которые довольно сложно реализовать при самостоятельной разработке.

Те же опции, что и в кассе. Здесь имеется в виду возможность купить билеты разных тарифов, например, не только взрослый билет, но и детский, багажный и даже льготный билет, с введением данных необходимых документов. Это довольно сложный функционал, который до сих пор не реализован на сайтах многих агрегаторов.

Удобные способы оплаты и безопасность платежей. Недавно мы реализовали возможность оплатить билет не только по карте, но и при помощи СБП и SberPay. Как оказалось, это довольно востребованная опция: сейчас, по нашей ста-

тистике, более 30% пользователей оплачивают билеты посредством СБП и около 40% – SberPay. Кроме того, мы не любим неоправданный риск, поэтому договоры на банковский эквайринг заключили сразу с несколькими банками. Если на стороне одного из банков-партнеров возникнут проблемы, это не отразится на работоспособности ресурса. Переключение системы с одного банка на другой пройдет оперативно и абсолютно незаметно для пользователя.

Оперативное информирование. Мы мягко взаимодействуем с пользователем, не надоедая ему избыточной коммуникацией. Например, отправляем электронный билет на e-mail пассажира только в том случае, если он пользуется данным функционалом через личный кабинет своего аккаунта, а коммуникацию посредством push-уведомлений или СМС производим только для оповещения об отмене рейса, напоминания о поездке или при ответе службы поддержки на вопрос пользователя.

Техническая поддержка. Для нас важно быть уверенными в том, что пользователь получил оперативную помощь, когда бы она ему ни потребовалась, поэтому мы открыли круглосуточную горячую линию.

Что ожидают специалисты автовокзала от разработчика сайта

Мало в кратчайшие сроки запустить полнофункциональный сайт, самая важная часть работы начинается уже после запуска. Для нас имеет первостепенное значение четко наладить процессы поддержки и сопровождения сайта, чтобы помочь специалистам автовокзала чувствовать себя уверенно в работе с новым инструментом. Ключевые моменты, которые мы полностью берем на себя:

Сопровождение сайта контент-специалистом. Мы самостоятельно мониторим актуальность контента, оперативно вносим изменения, добавляем новый контент по запросу партнера, создаем контентные блоки или отдельные страницы под задачи партнера с объявлениями о новых вакансиях, аренде помещений, дополнительных услугах автовокзала.

Узнать подробнее о разработке сайта для автовокзала можно у руководителя отдела продаж Владимира Абрамова vladimir.abramov@blablacar.com

Сопровождение технической командой.

Мы оперативно обрабатываем входящие задачи, систематически работаем над улучшениями и обновлениями ресурса, а также создали дежурную техническую группу для мониторинга нештатных ситуаций по выходным дням.

Кастомные доработки. Мы готовы внедрять доработки по запросу партнера. Например, недавно по желанию партнера мы реализовали возможность откликнуться на вакансию автовокзала, не покидая его сайт при помощи формы обратной связи с автоматической отправкой резюме на адрес электронной почты.

Сопровождение пользователей. Для консультации пользователей, купивших билеты на сайте, работает служба технической поддержки.

Поддержка маркетинговыми инструментами. Мы активно инвестируем в SEO-оптимизацию, чтобы сайты наших партнеров всегда оставались в топе поисковой выдачи и приносили больше трафика и приятных финансовых результатов.

Интеграция с любой системой автоматизации. Созданный сайт может быть легко интегрирован с любой системой автоматизации.

Как получить все это бесплатно

Независимо от того, есть у автовокзала действующий сайт или нет, весь комплекс услуг по созданию и сопровождению веб-сайта предоставляется без дополнительных платежей. Компания не взимает с партнеров плату ни за разработку сайта, ни за его техническую поддержку, что делает услугу доступной для больших автовокзалов и для небольших компаний, не планирующих инвестировать значительные средства в разработку. Разработчик получает процент от каждой продажи на сайте. Поскольку доходность бизнеса напрямую зависит от количества реализуемых автовокзалами билетов, мы максимально заинтересованы в том, чтобы предоставить партнеру качественный инструмент продаж, развивать его в соответствии с изменяющимися требованиями рынка и поддерживать его стабильную и качественную работу в любое время.

ДЕМПФИРУЮЩИЕ ПРИЦЕПЫ НА ДОРОГАХ РОССИИ

В последние годы проблема безопасности на российских дорогах стала одной из приоритетных задач правительства и инженерных компаний. Нововведения в этой области не только повышают защиту водителей, но и способствуют снижению количества пострадавших в авариях. Одним из таких решений стало внедрение демпфирующих прицепов, которые теперь планируют использовать на федеральных трассах.

В мае 2024 года Президент России Владимир Путин поставил цель: снизить смертность на дорогах на 50% к 2030 году. Важно подчеркнуть, что, согласно указу президента, к 2036 году этот показатель должен сократиться вдвое по сравнению с 2023 годом. Среди многих инновационных решений, которые помогут достичь этой цели, есть и новая разработка московских инженеров – демпфирующие прицепы.

Примером того, как технологии могут спасти жизни, стал демпфирующий прицеп компании «АИР Магистраль», которая производит их в столичном технопарке «Мосгормаш». Прицепы прошли успешные испытания и уже запущены в серийное производство. Эти устройства способны поглощать энергию удара при столкновении автомобилей, минимизируя риск для участников дорожного движения. Работают они по аналогии с коробками, заполненными мягким материалом, который гасит удар. В результате

применение таких прицепов существенно повышает безопасность на ремонтируемых участках дорог, где вероятность аварий выше.

Пример из практики: недавняя авария на трассе М-11. Водитель бензовоза на высокой скорости столкнулся с машиной ремонтной службы, которая была оборудована демпфирующим прицепом. Благодаря этому устройству никто не пострадал. Подобные случаи подтверждают, что использование инновационных прицепов – важная мера для сохранения жизней как водителей, так и дорожных рабочих.

СТАТИСТИКА И ВАЖНОСТЬ ДЕМПФЕРОВ

Аварии на ремонтируемых участках дорог – серьезная проблема. По данным статистики, 10% погибших в ДТП сталкиваются с дорожной техникой. Традиционно для защиты рабочих используются самосвалы, загруженные песком, которые в случае аварии способны принять удар на себя. Однако это не решает проблему безопасности водителей легковых автомобилей, которые при столкновении с тяжелой техникой подвергаются смертельной опасности. Компактные грузовые прицепы с предупреждающими знаками не способны эффективно защитить ни дорожных рабочих, ни водителей от серьезных травм.

Демпфирующие устройства, такие как «Гаврош», решают эту проблему. Они способны не только гасить кинетическую энергию при столкновении, но и значительно снизить последствия аварий. Это особенно важно





Алексей Кучмин,
*председатель
Комиссии по
вопросам развития
транспортной
инфраструктуры
Общественного
совета при Минтрансе
России, учредитель
группы компаний АИР*

на участках дорог, где ведутся ремонтные работы и вероятность аварий выше.

НОВЕЙШАЯ РОССИЙСКАЯ РАЗРАБОТКА

Прицеп «Гаврош» от компании «АИР Магистраль» – это полностью российский продукт, который разработан и производится в Москве. Прицеп оснащен демпфирующими модулями, поглощающими энергию удара, что снижает риски травм для водителей и дорожных рабочих. Также устройство оборудовано светодиодными сигнальными знаками, что повышает его видимость и, соответственно, безопасность на дороге.

Главная особенность прицепа заключается в простоте его установки: он легко монтируется на стандартные грузовые автомобили без необходимости в значительных модификациях транспортных средств. Прицеп можно использовать круглогодично, что делает его универсальным средством обеспечения безопасности на дорогах в любой сезон.

КРАШ-ТЕСТЫ И ПРОВЕРКА В РЕАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ

Краш-тесты показали, что использование демпфирующих прицепов позволяет значительно снизить тяжесть последствий при столкновениях с легковыми автомобилями. Такие прицепы разработаны для работы с различными моделями грузовиков и могут использоваться на всех дорогах страны.

Буквально недавно на трассе М-12 случилась авария, на практике показавшая, насколько эффективны новые технологии. Во Владимирской области водитель легкового автомобиля не успел вовремя затормозить и врезался в дорожную технику, которая была оборудована

на демпфирующим прицепом «Гаврош». После столкновения в прицеп врезался еще один автомобиль, водитель которого не успел среагировать на происходящее. Но именно благодаря установленному демпфирующему прицепу удалось избежать трагедии: амортизирующая конструкция смягчила удар и позволила сохранить жизни всех участников ДТП. Это еще раз доказывает важность внедрения таких технологий на российских дорогах.

Применение демпфирующих прицепов на российских дорогах – важный шаг на пути к снижению количества аварий и тяжести их последствий. Технологии, которые разрабатываются и производятся в России, уже доказывают свою эффективность на практике. Внедрение таких решений поможет достичь целей, поставленных президентом, и сделает дороги безопаснее для всех участников движения.

О КОМПАНИИ

Компания «АИР Магистраль» является лидером в сфере разработки и производства инновационных технических средств организации дорожного движения. В 2020 году при содействии Департамента предпринимательства и инновационного развития города Москвы компания открыла новое высокотехнологичное производство на площадке столичного технопарка «Мосгормаш». На данном производстве были разработаны ультратонкие светодиодные дорожные знаки, новейшее светосигнальное оборудование и мобильные знаки-табло, которые в настоящее время успешно применяются в работе ЦОДД, АО «Мосводоканал», ГБУ «Автомобильные дороги», ГБУ «Мосавтодор», на автомобильных дорогах в разных субъектах Российской Федерации.

В 2020 году Корпорация МСП присвоила компании статус «Газели» (быстрорастущего инновационного и высокотехнологичного субъекта МСП). 20 декабря 2022 года распоряжением Правительства Москвы № 919-РП компании был присвоен статус якорного резидента технопарка «Мосгормаш».

Группа компаний АИР первой в России была признана высокотехнологичной и стала получателем льготных кредитных средств по федеральной программе Правительства России «Высокотех». Группа компаний имеет 24 зарегистрированных патента.



ЗАСЛУЖЕННОЕ ЛИДЕРСТВО

Региональное предприятие Ставропольского края «Кавминводьявто» уже 40 лет работает на рынке регулярных междугородных автобусных перевозок пассажиров. В его структуру входят автопарк, современный сервисный центр с необходимой инфраструктурой, автовокзал в Пятигорске, автовокзалы и автостанции в Минеральных Водах и Ессентуках.



Виктор Белицкий

Автотранспортное предприятие «Кавминводьявто», выполняющее регулярные междугородные перевозки пассажиров, существует с 1984 года, с момента выделения его из ПАТП-1, выполнявшего до того времени как городские, так и междугородные перевозки. Более 30 лет АТП возглавлял Виктор Григорьевич Белицкий. Под его руководством предприятие расшири-

лось и активно развивалось. Сохранив структуру и производственную базу в первоначальном виде, под влиянием растущего спроса на услуги, непосредственно связанных с автобусными перевозками, а также для удобства и комфорта пассажиров и партнеров, он стал развивать такие направления деятельности, как автовокзалы и автосервис. В результате были построены автовокзал в городе Минеральные Воды и автостанция в городе Ессентуки, а также современный сервисный центр, который стал отличным подспорьем для собственного автобусного парка. Наличие столь сильной ремонтной базы – залог бесперебойного процесса перевозок. Несколько лет назад открылась новая автостанция в Ессентуках, а в 2023 году – автовокзал в аэропорту Минеральных Вод.

Планирование и предоставление услуг на предприятии основаны на процессно-ориентированном и клиентоориентированном подходах. Главная задача «Кавминводьявто» – обеспечение

безопасных и комфортных перевозок пассажиров, сохранение их здоровья и имущества. Поэтому на предприятии ведется строгий контроль за тем, чтобы пассажиры ехали в технически исправных автобусах со здоровыми и отдохнувшими водителями. Автобусы перед каждым рейсом и после его завершения проходят технический контроль. Водители допускаются к рейсу только после положительного заключения медицинского работника.

Все автобусы АТП оснащены видеорегистраторами, тахографами для контроля времени труда и отдыха водителя и системами навигации ГЛОНАСС, которые помогают диспетчерской службе следить за движением автобусов и своевременно реагировать в нестандартных ситуациях, а также службе пассажирских перевозок в процессе организации маршрутов.

Многолетний опыт работы предприятия на рынке пассажирских перевозок показывает, что деятельность автовокзалов не может быть отделена от процесса перевозки. Автовокзал – не только агент по продаже услуг перевозчика, но и полноправный и необходимый участник этого процесса. К сожалению, не все перевозчики считают вокзал таковым и готовы ради сомнительной экономии, используя лазейки в законе, пренебрегая безопасностью пассажиров и устоявшимися правилами делового оборота, устраивать остановки автобусов в местах, для этого не предусмотренных. Деятельность такого перевозчика нельзя называть ни законной, ни регулярной, так как отправление автобуса по установленному расписанию – основной признак регулярности маршрута. На рынке автобусных перевозок совсем немного предприятий, в составе которых есть и автобусный парк, и автовокзалы. Поэтому предприятию приходится решать задачи комплексно – от соз-



Автовокзал в Пятигорске



С 2016 года «Кавминводоавто» возглавляет Екатерина Викторовна Белицкая.

Она начала свою трудовую деятельность на предприятии в 1999 году на должности инженера по организации и нормированию труда. В 2001 году стала главным экономистом, а в 2007 году – первым заместителем генерального директора «Кавминводоавто».

В транспортной сфере работает 25 лет. Успешно прошла обучение по Президентской программе подготовки управленческих кадров для организаций народного хозяйства. Является настоящим профессионалом, умело руководит вверенным ей предприятием, пользуется заслуженным уважением среди сотрудников.

Екатерина Белицкая отлично ориентируется в различных проблемах отрасли, прекрасно знает ее специфику, способна работать в сложных современных экономических условиях и добиваться положительных результатов. Внесла большой вклад во внедрение прогрессивных методов работы.

Много лет является членом правления Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны». За добросовестный труд Екатерина Белицкая неоднократно отмечалась федеральными и краевыми отраслевыми наградами.



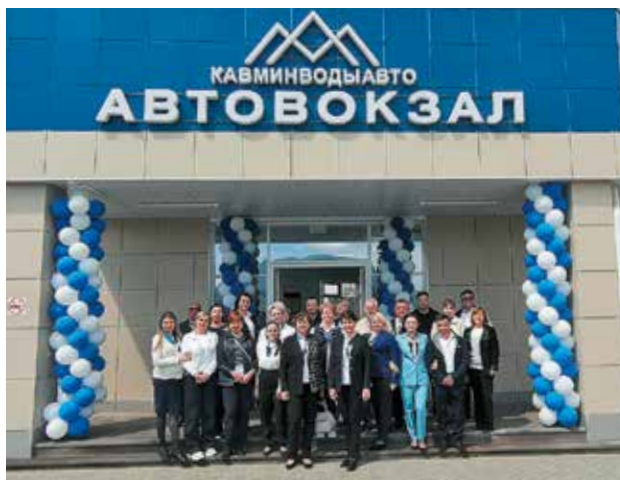
Коллектив «Кавминводыавто»

дания маршрута до обеспечения безопасности перевозки на всем протяжении маршрута. А трудностей очень много.

Несмотря на то что предприятие 40 лет перевозит пассажиров по определенным маршрутам, ему приходится согласовывать эти маршруты с другими перевозчиками, которые только начинают обслуживать свои маршруты. Причина заключается в том, что вокзалы, через которые проходит старый маршрут, не внесены в реестр остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок. В результате ФБУ «Росавтотранс» не выдает предусмотренную Федеральным законом от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации

и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» карту маршрута, и предприятию грозят штрафы. Пользуясь этой ситуацией, «псевдозаказные» перевозчики и те перевозчики, которые предлагают свои услуги с помощью интернет-агрегаторов, заполняют рынок незаконным и небезопасным предложением. В то время как Федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» предъявляет достаточно высокие требования к добросовестным участникам перевозочного процесса.

Несмотря на все трудности, предприятие старается соблюдать требования и стандарты перевозки и действовать в рамках закона. Ответственность перевозчиков «Кавминводыавто» перед пассажирами также застрахована согласно требованиям закона.



Автовокзал в аэропорту Минеральных Вод

С заботой об удобстве и комфорте пассажиров расширяется география перевозок, предоставляется возможность приобретения билетов через интернет, а также возможность приобретения билетов в обратном направлении на вокзалах, периодически предоставляются льготы студентам и пенсионерам, внедрена программа лояльности под названием «Нам с вами по пути!», по которой пассажир, проехав в автобусах «Кавминводыавто» определенное количество километров, получает скидку на все последующие поездки.

Товарный знак «Кавминводыавто» и водительский состав в форменных костюмах и белых рубашках узнаваемы на дорогах от юж-

ных границ России до столицы. Руководство АТП уделяет большое внимание условиям труда сотрудников, повышению уровня их профессионализма. А работники гордятся своим предприятием и приводят на работу своих детей. Так, за эти годы в АТП сформировалось несколько династий профессиональных водителей.

К сожалению, сегодня почти не осталось учебных баз, которые бы готовили водителей-профессионалов междугородных автобусов. Поэтому, передавая опыт от отца к сыну, предприятие пополняет состав качественных водителей. Конечно, отсутствие подготовки профес-

сиональных водителей – это не единственная проблема АТП. В нелегкой борьбе с нелегальными и «псевдозаказными» перевозчиками придется отвоевывать свое место на рынке услуг, адаптироваться в условиях непредсказуемого роста цен на топливо, учитывать особенности местного менталитета и социальное расслоение населения Кавказа.

Авторитет предприятия, заслуженный за десятилетия, и доверие пассажиров – вот та основа, которая дает возможность развиваться и быть лидером по качеству и объему перевозок в федеральном округе.

Валерий Герман, президент Регионального союза автотранспортников Ставропольского края:

«Моя дружба с Виктором Григорьевичем Белицким длилась без малого 30 лет. Мы познакомились весной далекого 1987 года. Хорошо помню эту первую короткую встречу. Я, недавно назначенный на должность заместителя директора Ставропольского производственного объединения автовокзалов и пассажирских автостанций, был приглашен в Пятигорск на рабочее совещание по вопросам ремонта объектов транспорта. Присутствовал на этом совещании и Виктор Григорьевич. Руководители Ставропольского транспортного управления того времени славились умением «взбодрить» молодых специалистов. Получив свою порцию «бодрости», я после совещания в задумчивости стоял во дворе автопредприятия. В этот момент ко мне подошел Виктор Григорьевич, приобнял и по-дружески сказал: «Не переживай ты так, это у них стиль руководства такой. Работать ты умеешь, а это – главное всего. Жизнь всех по своим местам расставит».

В мудрости этих слов я много раз убеждался. Виктор Григорьевич вообще обладал удивительной способностью одной фразой максимально емко и очень ярко охарактеризовать любую ситуацию или человека. При этом его отличала безмерная доброта, сопровождаемая сумасшедшим обаянием, в плен которого попадали все без исключения. Наша с ним дружба за все годы только крепла, несмотря ни на какие рабочие размолвки. Он был настоящим профессионалом, глыбой отрасли. Для него как руководителя предприятия, начавшего свой трудовой путь водителем автобуса, не было и не могло быть секретов в автомобильном хозяйстве.

Он умел созидать и объединять. В 2000 году мы вместе с ним, понимая, что сила автомобилистов – в единстве и общении профессионалов-единомышленников, создавали Межрегиональную ассоциацию автовокзалов и перевозчиков, которая и сейчас ведет свою работу на благо настоящих автомобилистов.

Очень рад, что профессиональная династия Белицких после смерти Виктора Григорьевича не прервалась, а достойно продолжает дело всей его жизни».



С БОГАТОЙ ИСТОРИЕЙ

Государственному предприятию Псковской области «Псковавтотранс» исполняется 80 лет. Основанное в 1944 году как транспортное управление, получившее существующее наименование в 1983 году, сегодня ГП ПО «Псковавтотранс» — современное, динамично развивающееся предприятие. В ежедневном режиме оно обеспечивает автовокзальное обслуживание пассажиров и перевозчиков на 22 объектах транспортной инфраструктуры Псковской области.



ГП ПО «Псковавтотранс» объединяет сеть объектов транспортной инфраструктуры Псковской области:

- автовокзалы «Псков», «Великие Луки»;
- автостанции «Гдов», «Дедовичи», «Дно»,

«Красногородск», «Локня», «Невель», «Новоржев», «Новосокольники», «Опочка», «Остров», «Печоры», «Порхов», «Пустошка», «Пушкинские Горы», «Пыталово», «Себеж», «Струги Красные»;

- транспортно-пересадочный узел «Идрица»;
- билетные кассы «Бежаницы», «Усвяты».

Сегодня для покупки билета на междугородный или пригородный автобус необязательно отправляться на автовокзал: билеты на все



Автовокзал «Псков»



Опочецкая почтовая станция. XIX век



Автостанция «Опочка» сегодня

направления можно приобрести прямо на сайте или забронировать по телефону. Операторы колл-центра помогут с выбором билета на стыковочный рейс с учетом расписания любого вида транспорта. Предприятие старается работать так, чтобы пассажирам было максимально комфортно, а ветераны ГП ПО «Псковавтотранс» могли бы гордиться сегодняшним коллективом и результатами работы.

Сайт сети объектов транспортной инфраструктуры области не только выполняет функции интернет-представительства и интерактивных касс продажи билетов. Здесь есть виртуальный музей истории предприятия, посвященный славным вехам его развития, доблестным ветеранам транспортной отрасли региона.

Время не щадит объекты транспортной инфраструктуры, построенные, в основном, в 1970–1980-е годы. Предприятие ведет реконструкцию устаревших объектов, сохраняя при этом исторический облик зданий-памятников. Их немало. Больше полувека автовокзалу города Великие Луки, возведенному к 800-летию города. Псковский автовокзал старше великолукского на целых 7 лет. Здание невельской автостанции построено в 1900 году, а старейшей автостанции «Опочке» в этом году исполняется 177 лет.

Автостанция «Опочка» – объект культурного наследия федерального значения. Она

построена в 1847 году. В те времена почтовые тракты были разбиты на прогоны по 20–25 верст, на границах которых и строились почтовые станции. Здесь предьявлялись подорожные, оплачивались последующие прогоны, менялись лошади, предоставлялся ночлег и т. д.

Опочецкая почтовая станция относилась к последней серии типовых проектов почтовых станций, изданных в 1843 году, и имела второй разряд (станция со стойлами на 36 лошадей) – единственная из четырех между Островом и границей Витебской губернии (остальные три были в Новгородке, Звонах, Иссе). Станции первого разряда строились в крупных населенных пунктах, второго и третьего – в промежуточных. В состав станции входили бани, четыре зала для проезжающих, квартира содержателя гостиниц, кухня, комната для записи подорожных, конюшня и другие помещения.

После Великой Отечественной войны сохранилась лишь коробка главного дома станции в Опочке, которая сразу же стала использоваться под автостанцию города.

ГП ПО «Псковавтотранс» много лет является членом Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» и вносит свой вклад в совершенствование отраслевого законодательства и внедрение отечественных технологий управления автовокзальными комплексами.

Фото: ГП ПО «Псковавтотранс»

Российские автобусные линии Проблемы и перспективы развития

Издается при поддержке Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации

ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА

- Администрация Президента РФ;
- Совет Федерации ФС РФ;
- Государственная Дума ФС РФ;
- Генеральная прокуратура РФ;
- Следственный комитет РФ;
- Министерства РФ: транспорта; внутренних дел; экономического развития; цифрового развития; связи и массовых коммуникаций;
- Федеральные службы: безопасности; по надзору в сфере транспорта; налоговая;
- Федеральное дорожное агентство;
- Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации;
- Пассажиры автотранспортные предприятия;
- Организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции;
- Отраслевые союзы и объединения автотранспортных предприятий;
- Профсоюзные организации работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства;
- Отраслевые научно-исследовательские институты и высшие учебные заведения;
- Организации, работающие в сфере автомобильного транспорта по направлениям: разработчики программного обеспечения; производители, поставщики подвижного состава и комплектующих; производители, поставщики и системные интеграторы инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности; страховые лизинговые и туристические компании.

Все выпуски журнала доступны:

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

- ▶ в библиотеке Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ): 125319, Москва, Ленинградский просп., д. 64
- ▶ электронная версия журнала: <http://rosbuslines.ru/zhumal/arhiv/>

Для регулярного получения очередного бесплатного номера журнала через рассылку АО «Почта России» необходимо подать заявку в редакцию журнала WhatsApp, Telegram: +7(915)232-94-09; e-mail: info@rosbuslines.ru

18 лет освещаем развитие общественного транспорта России



1
(март 2006)



10
(март-апрель 2007)



20
(январь-февраль 2009)



30
(июль-август 2010)



40
(март-апрель 2012)



50
(сентябрь-октябрь 2013)



60
(январь-март 2017)



70
(июль-сентябрь 2019)



80
(январь-март 2022)



90
(июль-сентябрь 2024)

Партнерство с BlaBlaCar - это

- **35 000 000+** потенциальных пассажиров
- **Реклама**, рассылки и пуш-уведомления
- **Бюджет** на рекламное продвижение ваших рейсов
- Рост продаж у партнеров - участников Промо

Заключите договор* и опубликуйте ваши автобусные рейсы!

Стать партнером BlaBlaCar
ru.blablacar.pro

*Только официальные перевозчики, при предоставлении необходимых разрешительных документов