

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 72 январь-март

2020



тема номера:

**ПЕРВЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ОТРАСЛЕВОЙ
АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ**

**«ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ЦИФРОВЫХ
ТЕХНОЛОГИЙ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ
ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК»**

«Серые перевозки — это ваши потерянные доходы».*

*По оценке экспертов доля потерь легальных перевозчиков
и автовокзалов доходит до 30-50% от прибыли

РОССИЙСКИЕ
АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 ГОДА

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

Учредитель:

Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны»

Периодичность выхода:

от 4 до 8 выпусков в год

Тираж: 4000 экз.

Распространение: подписка и целевая рассылка

Регион распространения: Москва и регионы Российской Федерации, страны СНГ и ЕС

Экспертный совет:

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

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

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

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

Двойных А. В. – Генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Минтранса России

Куликов В. В. – заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

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

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

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

Новоселов В. И. – президент СРО

«Транспортный союз Сибири»

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

Старовойтов О. И. – президент Российского автотранспортного союза

Главный редактор: Лоран Борис Олегович

Зам. главного редактора: Колесников Е.В.;

Выпускающий редактор: А. Е. Лоран

Советник главного редактора: Керов В.В.

Отдел рекламы: О. Е. Филиппова

Юридическое сопровождение:

Г. Т. Кязимов, Е. А. Грек

Отдел подписки и распространения:

О. Б. Лоран

Корреспонденты: И. С. Евтушевский, И. Г. Чарук

Фотограф: Ю. Л. Данченко, Н. С. Евтушевский

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

Корректор: А. С. Сивков

Ответственный секретарь: Д. Б. Лоран

Адрес редакции:

125212, г. Москва, Кронштадтский бульвар, д. 7, строение 4, офис 21

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

E-mail: info@rosbuslines.ru

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

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

Цена свободная.

Подписано в печать

26.03.2020 г.

Отпечатано в типографии

ООО «МЛ Принт»

115280, РФ, г. Москва, ул.

Ленинская слобода, д. 19, эт. 1,

ком. 41х1д, оф. Х; тел. +7 (495)

649-81-31

сайт: www.mlprint.ru



СОДЕРЖАНИЕ

СЛОВО РЕДАКТОРА

2

ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ◆ "Менее половины российских автобусных пассажирских перевозчиков имеют соответствующую лицензию", — сообщил министр транспорта Евгений Дитрих 3
- ◆ Заседание коллегии Минтранса РФ 18 февраля 2020 года 3
- ◆ Министр транспорта подтвердил планы по созданию «краевого перевозчика» 5
- ◆ В области создадут реестр добросовестных пассажирских перевозчиков 5
- ◆ Нормативное обеспечение контроля за деятельностью пассажирских автоперевозчиков 6
- ◆ На Форуме в Москве представлена автоматизированная система для перевозчиков и владельцев остановочных пунктов 8

ЮБИЛЕЙ

- ◆ Сухин Юрий Сергеевич 9

ВСЕРОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

- ◆ АНО «Агентство по развитию транспорта и безопасности» запустило новый формат экспертной работы 11
- ◆ Цифровизация как будущее транспортной отрасли 14

АВТОВОКЗАЛЫ И ПАТП

- ◆ Открытие Новосибирского автовокзала «Главного» 18
- ◆ Крупнейший за пределами Москвы: как будет выглядеть транспортно-пересадочный узел, куда перенесут Южный автовокзал? 20
- ◆ «Линия Медконтроля». Измени свой взгляд на медосмотры 22
- ◆ Мониторинг состояния автобусов, используемых в регулярном сообщении на территории Свердловской области, и задачи регионов по обновлению парка автобусов 24
- ◆ «Зеленый свет» 2020 31

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

- ◆ «MaaS» – мобильность как услуга 32
- ◆ «Инновационная мобильность» – современные решения для тревел-индустрии 33
- ◆ «Цифра» на страже порядка автобусных пассажирских перевозок 34
- ◆ Повышение доступности транспортных услуг с применением цифровых технологий 38

ОТРАСЛЬ И НАУКА

- ◆ 78-я Конференция МАДИ: к цифровизации и трансформации транспортной сферы 43
- ◆ Совершенствование конструктивной безопасности автобусов 46

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

- ◆ «Большая доля российского рынка — серые перевозки» 49



Уважаемые коллеги!

Тема сегодняшнего номера — Первый Всероссийский отраслевой автотранспортный Форум «Особенности развития цифровых технологий при организации пассажирских перевозок», состоявшийся 20 февраля 2020 года в здании Правительства Москвы. Форум прошел по инициативе Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству. Он стал поистине важным событием в отрасли и продолжением формата ежегодного съезда Российского автотранспортного союза. Но съезд проходит один раз в год в июне и аналогов такой площадке нет.

Россия — огромная страна и непросто собрать в одном месте и в одно время представителей большей части операторов рынка из большинства регионов. На форуме это удалось. За что огромная благодарность Комитету Государственной Думы по транспорту и строительству и его руководителю Евгению Сергеевичу Москвичеву.

Отдельно хотим отметить и поблагодарить модератора Форума Александра Сергеевича Старовойтова, заместителя Председателя Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству, Председателя Общественного совета АНО «Агентство по развитию транспорта и безопасности». Оно и стало техническим организатором мероприятия и провело его на высочайшем уровне.

Особо отмечу, что участие в Форуме представителей автотранспортной отрасли было бесплатное.

Наш журнал «Российские автобусные линии. Проблемы и перспективы развития» выступил официальным информационным партнером Форума.

В отрасли появилась собственная профессиональная дискуссионная площадка. Это очень важное событие. Открытая и свободная дискуссия представителей отрасли и власти, обсуждение актуальных проблем и их решение — это продуктивный диалог, позволяющий найти правильные пути развития отрасли и, как следствие, обеспечить комфортной и современной услугой перевозки того, на кого мы работаем — «Его Величество Пассажира». Только он наш «судья».

То, что на нашей площадке идет, в том числе, презентация и обсуждение результатов внедрения современных инновационных и цифровых технологий на автобусном транспорте — это ещё раз подтверждает важность и перспективность автотранспортного Форума, он станет регулярным и востребованным всеми пассажирскими автотранспортными предприятиями, автовокзалами и представителями власти всех уровней.

Появившиеся в последние 2-3 года форумы — площадки с помпезными названиями, организованные людьми, не имеющими к отрасли никакого отношения, не понимающими ни сути нашей работы, ни наших проблем, которые делают дешевое «шоу», вводят в заблуждение автотранспортников. Прикрываясь тем, что в спикерах дискуссионных секций таких площадок присутствуют чиновники нижнего уровня из различных министерств и ведомств, организаторами активно тиражируется, что их мероприятия имеют поддержку и Минтранса, и Комитета по транспорту ГД, и так далее. На фоне того, что организаторам площадок надо только собрать деньги с каждого участника, они забыли, что мы, отраслевики, собираемся для того, чтобы обсудить свои проблемы, поделиться своим опытом, выработать совместное решение. И, конечно, нам важно, чтобы в диалоге «Отрасль-Власть» со стороны власти выступали руководители и ведущие специалисты министерств и ведомств, а не статисты.

Теперь несколько слов о новом разделе нашего журнала — «Отрасль и Наука». В нем мы публикуем информацию о научно-методических и научно-исследовательских конференциях, научные статьи представителей высших учебных заведений и научно-исследовательских институтов автотранспортной отрасли. Считаем, что инновации, рождающиеся в этих институтах, помогут предприятиям отрасли не только внедрить новые технологии, но и увеличить свою доходность за счет их внедрения.

В сообществе автовокзалов — знаковое событие — в Новосибирске в декабре прошлого года открыли новый современный автовокзал. Он построен «с нуля» частным инвестором ООО «Автосервис» — членом ассоциации «Развитие автовокзалов страны», оборудован современными техническими средствами, продуман до мелочей. Это пример, когда сам оператор автовокзала вкладывает средства в создание своего объекта, на котором он будет работать и создает он его для полноценного технологического цикла обслуживания перевозчиков и пассажиров.

В заключение хочу поздравить с 90-летием выдающегося автотранспортника Юрия Сергеевича Сухина. Вся его биография неразрывно связана с автотранспортной отраслью. Это уникальный человек. Подробности читайте в разделе «Юбилей».

С уважением,

"МЕНЕЕ ПОЛОВИНЫ РОССИЙСКИХ АВТОБУСНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ИМЕЮТ СООТВЕТСТВУЮЩУЮ ЛИЦЕНЗИЮ", — СООБЩИЛ МИНИСТР ТРАНСПОРТА ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ



«896 тыс. автобусов — это общая цифра тех автобусов, которые зарегистрированы и имеют государственный регистрационный знак. Я вам скажу, что в прошлом году вступила в силу

норма, что все автобусные перевозки лицензируются. Сколько, вы думаете, автобусов включены в реестр и привязаны к тем или иным лицензиям на перевозки? 350 тыс. — меньше половины. Из 896 тыс. — 350 тыс., остальные даже не озаботились тем, чтобы свои автобусы занести в реестр», — сказал министр.

В январе в министерстве также высказывались о необходимости усилить меры безопасности автобусных пассажирских перевозок, уже подготовлены соответствующие законопроекты. По мнению министерства, необходимо систематизировать и повысить эффективность использования бортовых устройств, устанавли-

ваемых на автобусы, обеспечить профессиональную подготовку водителей, разработать и утвердить соответствующий профессиональный стандарт. Кроме того, в министерстве полагают, что необходимо активнее внедрять телемедицинские технологии при проведении предрейсового и послерейсового медицинского контроля водителей, допускать к движению по дорогам только технически исправные автобусы, а также обеспечить соразмерность вида и размера административного наказания в соответствии с тяжестью совершенного правонарушения при перевозках пассажиров автобусами.

ТАСС

ЗАСЕДАНИЕ КОЛЛЕГИИ МИНТРАНСА РФ 18 ФЕВРАЛЯ 2020 ГОДА



Вопрос безопасности таких перевозок стал ключевым на заседании коллегии Министерства транспорта Российской Федерации, которое прошло 18 февраля 2020 года. Участниками дискуссии стали представители Администрации Президента России, Правительства России, Совета Федерации, Государственной Думы, федеральных и региональных органов власти,

отраслевых ассоциаций и союзов транспортников.

Провел коллегию Министр транспорта РФ Евгений Дитрих. Он подчеркнул, что ДТП с автобусами являются наиболее резонансными и чувствительными. Тема становилась предметом обсуждения, в том числе на заседаниях Государственного Совета. Министр напомнил, что в прошлом году лицензирование деятельности перевозчиков было распространено на все виды перевозок, независимо от их типа. Также усилена ответственность за нарушения режимов труда и отдыха води-

телей, уточнены требования к перевозкам групп детей автобусами. «Все это позволило в 2019 году сократить количество ДТП с автобусами на 4,8%. Но необходимы и дополнительные меры, повышающие безопасность перевозок. Этот вопрос запланирован к обсуждению на одном из заседаний Правительственной комиссии по транспорту», — сказал Евгений Дитрих.

Министр поручил создать специальную рабочую группу для выработки мер по повышению безопасности перевозок пассажиров автобусами. В неё войдут представители Минтранса, Ространснадзора, ГИБДД, Росавтотранса, профильных научно-исследовательских институтов,

лизинговых компаний, администраций субъектов РФ и в том числе Республики Башкортостан. Рабочая группа также займется выработкой моделей организации работы общественного транспорта в регионах. В частности, речь идет об оценке состояния подвижного состава и шагах для своевременного обновления устаревшего парка.

Заместитель министра транспорта Алексей Семёнов рассказал о мерах и предложениях Минтранса для повышения безопасности дорожного движения. Прежде всего, это создание справедливых и прозрачных условий работы перевозчиков, вне зависимости от организационно-правовых форм их деятельности и видов перевозок. Ключевой задачей является борьба с перевозками автобусами, зарегистрированными на физических лиц, под видом перевозок для собственных нужд.

Замминистра Алексей Семёнов доложил о реформировании контрольно-надзорной деятельности, а также о работе по цифровой трансформации автомобильного транспорта. Ведется разработка суперсервиса «Безбумажные перевозки пассажиров и грузов». «Принципиально важно обеспечить перевод всех документов, оформляемых перевозчиком, в электронный вид. Также необходимо использовать современные автоматизированные технологии контроля за

состоянием транспортного средства и водителя», — сообщил он. Помимо этого, одними из приоритетных направлений сегодня являются систематизация требований к оснащению автобусов бортовыми устройствами контроля, а также повышение профессиональной компетентности водителей.

В свою очередь, руководитель Ространснадзора Виктор Басаргин рассказал о необходимости создания открытой цифровой платформы пассажирских перевозок, предусматривающей интеграцию различных баз данных. Обмен данными между ГИБДД, Ространснадзором, Минтрансом и Национальным союзом страховщиков ответственности позволит пресекать деятельность хозяйствующих субъектов, осуществляющих перевозку с нарушениями ПДД, не имеющих страховки и лицензии. «Реализация данной платформы в целом позволит жестко и оперативно воздействовать на угрозы возникновения тяжких нарушений, а не бороться с ликвидацией их последствий», — сказал глава Ространснадзора.

О мерах повышения безопасности дорожного движения также проинформировал заместитель начальника ГУОБДД МВД России Николай Шеюхин. Он сообщил о планируемой совместной работе ГИБДД и Минтранса по проведению анализа состояния сектора перевозок пассажиров авто-

бусами на предмет эффективности существующих дополнительных требований к таким перевозкам. «Мы предлагаем в текущем году совместно с Минтрансом поработать по этому вопросу. В качестве приоритета необходимо определить ответственность субъектов транспортной деятельности — юридических лиц и организаций. Задача — сделать экономически невыгодной деятельность для тех организаций, кто отступает от установленных норм и требований», — сказал Николай Шеюхин.

Директор профильного департамента Минтранса Алексей Бакирей рассказал о государственной поддержке развития городского пассажирского транспорта. В регионах это самый востребованный вид перевозок. Во многих городах люди недовольны качеством предоставляемых услуг, а подвижной состав и инфраструктура находятся в неудовлетворительном состоянии. Глава департамента отметил, что существуют две возможные модели господдержки: субсидирование капитальных затрат и субсидирование на возмещение части затрат на транспортную работу. Кроме того, он подробно остановился на обновлении подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Минтранс РФ

По результатам заседания коллегии Министерства транспорта Российской Федерации от 18 февраля 2020 года в Минтрансе России сформирована рабочая группа для разработки комплексных предложений, направленных на повышение безопасности перевозок пассажиров автобусами. Первое заседание рабочей группы состоялось 5 марта 2020 года.

МИНИСТР ТРАНСПОРТА ПОДТВЕРДИЛ ПЛАНЫ ПО СОЗДАНИЮ «КРАЕВОГО ПЕРЕВОЗЧИКА»



Глава регионального минтранса Николай Уханов раскрыл планы по организации межмуниципальных перевозок силами краевого предприятия. Как ранее писал Business Class, до конца первой половины 2020 года будет проведена закупка техники. Число автобусов, которое собираются

приобрести власти, выросло вдвое по сравнению с первоначальными намерениями и достигло ста. Такой парк позволит занять около 25 % рынка.

Своего перевозчика край создаст на базе ПКГУП «Автовокзал», которое управляет сетью автостанций в регионе. Предприятие переименуют в «Пермавтотранс». По словам Николая Уханова, оно будет обслуживать не только маршруты пермской агломерации, такие как Пермь – Краснокамск, но и отдаленные территории.

Сеть будет организована так, чтобы «не гонять» большое

число автобусов, например, из Красновишерска в Пермь, но при этом организовать рейсы из Красновишерска в Соликамск, откуда автобусы в краевую столицу ходят практически каждые полчаса. По такой схеме власти хотят организовать и транспортное обслуживание Коми-округа.

Летом на региональном уровне стартует пилотный проект новой транспортной модели. Утвержден список из одиннадцати маршрутов, которые войдут в него в первую очередь.

Кристина Суворова
www.business-class.ru

В ОБЛАСТИ СОЗДАДУТ РЕЕСТР ДОБРОСОВЕСТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ



30 января 2020 года в Управлении автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области состоялась рабочая встреча с крупными пассажирскими перевозчиками региона. Мероприятие прошло в рамках реализации дорожной карты по повышению уровня безопасности дорожного движения и достижения целевых показателей нацпроекта «Безопасные и

качественные автомобильные дороги».

В обсуждении приняли участие специалисты управления, представители Госавтоинспекции по Белгородской области, руководители автотранспортных предприятий региона.

В ходе рабочей встречи, которая прошла в режиме диалога, была доведена информация об аварийности на пассажирском транспорте и основных нарушениях. Говорили также о возникающих вопросах при исполнении лицензионных требований и реализации требований Федерального Закона от 13.07.2015 №220-ФЗ.

Особое внимание было уделено безопасной перевозке детей. В дорожной карте предусмотрен целый ряд мероприятий, который касается этого вопроса. В планах — создание реестра добросовестных пассажирских перевозчиков. Ожидается, что после создания списка учебные заведения смогут выбирать из него проверенного перевозчика, гарантирующего безопасность школьников по пути на соревнования, экскурсии и другие мероприятия. Реестр будет размещен на сайте управления автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области.

belregion.ru

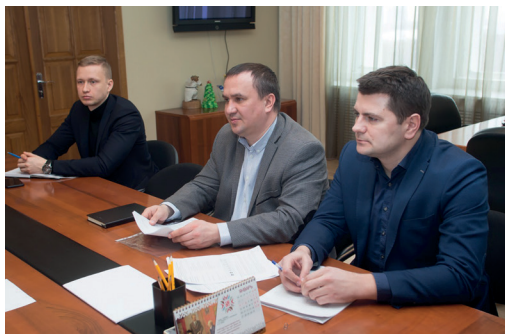
НОРМАТИВНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОНТРОЛЯ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ПАССАЖИРСКИХ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ



30 января 2020 года первый заместитель Председателя Госсовета Удмуртии, председатель постоянной комиссии по общественной безопасности, регламенту и организации работы Государственного Совета Владимир Невоструев провел ряд рабочих встреч с депутатами Государственной Думы, избранными от Удмуртии, — первым заместителем руководителя фракции «Единая Россия» Андреем Исаевым и членом Комитета Госдумы по экологии и охране окружающей среды Александром Василенко.

Ключевым вопросом встречи с Андреем Исаевым стало нормативное обеспечение контроля за деятельностью пассажирских автоперевозчиков. В обсуждении темы приняли участие генеральный директор ООО «Автовокзалы Удмуртии» Сергей Зайнуллин и представитель этой организации Максим Сизов.

Напомним, в феврале 2019 года Госсовет Удмуртии вышел



на федеральный уровень с инициативой о внесении изменений в федеральное законодательство, касающейся усиления контроля за деятельностью пассажирских автоперевозчиков. Основанием для подготовки такой инициативы стало массовое распространение регулярных пассажирских перевозок, организуемых под видом заказных. При этом, у организаторов таких перевозок нет должных разрешительных документов, а водители производят посадку и высадку пассажиров вне автовокзалов и автостанций, работая без наличия маршрутной карты, не обеспечивая должную безопасность граждан. Фактически данный вид транспортных услуг не отличается от иных перевозок по регулярным межмуниципальным маршрутам, однако, он не обеспечивает реализацию прав граждан льготных категорий на получение мер социальной поддержки, а также представляет собой недобросовестную конкуренцию по отношению к легальным перевозчикам. Предложенные депутатами Госсовета Удмуртии законодательные изменения касаются корректировки федерального

законодательства в части установления административной ответственности за отдельные виды правонарушений и введения штрафных санкций в отношении недобросовестных перевозчиков. Андрей Исаев отметил, что инициатива находится на рассмотрении

в Государственной Думе, но в связи с тем, что в Правительстве России идет работа по подготовке нового Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, будет целесообразно не принимать отдельный федеральный закон, а внести предложения сразу при формировании нового КОАП. Участники рабочей встречи поддержали предложение и займутся подготовкой необходимых документов.

В ходе рабочей встречи с депутатом Государственной Думы,



членом Комитета по экологии и охране окружающей среды Александром Василенко обсудили вопросы помощи старшему поколению и людям с ограниченными возможностями здоровья, в том числе маломобильным. Особое внимание акцентировали на вопросах подготовки к празднованию 75-летия Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов. Александр Василенко подчеркнул, что готов включиться в работу по восстановлению и ремонту монументов воинам Удмуртии, расположенным в городах и районах республики, а также установлению новых мемориалов участникам войны и героям трудового фронта.

По информации Госсовета Удмуртской Республики



Ассоциация «Развитие автовокзалов страны»

РЕКОМЕНДУЕТ:

АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ СИСТЕМА «220-ФЗ» (АС «220-ФЗ») ВВЕДЕНА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

Приглашаем всех перевозчиков и владельцев остановочных
пунктов стать участниками системы



прямая ссылка
на авторизацию в системе:

<https://220fz.rosavtotransport.ru>



Министерство транспорта
Российской Федерации
АГЕНТСТВО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

НА ФОРУМЕ В МОСКВЕ ПРЕДСТАВЛЕНА АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ СИСТЕМА ДЛЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И ВЛАДЕЛЬЦЕВ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ



Возможности системы «АС 220-ФЗ» были показаны участникам первого всероссийского отраслевого автотранспортного форума «Особенности развития цифровых технологий при организации пассажирских перевозок». Мероприятие прошло 20 февраля 2020 года в Правительстве Москвы по инициативе Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству.

На форуме рассматривались проекты нормативных правовых актов, правоприменительная практика и контрольно-надзорная деятельность на автомобильном транспорте, обсуждались требования федеральных законов 220-ФЗ и 54-ФЗ, а также вопросы использования цифровых технологий.

В рамках выполнения работ по цифровой трансформации транспортного комплекса ФБУ «Росавтотранс» разработана и эксплуатируется программа, предназначенная для автоматизации процесса подачи и обработки заявлений на установление, изменение, прекращение действия регулярных маршрутов межрегиональных перевозок, заявлений на

включение в реестр, изменение и исключение сведений об остановочных пунктах на межрегиональных маршрутах автомобильного пассажирского транспорта.

Отмечено, что в настоящее время в реестр регулярных маршрутов межрегиональных перевозок внесено более чем 4700 маршрутов. Количество остановочных пунктов в соответствующем реестре составляет 3500.

Также было рассказано о трудностях, с которыми сталкиваются заявители при оформлении разрешительной документации согласно требованиям 220-ФЗ для осуществления пассажирских перевозок. Одна из проблем возникает на начальном этапе при подаче заявлений. Законом и нормативными актами установлены четкие правила по заполнению заявлений, и ошибки, допускаемые перевозчиками при несоблюдении требований, вызывают большое количество возвратов документов на доработку.

Автоматизация процессов рассмотрения заявлений — единственный способ решения данной проблемы. АС «220-ФЗ» наглядно показывает преимущества подачи и обработки заявлений в электронном виде. Простой интерфейс программы и понятный алгоритм действий позволяют заявителю загрузить все необходимые данные в систему так, что уже на первом и очень ответственном этапе подачи заявления

у пользователя не возникнет сложностей. Возврат документов на доработку будет исключен. Работая в своем личном кабинете, можно в реальном времени следить за статусом обработки поданных на рассмотрение документов.

На сегодняшний день пользователями автоматизированной системы АС «220-ФЗ» являются 300 участников перевозочного процесса из 2000, зарегистрированных в реестре. Отмечена положительная тенденция: с начала 2020 года в Росавтотранс поступило 1191 заявление об установлении/изменении межрегиональных маршрутов, из них 432 поданы уже через личный кабинет, что составляет почти 40%. Это говорит о преимуществах применения АС «220-ФЗ» и показывает положительную оценку системы участниками процесса.

Безбумажное взаимодействие способствует комфортной и качественной работе не только заявителя, но и всех участников процесса согласования. В системе созданы шаблоны писем для уменьшения трудозатрат и ускорения процесса согласования документов с соответствующими государственными и муниципальными структурами. Электронный формат подачи заявлений через данную программу экономит средства федерального бюджета в части затрат на предоставление государственной услуги.

Минтранс РФ



Юрий Сергеевич Сухин родился 15 марта 1930 года в г. Харьков Украинской ССР. Советский и российский общественный и государственный деятель.

После окончания школы обучался в Хорольском техникуме механизации сельского хозяйства, далее поступил в ХАДИ.

Работал начальником гаража № 1 Ставропольского автотранспортного хозяйства и инженером ПТО Ставропольского краевого автотранспортного треста.

В 1956 г. — начальник Невинномысского автотранспортного хозяйства.

В 1961 г. — заместитель управляющего Ставропольского краевого автотранспортного треста.

В марте 1963 года — управляющий Брянским автотранспортным трестом Главного управления автотранспорта Центра и Юга Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР, затем повышен до начальника Брянского управления автомобильного транспорта.

В 1968 году — заместитель начальника Республиканского объединения автомобильного транспорта Урала «Уралавтотранс». На следующий год он возглавил Объединение.

В 1971 г. возглавил Главное управление международных автомобильных сообщений «Совтрансавто», к началу 1980-х ставшее од-

ним из крупнейших в мире международных перевозчиков.

Постановлением Совета Министров СССР от 18 января 1974 года была учреждена Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), а решением учредительного собрания Ассоциации от 12 марта того же года Сухин стал её первым президентом.

В ноябре 1977 г. — заместитель Министра автомобильного транспорта РСФСР.

С сентября 1981 года по сентябрь 1983 года он находился в Демократической Республике Афганистан в качестве советника премьер-министра Султана Али Кештманда и занимался созданием государственной транспортной системы.

Постепенно передав управление выстроенной материально-технической базой афганцам, Сухин вернулся в Москву, где был назначен на пост Министра автомобильного транспорта РСФСР.

Под его руководством министерство стало одним из наиболее прогрессивных в стране: все областные автотранспортные предприятия работали с прибылью, выполняли и перевыполняли план, принося 1,5 миллиарда сверхплановой прибыли в год.

В сентябре 1990 года Сухин вышел на пенсию и с октября 1990 года вновь стал президентом АСМАП и руководил Ассоциацией до 2009 года.

За этот срок состоявшие в Ассоциации предприятия в 17 раз увеличили совокупный объём перевозок, а сама АСМАП выросла в крупное профессиональное сообщество международных автомобильных перевозчиков.

С 2009 занял пост почётного президента АСМАП.

В 2013 году Сухин возглавил «Клуб президентов ассоциаций автомобильного транспорта Ев-

разии», в который входят действующие и почётные президенты транспортных ассоциаций стран региона.

Имеет государственные и ведомственные награды.

Уважаемый Юрий Сергеевич!

Радушно поздравляю Вас с большим Юбилеем, с чрезвычайно важной датой! Вы с честью идёте по славной жизненной дороге, занимаете признанное место в истории транспорта! За плечами поразительное количество достижений, государственных и общественных, обозначивших Ваш весомый труд, вложенный в функционирование отечественной автотранспортной отрасли, в принятие нужных решений в целях повышения её качества и престижа, укрепления её интересов, что является образцом служения своей стране! Ваши годы — это богатство, повод гордиться огромным арсеналом заслуг и наград, добрыми делами для людей и общества, ставшими и значимыми страницами Вашей личной биографии, и достойным благодарности примером для нас! Дорогой почётный Юбилей! В 90 крепких Ваших лет мудрого возраста я, с глубоким чувством личного почтения, пожелаю Вам беречь в себе силы и сохранять свою внутреннюю энергию! Отличным стимулом для Вас пусть будет всеобщее почитание в профессиональном сообществе и теплота окружения родными, которые всегда рядом со своей доброй заботой! Желаю, чтобы день торжественного события в Вашей судьбе добавил внимания и приятных эмоций от лучших воспоминаний! Сполна здоровья Вам и активности на будущие лета!

Президент Российского автотранспортного союза О.И. Старовойтов.



**АГЕНТСТВО ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТА
И БЕЗОПАСНОСТИ**

**ВСЕРОССИЙСКИЙ ОТРАСЛЕВОЙ
АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ
«ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ
ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК»**

Генеральный партнер:



Партнеры конференции:



АНО «АГЕНТСТВО ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТА И БЕЗОПАСНОСТИ» ЗАПУСТИЛО НОВЫЙ ФОРМАТ ЭКСПЕРТНОЙ РАБОТЫ



20 февраля 2020 года на площадке административного здания Правительства Москвы состоялся Всероссийский отраслевой автотранспортный Форум «Особенности развития цифровых технологий при организации пассажирских перевозок», организованный Общественным советом АНО «Агентство по развитию транспорта и безопасности».

Мероприятие состоялось по инициативе Комитета Госдумы по транспорту и строительству при участии федеральных органов исполнительной власти — Министерства транспорта Российской Федерации; Министерства цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, ФБУ Агентство автомобильного транспорта, Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, общественных организаций и многочисленных представителей профессионального сообщества пассажирских перевозок — субъектов транспортной инфраструктуры.

Заседания Всероссийского отраслевого автотранспортного

Форума «Особенности развития цифровых технологий при организации пассажирских перевозок» вел и модерировал заместитель председателя Комитета Госдумы по транспорту и строительству, председатель Общественного совета АНО «Агентство по развитию транспорта и безопасности» — Александр Сергеевич Старовойтов.

Форум вызвал к себе огромный интерес отраслевого экспертного сообщества. В его работе приняло участие более 160 делегатов.

Собравшейся в здании столичного Правительства аудитории были тепло встречены приветствия от Комитета Госдумы по транспорту и строительству, министра транспорта Российской Федерации, руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, а также генерального партнера мероприятия — ООО «Технопасс».

«В современном мире, который стремительно идет по пути цифровизации, — отмечалось в одном из приветствий, — способность быстро адаптироваться к изменениям рынков, и поддерживать конкурентоспособность на высоком уровне становится важнейшим условием эффективного и устойчивого развития отрасли. В связи с этим в сфере пассажирских перевозок можно отметить большой интерес к внедрению и развитию новых цифровых решений, отвечающих современным по-

требностям граждан и общества в целом».

«На наших глазах происходит стремительное обновление отрасли, — подчеркнул в свою очередь Александр Старовойтов. — В этой связи, одной из важнейших задач становится нахождение путей гармонизации существующей практики автомобильных пассажирских перевозок с нормативным обеспечением развития новых цифровых технологий».

В ходе обсуждения неоднократно возникали живые дискуссии между представителями отрасли и власти по целому ряду проблемных моментов. В процессе поиска оптимальных решений, отвечающих актуальным вызовам в сфере организации пассажирских перевозок.

Итогом Форума вместо стандартной резолюции стал предложенный его организаторами новый формат дальнейшей работы по совершенствованию нормативной правовой базы, регламентирующей применение цифровых технологий в области автомобильных пассажирских перевозок.

В результате работы мероприятия из общей повестки выделено несколько проблемных блоков, которые будут отрабатываться на площадке Комитета Госдумы по транспорту и строительству с участием заинтересованных представителей экспертного сообщества.

Экспертная отработка проблемного материала составит предмет следующих узко-тематических мероприятий. И данная работа примет регулярный характер.

Игорь Агафонов





ЦИФРОВИЗАЦИЯ КАК БУДУЩЕЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ



«Особенности развития цифровых технологий при организации пассажирских перевозок» — Всероссийский отраслевой автотранспортный форум с таким названием прошел 20 февраля 2020 года в Москве. Мероприятие, инициатором которого выступил Комитет Государственной Думы по транспорту и строительству, собрал в конференц-зале Правительства Москвы экспертов автотранспортной отрасли. Участниками форума стали руководители автовокзального комплекса России и автотранспортных предприятий, представители Минтранса России, Ространснадзора, ФБУ «Росавтотранс» и Минкомсвязи России.

Пленарное заседание форума открыл заместитель председателя Государственной Думы по транспорту и строительству, председатель Общественного совета при АНО «Агентство по развитию транспорта и безопасности» Александр Старовойтов. Эксперт определил ключевую задачу мероприятия – нахождение путей гармонизации существующей практики автомобильных пассажирских автоперевозок с нормативным обеспечением развития новых цифровых технологий.

«Цифровизация проникла в транспортную отрасль, но ею активно пользуются нелегальные перевозчики, что приводит к недобросовестной конкуренции на рынке автобус-

ных перевозок. Мы же должны цифровые технологии как можно быстрее запустить на благо отрасли», — поддержал тему член совета директоров ООО «Технопасс» Александр Советников. Тем более, что примеры позитивного опыта имеются. «Благодаря внедрению государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС» удалось спасти порядка 600 жизней», — отметил советник министра транспорта Российской Федерации Игорь Козубенко. Он обратил внимание на объективную тенденцию ежегодного роста информационных технологий.

«Все опрошенные нами автовокзалы (в опросе приняли участие 38 владельцев ОТИ из 7 федеральных округов, эксплуатирующие 67 автовокзалов и 170 автостанций) имеют технические возможности быть агентами по продаже билетов (агрегаторами), а также могут взаимодействовать с третьими лицами, принявшими на себя обязательства по продаже билетов», — рассказала директор Союза автотранспортных предприятий Свердловской области Лилия Саранчук. Автоматизация работы автовокзалов и развитие технологий дистанционной продажи билетов привела на автотранспортный рынок нового игрока – агрегатора – продавца билетов в интернете. В свою очередь конкуренция между агрегаторами стимулирует к развитию цифровых технологий, направленных на упрощение процедуры покупки билета.





Принятие НПА + цифровые технологии = решение проблем отрасли

«Мы поддерживаем цифровизацию в полном объеме», — начал свое выступление президент ассоциации «Единая транспортная система "Автобусные линии страны"» Борис Лоран. «Однако сейчас нелегальная часть рынка намного более активно пользуется цифровыми технологиями, чем мы», — отметил эксперт. «К примеру, встречаются ситуации, когда пассажир приобретает билет у агрегатора, приходит на автовокзал, а в информационной базе автовокзала его нет. И пассажиру

приходится идти в кассу автовокзала, покупать новый билет. В то время как агрегатор отказывается возвращать ему деньги за проданный билет. При наличии законодательной базы, регламентирующей взаимодействие с агрегатором, его ответственность, такие ситуации были бы невозможны», — делает вывод эксперт. «Мы очень внимательно смотрим за недобросовестными цифровиками и подготовили свои предложения в законодательство», — сказал Борис Лоран.

Для стабильной и прозрачной работы операторов рынка необходимы регулирующие документы, которые обеспе-

чат прозрачность рынка. В том числе регулирующие состав обязательных платных услуг на автовокзалах, требования к автоматизированным информационным системам, составу информации по оформленным билетам и регламентирующие порядок ее предоставления владельцам автовокзалов.

«Мы выделили 4 направления развития цифровых технологий на нашем рынке: диспетчеризация, управление автовокзалами, передача данных и оплата проезда. Принятие актуальных нормативно-правовых актов плюс использование цифровых технологий обеспечит решение проблем отрасли», — заключил эксперт.

В качестве значимых направлений цифровизации отрасли Борис Лоран отметил внедряемую ФБУ «Росавтотранс» автоматизированную систему «220-ФЗ» и разрабатываемую ООО «Технопасс» единую федеральную систему мониторинга и контроля пассажирских перевозок (ЕФС МКПП). На преимуществах первой подробно остановился генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Алексей Двойных. Ежедневно в учреждение поступает от 30 до 50 заявлений на установление или изменение маршрутов. Только в 2019 году таких заявок поступило 8226. Законом и нормативными актами установлены четкие правила по заполнению заявлений, и ошибки, допускаемые перевозчиками при несоблюдении требований, вызывают большое количество возвратов документов на доработку. Почти половина заявок получает отказ по результатам первичной проверки. «Автоматизация процессов рассмотрения заявлений – единственный способ





решения данной проблемы. «220-ФЗ» наглядно показывает преимущества подачи и обработки заявлений в электронном виде. Безбумажное взаимодействие способствует комфортной и качественной работе не только заявителя, но и всем участникам согласовательного процесса. В системе созданы шаблоны писем для уменьшения трудозатрат и ускорения процесса согласования документов с соответствующими государственными и муниципальными структурами», — отметил он. С начала 2020 года из 1191 заявлений об установлении/изменении межрегиональных маршрутов 432 были поданы уже через личный кабинет.

К вопросу о безопасности перевозок

Заместитель директора департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алла Сологунова рассказала о планируемом внесении изменений в 11 статью Федерального закона «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных пере-

возок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения». В частности, предлагается осуществлять проверку транспортных средств не только на остановочных пунктах и пунктах весового контроля, но и в иных местах в черте города для предотвращения нелегальных перевозок. Такие перевозчики как раз используют иные места – привокзальные площади и парковки у торговых центров.

Лилия Саранчук обратила внимание, что на сегодняшний день законодательно не сформированы права и обязанности взаимодействия сторон «Перевозчик-Агрегатор-Автовокзал» в части реализации билетов. «Пассажирам необходимо гарантировать соблюдение их прав», — подчеркнула она. Ключевые предложения докладчика — совершенствование нормативно-правовой базы, создание единого порядка для обмена информацией, в том числе нормативное утверждение этого порядка, обязанности сторон по передаче и приёму информации, установление стандартов работы агрегаторов.

«Привлечение организаторов перевозок к ответствен-

ности стало главной мерой для осуществления безопасности детских перевозок», — отметил и. о. начальника Управления Госавтонадзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Алексей Сергеев. По его словам, за 2019 год выявлено 32 тысячи нарушений, наложено штрафов на сумму 216 млн. рублей.

«IT-технологии могут стать IT-инструментом для решения отраслевой задачи, такой как борьба с нелегальными перевозками», — сказала генеральный директор ООО «Технопасс» Галина Атласова. «Мы провели серьёзную аналитическую работу, разработали концепцию цифрового следа, когда каждый рейс автобуса будет получать уникальный идентификационный номер. Благодаря такому идентификатору каждый участник перевозки получит свою часть информации. Пассажир, наведя телефон на свой QR-код, сможет убедиться, что его рейс легальный, что он застрахован. Перевозчик получит рынок, свободный от нелегалов. Привлекать инвестиции в прозрачный рынок будет проще. Автовокзалы получают увеличение пассажиропотока за счет сокращения нелегальных перевозок. Я подчеркиваю, мы не устанавливаем дополнительное оборудование в автобусах и на автовокзалах. Все, что есть в нашем распоряжении, это информация, и ее вполне достаточно, чтобы мы могли в режиме реального времени отслеживать каждый пассажирский рейс». Источниками информации выступают камеры транспортного контроля, «Платон», Минтранс, ФБУ «Росавтотранс» и др. По желанию



сами автоперевозчики смогут передавать нам свои данные со своих видеорегистраторов, к примеру, когда они видят, что на их маршрутах есть нелегальные перевозчики, — так подключается механизм народного контроля. «Пассажир сможет не только проверить легальность перевозки, но и дать обратную связь через мобильное приложение и сайт. Все это дает возможность повысить прозрачность рынка», — отметила Галина Атласова. Отвечая на вопрос, сколько будет стоить ID каждого рейса для перевозчика, она сказала, что уникальный идентификатор перевозки, его стоимость, будет утверждаться Правительством Российской Федерации.

Тарифы автовокзалов

Отдельный блок доклада Лилии Саранчук был посвящен предложениям по совершенствованию тарифообразования автовокзалов. Как выяснилось в ходе упомянутого ранее опроса, большинство автовокзалов используют систему оплаты своих услуг в виде процента от стоимости билетов. «Многие автовокзалы в России обслуживают также

перевозчиков, работающих в пригородном сообщении. Для них крайне важно предложить такие тарифы, которые были бы по средствам пассажирам пригородного сообщения», — отметила Лилия Саранчук. Переход на фиксированные ставки за конкретные услуги автовокзала порождает естественные вопросы. Кто должен определить стоимость услуг автовокзалов? Как договориться с перевозчиками? Что делать, если автовокзал посчитал расходы на конкретные услуги, сформировал на основе затрат тарифы, а перевозчик не согласен с ними?

«Прозрачность тарифообразования и открытый диалог с перевозчиками — такой подход помог нам перейти летом 2016 года на тарифы за конкретные услуги, оказываемые нашими автовокзалами и автостанциями перевозчикам и пассажирам», — отметил заместитель начальника отдела по управлению пассажирскими перевозками филиала Службы эксплуатации и развития автовокзалов ГУП «Мосгортранс» Юрий Горячев. За несколько месяцев до планируемого перехода перевозчики были приглашены на заседание Ассоциации содействия развитию транспортной отрасли «Транспортная Ассоциация Московской Агломерации», где был представлен подробный доклад об изменении тарифообразования и возможность задать любые вопросы руководству филиала. «Самое большое опасение перевозчиков было, не придется ли платить больше? Но когда они стали оплачивать услуги автовокзалов по новым тарифам, то убедились

на практике, что изменение тарифообразования не ставило задачи увеличить их платежи», — сказал Юрий Горячев. Сейчас услугами автовокзалов ГУП «Мосгортранс» пользуются пассажиры более 300 перевозчиков. Предприятие переходит от блок-модульных автостанций к новым международным автовокзалам. Так в 2019 году были закрыты блок-модульные автостанции «Тушинская» и «ВДНХ». Взамен пассажиры получили новый международный автовокзал «Северные ворота», площадь залов ожидания которого в разы превышает залы ожидания этих двух автостанций. В 2020 году пассажиры блок-модульной автостанции «Теплый Стан» получают все удобства нового международного автовокзала «Саларьево». В отличие от автостанции, путь к которой от ближайшей станции метро составляет несколько минут по улице, вход в новый автовокзал расположен прямо из вестибюля метро.

В заключение

Организаторы форума планируют продолжить обсуждение актуальных вопросов развития отрасли, объединив их в конкретные блоки и представив в виде конкретных законодательных инициатив, которые будут обсуждаться на площадках Государственной Думы и Минтранса России. А 27 марта 2019 года Агентство по развитию транспорта и безопасности проведет еще одну экспертную дискуссию – всероссийскую отраслевую конференцию «Транспортная безопасность автомобильного транспорта и дорожного хозяйства».

Максим Голиков

ОТКРЫТИЕ НОВОСИБИРСКОГО АВТОВОКЗАЛА «ГЛАВНОГО»



В декабре 2019 года состоялось знаковое событие не только для Новосибирска, но и для Урала. Впервые за долгое время был построен и сдан в эксплуатацию новый современный автовокзал.

Новосибирский автовокзал станет важной частью транспортной инфраструктуры города и откроет возможности для развития логистических пассажирских потоков.

Ежедневно автовокзал сможет принимать более 200 международных, межрегиональных и межмуниципальных рейсов.

На новом автовокзале реализованы следующие сервисы и услуги для пассажиров:

- бесплатный паркинг;



- 3 вида навигации: напольная, лифтовая, потолочная;

- камера хранения;

- зал ожидания, оборудованный бесплатными стойками зарядки для мобильных телефонов и Wi-Fi;

- онлайн-табло, на котором в режиме реального времени можно получить информацию о прибытии или отправлении автобуса, переносе или отмене рейса;

- бесплатные тележки для перемещения багажа по автовокзалу;

- автопочта — сервис по отправке посылок и корреспонденции рейсовыми автобусами автовокзала;

- комната матери и ребенка для самых маленьких пассажиров и их родителей, в которой можно отдохнуть и осуществить гигиенические процедуры;

- медицинский кабинет;

- для удобства посетителей на территории автовокзала работают кафе, магазины и банкоматы;

- специальная зона для курящих пассажиров;

- семейный туалет, в котором ребенок под присмотром мамы или папы сможет произвести все гигиенические процедуры без стеснения и с удобством;

- в здании автовокзала предусмотрены 2 мужских туалета и 3 женских.

Особое внимание отдано маломобильным посетителям:

- для комфортного пребывания на автовокзале и оказания круглосуточной помощи людям с ограниченными возможностями входная группа и зона касс оборудованы кнопками вызова администратора;

- в зоне наибольшей активности посетителей расположена дополнительная тактильная навигация для пассажиров с ограниченными возможностями;

- на территории автовокзала выделены парковочные места для личного автотранспорта маломобильных пассажиров. Каждое машино-место обозначено дорожной разметкой и специальными дорожными знаками;

- посетителям с ограниченными возможностями автовокзал предоставляет в пользование кресла-каталки;





- для комфортного перемещения по автовокзалу предусмотрен адаптивный лифт грузоподъемностью 1000 кг., 1-ой категории электроснабжения;

- туалет для маломобильных лиц полностью оборудован под потребности людей с ограниченными возможностями, включая тревожную кнопку для вызова помощи.

На сегодняшний день купить билеты и осуществить посадку на рейсы можно в круглосуточных кассах автовокзала и в кассах автостанций по городу.

Новосибирский автовокзал «Главный» продолжит создание сети автостанций по городу и области, в которых пассажиры смогут не только приобретать билеты, но и осуществлять посадку на автобусные рейсы рядом с домом, работой, учебной, станциями метро.

Новосибирский автовокзал «Главный» в технологическом процессе использует систему «Авибус: Управление автовокзалами», которая позволяет комплексно автоматизировать работу кассиров,

диспетчеров, отдела расписания, бухгалтерии и руководства автовокзала, создать единое информационное пространство продажи билетов в рамках нескольких автовокзалов и автостанций вне зависимости от территориальной принадлежности.

Для ведения электронного реестра маршрутов всей Новосибирской области, контроля маршрутизированного движения пассажирского транспорта в объеме рейсов Новосибирского автовокзала «Главного» с точной фиксацией времени прибытия на остановочные пункты и задержкой по маршруту следования, отслеживания соблюдения маршрута, расписания движения транспорта и скоростного режима автобусов была разработана и внедрена система «АСУ-Навигация Новосибирской области».

Взаимодействие «АСУ-Навигации НСО» и диспетчера Новосибирского автовокзала «Главного» направлено на контроль работы водителей, повышение безопасности пассажирских перевозок

и позволяет в максимально оперативный срок организовать комплекс мероприятий при возникновении ЧС, направленный на ликвидацию последствий происшествия.

В планах дальнейшее совершенствование технологических процессов, автоматизация остановочных пунктов по маршруту следования, развитие транспортной доступности Новосибирского автовокзала «Главного» для жителей города.

Краткая справка:

Новосибирский автовокзал «Главный».

Инвестор: ООО «Автосервис»

Начало строительства: 2017 года.

Окончание строительства: 2019 года.

Площадь здания автовокзала: 1620 квадратных метров.

Площадь территории: 2,2 гектара

Объем инвестиций: 120 миллионов рублей

Адрес: 630010, г. Новосибирск, Гусинобродское шоссе, 37/2

Единая справочная служба: +7 (383) 355-99-90

КРУПНЕЙШИЙ ЗА ПРЕДЕЛАМИ МОСКВЫ: КАК БУДЕТ ВЫГЛЯДЕТЬ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЙ УЗЕЛ, КУДА ПЕРЕНЕСУТ ЮЖНЫЙ АВТОВОКЗАЛ?



Е. Куйвашев вместе с основателями компании-инвестора И. Заводовским и К. Погребинским с первыми кубометрами бетона поместили в основание будущего комплекса муляжи золотых слитков.

29 января 2020 года в микрорайоне Ботанический в Екатеринбурге дали старт строительству нового регионального транспортно-пересадочного узла, куда впоследствии перенесут действующий Южный автовокзал. Несмотря на плотный график, на торжественную закладку первого камня приехал губернатор Евгений Куйвашев. Двухэтажный комплекс с торговым центром начнёт работать в 2023 году – в год проведения Универсиады и 300-летия Екатеринбурга.

Под одной крышей

Транспортно-пересадочный узел (ТПУ) построят недалеко от станции метро «Ботаническая» и одноимённой железнодорожной станции, где останавливаются городские электрички. Он расположится в границах улиц Кре-

стинского – Академика Шварца – Белинского, рядом с Объездной дорогой. Прямо на строительной площадке губернатора с проектом ознакомил сооснователь компании-инвестора «Общество Малышева, 73» Игорь Заводовский. По его заверениям, двухэтажный ТПУ станет крупнейшим в России за пределами Москвы: общая площадь комплекса превысит 300 тысяч квадратных метров, почти половина из них придётся на торговые помещения.

– В зале ожидания в торговом центре «Золотой» разместятся кассы и пункты досмотра. Свой рейс пассажиры будут ждать в магазинах или кафе. Посадка будет объявляться за пять минут до отправления автобуса, до этого на перрон никого пускать не будут. Спускаться к месту посадки пассажиры будут на эскалаторах, — пояснил Игорь Заводовский.

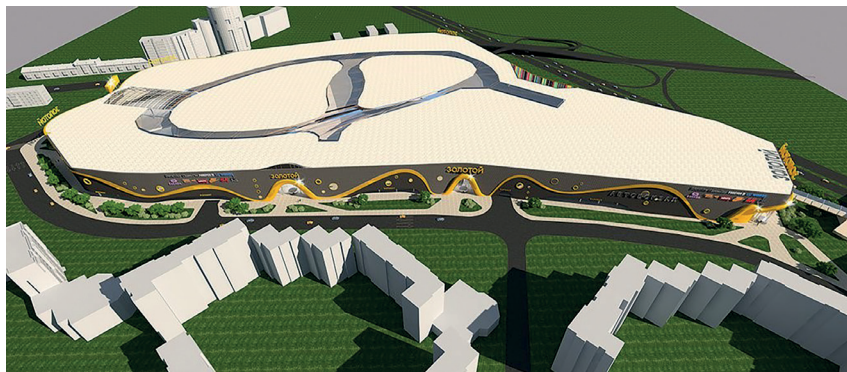
Что касается торгового центра, инвестор обещает, что цены в магазинах будут ниже, чем в «Гринвиче» («Общество Малышева, 73» также выступала застройщиком этого торгового центра. – (Прим.

ред.). «Планируем адаптировать магазины под потребности среднего уровня», – заверил Заводовский. Хотя, признаться, конкуренция с «соседями» будет серьёзной – рядом расположен ТЦ «Дирижабль», чуть дальше – «Ботаника Молл», а по другую сторону от железнодорожного моста – ТЦ «Глобус». Но даже из «Дирижабля», который находится ещё ближе к станции метро, нет возможности попасть туда, не выходя на улицу. При строительстве нового ТПУ такую возможность инвестор планирует предусмотреть. Аналогичным образом, напомним, соединены станция метро «Геологическая» и «Гринвич».

Что касается железнодорожной станции «Ботаническая», переход в ТПУ планируют утеплить, там же установят эскалаторы.

– Правда, электричка сегодня не очень востребована, потому что ходит достаточно редко. Нужно, чтобы она ходила раз в 15 минут. Есть определённые сложности в исправлении этой ситуации. Знаю, что в правительстве этим вопросом занимается замгубернатора Сергей Швиндт. Надеюсь, что в ближайшие несколько лет ситуация решится, – сказал Игорь Заводовский.





Инвестиции в комфорт

Транспортно-пересадочный узел, согласно проекту, соединят с южными автомагистралями Челябинского, Тюменского и Курганского направлений. В разговоре с «Облгазетой» инвестор сообщил, что в числе прочего намерен соединить Объездную дорогу с улицей Крестинского. Кроме того, инвестор планирует решить проблему пробок под железнодорожным мостом на Щербакова. Сейчас там двухполосное движение, на этом участке на дорогу съезжают автомобили с Объездной автодороги.

– Мы планируем расширить дорогу до трёх полос в каждую сторону за счёт переноса тротуаров в тоннели. Сам каркас моста трогать не будем, – заверил Заводовский. – У нас строится несколько жилых комплексов на Уктусе, и эта пробка мешает их популярности. Мы об этой проблеме знаем.

Немаловажный момент в ТПУ — две наземные многоуровневые перехватывающие парковки, которые рассчитаны на 5600 машиномест. Завершая, отметим, что проект оценивается в 400 млн долларов. Инвестор планирует вложить в проект собственные средства, частично привлечь средства банков.

В торговом центре будет два этажа. Помимо магазинов здесь планируют открыть фитнес-зал и кинотеатр.

По итогам визита глава региона остался доволен проектом.

– Это хорошие инвестиции в комфорт, которые будут способствовать решению транспортных проблем в этой части города, – отметил Евгений Куйвашев. – Мне импонирует, что компания обязуется построить объект к Универсиаде-2023. Это фактор комфорта, безопасности и то, чем мы можем удивить наших гостей, привлечь их внимание к уникальным объектам города и области.

В правительстве также рассчитывают, что новый ТПУ позволит существенно снизить нагрузку на экологию столицы Урала. Ведь, как известно, в черте города основным фактором загрязнения воздуха остаётся автотранспорт.

История вопроса

Планы по переносу действующего Южного автовокзала в микрорайон Ботанический активно обсуждали ещё в 2011 году. Уже

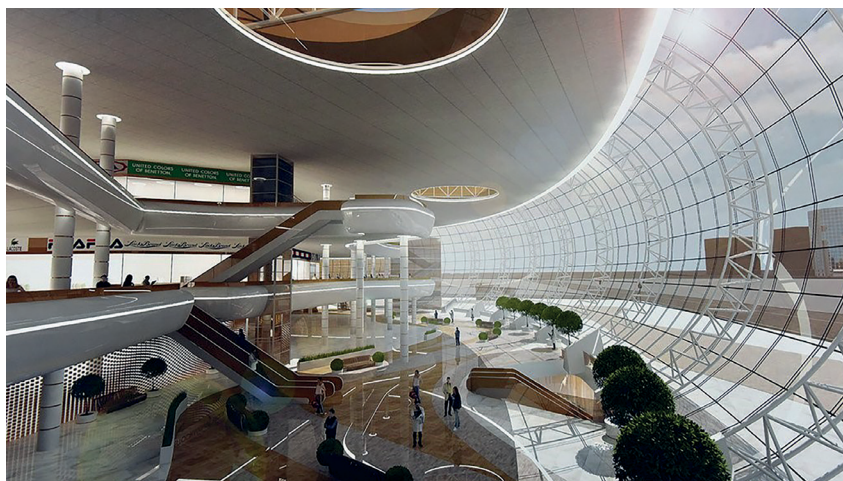
тогда было понятно, что в городе необходимо создать транспортно-пересадочный узел, который расположится вблизи Объездной автодороги. Считалось, что это удобно и для водителей междугородних автобусов, и для тех, кто приезжает в Екатеринбург на своём автомобиле – последние смогут оставить свои транспортные средства на перехватывающей парковке и доехать до центра города на метро или на городской электричке.

Спустя некоторое время стало известно, что инвестором проекта выступит «Общество Малышева 73». В 2016 году компания представила концепцию проекта на заседании Градостроительного совета Екатеринбурга, проходившем на площадке ИННОПРОМа. В 2017 году министром области утвердил планировку территории будущего автовокзала. В этом же году были снесены семь многоквартирных домов и помещения, где раньше размещался Уральский завод гражданской авиации (мощности предприятия перенесли в микрорайон Кольцово). Последнее время освободившуюся площадку использовали как парковку.

Елизавета Порошина

Фото: Алексей Кунилов

oblgazeta.ru



«ЛИНИЯ МЕДКОНТРОЛЯ». ИЗМЕНИ СВОЙ ВЗГЛЯД НА МЕДОСМОТРЫ



Производство становится все более технологичным, процессы ускоряются, а технологии сменяют друг друга молниеносно. В то же время человеческий фактор был и остается весьма значимым. Как ответ на вызовы бизнеса сотрудники компании «Линия Медконтроля» создали систему «КАП ЭСМО – Электронная система медицинских осмотров» для минимизации производственных рисков. КАП ЭСМО позволяет полностью исключить человеческий фактор из процессов, контролирующих вопросы безопасности и охраны труда на предприятии.

КАП ЭСМО позволяет вам:

- Полностью автоматизировать процесс предрейсовых медицинских осмотров.
- Установить в любой удобной/необходимой точке.
- Проходить водителями медосмотр в режиме 24/7 в любом удобном для работодателя месте.
- Анализировать и аккумулировать полученные данные о состоянии здоровья сотрудников, своевременно направлять сотрудника к врачу, что уменьшает число заключений по профессиональной непригодности сотрудников в 2 – 2,5 раза по результатам ежегодной медицинской комиссии.
- Исключить человеческий фактор, присутствующий при очном медицинском осмотре.
- Снизить показатель травматизма LTIFR, снизить аварийность на 20%.

- Система позволяет проводить анализ здоровья пациента в долгосрочной перспективе и прогнозировать риск развития сердечно-сосудистых заболеваний работников.

- КАП ЭСМО проводит от 40 до 60 медицинских осмотров в час, что является самой быстрой пропускной способностью в РФ – 59 сек. один медосмотр.

При внедрении КАП ЭСМО компания получает:

- Снижение затрат на проведение обязательных мероприятий при организации и проведении медосмотров минимум на 40% (снижение расходов на ФОТ при увеличении пропускной способности проведения ПРМО, отсутствие расходов на оборудование лицензированного медкабинета).
- Достоверную и полную онлайн-информацию о результатах осмотров и действиях медицинского персонала. Фото/видеофиксация всех этапов проведения осмотров, информирование руководителя, ответственного лица о сотрудниках, не прошедших осмотр.
- Повышение качества проведения медицинских осмотров, позволяет улучшить контроль за сотрудниками автотранспортного состава, что в свою очередь приведет к снижению случаев внезапной потери работоспособности в связи с развитием острых заболеваний на 0,94 %.
- Компания гарантированно избегает возможных репутационных и финансовых рисков, возникающих вследствие аварийности, травматизма,

невыхода медработника, либо с претензиями надзорных органов по проведению осмотров вне лицензированного кабинета. Инновационная система КАП ЭСМО является медицинским изделием и соответствует всем требованиям законодательства.

- Сервисное обслуживание оборудования и техническую поддержку 24/7.

- Программное обеспечение, которое легко интегрируется с любыми базами данных предприятий: Oracle, 1С, SAP и т.д.

По заявлению генерального директора ООО «Линия Медконтроля» Юлии Александровны Манн, наши инновации позволяют более рационально использовать человеческие ресурсы и экономить финансовые средства компании, усовершенствовать культуру охраны труда и минимизировать производственные риски. Именно поэтому уже сегодня нашими партнёрами стали такие крупные предприятия, как:

ПАО «Газпром», Яндекс Такси, «Ямал СПГ», ПАО «Магнит» и многие другие.

Автоматизируйте медосмотры с нами E-mail: info@medmap24.ru



Finn Lamex



СДЕЛАНО В ФИНЛЯНДИИ

АВТОБУСНЫЕ ЛОБОВЫЕ СТЕКЛА

ЛОБОВЫЕ СТЕКЛА ДЛЯ ВСЕХ ЕВРОПЕЙСКИХ МАРОК АВТОБУСОВ:

MERCEDES, SETRA, MAN, NEOPLAN, IRIZAR, VAN HOOL,
VDL BOVA, SCANIA, VOLVO, DRÖGMÖLLER, JONCKHEERE,
IVECO, IRISBUS, BERKHOF, CARRUS, MARCOPOLO И Т.Д.



реклама

VEGABUS
ЗАПЧАСТИ ДЛЯ АВТОБУСОВ

+7 495 799-24-99



finnlamex.ru

МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ АВТОБУСОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В РЕГУЛЯРНОМ СООБЩЕНИИ НА ТЕРРИТОРИИ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ, И ЗАДАЧИ РЕГИОНОВ ПО ОБНОВЛЕНИЮ ПАРКА АВТОБУСОВ



Лилия Саранчук

В июле 2020 года исполнится пять лет федеральному закону №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», одной из задач которого было формирование уполномоченными органами в сфере транспорта РФ, субъектов РФ и органов местного самоуправления реестров регулярных межрегиональных, межмуниципальных и муниципальных маршрутов. Реестры содержат сведения о перевозчиках и транспортных средствах, которые используются ими для осуществления регулярных перевозок. Эти реестры стали первым источником нашего исследования.

Второй источник — реестр, сформированный Уральским межрегиональным управлением Госавтодорнадзора на основании сведений, подаваемых перевозчиками при получении лицензий, в порядке реализации требований Постановления Правительства РФ от 28.02.2019г. №195 «О лицензировании деятельности по

перевозке пассажиров и иных лиц автобусами».

И, наконец, третий источник исследования — реестр, который ведет Национальный союз страховщиков ответственности, в рамках федерального закона №67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчиков за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажира (ОСГОП)». Все указанные реестры носят официальный характер и открыты для использования.

Целью мониторинга было исследование состояния транспортного парка, используемого при обслуживании регулярных автобусных маршрутов, пролегающих по территории Свердловской области. По данным реестра Госавтодорнадзора в лицензии включены более 6,5 тысяч автобусов. Необходимо понимать, что в это число входят все автобусы, используемые на регулярных, заказных перевозках пассажиров и перевозках иных лиц для собственных нужд. По итогам мониторинга нам предстоит определить количество автобусов, используемых именно для осуществления регулярных перевозок. Это будут автобусы тех перевозчиков, которые включены в реестры маршрутов разного уровня.

Одновременно нами ставилась задача провести анализ тенденции изменения в структуре автопарка по видам сообщения, классам автобусов.

Стратегической задачей мы ставили получение ответа на вопрос, имеется ли подтверждение положительного влияния пятилетней реализации №220-ФЗ на технологическое состояние транспортных организаций, и косвенно тем самым подтвердить или опровергнуть тезис о происходящем оздоровлении предприятий пассажирского автотранспорта. А что наиболее ярко характеризует экономический подъем отрасли, как не приток инвестиций в основные фонды отрасли? На транспорте основные фонды — это, в первую очередь, транспортные средства, обеспечивающие безопасность и качество пассажирских перевозок. Поэтому определение объема, роста или снижения инвестиций, так же рассматривалось нами при постановке задач исследования.

Исследование проводилось сотрудниками Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области при методологическом сопровождении кафедры «Автомобильный транспорт» Института транспорта Уральского государственного лесотехнического университета и организационной поддержке Министерства транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области.

Мониторинг должен включать сбор информации и анализ транспортных средств, которые перевозчики используют на межрегиональных, муниципальных маршрутах междугороднего и пригородного

сообщения, а также на муниципальных маршрутах городского и пригородного сообщения муниципальных образований Свердловской области, где существует организация регулярных автобусных перевозок.

На момент написания данной статьи закончен сбор данных, проведен первичный анализ на межрегиональных и муниципальных маршрутах.

Когда я оговариваю границы исследования «первичным анализом», то это означает, что собранные материалы позволяют делать несколько срезов анализа. Каждый раз уточняя задачи можно получить множество выводов. Поэтому данная статья ограничена задачами первичного анализа, а именно: исследованием классов автобусов по видам сообщения, установлением сроков эксплуатации парка регулярных автомобильных перевозок в Свердловской области.

Мониторинг состояния транспортных средств, используемых в городском и пригородном сообщении на муниципальных маршрутах в настоящее время продолжается и после завершения можно будет составить полную картину состояния регулярного общественного транспорта.

Таким образом, в данной статье представлена только часть результатов мониторинга и анализа транспортных средств, используемых перевозчиками Свердловской области.

Состав автопарка меняется, перевозчики покупают новые автобусы как планоно, так и при подготовке к конкурсам на право заключения государственного и муниципального контракта. Поэтому уточним, что данные мониторинга по-

лучены на октябрь 2019 года. Несмотря на изменение объекта изучения, нами установлены параметры этого изменения, что составляет от 3% до 7% в год, о чем будет сказано ниже.

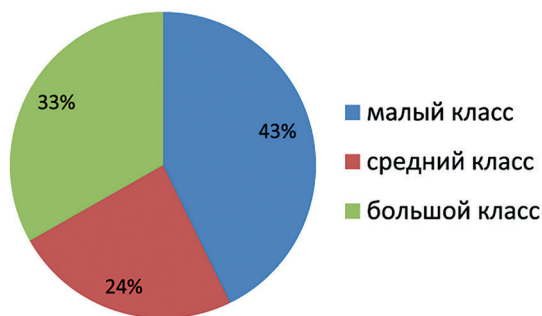
Следовательно, результаты мониторинга позволят уполномоченному органу в сфере транспортного обслуживания населения Свердловской области использовать данные исследования длительное время, основывая на них планирование и управление транспортным комплексом регулярных перевозок.

Сеть межмуниципальных маршрутов природного и междугородного сообщения Свердловской области насчитывает 478 маршрутов.

Причем межмуниципальные маршруты междугородного сообщения – 290, а маршруты пригородного сообщения — 188.

По отношению к перевозчикам, можно сказать, что только одним видом сообщения, маршрута занимаются не более 20% от числа транспортных организаций, получивших лицензии. В основном одни и те же перевозчики работают на разных видах маршрутов и сообщений. Поэтому мониторинг транспортных средств потребовал перекрестного анализа по нескольким реестрам, чтобы отнести тот или иной автобус к конкретному сообщению.

Для обслуживания маршрутной сети межрегионального и междугородного сообщения используется 1756 транспортных средств, что составляет примерно 27% от числа транспортного парка, внесенного в



Автобусы регулярных межрегиональных, междугородних и пригородных перевозок по классам автобусов

реестр УМУ Госавтодорнадзора. Из 1774 автобусов автобусы малого класса составляют 751 шт., среднего класса — 422 шт. и большого класса — 583 шт.

Более трети автобусов – большой класс, это результат включения в анализ автобусов, используемых на межрегиональных маршрутах.

Наличие 43% автобусов малого класса определяется тем, что этот класс автобусов широко представлен в междугороднем сообщении; в составе автопарка предприятий, обслуживающих междугородние маршруты, более 33% автобусы малого класса. Данный класс автобусов значительное место занимает в пригородном сообщении. Причем применение в междугороднем и пригородном виде сообщения автобусов малого класса нарастает, все больше предпринимателей склоняются по экономическим причинам использовать автобусы именно малого класса.

Анализ срока эксплуатации автобусов по классам.

В настоящее время в РФ отсутствует нормативное ограничение по сроку эксплуатации автобусов при использовании в регулярном сообщении.

Государственные требования по обеспечению безопасности пассажирских перевозок

исходят из того, что при должной эксплуатации, ремонте и обслуживании, при наличии документов, подтверждающих прохождение государственного технического осмотра и двадцатилетний автобус пригоден к эксплуатации.

Однако первая попытка ограничить срок эксплуатации автобусов сделана.

Распоряжением Министерства транспорта РФ от 31.01.2017г. №НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» установлен предельный срок эксплуатации — 10 лет, без деления по классам автобусов. На наш взгляд, такой подход не верен, ведь понятно, что состояние автобуса особо большого класса со сроком эксплуатации 10 лет может быть вполне приличным, а автобус малого класса после 10 лет эксплуатации, однозначно, будет в крайне проблемном состоянии. Это понятно, на разный класс автобусов конструкторы и производители автотехники закладывают разный технический ресурс, применяют разные по износостойкости материалы и технологии, поэтому и стоимость автотехники значительно отличается.

Для анализа мы использовали сроки эксплуатации, предложенные в Бюджетном кодексе РФ, где срок эксплуатации связан с амортизационными отчислениями. По окончании срока эксплуатации у перевозчика за счет амортизационных отчислений формируются средства для приобретения

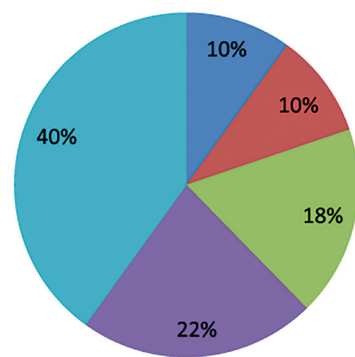
новой техники, а работа автобуса сверх срока эксплуатации становится экономически не выгодной. Постоянные отказы, сбои в исполнении расписания, жалобы пассажиров на состояние транспорта, не соответствие состояния автобуса представлениям пассажиров о качестве перевозок заставляют перевозчика поневоле придерживаться сроков эксплуатации, производить замену или по истечению срока эксплуатации, или в течение следующих 1-3 лет.

Исходя из этой логики, мы определили для анализа данных мониторинга сроки эксплуатации по классам.

Ниже представлены данные по сроку эксплуатации по классам автобусов.

Малый класс

Класс автобуса	Срок эксплуатации по Бюджетному кодексу РФ, лет	Срок эксплуатации, по истечению которого перевозчик обязательно приобретает новый автобус, лет
малый	5	6
средний	7	10
большой, особо большой	10	13-15



- ТС до 3- лет
- ТС от 3 до 5- лет
- ТС от 5 до 7- лет
- ТС от 7 до 10- лет
- ТС свыше 10- лет

10% транспортных средств имеют срок эксплуатации до 3 лет, это новые автобусы, приобретенные в период действия 220-ФЗ.

10% автопарка находится на уровне срока эксплуатации, рекомендованном Бюджетным кодексом РФ, то есть от 5 до 7 лет.

Таким образом, только 20% парка автобусов малого класса укладываются в рекомендованный, экономически обусловленный срок эксплуатации.

Если, исходить из того, что еще в течении 2-х лет перевозчики стремятся продолжить эксплуатацию автобусов малого класса, то со сроком эксплуатации от 5 до 7 лет имеем 18% автопарка.

Со сроком эксплуатации от 7 до 10 лет имеется 22% автопарка.

Таким образом, доля автопарка малого класса со сроком эксплуатации, рекомендованным социальным стандартом

транспортного обслуживания населения, составляет 60%.

И со сроком эксплуатации свыше 10 лет — 40%. То есть почти половина автопарка никак не может демонстрировать качество перевозок, и начинаешь понимать поведение пассажира, который делает выбор другого вида транспорта.

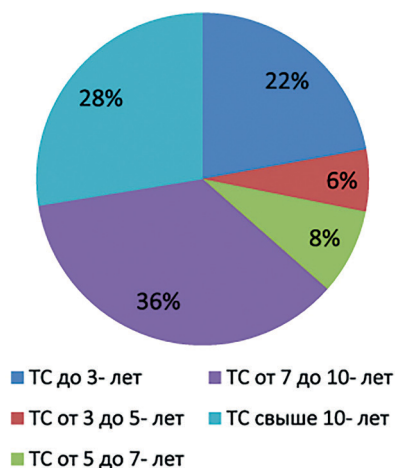
А каковы тенденции развития ситуации, если никаких изменений по структуре парка автобусов малого класса не произойдет. Если 10% — доля замены за последние 3 года, то в год примерно заменяется около 3%. За сколько лет мы заменим 62% парка автобусов

малого класса (40%+22%), находящихся в состоянии превышения срока эксплуатации, за 20 лет?! Через три года автобусы малого, со сроком эксплуатации более 10 лет, займут 55 % автопарка.

Вывод: структура парка автобусов малого класса ухудшается.

Средний класс

Автобусы среднего класса приобретаются перевозчиками



значительно активнее по сравнению с автобусами малого класса. Возможно потому, что в условиях конкурсов организаторами больше заявляются именно автобусы среднего класса; это требует отдельного изучения.

С учетом того, что 22% автопарка приобретены в последние 3 года (доля замены составляет более 7% в год (сравните с долей замены в 3% по автобусам малого класса); 6% автобусов имеют срок эксплуатации от 3 до 5 лет; 8% автобусов имеют срок эксплуатации от 5 до 7 лет, делаем следующий вывод:

28% транспортных средств имеют срок эксплуатации до 5 лет, эти автобусы приобретены в период действия 220-ФЗ и это в три раза больше, чем приобреталось автобусов малого класса.

36% автопарка находится на уровне срока эксплуатации, рекомендованном Бюджетным кодексом РФ как экономически рентабельная эксплуатация.

Столько же, то есть 36% автобусов имеют срок эксплуатации от 7 до 10 лет, то есть соответствует требованиям социального стандарта.

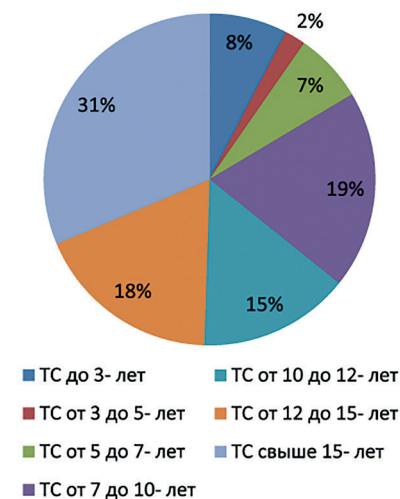
То есть 72% автобусного парка имеет удовлетворительный срок эксплуатации, и только 28 процентов вышли за срок эксплуатации в 10 лет.

Но этот результат не должен нас радовать, потому что при сохранении темпов замены парка автобусов среднего класса в 7% от общего количества автобусов через 4 года доля автобусов, используемых с превышением срока эксплуатации, не уменьшится, а наоборот возрастет, и достигнет более 36%, это те автобусы, которые сегодня имеют срок эксплуатации от 7 до 10 лет.

Вывод: структура парка автобусов среднего класса ухудшится.

Большой класс

Доля автобусов большого класса, которые приобретались в последние 3 года, составляет 8%; со сроком эксплуатации от



3 до 5 лет – 2%. Таким образом в период действия 220-ФЗ приобретено 10% парка автобусов большого класса, то есть доля замены по отношению ко всему автопарку составляет 2% в год.

Далее: 7% от общего количества автобусов большого класса имеют срок эксплуатации от 5 до 7 лет; 19% — срок эксплуатации от 7 до 10 лет.

15% имеют срок эксплуатации от 10 до 12 лет, и, наконец, 18% — срок эксплуатации от 12 до 15 лет.

Таким образом:

36 % — доля автопарка большого класса с экономически обусловленным сроком эксплуатации, рекомендованным Бюджетным кодексом РФ.

64% автопарка большого класса — со сроком эксплуатации, рекомендованным социальным стандартом транспортного обслуживания населения.

Анализ показывает, что 31% автопарка большого класса находится на предельном сроке эксплуатации, то есть срок эксплуатации свыше 15 лет.

52% автопарка автобусов большого класса приобретены в период с 2004 по 2014 год, с долей замены равной 5,2%. Если бы в последующие годы (2015-2019) темп приобретения автобусов сохранился, то сегодня мы не имели бы 49% автобусов большого класса с превышением срока эксплуатации (31%+ 18%). Доля автобусов с превышенным сроком эксплуатации составляла бы всего 10%. Следовательно, по структуре парка соответствовали бы всем рекомендациям экономически эффективной эксплуатации, о том, что замене должны подлежать не более чем 10% автопарка. Именно такая структура парка автобусов

характеризует экономически здоровую модель транспортного предприятия.

Сокращение в 2,5 раза инвестиций в приобретение автобусов большого класса, которые в основном эксплуатируются на межрегиональных маршрутах, более чем ярко говорит о всех проблемах, которые переживает данный вид сообщений: нестабильность положения перевозчиков, которые годами не могут получить свидетельства на право осуществления перевозок, падение пассажиропотока как результат незаконных перевозок под «видом заказных», расширение действия «совместных поездок» — карпулинга с использованием информационных систем типа «Бла-Бла-Кар».

Мы видим, что замедление обновления парка автобусов происходит во всех классах автобусов.

Объективно и беспристрастно: состояние автопарка свидетельствует о кризисных явлениях в регулярных пассажирских перевозках. О том, что в период действия 220-ФЗ не произошло коренного перелома в экономическом положении транспортных предприятий, качество и безопасность пассажирских перевозок остается проблемным вопросом. То есть свою главную задачу федеральный закон 220-ФЗ не решил.

На проведенном в октябре 2019 года в Екатеринбурге фо-

руме «Дороги», его участниками была презентована федеральная программа приобретения автобусов большого класса для агломераций РФ (напомню их в нашей стране 130) в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги»

Предполагается ежегодное выделение 6,6 миллиардов из бюджета РФ для долевого финансирования этой важной программы.

Позволим себе оценить размер инвестиций, необходимый для приобретения в Свердловской области автобусов, которые эксплуатируются с превышением срока эксплуатации.

Цены на автобусы российского производства взяты по нижнему порогу цен, приблизительно.

класс	Всего автобусов	Процент автобусов с превышением срока эксплуатации, шт	Количество автобусов с превышением срока эксплуатации, шт	Стоимость автобуса, млн. руб.	Инвестиции млн.руб.
малый	751	40%	300	2,5	750
средний	422	28%	118	3,5	413
большой	583	31%	180	7,0	1 260
всего			598		2 432

ума инвестиций и нет необходимости в расчете точности до 1 миллиона. Инвестиции в размере 2,4 миллиарда рублей не включают инвестиций для приобретения автобусов большого класса для городских перевозок для больших городов (г. Екатеринбург, г. Нижний Тагил), автобусов среднего класса

для малых и средних городов Свердловской области.

Безусловно надо работать над изменением структуры автобусов по классам. В связи с нехваткой водителей мы просто будем вынуждены переходить на автобусы более высокого класса.

Тем не менее цифры впечатляют. Более двух миллиардов рублей частных инвестиций надо найти в нашем регионе только на приобретение автобусов на междугородние и межрегиональные перевозки. Эти инвестиции необходимы, чтобы вырваться из ямы усугубляющегося кризиса — увеличение в составе транспортного парка доли автобусов с превышенным сроком эксплуатации, то есть, чтобы добиться минимального — не скатиться к по-

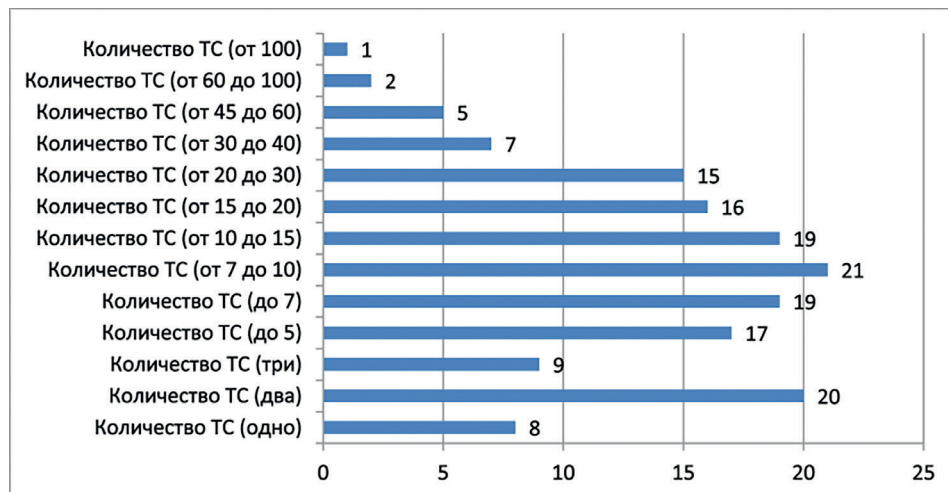
казателям хуже, чем есть в настоящий период.

Анализ показывает, что сам автотранспортный бизнес не справится с этой задачей, нужны государственные целевые проекты. Я не готова предложить рецепт, наверное, простого решения нет, я просто призываю начать работу в этом направлении с постановки задачи и поиска вариантов решения.

Если мы затрагиваем вопрос о внутренних резервах и возможностях автотранспортного бизнеса, работающего на регулярных маршрутах, то необходимо посмотреть вни-

Класс	Приобретение автобусов к численности действующего автопарка в 2015-2019гг.	Приобретение автобусов к численности действующего автопарка в 2004-2014гг.	Снижение доли приобретения автобусов
малый	3%	9%	в 3 раза
средний	7%	11%	в 1,5 раза
большой	2%	5%	в 2,5 раза

Доля приобретения транспортных средств



Анализ транспортных организаций по количеству имеющихся автобусов

мательно на качественный состав транспортных организаций, которые занимаются перевозкой пассажиров на межрегиональных, межмуниципальных маршрутах. Нами сделан анализ транспортных организаций по количеству транспортных средств, включенных ими в реестр при оформлении лицензии. Надо отметить, что если сопоставлять количество автобусов, включенных в реестр при получении лицензии, и количество автобусов, указанных в реестрах маршрутов МТ РФ Свердловской области, муниципалитетов с выборкой по конкретным предприятиям, то видно, что в основном количество автобусов, включенных в лицензию, больше, чем автобусов, указанных в реестрах маршрутов, примерно на 15%.

Межмуниципальная и межрегиональная сеть Свердловской области обслуживается 159 хозяйствующими субъектами. Из них 66 юридические лица, в том числе 9 муниципальные предприятия (41,6%), и 93 индивидуальные предприниматели (58,4%).

Из числа всех хозяйствующих субъектов один автобус имеют 8 перевозчиков, 2 автобуса – 20 перевозчиков, три автобуса – 9 перевозчиков, 4 или 5 автобусов – 17 перевозчиков. Это транспортные организации, которые можно отнести к микро-бизнесу, и они составляют 36% от всех перевозчиков.

К малому бизнесу отнесем транспортные организации, имеющие от 5 до 10 автобусов (от 5 до 7 автобусов – 19, от 7 до 10 автобусов – 21). Таким образом 40 перевозчиков относятся к предприятиям малого бизнеса или 25% от числа всех перевозчиков.

Нетрудно сосчитать, что микро и малый бизнес составляет 61% от числа хозяйствующих субъектов.

К среднему бизнесу относим предприятия, имеющие от 10 до 20 автобусов (до 20 автобусов – налоговые льготы). И сюда же можно отнести предприятия, имеющие от 20 до 30 автобусов. Получаем следующую картину: наличие от 10 до 15 автобусов — 19 предприятий, от 15 до 20 автобусов — 16 предприятий, от 20 до 30 автобусов — 15

предприятий. Всего к среднему бизнесу относим 50 предприятий. Что составляет 31% от числа всех перевозчиков.

К крупному бизнесу отнесем транспортные организации имеющие:

- от 30 до 40 автобусов, 7 перевозчиков;
- от 40 до 60 автобусов, 5 перевозчиков;
- от 60 до 100 автобусов – 2 перевозчика.

Предприятие, которое имеет более 100 автобусов и работает на межмуниципальных маршрутах в области, одно — это АО «Автотранспорт» г. Верхняя Пышма, владельцем которого является Уральская горно-металлургическая компания, лидер металлургии России.

Всего в Свердловской области к предприятиям крупного бизнеса, работающим на межмуниципальных, межрегиональных маршрутах, относятся 15 транспортных организаций, что составляет 8% от числа перевозчиков.

Отрасль, в которой малый и микро-бизнес составляет более 60%, не может найти собственные средства и привлечь инвестиции в объеме, необходимом для ее развития и достижения результатов, приемлемых для общества с точки зрения обеспечения безопасности и качества транспортной услуги. Малый бизнес неохотно кредитуют банки и лизинговые компании, он имеет ничтожные возможности по привлечению собственных инвестиций.

Для выявления причин, сдерживающих развитие производственной базы предприятий, необходимо учесть не только размер автотранспорт-

ного бизнеса, но и его организационно-правовую форму.

В организационно-правовой форме индивидуальных предпринимателей работает в Свердловской области на межрегиональных и межмуниципальных маршрутах 93 транспортные организации, что составляет 58,4% от числа перевозчиков.

Организаторы, владельцы бизнеса начинали в 90-е годы, когда им было по 25-35 лет, и сейчас достигли критического для ведения бизнеса возраста — 55-65 лет. Пора на отдых, в бизнес вошли дети и внуки. Участвуя в комиссии по защите дипломов на кафедре «Автомобильного транспорта» УГЛТУ, я ежегодно слушаю защиту дипломников — внуков руководителей предприятий, индивидуальных предпринимателей. Все острее стоит вопрос, что делать с бизнесом, тем более в непростое кризисное время. Ведь дети и внуки смогут наследовать имущественный комплекс, транспортные средства, но не смогут наследовать главное, самое ценное — имущественные права, которые под-

тверждены свидетельствами, или возникли на основании контрактов. Никакое имущество не обеспечит доход бизнеса, если у него нет доли на рынке услуги, в данном случае транспортной.

А если что случись, то, что останется семье при активном приобретении транспорта — долги: кредиты-лизинги, заложенное имущество, все пойдет прахом. Об этом со мной постоянно говорят руководители, работающие в статусе индивидуальных предпринимателей. Этот статус не позволяет им объединиться, укрупнить бизнес (кроме конкурсов на получение свидетельств путем создания простого товарищества). Но простое товарищество не выход, а просто мера по сохранению транспортного обслуживания в состоянии на 2015 год. Речь не идет о том, чтобы ИП стало юридическим лицом. Речь о том, чтобы предусмотреть способ передачи имущественных прав, пусть единожды. Дать правовую возможность передать имущественные права от ИП к создаваемому

гражданином, приобретшим имущественные права в статусе ИП, юридическому лицу. Надо предоставить возможность более чем половине перевозчиков почувствовать стабильность своего предпринимательского статуса, раздвинуть сдерживающие укрупнение предприятий границы; создать новые возможности для стимулирования инвестиций. По крайней мере, такое решение не требует бюджетных средств, а активизирует рынок обязательно. Нахождение правового решения возможно в рамках 220-ФЗ.

В заключение мне хотелось бы обратиться к читателям журнала с просьбой высказаться по структуре автопарка, который имеется в других регионах, по поводу тех тенденций, которые мы выявили в Свердловской области. Было бы интересно и полезно провести сравнение по регионам. Буду благодарна за Ваше мнение. О проблемах работы индивидуального предпринимательства на пассажирском автотранспорте пишите мне на электронную почту: 89126153883@bk.ru.



Федеральный сервис продажи автобусных билетов buspay.ru

Используйте наш многолетний опыт работы в транспортной отрасли

Присоединяйтесь к числу наших партнеров

Контакты:
+ 7 (912) -576-05-55
+ 7 (912) -973-30-03

E-mail: vmeste@buspay.ru

рекламе



2020



Открыт прием заявок на конкурс инновационных разработок для городского транспорта!

Оргкомитет Российской недели общественного транспорта открыл прием заявок на участие в конкурсе перспективных разработок для городского пассажирского транспорта «Зелёный Свет».

Конкурс «Зелёный Свет» проводится в рамках Российской недели общественного транспорта (27-30 мая 2020 года) с целью выявления инновационных разработок, внедрение которых способствовало бы интенсифика-

ции развития общественного транспорта, снижению эксплуатационных затрат, повышению комфорта и безопасности для пассажиров.

В 2020 году особое внимание уделяется комплектующим для подвижного состава (троллейбусов, электробусов, трамваев, поездов метро и пригородного жд сообщения), технологиям повышения энергоэффективности и ресурсосбережения, информационным технологиям для управления, навигации, билетных решений, оборудованию для диагностики, эксплуатации и ремонта подвижного состава.

За 11 лет существования конкурса более 70 разра-

боток получили достойную оценку компетентной конкурсной комиссии, в которую входят эксперты Международной Ассоциации «Метро», ассоциации предприятий горэлектротранспорта МАП ГЭТ, ассоциации участников

рынка пассажирских перевозок «Желдорразвитие», ГУП «Мосгортранс», СПб ГУП «Горэлектротранс», ЕТС «Автобусные Линии Страны», ГБУ «МосТрансПроект», Научно-экспертного совета СФ ФС РФ.

Разработки, признанные перспективными, отмечаются дипломом, и все без исключения публикуются на сайте конкурса, в официальном каталоге выставки, в итоговом пресс-релизе и статьях.

Заявки принимаются до 29 апреля, количество заявок от одной организации не ограничено.

Подробная информация на сайте <http://www.electrotransport-expo.ru/greenlight>.

Константин Морозов

Автобусный салон CityBus-2020. 27-29 мая 2020 г., Москва, КВЦ «Сокольники».

Проводится в рамках Российской недели общественного транспорта.

Тел.: +7 495 287-4412, +7 915 196-1782.

E-mail: info@citybus-expo.ru
<http://www.citybus-expo.ru>



«МААС» – МОБИЛЬНОСТЬ КАК УСЛУГА



Павел Южаков,
Руководитель отдела раз-
вития продуктов ООО «ИМ»

С 2016 года компания «Инновационная мобильность» выступает оператором интеграционной IT-платформы для агентского рынка, позволяющей продавать электронные билеты на все виды транспорта и сопутствующие услуги. Одно из приоритетных направлений работы компании – развитие транспортной инфраструктуры: учитывая потребности пассажиров и возможности транспортного рынка, «Инновационная мобильность» разрабатывает технологические решения для планирования и оформления поездки «от двери до двери». Платформа «Инновационная мобильность» позволяет создавать составные маршруты и смешанные поездки с использованием различных видов транспорта: автобусов, жд, авиа, аэроэкспресса.

Следующий логичный шаг – развитие сервисов городской высокочастотной и региональной мобильности с интеграцией в единую платформу систем оплаты проезда на различных видах транспорта.

В связи с этим был инициирован проект создания «Цифровой транспортной платформы «Маас» («Маас» – «Мобильность как услуга»). Единый интерфейс мобильного приложения объединит все

виды транспорта региона, в том числе такси в качестве «последней мили».

Как работает решение? С помощью мобильного приложения пассажиры могут спланировать свою поездку, подобрать оптимальный маршрут и оплатить проезд: для этого необходимо ввести пункт назначения, выбрать предпочтительный вид транспорта или их комбинацию. В один оформленный заказ будут включены билеты на каждый из видов транспорта.

Внедрение платформы «Маас» на региональном уровне решит задачи цифровизации экономики в части транспортного сектора за счет формирования комфортной среды для жителей и гостей региона.

Использование платформы «Маас» позволит:

- Повысить мобильность и информированность пассажиров о маршрутах, расписании движения транспорта и стоимости поездки.
- Автоматизировать процесс поездки с применением различных видов транспорта.
- Подобрать оптимальный маршрут и стоимость для пассажира.
- Оплатить билеты безналичным способом.

- Рационально использовать ресурсы перевозчиков на территории региона.

- Выполнить требования законодательства РФ в части онлайн-регистрации фискальных операций.

- Повысить эффективность работы транспортной отрасли региона.

- Повысить привлекательность региона для населения.

- Интегрировать существующие в регионе платежные инструменты в единую платформу.

На пилотном этапе результатом проекта станет работающая «Цифровая транспортная платформа «Маас», которая объединит межмуниципальные и межрегиональные автобусы, поездка пригородного сообщения и водный транспорт в мобильном приложении, которое позволит пассажирам просматривать информацию о маршрутах движения, планировать поездки в соответствии с запросами и оформлять электронные билеты.

Дальнейшие планы компании предполагают постепенное расширение географии проекта, увеличение количества подключенных к платформе перевозчиков, а также развитие технологического и программного функционала.



«ИННОВАЦИОННАЯ МОБИЛЬНОСТЬ» – СОВРЕМЕННЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ТРЕВЕЛ-ИНДУСТРИИ

«Инновационная мобильность» – современные решения для тревел-индустрии.

Единый сервис для продажи электронных билетов на все виды транспорта.

Компания «Инновационная мобильность» выступает оператором IT-платформы, созданной для продажи билетов на поезда, автобусы, самолеты, «Аэроэкспресс», а также для оформления доп. услуг – багаж к авиабилетам и страховые полисы.

Подключиться к системе можно двумя способами:

- **Интеграция систем через API**

- для владельцев собственных программных продуктов (интернет-порталы, мобильные приложения и пр.).

- **Веб-приложение «Интерфейс кассира»**

- готовое решение и самый быстрый и простой способ проведения полного спектра операций по поиску, оформлению, возврату электронных билетов и страховых полисов. Для работы нужен только компьютер и подключение к интернету. Мы направим вам логин и пароль

для входа в личный кабинет, и вы сможете сразу начать работу.

- для агентов, которые не имеют собственного программного продукта и сертификации (билетные кассы, корпоративные клиенты и пр.).

С нами работают более 500 агентов, которые уже оценили простоту и удобство нашей системы.

Присоединяйтесь, будем рады сотрудничеству – оставьте вашу заявку:

- на сайте: im.smarttravel.ru

- на e-mail: sales@smarttravel.ru

- по телефону: +7 (499) 490-25-58.



«ЦИФРА» НА СТРАЖЕ ПОРЯДКА АВТОБУСНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Эксперименты по мониторингу автобусов продолжаются

Обеспечение транспортной мобильности населения в условиях обширных территорий нашей страны – это не только задача по доставке людей к местам работы, учебы, отдыха, проведения культурного досуга, но и важный аспект влияния на установление культурных связей, повышения доступности и инвестиционной привлекательности территорий, развития экономики, поддержания социальной стабильности.

Что такое качественная пассажирская перевозка в межрегиональном сообщении?

Это доступность и достоверность информации о поездке, комфорт на борту, клиентоориентированный сервис и самое главное — гарантия безопасности жизни и имущества пассажира в поездке.

Повышение безопасности на автомобильном транспорте – одна из основных задач отрасли, на текущий момент в дорожно-транспортных происшествиях на автомобильных дорогах погибает значительно больше людей, нежели при перевозках пассажиров другими видами транспорта.

Несмотря на значительные усилия, которые были приложены для решения этой задачи в последние годы, половина пассажиров в межрегиональном сообщении в настоящее время перевозятся «серыми» и нелегальными перевозчиками.

Перевозки пассажиров автобусами в межрегиональном сообщении, помимо больших затрат на выполнение таких маршрутов, осложнены наличием многочисленных правил пассажирских перевозок, обременением перевозчиков нарастающими требовани-

ями по приобретению бортового оборудования, снижая рентабельность коммерческой деятельности компаний-перевозчиков – все это создает условия к уходу перевозчиков в «серую» зону.

Наиболее эффективным методом обеспечения безопасности является не только установление более высоких требований к транспортной безопасности при перевозках граждан, но и обеспечение выявления их нарушения и неотвратимости наказания за их несоблюдение.

Министерством транспорта Российской Федерации была разработана концепция создания единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок (ЕФС МКПП), обеспечивающей мониторинг и контроль пассажиров, транспортных средств перевозчиков, бронируемых и продаваемых билетов. В соответствии с положениями концепции были разработаны технические решения ЕФС МКПП, ключевая задача которой – обеспечение безопасности пассажиров на межрегиональных перевозках автобусами прежде всего за счет вытеснения с рынка нелегальных перевозчиков. Указанные технические решения и механизмы были воплощены в прототипе ЕФС МКПП компанией-экспертом ООО «Современные технологии пассажирского комплекса» (ООО «Технопасс»).

Функция ЕФС МКПП – обеспечение прозрачности пассажирских перевозок за счет маркировки каждого рейса и билета уникальными идентификаторами. Уникальный идентификатор – это, во-первых, подтверждение, что поездка осуществляется с со-

блюдением правил, а во-вторых, «цифровой след» поездки, позволяющей проследить поездку на всем жизненном пути. Таким образом обеспечивается мониторинг пассажирских перевозок автобусами: система собирает факты проезда автобусов с различных систем фото-видеофиксации в транспортном потоке, сопоставляет динамические и справочные данные, проводя аналитику в автоматизированном режиме и выявляя факты нарушений требований законодательства в сфере пассажирских перевозок автобусами в режиме времени, близком к реальному.

Пилотный проект ЕФС МКПП прошел в восьми регионах России.

С декабря 2019 года Минтрансом России проведены эксперименты по мониторингу автобусов с использованием прототипа ЕФС МКПП.

3 месяца тестирования — те- рабайты данных о транспортной работе.

Два эксперимента по тестированию прототипа системы в реальных условиях были орга-

Прототип ЕФС МКПП объединил потоки данных из информационных систем Минтранса России, Министерства внутренних дел России, а также из целого спектра информационных систем подведомственных организаций федеральных и региональных органов исполнительной власти, содержащих сведения о перевозчиках и их транспортной деятельности по перевозке пассажиров.

ЕФС МКПП СВЯЗЫВАЕТ ВСЕ ИНИЦИАТИВЫ ПО ПРОЗРАЧИВАНИЮ СЕКТОРА ПΟΣРЕДСТВОМ ФОРМИРОВАНИЯ ЦИФРОВОГО СЛЕДА КАЖДОЙ ПОЕЗДКИ



Пилотный проект ЕФС МКПП прошел в восьми регионах России

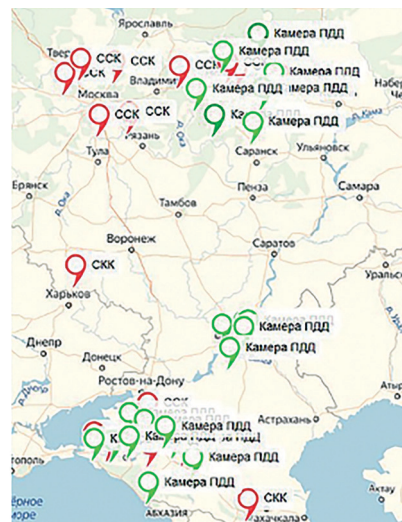
низованы с целями подтвердить возможности ЕФС МКПП по выявлению нарушений, а также определить необходимые технические и организационные меры для совершенствования автоматизированного сбора данных из разнообразных источников и реализации сплошного мониторинга перевозок автобусами по всей стране.

Первый эксперимент был проведен на межрегиональных маршрутах автобусных перевозок, второй – на международных маршрутах.

После выхода поручения Минтранса России о запуске первого эксперимента, подключиться к нему выразили желание сразу несколько субъектов — Нижегородская область, Белгородская область, Краснодарский Край, Челябинская, Смоленская и Мо-

сковская области, а также города – Ставрополь и Волгоград. Инициатива получила полную поддержку от руководства регионов.

В ходе эксперимента прототип ЕФС МКПП доказал, что для эффективного мониторинга может быть достаточно уже установленного оборудования контроля на дорогах – камер фото- видеозаписи, рамок «Платон». Система собирала данные о проездах автобусов регионов с камер, сверяла со справочными данными ведомств для идентификации перевозчика, осуществляющего рейс обнаруженного автобуса, и проверяла его транспортную работу на добросовестность выполнения действующих правил пассажирских перевозок в части лицензирования, правил выполнения регулярных межрегиональных рейсов, страховании



ответственности за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, выполнения требований транспортной безопасности по передаче сведений о пассажирах в автоматизированные базы персональных данных. Отслеживание перемещения автобусов в течении трех месяцев и сопоставление данных из различных ведомственных ИТ-систем на базе прототипа ЕФС МКПП также позволили протестировать инструмент системы по выявлению так называемой «маятниковости» движения автобусов в транспортном потоке (регулярное движение по расписанию), что позволяет мониторить добросовестность исполнения расписаний перевозчиками-владельцами карт регулярных межрегиональных маршрутов, а перевозчиков, не имеющих таких карт, — «подозревать» в выполнении регулярных рейсов под видом заказных.

Возможность обнаружения нелегалов — доказано

Реализуя задачу интеграции данных из разных источников, прототип ЕФС МКПП продемонстрировал возможности отслеживать фактическое движение пассажирского транспорта. За время эксперимента даже в небольшом количестве субъектов РФ прототипу ЕФС МКПП удалось



12 837 024
регистраций перемещений автобусов на дорогах

61 067
автобусов выявлено для аналитики ЕФС МКПП

41 343
автобусов осуществляли движение с пересечением границ субъектов

49% автобусов межрегионального сообщения не имеют лицензии

66% не имеют ОСГОП

43% перевозчиков не передали данные о рейсе или передали не полные данные в АЦБ ПДП (ЕГИС ОТБ)

зарегистрировать более 12 миллионов перемещений автобусов по дорогам.

Результат эксперимента, по результатам отслеживания движения 41343 автобусов, пересекавших границы между пятью субъектами РФ.

Собранные в ходе эксперимента данные показали, что перевозить пассажиров имели право от 40 до 50% автобусов, фактически выходящих в межрегиональные рейсы (показатель меняется в зависимости от региона или популярности маршрута). При этом оказалось, что более 40% перевозчиков не передают данные о своих рейсах в ЕГИС ОТБ (Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности) или сообщают неполную информацию, а 32% либо не сообщают о количестве пассажиров, либо предоставленная информация требует последующей проверки, для проведения которой необходима интеграция с дополнительными источниками данных.

«Технически к прототипу ЕФС МКПП можно подключить любое количество источников данных. В ходе эксперимента перед нами стояла задача выявить наиболее эффективные интеграции с ведомственными источниками информации, найти практическое применение всем поступающим данным. За счет активного участия всех сторон процесса ИТ-система ЕФС МКПП доказала свою работоспособность. Было отработано выявление типичных наруше-

ний», — отметила Анастасия Москвина, руководитель проекта, ООО «Технопасс».

В ходе эксперимента ЕФС МКПП была протестирована еще одна интеграция – с данными от сотовых операторов. Привлечение обезличенных данных о местоположении и перемещении группы абонентов (а такая информация уже сегодня поступает от операторов) позволяет определять вероятность наличия и количества пассажиров на борту автобусов в транспортном потоке. Анализ этих данных помог определить, какой из автобусов попал на камеру — пустой, наполовину заполненный или в котором заняты все пассажирские места. В ходе эксперимента представленная операторами сотовой связи статистика помогла определить динамику пассажиропотока автобусов на участке Москва — Ярославль.

Дисциплина на международных рейсах

Одновременно с пилотным проектом мониторинга автобусов в субъектах РФ ФБУ «Росавтотранс» проводился эксперимент с использованием прототипа ЕФС МКПП по мониторингу дисциплины российских перевозчиков на регулярных международных рейсах. Мониторинг такой деятельности расширяет круг участников и информационных систем, ведомств, вовлекая дополнительно сотрудников пограничных пунктов пропуска на границах РФ.

Следует отметить, одним из активных участников процесса тестирования стали сами перевозчики и автовокзалы. К эксперименту активно подключились предприятия по организации пассажирских перевозок, кото-

рые посчитали, что автоматизированный подход к мониторингу является эффективным инструментом борьбы с нелегальным перевозчиком. И это большой плюс, потому что взаимодействие с перевозчиками и автовокзалами – мощная экспертная поддержка в создании эффективных инструментов при интерпретации спорных ситуации, подтверждая или опровергая наличие нарушений.

Дело за разработкой нормативной базы

Результаты эксперимента позволяют сделать вывод, что мониторинг пассажирских перевозок автобусами — это комплекс совместных действий ведомств, органов власти субъектов Российской Федерации и цифровых технологий.

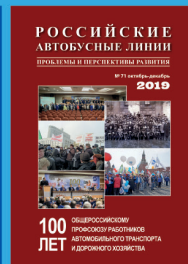
Цифровые технологии – это возможность контролирующим органам оперативно реагировать на выявление нелегальных рейсов и перевозчиков-нарушителей. Дело лишь за нормативной базой, которая будет регулировать внедрение ЕФС МКПП.

В ходе проведенных пилотных проектов по мониторингу международных перевозок прототип ЕФС МКПП показал, что может выступать как платформа, обеспечивающая возможность выполнения возлагаемых на нее функций по интеграции, сбору, консолидации данных из различных информационных систем для целей мониторинга пассажирских перевозок автобусами и возможность выявления нарушителей. Таким образом, внедрение и дальнейшее развитие ЕФС МКПП будет способствовать обеспечению честных условий работы на рынке, соблюдению требований закона, а главное, предоставлению необходимого уровня безопасности для пассажиров.

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Свидетельство о регистрации: ПИ № ФС77-62418



Информационно-аналитический журнал

“Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития”

Это уникальное сочетание информационного материала и аналитических данных.

Отражение проблем транспортного рынка и путей их решения. Обмен опытом. Диалог участников рынка.

Издается	с 2006 г.
Тираж	4.000
Периодичность	от 4 до 6 выпусков в год
Язык	Русский
Формат	205x290 мм (A4)
Количество страниц	36-80 +4 обложки
Бумага	Глянцевая
Печать	Полноцветная
Основные рубрики	Отрасль и Власть, Тема номера, Автовокзалы и ПАТП, Информационные технологии, Отрасль и Наука, Зарубежный опыт
Издатель	Ассоциация «ЕТС «Автобусные Линии Страны»
Распространени	Целевая рассылка

Учредитель журнала- Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», созданная в 2005 году. Подробности о деятельности Ассоциации на сайте www.rosbuslines.ru

В разделе сайта - www.rosbuslines.ru/partnership/journal вы можете ознакомиться с материалами всех выпусков журнала с 2006 года по настоящее время.

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

40% • На круглых столах, конференциях и съездах организаций транспортной отрасли

60% • Пассажирские автотранспортные предприятия • Некоммерческие организации в сфере транспорта
• Организации эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции

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

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



Журнал

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ПОВЫШЕНИЕ ДОСТУПНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ С ПРИМЕНЕНИЕМ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ



Денис Гужвенко,
ООО «Технопасс»,
Главный конструктор

1. Тренды и ситуация

Одними из главных социальных приоритетов инвестиционного развития транспортного комплекса, как это определено в Транспортной стратегии Российской Федерации, являются повышение мобильности населения и доступности транспортных услуг, а также снижение уровней аварийности. Улучшение данных показателей в современном мире невозможно без внедрения цифровых технологий и автоматизации бизнес-процессов.

Происходящая уберизация всех отраслей транспорта, как пассажирского, так и грузового, неизбежно приведет к высокой сегментации программных решений и повышению конкуренции в данной сфере. Внедрение разрозненных иностранных программных решений, не интегрированных в единую цифровую среду, откладывалось отраслью автобусных перевозок по причине невозможности повысить эффективность транспорта и инфраструктуры за счет точечных решений и назревшей необходимости комплексного подхода.

Внедренные на законодательном уровне устройства (тахографы, аппаратура спутниковой навигации (АСН)) могут быть встроены в бизнес-процессы перевозчика для автоматизации или снижения издержек, только при наличии у перевозчика собственных настроенных систем мониторинга.

На рынке существует множество готовых решений подобных систем мониторинга, начиная от созданных в некоторых регионах РНИСах (с возможностью подключения перевозчиков), заканчивая отдельными продуктами с большим количеством сервисов.

Использование различных решений не дает возможности проводить анализ пассажиропотоков, определять наиболее эффективные маршруты для перевозок, планировать работу автовокзалов, принимающих различных перевозчиков, а главное, выявлять перевозчиков, не соблюдающих требования законодательства в автоматическом режиме, как то: перевозки пассажиров, с необорудованных остановочных пунктов; перевозки пассажиров в регулярном сообщении при отсутствии карты маршрута, а то и без лицензии; также несоблюдение маршрута и расписания.

Очевидно, что борьба с нелегальными перевозчиками ведет исключительно к росту благосостояния перевозчиков, соблюдающих все требования законодательства.

2. Направления цифровизации и развития перевозчиков

Цифровизация процессов автобусных перевозчиков уже идет по четырём основным направлениям:

- Цифровизация билетной дистрибуции
- Внедрение современных платежных инструментов
- Внедрение цифровых сервисов на борту
- Оптимизация маршрутной сети

Каждое направление автоматизируется независимо друг от друга, без внедрения единых сквозных решений, что в будущем может создать трудности и вызвать дополнительные расходы для перевозчиков.

3. Цифровизация билетной дистрибуции

Для первого направления характерно снижение недополученной перевозчиком прибыли и сокращение количества участников цепочки продаж между перевозчиком и пассажиром. На данный момент нет ЕДИНОГО удобного и безопасного способа купить билет на любой автобус в Российской Федерации. Отдельные перевозчики показывают положительную динамику автоматизации продажи билетов и обслуживания клиентов, но, в целом, вне крупных городов оплата поездки возможна только за наличный расчет непосредственно перед или во время самой поездки. Уровень автоматизации процессов заполнения мест, обеспечения уровня

сервиса и снижения издержек, достигнутый гражданской авиацией за счет программных решений и IoT датчиков, недостижим на данный момент для Российской отрасли автобусных перевозок.

4. Внедрение современных платежных инструментов

Внедрение современных платежных инструментов позволит обеспечить мгновенные расчеты между участниками, что снизит риски кассовых разрывов для сезонных перевозок и маршрутов, откроют доступ для малого и среднего бизнеса к современным цифровым платежам (ApplePay, PayPass и другие), без необходимости больших капитальных затрат на комплексное внедрение платежных инструментов и эквайринг.

5. Внедрение цифровых сервисов на борту транспортного средства

Внедрение требований к цифровым решениям в отрасли позволит выстроить единый сервис с заданным уровнем качества предоставляемых услуг на всей территории Российской Федерации независимо от конкретного перевозчика и предложить новые продукты пассажирам: сквозной доступ к цифровым развлекательным сервисам в течение всей поездки, заказ еды с доставкой прямо в пути следования, прокат фильмов в пути, а также многие другие.

6. Оптимизация маршрутной сети

Регулярные пассажирские перевозки и бизнес перевозчиков развиваются с учетом жесткой привязки к существующим остановочным пунктам, что позволяет выстроить прозрачный и по-

нятный как для государства, так и для пассажира, процесс перевозки, но в тоже время снижает гибкость перевозки. На многих действующих остановочных пунктах существует спрос на услуги перевозок пассажира и багажа в попутном с действующими регулярными маршрутами направлении, но в недостаточном для запуска полноценного маршрута объеме, а также временный или сезонный спрос на пассажирские перевозки по конкретным направлениям. Уровень государственного регулирования и действующие бизнес-процессы получения разрешения как на осуществление регулярного пассажирского рейса, так и на включение вновь созданного остановочного пункта в реестр, затрудняют оперативное реагирование на изменение спроса. Если на пути следования автобуса по текущей маршрутной карте находится вновь созданный остановочный пункт или существует временный спрос в попутном направлении, у перевозчика нет легальных механизмов дополнительной загрузки пассажиров по текущему законодательству. Жители населенных пунктов, расположенных на пути следования существующих рейсов, вынуждены совершать поездки до районных центров или ближайших крупных транспортных узлов, совершая перепробег, в то время как перевозчик вынужден либо отдавать пассажиропоток нелегальным игрокам рынка, либо сам перевозить пассажиров в нарушение законодательства.

В тот же момент процесс создания и внесения в реестр новых остановочных пунктов, получения на них автобусного трафика и удовлетворения спроса на перевозки растянут по времени и требуют серьезных капитальных

вложений. Сложности в быстром развертывании адресной пассажирской инфраструктуры затрагивает многие отрасли, к примеру: при проведении массовых мероприятий в отдаленных районах, создании придорожной или туристической инфраструктуры в отдалении от действующих населенных пунктов, вводе построенных жилых микрорайонов или проведении любых других процессов и операциях, связанных с перемещением трудовой силы за пределы их текущей жилой агломерации или с привлечением узкоспециализированных сотрудников на краткосрочную работу. Даже при заблаговременном создании и включении остановочного пункта в реестр, необходимо дополнительное непрогнозируемое время на включение его в реальные согласованные маршрутные карты и появлении там первых автобусов.

Большое распространение в регионах получили исторически сформировавшиеся остановочные пункты, не внесенные в реестр, но получающие большой и стабильный пассажиропоток из близлежащих населенных пунктов, при этом у перевозчика отсутствует легальная возможности заявить остановку в пути и охватить данный пассажиропоток. Сложившаяся ситуация толкает перевозчиков для экономии на операционных расходах и упрощения администрирования маршрутных карт заявлять маршруты только с точкой отправления и прибытия, при этом фактически совершая остановки в пути следования и подбирая пассажиров для улучшения экономики маршрута.

Кроме всего прочего, не стоит забывать о возможностях использования обезличенных данных операторов сотовых

сетей, ведь пока вы едете в автобусе, ваш телефон постоянно перерегистрируется на каждой ближайшей вышке, тем самым определяя ваш маршрут. На основании этих данных с помощью математических моделей можно выстраивать пассажиропотоки, определять самые эффективные маршруты, определять потребности в мультимодальных перевозках и тп.

7. Цифровизация механизмов контроля и регулирования

Государственные информационные системы и концессионные цифровые платформенные решения уже доказали свою эффективность в вопросах справедливого и адресного контроля, обеспечения безопасности и соблюдения законодательства в транспортной отрасли РФ.

Механизмы государственного контроля за исполнением требований законодательства уже полностью реализованы в части исполнения требований за соблюдением скоростного режима, причем «письма счастья» прилетают в автоматическом режиме, что позволило серьезно сократить коррупционную составляющую в этой сфере, и снизить количество ДТП со смертельным исходом, а ведь буквально 10 лет назад все было совершенно иначе.

Такие же полностью автоматические режимы контроля могут быть реализованы и в сфере автобусных перевозок, как то, наличие лицензии, наличие карты маршрута, соблюдение маршрута и расписания и многое другое.

На основании общих данных о пассажиропотоках, о загрузке остановочных пунктов, о загрузке транспортной сети в целом

можно достаточно достоверно регулировать устанавливаемые маршруты и расписания, с достижением максимальных эффектов как для перевозчиков, так и для государства. В части городов Российской Федерации (Москва, Казань и т.п.) уже созданы транспортные модели в целях прогнозирования потоков пассажиров и транспортных средств, потребностей в модернизации автодорожной сети.

8. Информационная безопасность

Немаловажным вопросом транспортной отрасли во все времена являлась безопасность пассажирских перевозок, но современные инструменты и развитие информационных технологий не только позволяет покрыть существующие риски, но и ставит новые вызовы и расширяет понятие безопасности перевозок. Персональные данные пассажира и посещаемые им места, особенно в отношении сотрудников органов государственной безопасности, представляют в современном мире не меньшую ценность, нежели денежные средства и материальные ценности.

Внедряемые в отрасли цифровые технологии должны позволить обеспечить выполнение Федерального закона ФЗ-152 «О персональных данных» и хранить данные о пассажирах на территории Российской Федерации. Разработка и внедрение единого стандарта защиты и хранения данных позволит перевозчикам внедрять новые цифровые инструменты и трансформировать бизнес без необходимости больших капитальных вложений в решение вопросов ИБ.

9. Безопасность на транспорте

В настоящее время количество самых различных камер фото-видео фиксации на автомобильных дорогах, автовокзалах и автостанциях неуклонно возрастает, однако, данные, получаемые с них, являются разрозненными с различными уровнем обработки, где-то с распознанными номерными знаками, кто-то пошел дальше и может распознавать образы и идентифицировать категории транспортных средств, на некоторых камер даже распознают лица, отдельные решения позволяют контролировать исполнение некоторых правил дорожного движения, как минимум соблюдение скоростного режима, и вплоть до соблюдения дорожной разметки.

Объединение этого рода данных в единую базу позволит отслеживать перемещение большинства транспортных средств и без установления дополнительного оборудования на сами транспортные средства. И все это в автоматическом режиме, без привлечения сотрудников контролирующих органов.

10. Итого

Многие проблемы транспортной доступности могут быть решены с применением современных информационных технологий и цифровых сервисов. Уровень развития устройств интернета вещей и датчиков уже сейчас позволяет в реальном времени верифицировать пассажиров и автоматически считать пассажиропоток, обеспечить современные средства безналичного расчета, фиксировать нарушения режимов труда и отдыха водителей и их физическое состояние.

Средства автоматизированного контроля и централизованное управление позволяют мини-

мизировать возможности нелегальных перевозчиков, путем переманивая пассажиропотока с легальных действующих регулярных маршрутов.

Накопленные данные по спросу и пассажиропотоку позволят точно планировать и выстраивать программы комплексного развития как отдельных транспортных узлов, так и региональных транспортных связей в целом, выискивать узкие места инфраструктуры и качества сервиса, а также осуществлять

долгосрочное экономическое планирование для перевозчиков и государства.

Для реализации всех возможностей цифровизации и достижения мультипликативного эффекта от инфраструктурных инвестиций необходимо создать законодательные и финансовые предпосылки для появления требований к отраслевому программному обеспечению Российского производства и цифровых платформ транспортного комплекса, способных обеспе-

чивать полный комплекс сервисного обслуживания населения и бизнеса, от бронирования билета, до проведения взаиморасчетов между участниками. Цифровые решения должны соединить пассажиров и перевозчиков, предложив качественно новый уровень сервиса и мобильности, обеспечив развитие создаваемой транспортной инфраструктуры и загрузку действующих маршрутов в совокупности с защищенностью и масштабируемостью.



«Серые перевозки — это ваши потерянные доходы».*

*По оценке экспертов доля потерь легальных перевозчиков и автовокзалов доходит до 30-50% от прибыли

info@technopass.ru

ефсмкпп.рф

+7 499 653-65-68

ЕДИНАЯ ФЕДЕРАЛЬНАЯ СИСТЕМА
МОНИТОРИНГА И КОНТРОЛЯ
ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

реклама

Центр Управления Междугородными Пассажирскими Перевозками



Ваш помощник и партнер в мире автобусных пассажирских перевозок

- Оказание помощи автоперевозчикам и автовокзалам в оптимизации и формировании автобусных маршрутов регулярных перевозок (международных и межрегиональных).
- Подготовка рекомендаций для перевозчиков, связанных с установлением или изменением межрегиональных маршрутов регулярных перевозок с учетом маршрутной сети субъектов Российской Федерации.
- Консультация автоперевозчиков и автовокзалов по вопросам исполнения 16-ФЗ «О транспортной безопасности».
- Создание общероссийской информационной базы по маршрутам регулярных перевозок для обеспечения объективного решения вопросов, связанных с развитием маршрутной сети пассажирского транспорта.

**консультационно-аналитический
центр в сфере транспорта**

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

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

78-Я КОНФЕРЕНЦИЯ МАДИ: К ЦИФРОВИЗАЦИИ И ТРАНСФОРМАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЫ



27–31 января 2020 года в Московском государственном автомобильном дорожном техническом университете (МАДИ) прошла 78-я международная научно-методическая и научно-исследовательская конференция. Она была посвящена 90-летию юбилею университета, который является кузницей кадров автотранспортной отрасли России. На конференции работало 20 секций, одна из них традиционно посвящена автовокзальной деятельности. Секция собрала экспертное сообщество и молодежь, рассматривающую рынок межрегиональных перевозок в качестве будущего места работы. Опытные практики делились знаниями со студентами и аспирантами, рассказывали, какими видят перспективные направления исследования и запросы отрасли. К обсуждению было заявлено 60 докладов. «Секция актуальных проблем, цифровизации и трансформации транспортных систем» сосредоточила профессиональную дискуссию вокруг новых трендов развития отрасли.

«Цифровизация может создать такую обстановку, когда невыгодно нарушать закон»

«Что актуально на сегодняшний день?» — с первых слов Президент Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная

Система «Автобусные Линии Страны» Борис Лоран овладел полным вниманием аудитории. «Цифровизация! Но зачастую ее реализуют люди, далекие от нашей отрасли. Отсюда собственны и проблемы. В отрасли с профильным образованием лишь каждый десятый. Поэтому мы очень надеемся, что вы придете в сектор междугородных автобусных перевозок. У нас непаханое поле для инициативных людей», — слова Бориса Олеговича вызвали оживление студентов. «Для нас цель цифровизации — вернуть ранее размытый пассажиропоток, уведенные доходы от транспортных предприятий: перевозчиков и автовокзалов. Определённые бреши в законодательстве 90-х годов XX века позволили увести до 50 процентов пассажиров в теневой сектор. Сейчас нашей отрасли уделяется внимание на самом высоком уровне: есть поручение Президента России В.В. Путина о создании единой федеральной системы контроля пассажирских перевозок, которое было дано на заседании Госсовета в Ульяновске в 2017 году. Система должна обеспечить известность ме-

стонахождения всех автобусов на территории Российской Федерации в реальном времени, используя видеокамеры и электронную базу, где регистрируются автобусы. Система позволит распознавать нелегальных перевозчиков, ее использование радикально изменит ситуацию на рынке». Борис Лоран подробно рассказал о ходе разработки системы при непосредственном участии Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны».

«За счет цифровизации можно создать такую обстановку, когда перевозчикам невыгодно нарушать закон», — подчеркнул Борис Лоран. Он также остановился на развитии цифровых технологий согласования документов — новой системе, которую использует ФБУ «Росавтотранс». «Перевозчики получили возможность сдавать документы для открытия новых маршрутов через личный кабинет. Следующий шаг: ФБУ «Росавтотранс» при нашей поддержке выходит с инициативой «очистить спящие маршруты», на которые были получены документы, но в реальности не используются», — отметил Борис Лоран.

«У нас катастрофический дефицит молодых кадров», — докладчик еще раз обратил внимание на ключевую проблему, сдерживающую развитие отрасли. «Когда при помощи цифровизации будет возвращен пассажиропоток в белый сегмент рынка, где предприятия платят налоги, отрасль сможет

предложить более высокую оплату труда молодым специалистам». Борис Олегович дал свой мобильный телефон – у студентов и аспирантов появилась прекрасная возможность приобрести уникального наставника.

Таких наставников уже нашел Юрий Горячев, выпускник МАДИ, а ныне заместитель начальника одного из ключевых отделов филиала Службы эксплуатации и развития автовокзалов ГУП «Мосгортранс». Взаимодействие вуза и авто-транспортного предприятия, в рамках которого студенты знакомятся с работой автовокзалов, повлияло на выбор Юрия Андреевича. В этом году он впервые выступал с докладом уже как представитель ГУП «Мосгортранс».

Автовокзалы Москвы: от количества к качеству

«Автовокзалы ГУП «Мосгортранс» обслуживают более 300 перевозчиков, которые эксплуатируют около 300 маршрутов. Когда 5,5 лет назад предприятие, известное многим как основной в столице и крупнейший в Европе оператор наземного городского пассажирского транспорта, приступило к управлению автовокзалами, наиболее острой стояла проблема нехватки пропускной способности действующих автостанций», — свое выступление Юрий Горячев начал с истории вопроса. Была разработана Концепция развития автовокзалов, однако, само строительство новых современных, комфортных для пассажира и перевозчика, объектов транспортной инфраструктуры требовало времени. На период строительства ГУП «Мосгор-

транс» развивает сеть блок-модульных автостанций. «В настоящее время мы видим, как городская автовокзальная сеть преобразуется буквально на наших глазах. Вслед за новым международным автовокзалом «Южные ворота», вводится международный автовокзал «Северные ворота», «на подходе» еще два. По мере ввода новых объектов предприятие закрывает блок-модульные. Так новые просторные залы ожидания международного автовокзала «Северные ворота» получили пассажиры автостанций «Тушинская» и «ВДНХ». Перевозчикам предложили перевести рейсы на новый автовокзал. Автостанции «Тушинская» и «ВДНХ» были закрыты». Особое внимание докладчик уделил новым трендам, связанным с цифровизацией. Студенты и аспиранты, участвовавшие в конференции, могли бы внести свой вклад в их реализацию. Предприятие традиционно проводит экскурсии для студентов. И Юрий очень хорошо знает, о чем говорит, поскольку сам был участником таких выездных занятий на автостанции «Красногвардейская» и международном автовокзале «Южные ворота». Мог ли тогда Юрий подумать, задавая вопросы руководителям и администраторам автостанций, что его мечта участвовать в развитии транспортного комплекса столицы совсем скоро станет реальностью. Кстати, один из начальников автостанций тоже выпускник МАДИ, когда-



то познакомившийся с ее работой на экскурсиях, проводимых для студентов.

Теме транспортного сектора Москвы были посвящены доклады представителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Сергея Алексюка и представителя ГУП «Мосгортранс» Максима Кудряшова. Первый осветил вопросы цифровизации в сфере таксомоторных перевозок, второй подробно остановился на особенностях методологических принципов оценки качества перевозок на электробусных маршрутах.

«ЦОДД разработана программа, которая в автоматическом режиме будет смотреть локации остановок легковых такси для развития парковок. Анализ поездок может быть полезен для разработки автобусных маршрутов, особенно ночных. В частности, мониторинг позволил выявить высокий спрос на ночные поездки между Белорусским вокзалом и Комсомольской площадью, где расположены Ленинградский, Ярославский и Казанский вокзалы. Глубина данных колоссальна, ее можно анализировать для развития не только такси, но и других видов транспорта», — отметил Сергей Сергеевич.



О преимуществах кластерного анализа для выбора и научного обоснования маршрутов пассажирского транспорта подробно рассказал Максим Кудряшов.

Созданию единого автотранспортного пространства на рынке пассажирских перевозок было посвящено выступление генерального директора ООО «Центр Управления Междугородними Пассажирскими Перевозками», руководителя Департамента по взаимодействию с регионами и организации перевозок Российского автотранспортного союза Евгения Колесникова.

«Предоставление качественных услуг пассажирского транспорта на сегодняшний день стало важнейшим фак-

тором, по которому можно судить о социальной и экономической стабильности в стране. Как показала практика, в деятельности участников рынка автобусных перевозок постоянно возникают проблемы, которые снижают качество оказываемых услуг и, как следствие, приводят к снижению пассажиропотока. Ключевое значение имеют безопасность, информативность, комфортность, скорость, своевременность и хранение багажа», — рассказал Евгений Васильевич. Активное внедрение цифровых технологий, по мнению эксперта, стало фактором ужесточения конкуренции между различными видами транспорта. «В такой ситуации остро встали вопросы участников рынка – как реагировать на изменения, как не допустить снижения пассажиропотока при внедрении новых технологий. Поэтому мы создали компанию, которая выступает в роли консультанта-аналитика по различным проектам ав-

томобильного транспорта. Мы помогаем в вопросах развития мультимодальных перевозок и цифровых технологий».

Эксперты с удовольствием слушали «будущее отрасли» (молодых ученых, аспирантов и магистров, включая учащихся из зарубежных государств). Примечательно, что секция собрала не только студентов МАДИ, но и других вузов, интересующихся транспортной тематикой. Активное участие в обсуждении принимал модератор сессии — к.т.н., доцент Дмитрий Геннадьевич Мороз. Председателем секции традиционно выступил д. т. н., профессор, заведующий кафедрой «Автомобильные перевозки» МАДИ Нораир Оганесович Блудян, ученым секретарем — к. т. н., доцент Надежда Анатольевна Филиппова. Участникам конференции был презентован журнал «Российские автобусные линии: проблемы и перспективы развития», архив выпусков издания доступен в библиотеке Московского государственного автодорожного технического университета.

Максим Голиков



**Центр Управления Междугородними
Пассажирскими Перевозками**

+7 (495) 664-32-24

info@tsumpp.ru

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

реклама

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ КОНСТРУКТИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОБУСОВ



*Анатолий Иосифович
Рябчинский,
д.т.н., профессор*



*Ольга Анатольевна
Грачева,
магистр*

Уровень безопасности дорожного движения в Российской Федерации остается низким, в результате чего риск пострадать в дорожно-транспортном происшествии в 5-7 раз выше, чем в странах с развитой автомобилизацией. При этом более 20% всех травм участники получают по причине недостаточно высокого уровня конструктивной безопасности автотранспортных средств (АТС) и неудовлетворительной эксплуатационной безопасности автомобилей на дорогах РФ. Основополагающей причиной аварийности является отсутствие в стране системы управления обеспечением безопасности дорожного движения, что делает невозможным целенаправленную разработку, нормирование и своевременную реализацию необходимых мероприятий, в том числе по обеспечению безопасности АТС.

Рассмотрим в качестве примеров важнейшие и уже давно назревшие мероприятия по повышению конструктивной и эксплуатационной безопасности автобусов, которые в большей степени влияют на тяжесть травмирования водителей и

в которых пассажиры гибнут и получают тяжелые травмы, в том числе и дети. При расследовании таких ДТП, как правило, считают виновным водителя или неудовлетворительные погодные (дорожные) условия и техническое состояние автобуса, а информацию о неудовлетворительной конструктивной безопасности автобусов, как правило, опускают.

Рассмотрим меры по совершенствованию нормативно-правовой базы в Российской Федерации по регламентации конструктивных параметров автобусов, которые могли бы позволить существенно снизить число и тяжесть травмирования пассажиров автобусов и тем самым повысить безопасность автобусных перевозок. Одним из основных направлений реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года является повышение защищенности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий для наиболее уязвимых участников дорожного движения, прежде всего детей и пешеходов. К наиболее уязвимым участникам дорож-

ного движения можно отнести пассажиров автобусов, и не реализуется из-за отсутствия как координации деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в стране, так и управляющего органа.

Автобусы уже много лет становятся участниками резонансных ДТП,

предназначенные для междугородних (туристических) перевозок являются достаточно распространенным видом специального транспорта в РФ, учитывая большую территорию страны и относительно невысокий уровень оснащения населения личными автомобилями.

Какие мероприятия требуется реализовать в части повышения конструктивной безопасности для снижения числа пострадавших в междугородних автобусах.

1. Использование для маршрутных перевозок автобусов категории М3.

У нас в городах и для междугородних перевозок широко используются автобусы категории М2, массой менее 3,5 тонн (типа «Газель»), которые являются потенциально опасными из-за небольшой массы.

В странах с низкими потерями при ДТП для выполнения маршрутных перевозок используются автобусы большой массы категории М3, даже в городах, имеющих в основном неширокую проезжую часть дорог (Париж и др.), поэтому нам надо для повышения безопасности уходить от использования автобусов малой массы при выполнении маршрутных перевозок.

2. Использование в автобусах диагонально-поясных ремней безопасности (РБ).

Оснащение автомобилей современными конструкциями ремней безопасности и их использование является одним из самых эффективных средств

по снижению числа и тяжести травмированных водителей и пассажиров при ДТП.

В автомобилях используют диагонально-поясные (трехточечные) и поясные (двухточечные) ремни безопасности, а для удержания детей – четырехточечные в школьных автобусах, пятиточечные (ранцевые) ремни безопасности в детских удерживающих сиденьях. Поясные ремни безопасности являются наименее эффективными, поэтому их установка на сиденьях, обращенных вперед в автомобилях массой менее 3,5 т международными правилами запрещается.

Требования безопасности к конструкции автомобилей и их комплектующим в РФ регламентируются Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (утвержден решением комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года №877), который в основном базируется на Правилах ООН. Важнейшим требованием, влияющим на тяжесть травмированная участников ДТП, являются требования по оснащению отдельных категорий автотранспортных средств определенными типами ремней безопасности.

Действующим в стране техническим регламентом допускается применять поясные ремни безопасности на всех сиденьях (за исключением передних боковых) в микроавтобусах. При этом технический регламент допускает не оснащать ремнями безопасности автобусы категории М2 и М3, которые не относятся к кассам В и III и используются для междугородних перевозок сидящих пассажиров на расстояние менее 50 км.

Регулярно в РФ происходят резонансные ДТП с участием автобусов с максимальной массой до 3,5 т с гибелью более 5-7 пассажиров из-за отсутствия в них современных конструкций ремней безопасности.

Назрела необходимость внесения поправок в ТР ТС 018/2011 с учетом требований Правил ООН №16 и запрета эксплуатации автобусов массой до 3,5 т (типа «Газель» и др.), не оборудованных диагонально-поясными ремнями безопасности для перевозок на расстоянии более 5 км от черты города, а на расстоянии более 5 км использовать автобусы оборудованные ремнями безопасности.

Анализ конструктивной безопасности автобусов, эксплуатируемых в ряде зарубежных стран показывает, что автобусы классов В и III стали оснащаться диагонально-поясными ремнями безопасности, несмотря на то что, это не обязательное требование Правил ООН № 16.

Считаем целесообразным внести в технический регламент требования об обязательном оснащении новых автобусов, используемых для междугородних (туристических) перевозок, диагонально-поясными РБ, не дожидаясь принятия соответствующих поправок в Правила ООН №16.

Безопасность детей при перевозке в автобусах в настоящее время не регламентируется. Из п.22.9 ПДД, определяющего условия перевозки детей, автобусы вообще исключены из новой редакции этого пункта, которая требует срочной переработки.

Для возможности безопасной перевозки детей рекомендуется выделить 5-7 мест с

регулируемой верхней точкой крепления диагонально-поясного ремня безопасности для перевозки детей, чей рост превышает 90 см, а также оборудовать эти сиденья системой крепления ISOFIX для перевозки детей от 0 до 3 лет с использованием детских удерживающих сидений.

3. Повышение ударно-прочностных свойств автобусов.

Анализ статистики ДТП с участием автобусов показывает, что основными травмоопасными видами ДТП являются фронтальные столкновения автобусов (до 70%) и опрокидывания (до 20%).

Для оценки безопасности верхней части автобуса при опрокидывании в техрегламенте используются Правила ООН №66, которые, как показали наши исследования требуют корректировки.

Для возможности объективной оценки ударно-прочностных свойств автобуса при опрокидывании в используемую в Правилах №66 методику необходимо внести поправки и испытания проводить в условиях падения автобуса с высоты не 0,8 м. а 1,2 м. При оценке безопасности автобусов в таких условиях испытаний можно будет исключить тяжелые последствия ДТП автобусов с опрокидыванием, которые характерны в настоящее время.

Что касается соответствия прочностных свойств междугородних автобусов уровню, обеспечивающему безопасность пассажиров при фронтальных столкновениях, то обязательная оценка могла бы проводиться в первую оче-

редь для автобусов массой менее 3,5 т, используя краш-тесты, описанные в Правилах ООН №94. Такие испытания на данный момент обязательны только для категории транспортных средств М1 массой до 2,5 т. Для автобусов большей массы (более 3,5 т.), учитывая их потенциально более высокий уровень безопасности, можно было бы ограничиться использованием более жестких требований к уровню безопасности сидений и специальных удерживающих систем.

4. Обеспечение травмобезопасности сидений автобусов.

Требования к конструктивным параметрам сидений, устанавливаемых на автобусах категории М2 и М3 регламентированы Правилами ООН № 17, 80, 107 и реализованы в Техническом регламенте Таможенного союза.

Требования к сидениям по Правилам ООН № 17 (являются наиболее жесткими) распространяются на сидения автобусов, не охватываемые Правилами ООН №80, т.е. на сидения автобусов класса А и I, в которых допускается перевозка стоящих пассажиров. В

последних разрешена перевозка стоящих пассажиров, у которых отсутствуют средства для предотвращения травмирования при ДТП, тогда как для сидячих пассажиров регламентированы чрезмерно жесткими правилами к прочности сидений, т.е. пассажиры изначально находятся в неравных условиях по безопасности во время поездки.

Поэтому на наш взгляд целесообразно распространить менее жесткие требования Правил ООН №80 на сидения автобусов классов В, II и III, в которых перевозятся сидячие пассажиры, доводить до уровня требований Правил ООН №17.

Заключение.

Проведенные исследования и анализ позволяют сформулировать следующие основные направления совершенствования нормативной базы (техрегламента «О безопасности колесных транспортных средств») по регламентации конструктивных параметров междугородних автобусов:

- ограничить (запретить) использование автобусов массой до 3,5 т. для маршрутных перевозок;

- для оценки ударно-прочностных свойств автобуса при опрокидывании использовать Правила ООН №66 с применением повышенного уровня нагрузки верхней части кузова при испытаниях;

- для оценки ударно-прочностных свойств автобуса категории М2 массой менее 3,5 т использовать краш-тесты на базе требований Правил №94;

- для оценки безопасности сидений и ремней использовать Правила ООН №14, 16, 17.

- сидения междугородних автобусов оснащать диагонально-поясными ремнями безопасности;

- выделять специальные безопасные места в междугородних автобусах для перевозки детей в возрасте старше 4 лет и соответственно их оснащать диагонально-поясными РБ с регулируемой по высоте верхней точкой крепления;

- для перевозки детей в междугородних автобусах в возрасте от 0 до 3 лет использовать детские удерживающие устройства, оборудованные креплением ISOFIX.

- ввести поправки в п.22.9 ПДД.

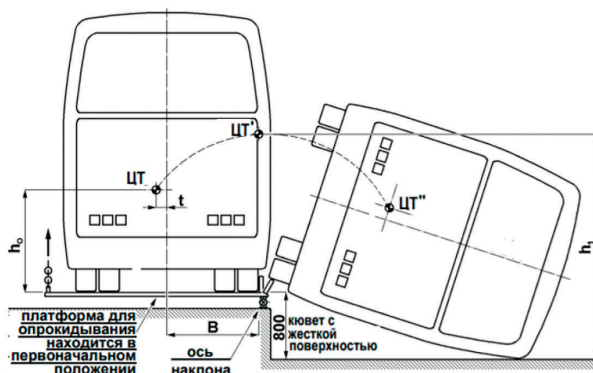
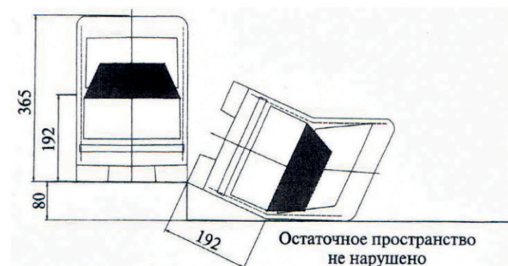


Схема опрокидывания автобуса по Правилам ООН №66



Пример возможности необъективной оценки безопасности конструкции автобуса модели MAZ 13

«БОЛЬШАЯ ДОЛЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА — СЕРЫЕ ПЕРЕВОЗКИ»

Глава российского офиса Lux Express Райт Реммель об автобусном сообщении в РФ и Европе



Райт Реммель

В России продолжается процесс «обеления» рынка автобусных перевозок. О том, чем сегмент отличается от европейского, а также почему российскую технику не выбирают в свои парки иностранные игроки, в интервью “Ъ” рассказал глава российского офиса одного из крупнейших автобусных перевозчиков в Балтийском регионе Lux Express Райт Реммель.

— Чем отличается рынок России от рынка Европы, как отличаются ваши бизнес-модели?

— Первый нюанс — это более тщательное законодательное регулирование российского рынка в отличие, например, от Эстонии. Особенно это касается вопросов транспортной безопасности. Я очень хорошо понимаю, что это общие требования в том числе в рамках борьбы с террористическими угрозами, и мы должны следовать им.

Очевидно, что не хватает инфраструктуры: например, если мы говорим про Петербург, в городе только один автовокзал и фактически это центр города. Если бы он был возле, допустим, Купчино (на юге города), то это уже возможность быстро и без пробок выехать на трассу «Скандинавия»,

в Москву, Эстонию, Латвию и в других направлениях.

Кроме того, большая доля российского автобусного рынка — серые перевозки. В Эстонии такого нет, хотя еще 15 лет назад возле Таллинского автовокзала тоже были какие-то небольшие автобусы, которыми непонятно кто управлял. С тех пор все изменилось, потому как сфера общественного транспорта стала привлекательной: люди в Эстонии поняли, что не надо играть со своей безопасностью. Я имею в виду, что да, ты можешь сесть в какую-то машину, там будет водитель, но гарантий никаких нет, тем более если что-то случается. Это уже желание человека: выбрать того перевозчика, который честно, аккуратно, прозрачно и по закону все сделает, или серого.

Но в целом, конечно, все рынки отличаются: есть разница и между Латвией, Эстонией, Литвой, Финляндией. Везде есть свои нюансы. Самое главное, чтобы у властей было понимание, что общественный транспорт нужно сделать удобным, чистым, аккуратным.

— Как вы оцениваете обязательное оснащение автобусов системами ГЛОНАСС?

— Опять-таки нужно понять, зачем это делается. Если смотреть статистику аварий с автобусами, то это как-то нужно регулировать для быстрой реакции служб спасения. Плюс это играет и на обеление рынка. Россия — огромная страна, и оснащение всех автобусов такими системами — единственная возможность как-то регулировать движение перевозчиков. Если игроки на рынке сами не понимают, что надо корректировать свои услуги или у них нет на это инве-

стиций, тогда, к сожалению, государство должно взять эти функции на себя.

— Вы рассматриваете вариант закупки каких-то российских автобусов? Или легких коммерческих автомобилей (LCV)?

— У нас есть несколько микроавтобусов Mercedes-Benz Sprinter. Их шасси, кузов и двигатель — немецкого производства, но салон или, например, система отопления под наши требования уже сделаны на заводе в Нижнем Новгороде.

— А автобусов? Например, той же группы ГАЗ или КамАЗа?

— Понимаете, мы очень долго думали даже о том, нужен ли нам такой микроавтобус. Потому что для эффективного управления парком, в нем должны быть максимально однородные автомобили. Если у тебя есть разные поставщики, дилеры и так далее, то трудно контролировать это все.

Переговоры с российскими производителями мы постоянно ведем: каждый месяц буквально кто-то из них интересуется поставками. Но мы свой выбор по автобусам сделали — это автобусы Irizar испанского производства. На них установлены двигатель и шасси Scania. Все остальное делают в Испании. Это машины под заказ.

Если мы видим необходимость что-то исправить, это занимает определенное время, потому что машина должна пройти краш-тесты и другие испытания. Даже менять сидения просто так невозможно, весь процесс до момента поставки займет полтора-два года. Поэтому менять кого-то просто ради того, чтобы получить что-то новое, — это бессмысленно.

— Но в целом в парке у вас есть другие автобусы?

— Под наш лоукостер мы брали автобусы других марок, также в парке были Volvo. По цене и качеству обслуживания, а мы платим за каждый километр пробега, сейчас лучшее предложение у Irizar.

— Вы говорите о сервисных контрактах?

— Да, и в принципе это удобная схема оплаты за километр. Так мы можем держать под контролем свои затраты вне зависимости от того, что произошло, планировать свои инвестиции, планы открытия новых рейсов и так далее.

— А тот факт, что сегодня, в том числе из-за курсовой разницы, покупать в России дешевле, не дает бонуса?

— Мы ведем переговоры с некоторыми производствами и заводами, всем передаем свою концепцию идеального автобуса. Как это более или менее должно выглядеть, какие сидения, какой кузов, какой двигатель... До сих пор никто ничего подобного тому, что есть у Irizar со Scania, не предлагал. И это проблема не только России: такого продукта нет и в Скандинавии.

— В части LCV для расширения парка вы тоже рассмотрите только Sprinter или российская «Газель» также может заинтересовать?

— Мы сейчас прорабатываем, какой будет следующая модель микроавтобуса.

— Группа ГАЗ сейчас под санкциями. Вы можете при этом закупить у них что-то или для вас это существенное ограничение?

— У нас есть российская «дочка», и вообще мы аполитичная фирма. Поэтому мы рассматриваем всех.

— У вас сегодня в РФ основные перевозки из Петербурга. Вы планируете расширять географию?

— Это требует больших инвестиций. Если также активно работать в Москве или, скажем, в Пскове, нужны отдельный офис под это, определенная база, чтобы контролировать выход на линию. Плюс нужен медицинский контроль, диспетчеры — все это требует средств. Сейчас мы видим, что затраты на такие проекты больше, чем ожидаемые доходы. Например, на открытие маршрута Санкт-Петербург—Хельсинки ушло четыре года, Рига—Минск — пять лет. Так что расширение географии — дело не одного дня.

Автобус, например, стоит €400 тыс. Чтобы запустить маршрут Петербург—Москва, нужны как минимум два автобуса. Плюс затраты на обслуживание на каждый километр. И если мы смотрим, сколько сейчас стоит километр между Москвой и Питером, то наш продукт невыгоден. Запуск лоукостера мы даже не рассматриваем: это не наша бизнес-модель.

— Но у вас же есть лоукостер Simple.

— Можно сказать, что уже нет: осталось четыре автобуса, и они до сих пор на линии, потому что при продаже мы получим убыток. Мы еще будем работать на них какое-то время, чтобы окупить инвестиции, и уйдем из этого сегмента.

— То есть такая диверсификация бизнеса оказалась ошибкой?

— Мы нашли свою нишу и поняли, что если ты делаешь что-то хорошо, то все свои ресурсы нужно направить на это. Когда есть два бренда, ты не можешь балансировать между ними так, чтобы ни один не терял в качестве и при этом была адекватная прибыль. В какой-то момент начнется каннибализация, они будут сами себе мешать.

— Какая у вас сейчас доля рынка в РФ? И помогла ли ее наращиванию работа с агрегаторами вроде Tutu.ru? К вам пришла новая аудитория?

— У нас самое большое количество регулярных автобусных рейсов в день из Петербурга в направлении Прибалтики и Финляндии. Например, ежедневно девять рейсов в каждую сторону на маршруте Санкт-Петербург—Таллин и пять — на линии Санкт-Петербург—Хельсинки. На финском направлении наращиванию нашего присутствия помогло открытие остановки в аэропорту Хельсинки-Вантаа. 35% пассажиров выбирают ее для своих поездок.

С Tutu.ru мы только начали работать, но уже видим, что география наших клиентов расширилась: есть пассажиры из Белгородской, Омской, Новосибирской, Челябинской, Магаданской областей, Краснодарского и Приморского краев.

Из всех проданных через Tutu.ru билетов 84% — это новые клиенты для нас. Из тех, кто ранее ездил с нами, 44% ранее покупали билеты в кассах.

— Отличается ли ценообразование в РФ и Скандинавии? И как на вас сказалась девальвация рубля?

— Сбор автовокзала на российских линиях, например, в Питере — это 5% затрат. Если мы возьмем прибалтийские линии, то в Эстонии это 1%, в Литве — 2–3%, в Латвии — 3–4%. В целом это не сказывается на клиентах. Когда курс евро вырос до 80–90 руб., мы действительно сидели и думали, что с этим делать. Обычный человек, кому нужно уехать из точки А в точку Б, не должен об этом думать. Мы частично также взяли этот убыток на себя.

— А чем вы компенсируете эти издержки?

— Мы верим в экономику проекта и поэтому можем себе позволить некоторое время быть в минусе.

— И в рамках российских реалий? Доходы населения падают, а вы предлагаете продукт чуть выше рынка.

— Люди всегда будут путешествовать. Тем более последние несколько месяцев курс рубля остается относительно стабильным, политика стабильная, погода хорошая — больше ничего не надо.

— У вас упал пассажиропоток с 2014 года?

— На российских линиях был спад пассажиропотока в январе—феврале 2014 года по сравнению с тем же периодом 2013 года. Но затем начался поступательный рост — ежегодно на 7–8%. А в 2018 году на 12%. Как правило, все уравнивается. В 2018 году, например, в апреле был спад на 6%, а в сентябре — рост до 15%. Все равно по итогам 2018 года вышли в плюс на 12% по РФ.

— Вы сейчас планируете развивать франшизу — что это и может ли она быть представленной в РФ?

— Мы уже ввели этот продукт в качестве теста для дочерней компании в Эстонии: некоторые автобусы передали по договору им, они осуществляли там перевозки на некоторых линиях, это довольно хорошо работало. Теперь у нас есть вопрос, как это сделать за границей.

— Но вы же говорите, что ваша бизнес-модель сейчас в России не будет рентабельной. Почему это не касается франшизы? Это другой продукт?

— Нет, продукт там тот же самый. Я не сказал, что нерентабельный, но работать для нас сегодня с новыми автобусами было бы слишком дорого. Че-

рез шесть лет автобус за €400 тыс. окупается для нас, и мы можем передавать их по франшизе. То есть это будут уже другие вложения на старте.

Рыночная цена на эти автобусы, конечно же, другая, и найти на них покупателей на этом рынке не так уж легко.

— Многие производители грузовиков, в том числе и «большой восьмерки», говорят о том, что есть проблема с водителями: квалифицированных кадров практически не осталось. Они делают ставку на развитие беспилотников, чтобы постепенно вообще вывести водителей из цикла. У вас есть такая проблема?

— Да, и не только в России, Эстонии, Финляндии,— повсюду. Например, в Эстонии число водителей в возрасте до 35 лет составляет около 6% — это очень мало, на этом будущее не построишь. Большинство водителей уже предпенсионного возраста, но главное — чем они старше, тем медленнее становится их реакция, что влияет на безопасность.

Мы активно работаем над привлечением молодых водителей в партнерстве со школами автомобилистов, призываем молодежь к этой профессии. Плюс зарплата — очень важный аспект, в Эстонии профсоюзный договор, грубо говоря, где-то €1 тыс. брутто в месяц минимум, но водитель не придет на работу за эти деньги: €1,2 тыс. на руки минимум. Вот здесь, безусловно, идет давление на цену, потому что нужно повышать зарплаты.

В России то же самое. И из-за этого расширять рейсы также сложно, потому как трудно найти хорошие кадры. Тем более что нужно признать: это тяжелая работа. Я очень много езжу с водителями, каждую неделю по несколь-

ко сотен километров, знаю, о чем говорю. Поэтому нужны какие-то допусловия помимо зарплаты: у нас здесь, на вокзале в Таллине, есть комната отдыха, где обустроены массажные кресла для водителей, есть автомат по подсчету денег, чтобы они не возились с наличными, бесплатные напитки. Все сделано для того, чтобы они отдохнули между рейсами.

Кроме того, возвращаясь к автобусам, они тоже играют большую роль. У нас все сервисные контракты, то есть водители понимают, что у них не будет грязных рук плюс они не ответственны за уборку и прочее. Все, что нужно,— это взять ключи и принести их обратно.

— Но ставку на переход к беспилотникам вы не делаете?

— Мы проводили опрос на эту тему среди пассажиров, и 30% опрошенных сказали, что никогда и ни при каких условиях не поедут в таком автобусе.

Технически это сделать проще, чем преодолеть страх, вот этот человеческий фактор. Чтобы автобус ехал 90 км/ч и было доверие перевозчику, несмотря на отсутствие водителей.

Правда, четверть опрошенных сказали, что готовы на это пойти. Поэтому я верю, что это будущее. Скорее все начнется с каких-то городских маршрутов или, например, автобусный вокзал—аэропорт, расстояние между которыми в Таллине составляет пару километров. Но это инвестиции в инфраструктуру, что частный предприниматель не может делать. Возьмем, например, маршрут Таллин—Рига: если туда поставить автобус без водителя, надо для этого выделить не только полосу. Это уже очень-очень-очень дорого.



ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

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

**Подшивку всех номеров
можно найти в:**

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

Журнал

**РОССИЙСКИЕ
АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ**

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

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

ОДНАКАССА

МЫ ЦЕНИМ ВАШЕ ВРЕМЯ!

- Новейшее ПО для автовокзалов
- Бесплатная установка и обслуживание
- Тонкая настройка под клиента
- Мобильный терминал
- Продажи билетов в интернете



КОНТАКТЫ

Адрес

119072, г. Москва,
Берсеневская наб., д.8, стр.1

Телефон

+7 (495) 260 10 21
+7 (495) 666 56 69

E-mail

info@odnakassa.ru

АССОЦИАЦИЯ



**«ЕДИНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА
«АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ СТРАНЫ»**

**ПАРТНЕРСТВО ДОБРОСОВЕСТНЫХ
АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ**

2005–2020

**ПЯТНАДЦАТИЛЕТИЕ
СОЗИДАНИЯ**