

#84 (январь–март 2023)

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



ТЕМА НОМЕРА:
Итоги работы транспортного
комплекса в 2022 году **6**



10 На особом контроле
комиссии Госсовета



12 Роль транспорта
в жизни города



18 На поезде третьего
поколения

ЛЮДИ ОЦЕНЯТ CITYMAX 9

Ситимакс 9. Реклама.



CITYMAX 9 — НИЗКОПОЛЬНЫЙ ГОРОДСКОЙ АВТОБУС

- Большая площадь низкого пола — 10 м²
- Общая пассажиропместимость — 77 человек
- Две широкие двустворчатые двери
- Возможность перевозки маломобильных пассажиров
- Система автоматического наклона кузова для комфортного входа и выхода
- Две просторные площадки для стоящих пассажиров
- Цифровая система информирования



bus.ru

8-800-700-0-747
звонок по России бесплатный

Дело
В ДВИЖЕНИИ



Содержание



| | |
|---|----|
| Состав экспертного совета отраслевого журнала «Российские Автобусные Линии» | 2 |
| Слово редактора | 4 |
| Тема номера | |
| Виталий Савельев: итоги работы транспортного комплекса в 2022 году | 6 |
| Отрасль и власть | |
| На особом контроле | 10 |
| Роль транспорта в жизни современного города | 12 |
| Транспорт будущего для любимых пассажиров | 18 |
| Биометрия как данность | 22 |
| Требуется автобус | 23 |
| Стратегия и тренды | 24 |
| Пассажирские перевозки: болевые точки и стратегия развития | 25 |
| Телетайп для дорог | 26 |

| | |
|--|----|
| Автовокзалы и ПАТП | |
| Со всеми удобствами | 28 |
| Союз транспортников Кубани: итоги года и планы на будущее | 30 |
| Системные изменения | 32 |
| Требуется конкретика | 34 |
| «Мороз-экспресс»: праздник едет к вам | 37 |
| Информационные технологи | |
| BlaBlaCar: наш приоритет – автобусное направ- ление и развитие партнерских отношений с автовокзалами и перевозчиками | 38 |
| Информационная безопасность | |
| Импортозамещение: обязательная программа | 41 |
| Отрасль и молодежная политика | |
| Карьерный форум «Российских студенческих отрядов» | 44 |
| Отрасль и образование | |
| Нацеленность на результат | 46 |
| Курс на цифровизацию | 47 |

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ



РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

84 (январь–март 2023)
Издается с 2006 года

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

Свидетельство о регистрации:
П/И № ФС77–84701 от 06.02.2023 г.

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

Периодичность выхода:
4 выпуска в год

Распространение: бесплатно
Территория распространения:
Москва и регионы Российской
Федерации, страны СНГ
Фото на обложке: kremlin.ru

Главный редактор: Лоран Борис Олегович
Заместитель главного редактора: Керов В.В.
Шеф-редактор: Шитикова Е.М.
Выпускающий редактор: Лоран А.Е.
Помощник главного редактора: Лоран О.Б.
Продвижение журнала в соцсетях: Лоран Д.Б.
Юридическое сопровождение: Губарева Ж.В.
Дизайн и верстка: Войлокова Н.В., Полунина Е.В.
Корректор: Севастьянова М.Б.

Реклама и распространение:
тел.: +7 (915) 232–94–09

Адрес редакции и учредителя: 119415, г. Москва,
просп. Вернадского, д. 39, оф. 613, тел.: +7 (495) 739–34–00,
+7 (915) 232-94-09; e-mail: info@rosbuslines.ru

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

*Подписано в печать 13.03.2023 г. Тираж: 4000 экз.
Отпечатано в типографии ОАО «Подольская фабрика офсетной
печати», 142100, г. Подольск, Революционный проспект, д. 80/42*

Номер заказа:



СОСТАВ ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА ОТРАСЛЕВОГО ЖУРНАЛА «РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ»



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



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



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



Мороз Д. Г.,
заведующий кафедрой
«Автомобильные перевозки»
МАДИ



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



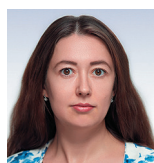
Новоселов В. И.,
президент СРО
«Транспортный союз
Сибири»



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



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



Горовая Т. В.,
первый вице-президент Центра
стратегических разработок, пред-
седатель Общественного совета
при Минтрансе России



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



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



Сергеев А. С.,
начальник Управления
Федеральной службы по надзору
в сфере транспорта
(Ространснадзор)



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



Старовойтов О. И.,
президент Российского
автотранспортного союза



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





ОРГАНИЗАТОР:



**Общественный совет
при министерстве
транспорта
Российской Федерации**

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:



**Ассоциация «Единая
Транспортная Система
«Автобусные Линии
Страны»**



**Центр Управления
Мультимодальными
Пассажирами
Перевозками**

IV ВСЕРОССИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ФОРУМ

**Открытое расширенное заседание
Общественного совета при Министерстве транспорта
Российской Федерации**

Пленарные сессии

Отраслевое законодательство

Общественный транспорт

Мультимодальная пассажирская мобильность

Информационная безопасность и технологии

Транспортная безопасность

Безопасность на транспорте

Дорожная и транспортная инфраструктура

Отрасль – наука и образование

Москва,
30 марта 2023 года



Борис Лоран,
главный редактор
журнала «Российские автобусные линии», президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», президент Ассоциации «Развитие автовокзалов страны», член правления Российского автотранспортного союза, член Координационного совета представителей автомобильного и городского электрического транспорта Минтранса России, член Общественного совета при Минтрансе России, 1-й заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России

Уважаемые коллеги!

Этот номер журнала выходит накануне важного отраслевого события – IV Всероссийского Транспортного Пассажирского Форума, который состоится 30 марта в Москве.

В феврале в послании к Федеральному Собранию президент Российской Федерации Владимир Путин поручил Правительству выделить 50 млрд рублей на обновление общественного транспорта в субъектах РФ. Особое внимание будет уделено малым городам и сельским территориям. Причем процесс должен быть реализован с помощью современных технологий.

Реализация этих задач и будет обсуждаться на Транспортном Пассажирском Форуме, организованном Общественным советом при Министерстве транспорта РФ при поддержке Минтранса России и Комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры.

Профильные комиссии проведут секции по самым актуальным отраслевым вопросам, выступят ведущие эксперты рабочих групп Совета, будут предложены решения проблем, юридически продуманные и прошедшие согласование на площадке Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации.

Сессии форума будут проходить последовательно. Мы уверены, что все вопросы тесно связаны между собой, и участие экспертов различных направлений транспортной индустрии в работе всех дискуссионных площадок позволит не только провести глубокий анализ проблем, но и придаст импульс развитию отрасли.

Прошедший 2022 год ускорил развитие импортозамещения на транспорте: пришлось оперативно искать решения, способные заменить иностранное программное обеспечение и оборудование.

В 2023 году особое внимание уделяется также критической информационной структуре с точки зрения информационной безопасности. Ни одно из цифровых направлений – мультимодальность, безопасность транспорта и т.п. – не обходится без разработок на основе искусственного интеллекта. В рамках отраслевого проекта «Зеленый цифровой коридор пассажира» активно разрабатываются и внедряются решения для бесшовных пассажирских перевозок. Развитие и внедрение таких технологий только усилится.

Создание и развитие Единого мультимодального цифрового транспортного пространства в рамках Единой транспортной системы на территории России в интересах участников отрасли пассажирского транспорта позволит нам в ближайшем будущем полностью избавиться от импортозависимости IT-решений и оборудования недружественных стран.

Повышение экономической эффективности пассажирских компаний, уровня безопасности на транспорте – это гарантия безопасности России!



Уважаемые читатели нашего журнала!

Для регулярного получения очередного бесплатного номера журнала через рассылку АО «Почта России» необходимо подать заявку в редакцию журнала (WhatsApp, Telegram: +7(915)232-94-09; e-mail: info@rosbuslines.ru) в свободной форме, указав название организации, фамилию, имя, отчество и должность получателя, а также полный почтовый адрес.

dtpax.ru

Контроль выполнения контрактов

Единый реестр маршрутов и расписаний

Диспетчеризация

Приоритетный проезд
общественного транспорта



Транспорт по запросу

Мобильное приложение

Безналичная оплата проезда:
прорывные технологии

Льготы онлайн

Анализ пассажиропотока

Аналитика и прогнозирование
на основе «больших» данных

Выявление безбилетного проезда

Электронный путевой лист

ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ: ИТОГИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА В 2022 ГОДУ

В Кремле состоялась рабочая встреча Владимира Путина и министра транспорта Виталия Савельева. Глава Минтранса проинформировал президента Российской Федерации о работе транспортного комплекса страны в прошлом году, в том числе о принятых антисанкционных мерах, и рассказал о развитии автомобильных и железнодорожных перевозок, портовой инфраструктуры и авиации.



«В прошлом году, несмотря на, если можно так выразиться, транспортную блокаду, которую нам устроили, как Вы называете, наши «партнеры», Министерство транспорта Российской Федерации выполнило все поставленные задачи и в части развития

инфраструктуры, и в части перевозки пассажиров, грузов.

Рекордные показатели освоения бюджета для нас уникальные в силу того, что мы впервые освоили 2 триллиона 58 мил-

лиардов. Такого не было никогда. Например, 15 лет назад, в 2007 году, всего 340 миллиардов было выделено и 87 процентов освоения; 2020 год – 99 процентов мы освоили, 1216 миллиардов рублей; 2021 год – 1690 миллиардов рублей и 99,4 процента освоения.

В том году мы установили рекорд по освоению – 99,91 процента. Мы не освоили один миллиард рублей. Сдали в бюджет. Но все равно это очень большие показатели, рекордные.

Что хочу отметить. В шесть раз вырос объем финансирования за 15 лет благодаря Вашей поддержке, что существенно сказывается на развитии всей инфраструктуры транспорта.

69 процентов – рост с 2020 года финансирования, практически в два раза у нас финансирование увеличилось. Это, конечно, колоссальные деньги. Наша задача была расторгнуть и освоить.

Хотел показать Вам северный обход Калуги. (Указывает на информационные материалы.) Если помните, Вы все эти объекты либо открывали, либо участвовали в строительстве. С 2019 года он шел в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги», потрачено 14,5 миллиарда рублей: 21,7 километра, десять мостов и мостовых переходов».

О дорожном хозяйстве

«У нас на сегодняшний день 1566 тысяч километров: 64,5 тысячи федеральных дорог, почти миллион километров местных дорог и 503 тысячи региональных дорог. Это колоссальный объем.

Мы с Вами открывали в августе, если Вы помните, вантовый Архангельский мост через реку Шексну. Открыто движение трассы Москва – Нижний Новгород – Казань. В этом году ее завершим в связи с досрочным финансированием.

Что здесь важно еще показать – это объем дорожных фондов. Это тоже колоссальная

поддержка всей отрасли и дорог. 3,2 триллиона рублей мы тратим в год на дороги, из которых 1,7 – это региональные и местные дороги и 1,5 триллиона – это федеральный бюджет. И рост, как он идет, тоже посмотрите: с 2018 года до 2022 года практически на сто процентов увеличился. С 1,6 до 3,2 триллиона – это колоссальный рост.

Владимир Владимирович, спасибо Вам за поддержку, потому что, конечно, освоение таких денег дает реальные результаты».

О гражданской авиации

«По гражданской авиации я могу Вам сказать только то, что еще не звучало. Сегодня из 1293 самолетов, за минусом грузовых, 1163 – это пассажирские самолеты. Мы обеспечены воздушными судами на достаточно большой период.

Сегодня в Российскую Федерацию летают 53 авиакомпании, из Российской Федерации летают 14 авиакомпаний в 22 государства, к нам – из 27 стран.

И та поддержка отрасли, которую благодаря Вам мы получили, – это 174,2 миллиарда, колоссальные деньги, которые позволили стабилизировать компании, сохранить коллективы, помочь аэропортам. Мы даже финансировали благодаря Вашей поддержке закрытый аэропорт – один из аэропортов Юга. Это было существенно. И все эти деньги позволяют нам стабильно работать в этих условиях, несмотря ни на что.

Хочу Вам сказать, что шла тяжелейшая работа несколько лет, и все авиакомпании сейчас перешли на отечественный софт. С октября мы уже работаем на отечественном софте, который будет дорабатываться в процессе. Все сделали в сроки, поэтому никаких проблем здесь не было».

О железнодорожном транспорте

«Железнодорожный транспорт – здесь, я думаю, Вы все уже знаете. (Указывает на информационные материалы.) Это те объекты, которые мы тоже ввели в прошлом году.

Могу только добавить, что [провозные способности Восточного полигона в] 158 миллионов тонн, которые мы планировали в прошлом году, «Российские железные дороги» выполнили. У них очень успешные показатели.

В этом году наша задача – выполнить 173 миллиона тонн. Я думаю, что мы это сделаем без проблем. И 180 миллионов тонн – это 2024 год.

Пока все показатели обнадеживают. Я думаю, что все это будет у нас в ближайшее время реализовано».

О водном транспорте

«Протяженность водных путей, по которым могут двигаться грузовые пароходы, – практически 102 тысячи километров. Это второй показатель после Китая (у них 126 тысяч). Это в два раза больше, чем в Европе, в Германии например, или в США. Но вклад во внутренний валовой продукт у нас менее двух процентов, а там 6,8 процента.

Мы работаем над тем, чтобы углубить наши основные реки – это Волга, Дон. Мы строим Городецкий гидроузел на Волге, Багаевский гидроузел на Дону. Мы закончим все это к 2024 году. Это позволит как раз резко поднять Азово-Черноморский коридор.

Мощности морских портов тоже выросли. Добавились Мариуполь и Бердянск – теперь у нас 63 морских порта».

О пограничных пунктах пропуска

«У нас самая длинная граница – 61,5 тысячи километров, из которых 23 тысячи километров – это сухопутные границы, 38 тысяч – морская граница. Всего 377 пунктов пропуска, из которых функционируют 314 пунктов пропуска.

Какие серьезные заделы нам сегодня удалось сделать благодаря, опять же, Вашей поддержке и тем средствам, которые были в итоге выделены? С 2017 года по 2021 год

было всего 64 мероприятия, а в прошлом году мы уже сделали 65 мероприятий за один год. В этом году собираемся сделать более 73.

Какие узкие места? Например, российско-азербайджанский участок, там небольшая граница по длине, 326 километров, но пять пунктов пропуска: Дербент – железнодорожный пункт пропуска, в горах – это пешеходный пункт пропуска, Яраг-Казмаляр – это такой знаковый пункт пропуска, который мы будем заканчивать в этом году, уверен в этом, Тагиркент-Казмаляр и Ново-Филия.

Что мы сделали? (Указывает на информационные материалы.) Посмотрите, мы увеличили потоки на 700 грузовых машин в Яраг-Казмаляр, плюс 400 и здесь плюс 200. То есть мы фактически расширили узкие места.

Вторая часть, это очень важно, – это Россия – Китай. Протяженность границы у нас 4200 километров, там 28 пунктов пропуска, из которых сегодня работают ввиду ковидных ограничений всего 18. И здесь мы также с Вами видим, как мы железнодорожные пункты пропуска увеличили по количеству пар поездов. Например, железнодорожный пункт пропуска Забайкальск, что очень важно для нас, до 30 пар поездов сейчас может пропускать теоретически (сейчас пока делает половину), то есть мощность с запасом сделана.

Верхний Ларс – это извечная проблема. Мы сделали там 24 дополнительные полосы. Там же с одной стороны нас поджимает Терек, а с другой стороны – гора, и мы их по диагонали вписали. И теперь у нас 15 проездов для грузового транспорта и 12 на въезд и выезд легкового. То есть мы полностью разгрузили, сейчас 4700 транспортных средств в сутки можем пропускать, то есть мы расширили довольно узкое место.

Поэтому с пограничными пунктами пропуска, я надеюсь, мы потихоньку наведем абсолютный порядок. Мы разработали типовой пункт пропуска и сейчас пы-

таемся типовой пункт пропуска внедрить, чтобы сделать типовую схему для всех остальных».

О национальных проектах

«У нас два огромных инфраструктурных проекта. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры – здесь тоже рекордный показатель. Мы его выполняем на 97,82 процента. Это очень много, это большой показатель.

Хочу обратить внимание, посмотрите на этот плановый показатель и то, что мы сделали реально: мы везде перевыполнили план по Комплексному плану модернизации. (Указывает на информационные материалы.) Поэтому, я думаю, в этом году многие проекты будем завершать, что очень важно для развития.

Второй большой национальный проект – это «Безопасные качественные дороги». Здесь также очень большое выполнение, тоже рекордные показатели – 97,82 процента. Не все зависит от Минтранса, у нас есть показатели других министерств, которые входят сюда же.

Хочу обратить внимание: по Вашему поручению, по Вашему указу мы должны обеспечить долю федеральных дорог [в нормативном состоянии] в агломерациях 85 процентов (у нас уже 79,3), в регионах мы должны сделать 50 процентов. Реально при нормальном финансировании сделаем это досрочно, к 2024 году (фактически 2024 год, я полагаю, включается).

Еще есть опорные сети – 136 тысяч километров, куда входят и федеральные сети, федеральные дороги и часть региональных. Вот там тоже берем на себя обязательства к 2030 году сделать полностью, о чем сейчас сказали. Думаю, что все основания для этого есть».

О законотворчестве

«На этом слайде я хотел показать, Владимир Владимирович, то, что мы делаем по законотворческой деятель-

ности. Очень много работаем в этом направлении. Здесь показано: если у нас всего было 30 федеральных законов, принятых с 2017 по 2019 год, то с 2020 по 2022 год мы приняли 51. Существенно в этом плане работаем, есть знаковые законы, которые нам сегодня нужны, особенно в условиях нашего времени. Поэтому я просто хотел бы подчеркнуть, что Минтранс работает в этом направлении также достаточно успешно».

О транспортных коридорах

«Наши транспортные коридоры Вы хорошо знаете: это Север – Юг, Азово-Черноморское направление, Восточное. (Указывает на информационные материалы.) Основное у нас сейчас направление – Север – Юг, оно как бы распадается на три коридора. Есть западный коридор, он идет по стороне Азербайджана. Здесь у нас узкое место – это Решт – Астара, там 162 километра. Его можно закончить, по нашей оценке, за четыре года, если мы остаемся в колее 1435 [миллиметров] (но укладываем шпалы, на которые можно положить 1520, сложная шпала предусматривает это), и тогда мы уже можем делать движение.

Второе – это Транскаспийский маршрут. Это очень важный маршрут, тут задействованы наши три порта: Махачкала, Оля и Астрахань. Было связано с дноуглублением, были проблемы: когда идет отток, там падает уровень до 3,5 метра. Суда идут недозагруженные, то есть эффективность падает. В прошлом году мы впервые сделали углубление, вычерпали пять миллионов тонн ила, грунта всего. В этом году мы должны сделать 12 миллионов тонн. Уже подогнали 16 специальных поездов, земснарядов, которые могут все это сделать в указанные сроки.

И третий – восточный маршрут, Вы знаете, через Туркмению. Сейчас мы работаем по этому маршруту. Один миллион тонн груза перевезем. Восточное направление – это Восточный полигон, Вы хорошо знаете его развитие».

По материалам kremlin.ru

НА ОСОБОМ КОНТРОЛЕ

В начале года состоялись заседания комиссии Государственного совета Российской Федерации по направлению «Транспорт», участники которых обсудили реализацию национальных проектов и развитие железнодорожной инфраструктуры.



*Алексей
Цыденов*

Модернизация общественного транспорта

В январе в Москве прошло заседание комиссии Госсовета РФ по направлению «Транспорт» в целях подготовки заседания Президиума Государственного совета Российской Федерации, которое провел председатель комиссии, глава Республики Бурятия Алексей Цыденов. Ключевой темой заседания стала реализация национального проекта «Безопасные качественные дороги».

В работе комиссии приняли участие губернатор Курской области Роман Старовойт. «В 2023 году намечены основные работы проекта комплексной модернизации системы общественного транспорта Курска. Сформирована новая маршрутная сеть. Ведется поставка автобусов большого класса вместимости, планируется приобретение электробусов – при получении федеральной поддержки. Одновременно ведется модернизация электротранспорта в рамках концессии», – сообщает пресс-служба губернатора Курской области.

В сообщении также отмечается, что для успешной реализации этих проектов необходимо привести в нормативное состояние несколько масштабных дорожных объектов: «Работы предстоят на путепроводах по улицам Фрунзе и Сум-



*Роман
Старовойт*

ская, на мосту и развязке на проспекте Кулакова. При поступлении финансирования они могут быть начаты уже в первом полугодии».

Выполнение поручений президента России

В феврале в режиме видеоконференции под председательством помощника президента Российской Федерации, секретаря Государственного совета Российской Федерации Игоря Левитина, губернатора Кемеровской области – Кузбасса Сергея Цивилева и главы Республики Бурятия Алексея Цыденова состоялось совместное заседание комиссий Госсовета РФ по направлениям «Транспорт» и «Энергетика».

В заседании приняли участие заместитель министра транспорта Василий Десятков, заместители министра энергетики Сергей Мочальников и Евгений Грабчак, руководитель Федеральной антимонопольной службы Максим Шаскольский, представители профильных федеральных и региональных органов исполнительной власти и организаций.

Участники заседания обсудили реализацию поручения президента Российской Федерации по развитию Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в 2022 году, планы на 2023–2024 годы по приоро-



*Игорь
Левитин*

сту провозной способности железнодорожной инфраструктуры, включая строительные и технологические мероприятия, а также вопросы изменения тарифов на перевозку угольной продукции железнодорожным транспортом в 2023 году.

Игорь Левитин отметил, что Восточный полигон – ключевой проект по развитию железнодорожной инфраструктуры, и необходимо использовать все возможности по расширению его провозной и пропускной способности.

Сергей Цивилев предложил ускорить строительство объектов Восточного полигона, которые наибольшим образом влияют на пропускную способность, а также ввести мораторий на повышение тарифов на перевозки угольной продукции железнодорожным транспортом



*Сергей
Цивилев*

и возобновить действие понижающих коэффициентов в отношении каменного угля на перевозку на экспорт и на дальность.

В ходе заседания губернатор Амурской области Василий Орлов представил предложения по развитию пограничного перехода Джалинда (Амурская область) – Мохэ (провинция Хэйлунцзян, КНР) и сопутствующей инфраструктуры в целях увеличения объемов вывоза угольной продукции на экспорт.

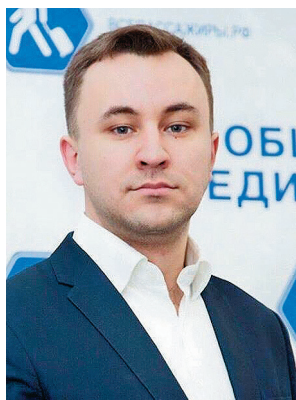
Участники заседания отметили, что работа по выполнению поручений президента России будет продолжена, а также высказали предложения, которые были учтены в протоколе заседания.

По материалам kursk.ru, kremlin.ru



РОЛЬ ТРАНСПОРТА В ЖИЗНИ СОВРЕМЕННОГО ГОРОДА

27 января во Владимире прошло выездное расширенное заседание Комиссии по территориальному развитию и местному самоуправлению Общественной палаты Российской Федерации совместно с Союзом российских городов, посвященное развитию транспорта и транспортной инфраструктуры в столицах субъектов, а также в малых городах и на сельских территориях.

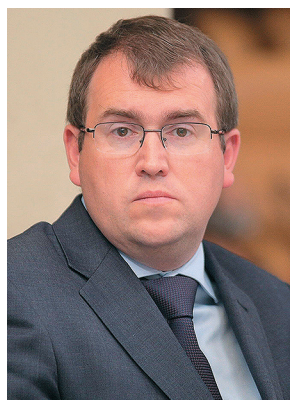


*Илья
Зотов*

Особое внимание участники дискуссии уделили возможностям повышения транспортной связности населенных пунктов, механизмам обновления общественного транспорта в городах, успешным практикам и наиболее востребованным программам поддержки, необходимым для работы транспортного комплекса в рамках существующего законодательства.

В мероприятии приняли участие члены Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации, члены Общественного совета при Ространснадзоре, главы администраций городов, представители отдельных коммерческих компаний, а также ученые и общественные деятели.

Модератором первой части заседания выступил председатель Общероссийского объединения пассажиров, член Общественной палаты Российской Федерации и Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации Илья Зотов.



*Андрей
Максимов*

Процесс глубоких реформ

К участникам заседания со вступительным словом обратился председатель Комиссии по территориальному развитию и местному самоуправлению Общественной палаты Российской Федерации, председатель Экспертного совета Союза российских городов Андрей Максимов. Он заметил, что Общественная палата в течение последних пяти лет уделяет значительное внимание процессу развития транспортных систем, совершенствованию законодательства Российской Федерации. На ее площадках рассматриваются знаковые документы в области безопасности дорожного движения, а также изменения в правилах дорожного движения. Также Андрей Максимов поблагодарил членов Общественного совета при Ространснадзоре за их активное участие во всех мероприятиях, проводимых под эгидой Общественной палаты.

Он отметил серьезные изменения, которые происходят в отрасли пассажирских перевозок всеми видами транспорта, возросший

интерес как общественных институтов, профессиональных сообществ, так и государства к проблеме повышения качества функционирования транспортных систем городов и работы общественного транспорта. Андрей Максимов рассказал о динамичном движении вперед отдельных городов, которые вошли в процесс глубоких реформ общественного транспорта, фундаментальных изменений, связанных с внедрением новых транспортных моделей, обновлением подвижного состава и внедрением новых форм взаимодействия с перевозчиками.

Отдельно он остановился на важности обновления подвижного состава пассажирского транспорта общего пользования, а также на тех решениях, которые были приняты на уровне президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации о субсидировании и обновлении подвижного состава.

Вместе с тем Андрей Максимов признал и проблемы, существующие в отрасли. В первую очередь они связаны с изменением общей экономической и политической ситуации в мире и в стране. В частности, он выделил вопрос

поставки запасных частей, комплектующих и проблемах перехода российской промышленности на отечественные технологии, стимулирования импортозамещения как в процессе производства подвижного состава транспорта общего пользования, так и в процессе его эксплуатации, содержания и ремонта в российских городах.



*Сергей
Семенов*

Обновление подвижного состава

Перед собравшимися выступил директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пас-



сажирского транспорта Минтранса России Сергей Семенов, который рассказал о заседании комиссии Государственного совета Российской Федерации, которое было посвящено вопросам обновления подвижного состава транспорта общего пользования в городах, а также подготовке к проведению по этой теме заседания Президиума Государственного совета Российской Федерации с участием президента Российской Федерации.

По мнению Сергея Семенова, главным вопросом большинства действующих в России программ, планов и проектов является скорейшее обновление подвижного состава транспорта общего пользования во всех без исключения городах. В своей речи он сделал обзор проектов и программ, которые так или иначе направлены на повышение эффективности функционирования транспортных систем и развития транспорта общего пользования, рассказал о существующих бюджетных субсидиях в виде инфраструктурных кредитов и льготного лизинга, а также о готовящейся программе по развитию электрического транспорта в крупных и крупнейших городах.

Сергей Семенов поделился основными планами на предстоящий год, связанными с поставками транспортных средств общего пользования, обновлением подвижного состава, в том числе электрического транспорта. В частности, он сказал, что в 2023 году планируется поставить около 3500 единиц подвижного состава в города и регионы Российской Федерации, тем самым увеличив финансирование на эти цели в три раза.

Отдельно Сергей Семенов остановился на развитии транспорта и транспортной инфраструктуры городского электрического транспорта в 10 пилотных городах. По его мнению, эти пилотные проекты послужат основой и для последующей поддержки электрического транспорта на федеральном уровне. «Необходимость обновления подвижного состава, а также развития электрического транспорта нужно планировать и рассматривать в контексте разработки и последующей реализации документов транспортного планирования городов и регионов, рассматривать все локальные мероприятия по обновлению

подвижного состава и развитию транспортной инфраструктуры через призму транспортного планирования», – подчеркнул он.

В заключение Сергей Семенов коснулся важности внесения поправок в отдельные документы и правовые акты, в частности в правила дорожного движения, которые касаются формализации и четкого регламентирования использования гражданами средств индивидуальной мобильности.

Решение актуальных проблем

Наработки прошедшего заседания планируется использовать для совершенствования отраслевого национального проекта «Безопасные качественные дороги» и работы органов власти. Кроме того, пакет предложений Комиссии по территориальному развитию и местному самоуправлению Общественной палаты Российской Федерации ляжет в основу доклада главе государства.



*Александр
Авдеев*

В мероприятии принял участие губернатор Владимирской области Александр Авдеев.

«Рад, что на повестку была вынесена именно эта злободневная тема, характерная практически для всей страны. И она многогранна, потому что предлагает решать вопросы транспортного обслуживания городов, обновления автопарков, инфраструктурного развития населенных пунктов, поддержки производителей автобусов и троллейбусов, а также перевозчиков, готовых работать по правилам. Не скрою, у нас в области ситуация не самая простая. Перемены в транспортной отрасли назрели давно. В прошлом году мы сделали важ-

ный шаг по обновлению подвижного состава для муниципальных и межмуниципальных маршрутов – было закуплено 56 машин, на что направлено более 550 миллионов рублей. В 2023 году эту работу продолжим, но сконцентрируемся на решении проблемы общественных перевозок в областной столице. Нормальное функционирование транспорта важно для развития социальной и производственно-экономической сферы любой территории», – сказал он.



*Дмитрий
Наумов*

Задачи транспортной реформы

Мэр города Владимира Дмитрий Наумов заявил о разработке мер, которые позволят модернизировать общественный транспорт и увеличить пассажиропоток на маршрутах. По его словам, на основе исследований рынка перевозок город представит программу комплексного развития транспортной инфраструктуры, и она не должна ограничиться только закупкой автобусов.

В список задач транспортной реформы в городе Владимире входят:

- обновление автопарка: замена старых автобусов и троллейбусов на новые, увеличение их количества;
- обустройство выделенных полос для общественного транспорта;
- реконструкция контактной троллейбусной сети;
- модернизация уличной дорожной сети – расширение дорог в отдаленных районах;
- модернизация транспортной сети с привязкой к новым районам;
- решение кадровой проблемы (в городе не хватает водителей);
- «уход от задвоения» – разделение маршрутов троллейбусов и автобусов во избежание

конкуренции между разными видами транспорта.

Градоначальник рассказал, что обсуждает с министерством финансов Владимирской области схему применения лизингового механизма, который позволит приобрести единовременно от 50 до 100 единиц транспорта.

Глава города указал, что при численности населения в 350 тысяч человек во Владимире в год перевозят около 49 миллионов пассажиров на автобусах и около 14 миллионов пассажиров на троллейбусах. Износ транспорта составляет 70 % в парке автобусов, и более 60 % в парке троллейбусов. Каждый день на маршруты не выходит 20 % существующих автобусов и троллейбусов, и одна из причин – нехватка водителей. В какие сроки планируется реанимировать общественный транспорт и сколько это будет стоить, пока неизвестно.

Исследование пассажирских перевозок

На встрече выступили также главы городов и транспортных союзов России, предприятий автопрома, представители компаний, обслуживающих транспортную инфраструктуру. Спикеры делились предложениями и удачным опытом решения проблем.

В некоторых городах России комплексные программы развития транспорта начали осваивать еще в прошлом десятилетии. В их числе Пермь, Липецк, Южно-Сахалинск. Первый этап в разработке стратегий – глубокое исследование пассажирских перевозок. Но со сбором данных во Владимире есть проблемы.

Как сообщили в компании ГЛОНАСС, только 19 % транспортных средств во Владимирской области передают данные о перевозках в Ространснадзор. Спутниковая навигация позволяет предприятиям контролировать выход автобусов и троллейбусов на маршруты, скорость их движения и соблюдение расписания, а пассажирам – отслеживать перемещение транспорта через доступные сервисы, например мобильные приложения.

Также в автобусах и троллейбусах во Владимире нет валидаторов, с помощью которых можно отслеживать пассажиропоток в разные часы суток. Эти данные позволяют составить оптимальное расписание маршрутов и рассчитать количество машин на каждый из них. Сопутствующая мера – отказ от наличной оплаты и введение системы проездных.

Урбанисты указывают: главная задача транспортных реформ – сделать общественный транспорт не только привлекательным, но и приоритетным способом передвижения в противовес личному автомобилю. Выделенные полосы позволят автобусам двигаться быстрее пробок и прибывать к остановкам по расписанию, обновленный подвижной состав повысит комфорт и безопасность движения, а расписание, основанное на актуальных данных, позволит избежать большого скопления людей на остановках и в салоне.

Удобство и преимущества общественного транспорта перед личным повысят пассажиропоток, а значит, увеличат прибыль перевозчиков, снизят нагрузку на дорожную сеть и поспособствуют улучшению экологии.

Комплексная стратегия развития

Деньги на транспортную реформу российские города находят благодаря федеральным программам и участию в концессионных соглашениях. Главное – точно рассчитать стратегию и расходы. Так это сделали в Липецке. С разработкой комплексной стратегии развития транспорта, в том числе электрического, мэрии города помог Институт экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики.

За 6 лет, с 2017 по 2022 год, в Липецке удалось обновить 91 % транспорта в автопарке

муниципального перевозчика и 18 % в автопарке частных перевозчиков. С нуля до 49 % увеличили долю автобусов, соответствующих экологическому стандарту «Евро-5», с 7 до 48 % увеличили долю автобусов на газомоторном топливе, с 31 до 77 % повысили доступность транспорта для маломобильных категорий населения. В сумме на это потребовалось почти 2,5 миллиарда рублей.

В 2022 году в Липецке утвердили программу развития городского электротранспорта с суммой инвестиций порядка 15 миллиардов рублей. Город попал в федеральную программу на условиях концессионного соглашения (с бизнесом) сроком на 20 лет. В результате удалось запланировать реконструкцию 40 километров и строительство 5 километров трамвайных путей, реконструкцию депо, закупку 46 трамваев. В совокупности это позволит увеличить пассажиропоток в 2,7 раза и сэкономить время поездки на 8 минут.

Если жители будут уверены в надежности и качестве общественного транспорта, они будут готовы к справедливому повышению тарифов. Сейчас жители Владимира платят за поездку в автобусе или троллейбусе от 24 до 28 рублей, но и качество услуг перевозчиков оставляет желать лучшего. В соседней Московской области цена поездки варьируется от 45 до 71 рубля, но транспорт в регионе гораздо моложе и качественнее: средний возраст подвижного состава крупнейшего перевозчика «Мострансавто» в 2019 году составлял всего 3,8 года.

По материалам «Агентства транспортной информации», avo.ru, zebra-tv.ru (автор: Анастасия Гусева, дата публикации: 30 января 2023 г.)

Справка

По данным Росстата, средний возраст автобусов в России за последние 10 лет вырос с 13 до 16 лет. В этот же период пассажиропоток упал на 39 %, а количество легковых автомобилей выросло на 36 %.



МЕЖОТРАСЛЕВОЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

№1 (1) НОЯБРЬ 2022



31

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2022



НАВСТРЕЧУ ЦИФРОВИЗАЦИИ
И ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ



РОССИЙСКИЕ ИННОВАЦИИ НА СТРАЖЕ
ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Издается при поддержке Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации

Журнал

«ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ и БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ»

издается по решению Комиссии Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте.

Журнал освещает деятельность Комиссии и ее рабочих групп, направленную на решение отраслевых задач для повышения транспортной безопасности и безопасности на транспорте, а также пишет о перспективных направлениях развития транспортной отрасли в области импортозамещения оборудования и программного обеспечения, информационной безопасности, транспортной инфраструктуры и использования современных технологий.

+7 (925) 575-85-81

info@tsumpp.ru

РЕКЛАМА

ТРАНСПОРТ БУДУЩЕГО ДЛЯ ЛЮБИМЫХ ПАССАЖИРОВ

Пригородный вокзал Переделкино Киевского направления Московской железной дороги (МЖД) открылся после реконструкции в конце декабря. Также завершилось строительство второй пассажирской платформы и второй очереди вестибюля станции Минская, что стало финальным этапом формирования одноименного транспортного узла.

На открытии присутствовали мэр Москвы Сергей Собянин и генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров. Они утвердили план-график развития инфраструктуры Центрального транспортного узла на 2023 год, который включает открытие МЦД-3 «Ленинградско-Казанский» и МЦД-4 «Киевско-Горьковский», а также 14 новых и реконструированных пригородных вокзалов на МЦД.

«2022 год был рекордным по объему инвестиций, мы строили новые городские вокзалы, прокладывали новые железнодорожные пути, реконструировали существующие. А 2023 год будет знаковым для всей системы пассажирского железнодорожного сообщения», – отметил Сергей Собянин.

По его словам, новые Московские центральные диаметры существенно улучшат работу пас-

сажирского транспорта в целом, сделают его комфортнее для москвичей и жителей Подмосковья. «Хотел выразить огромное спасибо президенту страны, который держит под контролем данные работы, Правительству Российской Федерации, ну и конечно, «Российским железным дорогам», которые являются основным инвестором и основным ключевым строителем всей этой огромной инфраструктуры, которая будет столетиями служить миллионам людей», – добавил мэр Москвы.

Олег Белозеров назвал 2022 год уникальным по объему строительства. Все поставленные задачи были выполнены, в Центральный транспортный узел было вложено более 124 миллиардов рублей. При этом практически все технологии, которые были использованы в течение года, производятся в России. По его словам, в 2023 году запланирован уникальный объем вложений, более 130 миллиардов рублей: «Он абсолютно изменит возможности перемещения пассажиров. Уже в 2022 году на МЦД-1 прирост пассажиропотока – 25 %, на МЦД-2 – почти в полтора раза, а в 2023 году новая инфраструктура даст возможность вырасти пассажиропотоку более чем на 30 %».

Генеральный директор ОАО «РЖД» поблагодарил руководство Москвы за сохранение приоритетов в меняющихся условиях, за возможность развития и за то, что город становится удобнее с каждым днем: «Огромное спасибо за то, что у «Российских железных дорог» здесь, в крупнейшей агломерации, есть возможность показать, что железная дорога – это комфортный транспорт будущего для любимых пассажиров».





Новое Переделкино

Станция Переделкино расположена за МКАД в районе Ново-Переделкино – между станциями Мичуринец и Солнечная Киевского направления МЖД. Остановочный пункт был открыт для пассажиров в 1900 году и первоначально назывался 17-я верста. Позднее он был переименован в Переделкино.

В 30-е годы XX века рядом со станцией был основан городок писателей, где в разное время жили и работали Корней Чуковский, Борис Пастернак, Исаак Бабель, Илья Ильф, Евгений Петров, Арсений Тарковский, Евгений Евтушенко и многие другие выдающиеся литераторы.

В последние годы ведутся активные работы по реорганизации и развитию прилегающей территории. В 2017 году был открыт автодорожный путепровод на 18-м километре Киевского направления МЖД. В 2018 году примерно в 1,5 километра от железнодорожной станции, вдоль Боровского шоссе появились станции метро «Боровское шоссе» и «Новопеределкино» Солнцевской линии.



Комплексную реконструкцию станции Переделкино начали в третьем квартале 2019 года в рамках проекта создания МЦД-4. До начала работ здесь находилась остановка пригородных электричек с устаревшей инфраструктурой и минимальным комфортом для пассажиров.

Реконструкция заняла чуть больше трех лет и завершилась в декабре 2022 года. Во время проведения работ станция продолжала действовать, для пассажиров соорудили временные платформы.

Теперь на Киевском направлении МЖД открыт еще один современный пригородный вокзал, который в 2023 году станет частью МЦД. Его общая площадь составляет 6,4 тысячи квадратных метров. Здесь расположены две новые островные платформы с навесами на всю длину, лавочки, стойки SOS. Открыт подземный пассажирский вестибюль с турникетами, кассами, туалетными комнатами и динамической системой навигации. Вестибюль также можно использовать в качестве удобного и безопасного подземного пешеходного перехода через железную дорогу. Для удобства маломобильных пассажиров на станции создана безбарьерная среда, есть четыре эскалатора и три лифта.

«Еще несколько лет назад здесь не было ни этого вестибюля, ни того комфорта, а самое главное, не было такого интенсивного движения. Сегодня здесь по нынешним меркам небольшой станции построен огромный вестибюль – более двух тысяч квадратных метров – и насыщен современной навигацией. Здесь и бесшовный Wi-Fi, и лифты, и эскалаторы», – сказал Олег Белозеров.

Одновременно с реконструкцией провели благоустройство прилегающей территории. Остановку городских автобусов перенесли на 50 метров ближе к станции. Также обустроили дополнительную остановку общественного транспорта. В планах – переустройство отстойно-разворотной площадки и установка зарядных станций для электробусов.

Также будут выполнены работы по благоустройству прилегающей территории общей площадью 10,5 гектара. Здесь появятся парковки для автомобилей и велосипедов, два светофора, три современные автобусные остановки, свыше 250 дорожных и уличных опор освещения, 113 малых архитектурных форм. На прилегающей территории разобьют газон площадью свыше 30 тысяч квадратных метров, высадят 247 деревьев и 300 кустарников.

Реконструкция станции Переделкино улучшила транспортное обслуживание жителей района Ново-Переделкино и поселения Внуковского с общим населением свыше 138 тысяч человек.



Ожидается, что с открытием МЦД-4 местные жители будут чаще использовать наземное метро как удобную альтернативу Солнцевской линии и личному транспорту. В результате к 2025 году ежедневный пассажиропоток станции Переделкино вырастет почти в 3,5 раза – с 2,7 тысячи до 9,2 тысячи человек. При этом созданный запас пропускной способности значительно превышает прогнозируемый пассажиропоток, это обеспечит стабильное функционирование станции на десятилетия вперед.

По принципу «сухие ноги»

Станция Минская построена на перегоне между станциями Матвеевская и Поклонная Киевского направления МЖД (перспективный МЦД-4) и интегрирована с одноименной станцией Солнцевской линии Московского метрополитена. Строительство станционного комплекса площадью 7,4 тысячи квадратных метров было начато во втором квартале 2019 года.

В апреле 2022 года завершили первый этап, в рамках которого возвели современную островную платформу длиной 270 метров с навесом, информационными табло, энергоэффективным светодиодным освещением и удобной навигацией; пассажирский терминал с кассовой зоной (включая кассу для маломобильных граждан с окном на более низком уровне), турникетами и туалетной комнатой. Через тер-

минал пассажиры могут выйти к станции «Минская» Солнцевской линии метро, в сторону Минской улицы и парка Победы. Для комфортного прохода пассажиров между железнодорожными станциями и метро обустроили навес – пересадка по принципу «сухие ноги» займет около одной минуты. Также работают эскалаторы и пассажирские лифты.

В декабре 2022 года завершился второй этап работ – строительство второй островной платформы с навесом на всю длину для защиты от осадков и лестнично-эскалаторным ходом. Также предусмотрено благоустройство прилегающей территории общей площадью восемь гектаров. Здесь появятся парковки для автомобилей и велосипедов, две современные автобусные остановки (на 100 метров ближе к станции), две пешеходные стелы, 28 малых архитектурных форм, газон площадью 12 тысяч квадратных метров.

Новая станция улучшила транспортное обслуживание свыше 340 тысяч жителей районов Фили-Давыдково, Раменки и Дорогомилово, из которых 15 тысяч человек проживают в пешей доступности. Рядом со станцией расположены остановки восьми маршрутов наземного общественного транспорта. Поездка от Минской до Киевского вокзала займет около 10 минут, а до открытой год назад станции Аминьевская, с которой можно пересестись на Большую кольцевую линию метро, – всего две-четыре минуты.

Ожидается, что с открытием МЦД-4 местные жители будут чаще использовать наземное метро как удобную альтернативу Солнцевской линии и личному транспорту. В результате к 2025 году ежедневный пассажиропоток



станции Минская вырастет почти в пять раз: с 0,7 тысячи до 3,2 тысячи человек.

Поезд третьего поколения

В день открытия Сергей Собянин и Олег Белозеров проехали от станции Переделкино до Минской на поезде нового поколения «Иволга 3.0».

«Иволга» – городской электропоезд, который выпускает ведущий российский разработчик и производитель подвижного состава для железнодорожного и городского рельсового транспорта АО «Трансмашхолдинг». Поезд в 11-вагонной компоновке вмещает до трех тысяч человек одновременно.

По сравнению с предыдущей модификацией «Иволга 3.0» стала еще более комфортной для пассажиров. В поездах обновили интерьеры вагонов и конструкцию сидений: добавили подлокотники, в которые встроены крючки для личных вещей и USB-розетки, ранее размещавшиеся под сиденьями. Также появились крючки для личных вещей под подоконными столиками и зарядки для смартфонов.

По сравнению с «Иволгой 2.0» у поезда «Иволга 3.0» на 40 километров в час выше максимальная скорость движения (160 километров в час) и на 50 пассажирских сидений больше (718 мест). В составе размещено 1600 USB-разъемов различного типа (на 768 больше, чем в предыдущей модели).

Сегодня на Московских центральных диаметрах используется современный и комфортный подвижной состав. Парк поездов на действующих линиях МЦД – один из самых молодых в Европе: новые составы вышли на линии в первый же год их работы. Пассажиров перевозят современные составы ЭП2Д, двухэтажные аэроэкспрессы ЭШ2 и 39 российских поездов ЭГ2Тв «Иволга» первого (1.0) и второго (2.0) поколения, которые разработаны специально для диаметров. Поезда «Иволга 3.0» выйдут на линии МЦД в 2023 году.

*По материалам mos.ru
Фото: Максим Мишин (пресс-служба мэра и правительства Москвы),
Александр Саверкин (ИД «Гудок»)*

БИОМЕТРИЯ КАК ДАННОСТЬ

Столица готова поделиться с регионами собственной технологией биометрической оплаты проезда. Об этом заявил заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Максим Ликсутов.



Технология распознавания лиц, которая используется в том числе для оплаты проезда в столице, является разработкой и собственностью правительства Москвы. Сначала сервис оплаты проезда по распознаванию лица заработал на всех станциях метро, а в сентябре – на всех станциях Московского центрального кольца. Его начали тестировать и в наземном транспорте.

«То, что кажется сейчас достаточно передовым и новым, уверен, через несколько лет будет чем-то обычным, как получать зарплату на банковскую карту, – сказал Максим Ликсутов. – Биометрическая система оплаты войдет в нашу жизнь как данность через несколько лет. Это и экономически очень оправданно. Плюс это безопасно. Поэтому подобными вещами нужно заниматься, нужно смотреть в будущее. Не понимая, что будет завтра

и послезавтра, какие будут тренды, вы точно остановитесь в развитии».

«Если какому-то региону эта или любая другая наша система интересна, мы отдадим ее совершенно бесплатно. Законодательство нам это позволяет, – добавил он. – Мы поможем интегрировать ее, избежать ошибок и поможем с сопровождением. Поэтому регионам необязательно строить свои собственные системы».

Ликсутов отметил, что Москва стала заниматься многими проектами раньше других регионов (билетная система, парковки, выделенные полосы, система управления дорожным движением и др.) и готова продолжать делиться накопленным опытом.

По материалам mos.ru, mk.ru



Фото Ю. Иванко. Mos.ru

ТРЕБУЕТСЯ АВТОБУС

Сервис транспорта по запросу активно развивается в Москве: в конце прошлого года он заработал на территории Инновационного центра «Сколково».



«Для улучшения транспортного обслуживания жителей ТиНАО в 2021 году мы запустили первый в России сервис перевозок по требованию «По пути». В декабре 2022 года он заработал на территории Инновационного центра «Сколково», – рассказал заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Максим Ликсутов. – Комфортные автобусы доставляют пассажиров до станций метро и МЦД, ходят к социальным и другим важным объектам внутри зон действия. Всего с начала работы сервиса им воспользовались больше 670 тысяч пассажиров, из них больше 570 тысяч – в 2022 году. Ежедневная перевозка в будни – больше 2 тысяч пассажиров в сутки».

Сейчас для жителей ТиНАО работает 50 комфортабельных автобусов, которые курсируют на территории Сосенского, Воскресенского,

Филимонковского, Десеновского и Рязановского поселений.

Благодаря переходу на отечественное программное обеспечение в мае 2022 года столичный Департамент транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры смог продолжить развитие сервиса и расширить его географию. В начале ноября открыли внутризональные поездки, и теперь автобусы можно заказать для поездок не только до станций метро и МЦД, но и до самых важных объектов внутри зоны работы сервиса в ТиНАО.

Чтобы заказать автобус, необходимо указать точку его подачи в мобильном приложении «Московский транспорт» и пункт назначения. Алгоритм подберет ближайшую к этому месту остановку в радиусе 800 метров, куда приедет автобус.

По материалам mos.ru

СТРАТЕГИЯ И ТРЕНДЫ

Вектор развития транспортной отрасли задан Транспортной стратегией РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, принятой в конце 2021 года.



Норайр Блудян,

д. т. н., профессор, председатель правления, директор ассоциации «Транспортная ассоциация Московской агломерации», председатель Комиссии Общественного совета при Минтрансе России, член Экспертного совета по науке при Департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы

Фактически прошлый год ушел, скажем так, на изучение и понимание Стратегии. Я думаю, что с этого года она перестанет быть просто документом, который подписан и у кого-то лежит на столе, у кого-то – на полке, а у кого-то вообще его нет. Документ подобного уровня очень важен, и мы должны понимать, что закладывается в нем. Можно, конечно, продолжать заниматься своей ежедневной рутинной деятельностью и без него, но тогда это будут лишь звуки прошлого, а не путь в будущее.

Я считаю, что все основные приоритеты развития транспортной отрасли в Стратегии отражены на достаточно серьезном уровне. Там сформулированы цели, и из этих целей понятны глобальные тренды развития.

Безусловно, один из главных сегодняшних трендов – это цифровизация транспортной отрасли. Особенно что касается перевозок. Потому что основная задача транспорта именно перевозка. Если есть перевозка груза или перевозка пассажира, значит, есть транспорт. Если этого нет, значит, мы говорим о чем-то другом, может, тоже очень важном, но только не о транспорте.

Понятно, что техника, технологии, особенно все, что касается IT-технологий, развиваются независимо от документов, стратегий и т. д. У них свои законы развития. Но уж так получилось, что перевозки пассажиров оказались в этой черте.

Самый яркий пример цифровизации – сфера такси, где появление агрегаторов и мобильных

приложений просто перевернуло весь бизнес-процесс. Теперь здесь все уже совсем по-другому. Точно так же появившиеся цифровые приложения перевернули систему автобусных перевозок. Квинтэссенцией всего этого стал, конечно, транспорт по запросу. Такой сервис уже работает в Москве и Московской области. Это фактически отход от классической системы организации перевозок, где есть точка А, точка Б, расписание, определенные требования, ограничения, условия и т. д.

Безусловно, следующий важнейший глобальный тренд – декарбонизация, отход от двигателей внутреннего сгорания, отход от углеводородов. На смену им идет электрификация (по крайней мере, в нашей стране) и, конечно, газификация.

Контуры будущего транспортной отрасли до 2030 года с прогнозом до 2035 года уже зафиксированы. Поэтому задача и вузов, которые занимаются образовательной деятельностью, и научных институтов, которые занимаются наукой, ну и, безусловно, самой отрасли, которая должна все это в итоге поглощать, – модернизация всей нашей отрасли.

27 февраля Указом Президента РФ за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу Блудян Н.О. награжден орденом Дружбы.

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: БОЛЕВЫЕ ТОЧКИ И СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ

В конце декабря состоялось заседание Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России.



Александр Кисько,
*президент Ассоциации «Желдорразвитие»,
председатель Комиссии по вопросам
развития пассажирских перевозок
Общественного совета при Минтрансе
России*

На заседании, которое вел председатель комиссии, президент Ассоциации «Желдорразвитие» Александр Кисько, обсуждались актуальные вопросы отрасли. Так, по вопросу учета предложений пригородных пассажирских компаний в проекте новой Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в Российской Федерации было решено оказать всестороннюю поддержку продвижению проекта Концепции на отраслевых мероприятиях общественных структур и органов исполнительной власти Российской Федерации с целью ее скорейшего принятия Правительством РФ и эффективной реализации.

В рамках реализации Концепции развития и модернизации маршрутной сети Иванов-

ской области и задачах второго этапа проекта были отмечены высокие результаты, достигнутые администрацией Ивановской области, Северной железной дорогой и АО «Северная пригородная пассажирская компания» в развитии маршрутной сети пригородных поездов, повышении доступности транспортного обслуживания населения. Ассоциации «Желдорразвитие», Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России было рекомендовано оказать общественную поддержку развитию проекта.

В процессе обсуждения хода рассмотрения в Государственной Думе проекта федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и других проектов НПА, связанных с развитием пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, было решено включить в план работы комиссии на первый квартал текущего года рассмотрение состояния правонарушений на видах транспорта, участвующих в пассажирских перевозках, с целью подготовки консолидированных предложения в подготавливаемый Минюстом России новый Кодекс об административных правонарушениях.

Также были подведены итоги работы Ассоциации «Желдорразвитие», Экспертного совета при Ассоциации, Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России в 2022 году и сформулированы планы работы на 2023 год.

*Аппарат Общественного совета
Минтранса России*



ТЕЛЕТАЙП ДЛЯ ДОРОГ

Компания «ИВК АИР ГРУПП» является лидером на рынке инженерных систем для прокладки информационных и силовых кабельных сетей для самых различных объектов.

Один из самых передовых и новейших способов передачи информации сегодня – это оптоволоконная связь. Ее преимуществами считаются труднодоступность для ненадлежащего использования (перехват сигнала по такой связи практически невозможен) и отсутствие угрозы электромагнитных помех. Чаще всего такой вид связи используется для передачи телефонных сигналов, интернет-коммуникаций и сигналов кабельного телевидения.

Пропускная способность волоконно-оптических линий в разы превышает пропускную способность всех других систем связи и может измеряться терабитами в секунду, что обеспечивает ее применение на очень больших расстояниях без использования усилителей.

Оптоволоконные кабели прокладываются, как правило, длинными отрезками, методом задувки в мини-трубки. Обычно несколько кабелей прокладываются совместно, и применение нескольких параллельных трубок увеличивает скорость прокладки.

При этом оптимальный способ прокладки трубок – так называемый пакет мини-трубок в общей оболочке – появился только в 2004 году. До этого времени конструкцию пытались проложить с помощью стандартных полиэтиленовых труб, что приводило к повышенным затратам на транспортировку.

На этом изыскания оптимального способа не закончились: во время монтажа выяснилось, что сам пакет закручивается в спираль. В результате была разработана следующая технология: внутри одной трубки диаметром 40–50 мм задуваются мини-трубки, а уже в них



потом задувается кабель. Технологию попробовали поставить на массовое производство, однако и у нее был выявлен существенный недостаток – смещение субтрубок внутри пакета относительно друг друга.

Следующим шагом стала попытка прокладывать пучки трубок: для прокладки в грунт были изготовлены трубки диаметром до 20 мм, из которых собирали пучки. Однако и это не помогло решить вопрос с задувкой.

Вместе с Группой ПОЛИПЛАСТИК компания «ИВК АИР ГРУПП» разработала инновационное решение, позволяющее объединить 12 мини-трубок в плоский пакет. Это позволяет обойтись без широких траншей и решает вопрос с изменением, в случае необходимости, длины мини-трубок.

Новые многоходовые кабель-каналы (пакеты) получили название ТЕЛЕТАЙП. Их главное отличие от обычных труб – это небольшой диаметр 16 мм снаружи и 12 мм внутри. Кроме того, практика показала, что мини-трубки выдерживают давление до 15 бар (что важно



для задувки кабеля) и устойчивы к внешним механическим нагрузкам. Пакеты мини-трубок обеспечивают герметичность и надежную индивидуальную защиту каждого кабеля, быстрый монтаж, а в случае необходимости – безопасную замену кабеля.

Пакеты полимерных мини-трубок укладывают подземным траншейным и бестраншейным способом на магистральных сетях и на локальных подключениях. Они хорошо подходят для создания и ремонта сетей волоконно-оптической связи на территориях малоэтажных жилых комплексов и поселков.

Компания «ИВК АИР ГРУПП» использовала ТЕЛЕТАЙП на автомобильной дороге Самара – Тольятти. На объекте были применены плоские пакеты из шести и восьми мини-трубок.

Прокладка кабеля в мини-трубке осуществляется методом проталкивания задувки, скорость ведения работ – до 100 м/мин. Плавные изгибы трассы не влияют на качество и дальность задувки. Пакет мини-трубок прокладывают в обочине или кромке автомобильной дороги, что позволяет в сжатые сроки и без особых сложностей подключить оборудование ИТС, АСУДД, базовых станций операторов.

Всего в рамках самарского проекта планируется проложить 42 км таких пакетов. Кроме того, именно на основе этой инфраструктуры запланирован запуск системы «Умная дорога», что значительно повысит безопасность участников дорожного движения за счет предоставления различных сервисов на основе цифровых технологий.



СО ВСЕМИ УДОБСТВАМИ

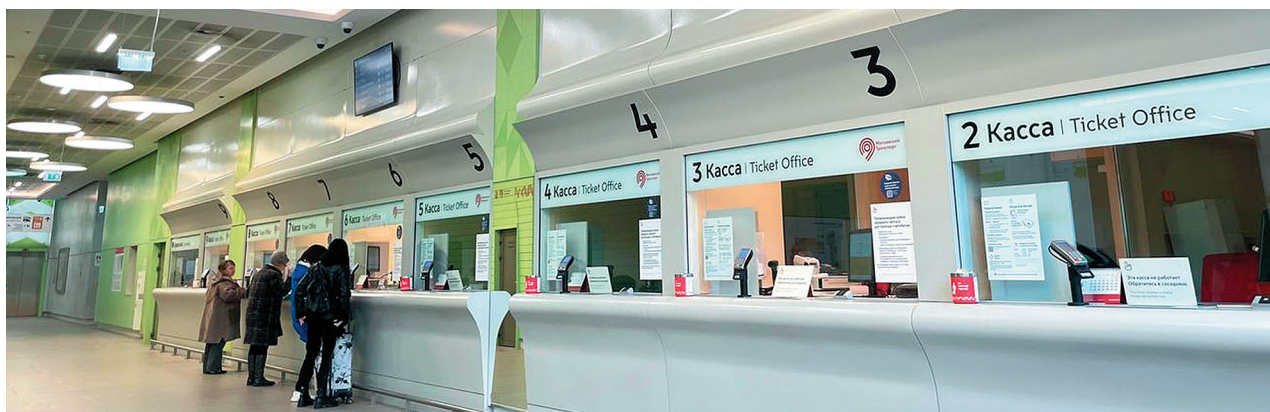
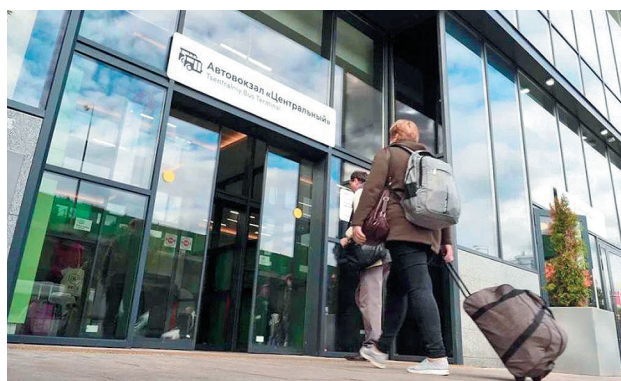
В конце декабря на московском автовокзале «Центральный» открылся зал ожидания повышенной комфортности. Он стал первым бизнес-залом на автовокзале столицы и рассчитан на 38 человек.

Новый зал находится в зоне ожидания на шестом этаже и открыт с восьми часов утра до восьми часов вечера. Стоимость входа составляет 350 рублей. Зал оборудован комфортными креслами, онлайн-табло с расписанием рейсов и кофемашиной.

«По задаче мэра Москвы Сергея Собянина мы повышаем удобство столичных автовокзалов и автостанций. На автовокзале «Центральный» открыли первый зал ожидания повышенной комфортности. Здесь есть все необходимое, чтобы провести время в ожидании рейса: бесплатный высокоскоростной Wi-Fi, пресса, возможность заказа блюд из кафе, зарядки для электронных устройств и многое другое. Сегодня на автовокзале дей-

ствует 41 маршрут, самые популярные из них – до городов Киржач, Кинешма, Чебоксары, Кольчугино и Переславль-Залесский», – рассказал заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Максим Ликсутов.

Сегодня «Центральный» – самый молодой автовокзал столицы. 29 октября 2020 года его открыли мэр Москвы Сергей Собянин и губернатор Московской области Андрей Воробьев. На месте старого здания автовокзала на Щелковском шоссе был построен современный многофункциональный комплекс, который состоит из 11 этажей, пять из них подземные, там





расположен паркинг, а прямо в здании – торгово-развлекательный центр.

Как отметил Сергей Собянин, это место из уже морально устаревшего превратилось в самый комфортный и крупный автовокзал Европы. Он стал первым в Московском регионе, где потоки приезжающих и уезжающих пассажиров развели на разные уровни (до сих пор такая система работала только в аэропортах), и первым автовокзалом в России с перроном на крыше. Автобусы отправляются с шестого этажа по 200-метровой эстакаде, а прибывают на улицу – к зданию многофункционального комплекса «Щелковский». Те пассажиры, которые идут на посадку, покупают билеты и поднимаются на лифтах на шестой этаж, где находится полноценный пассажирский терминал: залы ожидания, электронное табло, комната матери и ребенка и шесть перронов.

На автовокзале есть встроенная автомойка и ремонтная зона. Перед прибытием каждый автобус проходит через мойку и в любой момент может пройти техосмотр и мелкий ремонт. Это крайне удобно водителям автобусов: все услуги они могут получить прямо на месте. Кроме того, в составе автовокзала работает небольшая гостиница, в которой водители могут отдохнуть.

Старый автовокзал на Щелковском шоссе работал с 1971 года и до начала 2000-х годов

был единственным автовокзалом в Москве. Со временем он перестал отвечать требованиям безопасности, и в 2017 году его закрыли на масштабную реконструкцию. Чтобы сохранить сообщение с городами, автобусы временно перенесли под эстакаду рядом со станцией метро «Щелковская». Необходимая инфраструктура на временной станции отсутствовала: пассажирам приходилось ждать свой автобус прямо на улице под эстакадой. Сейчас пассажиры, ожидая автобус, могут пообедать в кафе, сходить по магазинам или в кино, позаниматься в спортзале.

«Два года назад после реконструкции мы открыли автовокзал «Центральный». Сегодня это современный многофункциональный комплекс, которым ежедневно пользуются более 2,5 тысяч пассажиров. За первые два года работы вокзала сюда прибыли и отсюда отправились больше 1,6 миллиона человек», – подчеркнул Максим Ликсутов.

Сегодня автовокзал «Центральный» входит в состав транспортно-пересадочного узла «Щелковский», который связывает в единую систему станцию метро «Щелковская» и наземный городской транспорт.

По материалам mos.ru, interfax.ru, 360tv.ru
Фото: transport.mos.ru

СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ КУБАНИ: ИТОГИ ГОДА И ПЛАНЫ НА БУДУЩЕЕ

В городе Армавире прошло годовое общее собрание Союза транспортников Кубани, которое является одним из основных событий в сфере транспорта и пассажирских перевозок Краснодарского края.

Союз транспортников Кубани – это крупнейшее профессиональное сообщество перевозчиков на Юге России. Сегодня в состав Союза входят более 120 автотранспортных предприятий Краснодарского края. Ключевая задача СТК – создание благоприятных условий для представителей транспортной отрасли, повышения качества перевозок и профессионализма автотранспортных предприятий.

В этом году обсудить проблемы транспортной отрасли собрались более 100 руководителей АТП региона, представители органов исполнительной и законодательной власти края, общественные организации, представители профильных структурных подразделений органов местного самоуправления.

Президент Союза транспортников Кубани Иван Петров подвел итоги работы прошедшего года.



Одной из главных задач Союза является создание благоприятных условий для ведения бизнеса перевозчикам. Успешное достижение поставленной задачи напрямую зависит от взаимодействия с властью, и это взаимодействие у Союза есть.

В 2022 году Министерство транспорта Российской Федерации на основании предложений Национального союза страховщиков ответственности о внесении изменений в формулу расчета страховой премии при перевозке пассажиров обратилось в Союз для определения целесообразности введения таких изменений. По результатам рассмотрения предложений ассоциацией были приведены доводы о негативном влиянии таких изменений на экономическое положение транспортных компаний. В итоге доводы Союза транспортников Кубани Минтранс России были учтены, а инициатива Национального союза страховщиков ответственности была отклонена.



Основная задача на этот год – обновление подвижного состава. Это наболевшая проблема, которая требует внимания не только самих перевозчиков.

Большая часть пассажирских перевозок на территории Краснодарского края осуществляется автобусами. По данным реестров маршрутов на муниципальных городских и пригородных маршрутах ежедневно работает более 4,5 тысяч автобусов, в том числе более 4 тысяч автобусов «коммерческих» перевозчиков, что составляет 84,4 %. Из них лишь 763 автобуса находятся в муниципальной и государственной собственности.

В настоящее время средний срок эксплуатации половины этих транспортных средств составляет 16 лет. Приобретение автобусного парка в Краснодарском крае никогда не финансировалась из бюджета. Обновление пассажирского состава производилась перевозчиками за счет собственных финансовых средств (кредиты, лизинг).

«Сегодня требуется замена порядка 70 % автобусов малого и среднего класса как по сроку службы, так и по существующим требованиям безопасной перевозки пассажиров», – сообщил Иван Петров.

Ежегодное обновление парка на территории региона составляет порядка 5 % при нормативе 10 % в год. Обновление подвижного состава происходит только в городских агломерациях Краснодара, Сочи и Новороссийска. Участие в различных программах обновления подвижного состава, которыми предусматривается софи-

нансирование за счет средств региональных и местных бюджетов, осуществляется для предприятий с государственной и муниципальной формами собственности.

«Решением актуальной проблемы для перевозчиков будет являться государственная поддержка как автопроизводителей, так и перевозчиков, за счет их субсидирования», – подчеркнул Иван Петров.

В 2023 году Союз транспортников Кубани планирует совместно с министерством транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края проведение конкурса водительского мастерства «Водитель года». На трассе «Сочи Автодром» соберутся настоящие профессионалы, люди, которые перевозят миллионы пассажиров. Главная цель соревнований – повышение профессионального мастерства водителей автобусов.

Также в планах на этот год – проведение Южного транспортного форума, в рамках которого предполагается проведение форумов, семинаров, рабочих встреч с участием представителей органов государственной власти федерального, регионального уровня и субъектов транспортной деятельности. Союз изучит и проанализирует проблематику транспортного обслуживания населения в муниципальных образованиях Краснодарского края и будет продолжать выстраивать диалог с общественными организациями на федеральном уровне с целью изучения опыта организаций и улучшения транспортного обслуживания населения.

По информации пресс-службы СТК

СИСТЕМНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ

Самая острая тема, поднятая на декабрьском собрании Межрегиональной ассоциации автовокзалов и перевозчиков, – это, конечно, изменения в законодательстве, касающиеся расчетов между автовокзалами и перевозчиками.



Валерий Герман,
президент
Межрегиональной
ассоциации
автовокзалов
и перевозчиков
(Ставропольский край)

8 декабря в городе Пятигорске состоялось собрание Межрегиональной ассоциации автовокзалов и перевозчиков. На повестке стояли вопросы о реализации законодательных и нормативных актов, регулирующих регулярные пассажирские перевозки в междугородном автобусном сообщении, о проблемах обеспечения транспортной безопасности перевозчиками и автовокзалами, текущих взаимоотношениях перевозчиков и автовокзалов, некоторые организационные вопросы. Уже более 20 лет ассоциацию возглавляет генеральный директор ОАО «Автовокзал» г. Ставрополя Валерий Герман.

По поручению начальника Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Северо-Кавказскому федеральному округу Дмитрия Кравцова в работе собрания участвовали начальник отдела надзора за обеспечением транспортной безопасности Владимир Моргунов и заместитель начальника отдела Александр Шконда. Также в собрании приняли участие директор филиала федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта» в Северо-Кавказском федеральном округе (г. Пятигорск) Сулейман Амирханов, президент Российского автотранспортного союза Олег Старовойтов, президент Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» Борис Лоран.

Участие в Межрегиональной ассоциации принимают предприятия автовокзалов и перевозчики Краснодарского края, Ставропольского края, Астраханской, Ростовской и Саратовской областей, Республики Адыгея, Республики Калмыкия, Кабардино-Балкарской Республики, Республики Крым, Республики Северная Осетия – Алания. 8 декабря было принято решение о приеме в состав ассоциации еще четырех новых членов: ООО «АстраханьПассажирСервис», ООО «Ай-тиком», ООО «Транс Лайн» (Астраханская область), Государственное унитарное предприятие «Крымавтотранс» (Республика Крым).

На собрании с сообщениями выступили Олег Старовойтов, Борис Лоран и Владимир Моргунов. Представители Ространснадзора и Росавтотранса ответили на многочисленные вопросы участников собрания.

Сомнительный механизм

Наиболее остро обсуждаемым вопросом являются системные изменения во взаимоотношениях автовокзалов и перевозчиков, которые предусмотрены Федеральным законом от 06.12.2021 № 401-ФЗ «О внесении изменений в статью 34 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Эти изменения разрушают сложившуюся и обкатанную на практике в течение не одного десятка лет систему договорных отношений между перевозчиками и автовокзалами. Да, в ней были определенные недостатки и перекосы, но зачастую они определялись скорее

субъективными факторами, чем системными недостатками. Взамен же предлагается набор обязательных платных услуг при полном отсутствии понимания как у разработчиков, так и у исполнителей, каким образом эти услуги будут тарифицироваться и какой конечный финансовый результат они дадут как для предприятий перевозчиков, так и для предприятий автовокзалов. А изменения должны вступить в силу уже с сентября 2023 года.

Если будет установлена фиксированная сумма за обслуживание одного пассажира, за обслуживание транспортного средства и экипажа, то, на наш взгляд, перевозчики, которые работают на коротком плече, просто будут вынуждены уйти с автовокзала. Я еще несколько лет назад делал расчеты по ставропольским автовокзалам, разбив все существующие маршруты по протяженности (до 50 км, от 50 до 100 км, от 100 до 200 км и т. д.). Они показали, что при введении единой суммы, которую берет автовокзал за обслуживание одного пассажира (тогда еще не шла речь об обслуживании транспортного средства и экипажа), короткие маршруты сразу становятся для перевозчиков невыгодными. Такие маршруты уходят. А дальше – цепная реакция: мы пересчитываем стоимость услуги на обслуживание пассажиров с оставшихся маршрутов, соответственно, вынужденно ее повышая, и теперь отказаться от услуг автовокзалов придется перевозчикам, обслуживающим маршруты протяженностью до 100 км. И так по прогрессии.

Не понимая логику людей, которые продвинули данную инициативу, мы пытаемся доказать на всех уровнях (в том числе на уровне Рос-

сийского автотранспортного союза, на уровне Госдумы), что это не рабочий, а сомнительный механизм, но нас почему-то не слышат. Есть очень серьезные опасения, что очень значительная часть автобусных маршрутов просто по факту будет выведена с автовокзалов.

То же самое касается и транзитных рейсов: если у него не будет продаж на данном автовокзале, то для чего ему заходить, чтобы платить за обслуживание транспортного средства и экипажа? А как показывает практика, контрольные мероприятия в данном случае практически не работают. Это хорошо показывает пример, когда рядом с автовокзалами десятки лет работают под видом заказных фактически регулярные маршруты, растаскивая всех пассажиров на подходах к автовокзалам, а то и с самих автовокзалов. И все контролирующие органы только разводят руками.

Никто же не заставляет, скажем, сеть магазинов бытовой техники и электроники продавать холодильник за пять тысяч рублей и за 150 тысяч рублей с одинаковой маржой, например в 100 рублей, за обслуживание покупателя?! Считаем, что необходимо как минимум перенести сроки вступления в силу этого федерального закона, пока не будут проработаны механизмы его реализации, может быть, через пилотные проекты, реализуемые на отдельных автовокзалах.

Сергей Левшаков, исполнительный директор Межрегиональной ассоциации автовокзалов и перевозчиков (Ставропольский край)

Справка редакции

Федеральный закон от 06.12.2021 № 401-ФЗ вступает в силу с 1 сентября текущего года, и автовокзалы должны перейти на новый вид договорных взаимоотношений с автобусными перевозчиками. Подзаконным актом должен стать приказ Минтранса России «Об утверждении перечня обязательных платных услуг, оказываемых на автовокзалах, автостанциях за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества». Проект приказа уже прошел стадию ОРВ. Датой окончания публичного обсуждения было 10 февраля.

ТРЕБУЕТСЯ КОНКРЕТИКА

Первого сентября 2023 года вступит в силу приказ Минтранса России «Об утверждении перечня обязательных платных услуг, оказываемых на автовокзалах, автостанциях за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества». В нем отражены все основные услуги, однако отсутствуют строгие методические указания для расчета тарифов.

Перечень обязательных платных услуг, оказываемых на автовокзалах, автостанциях за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участника договора простого товарищества был утвержден в соответствии с частью 5 статьи 34 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и пунктом 1 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395.

Согласно перечню в **услуги, связанные с обслуживанием пассажиров**, для которых в соответствии с билетом автовокзал или автостанция являются пунктом посадки, входят:

- Предоставление для пользования пассажирам помещений зданий и территории автовокзалов и автостанций: залов ожидания, комнаты матери и ребенка, санитарно-бытовых помещений (туалетов), пункта оказания первой помощи.
- Информационное обслуживание пассажиров, в том числе посредством справочной службы (бюро), а также с использованием средств автоматизации и цифровизации: о времени прибытия и отправления транспортных средств, подачи транспортных средств под посадку пассажиров на перрон отправления, а также о задержках и изменениях в расписании; о перевозчике, классе транспортных средств, правилах перевозок пассажиров и багажа, утвержденных законодательством Российской Федерации; о расположении отдельных элементов комплекса зданий и сооружений автовокзала или автостанции.
- Обеспечение доступных условий пользования автовокзалом или автостанцией для пассажиров из числа инвалидов, предусмотренных законодательством Российской Федерации.
- Обеспечение транспортной безопасности в зависимости от категории объекта транспортной инфраструктуры. В здании и на территории автовокзала или автостанции организуется:
 - проведение досмотра граждан и багажа с использованием рентгенотелевизионной установки (при наличии), переносных



и ручных металлодетекторов, газоаналитической, радиационной и химической аппаратуры;

- ведение на контрольно-пропускном пункте, территории и по периметру автовокзала и автостанции видеонаблюдения и хранение в электронном виде данных, полученных с технических устройств;
- организация пропускного и внутриобъектового режима в зоне транспортной безопасности, в том числе с привлечением аккредитованных организаций, осуществляющих деятельность в области обеспечения транспортной безопасности.

■ Передача сведений о пассажирах в единую государственную информационную систему обеспечения транспортной безопасности по регистрируемым операциям отправления или отмены отправления.

В услуги, связанные с обслуживанием транспортных средств и их экипажей, входят:

- Организация движения транспортных средств и их размещение на территории автовокзала или автостанции.
- Предоставление перронов (площадок) для посадки/высадки пассажиров и погрузки/выгрузки багажа в соответствии с расписанием движения маршрутов регулярных перевозок.
- Предоставление мест для стоянки транспортных средств между временем прибытия и отправления в соответствии с расписанием движения маршрутов регулярных перевозок и пропускной способностью автовокзала или автостанции.
- Предоставление постов для уборки и осмотра транспортных средств (для автовокзалов, на территории которых расположены остановочные пункты маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа в международном сообщении).
- Услуги диспетчерской службы, информационно-диспетчерское управление рейсами в соответствии с расписанием движения маршрутов регулярных перевозок, в том числе с использованием автоматизированных систем управления автовокзалов и автостанций.
- Предоставление для пользования членам экипажа санитарно-бытовых помещений (туалетов) и комнат отдыха с местами для сидения.

■ Для транспортных средств и экипажей, допускаемых в зону транспортной безопасности автовокзала или автостанции, организуется в зависимости от категории транспортных средств:

- досмотр транспортных средств и членов экипажа, проверка документов, являющихся правовыми основаниями для перемещения транспортных средств и членов экипажа в перевозочный и технологический сектора автовокзала или автостанции I–III категории;
- осуществление пропускного режима, оформление постоянных и разовых пропусков для транспортных средств и членов экипажа.

■ Передача сведений о членах экипажа транспортных средств в единую государственную информационную систему обеспечения транспортной безопасности по регистрируемым операциям отправления или отмены отправления.



**Владимир
Кириченко,**
*и. о. директора ЕМУП
«Автоколонна № 1499»*

Все перечисленные услуги, касающиеся автостанций (у Автоколонны № 1499 города Ельца Липецкой области автовокзала нет), оказываются на наших двух автостанциях за некоторыми исключениями. Например, посты для уборки и осмотра транспортных средств предоставляются при их наличии на автостанциях. Они у нас уже довольно-таки старые, новых построек нет. И какие-то сегодняшние требования в тот момент, когда строилась автостанция, были не утверждены.

Также нам предстоит доработать некоторые моменты, связанные с обеспечением транспортной безопасности. Здесь давняя проблема. На эти мероприятия не хватает денежных средств. В теории получается все хорошо: предлагается закладывать их в тариф. Но на практике вложить в тариф эти расходы просто невоз-

можно. Как и накопить на них потом в течение какого-то промежутка времени. Мы считаем, что если конкретно по транспортной безопасности на федеральном уровне заложены такие требования, то Федерация и должна выделять денежные средства на проведение данных мероприятий. Покупательская способность москвичей и жителей Ельца разная. Но везде нужно поставить забор и турникеты, а цены на них одинаковые – что для московского автовокзала, что для нашей автостанции.

Кроме обязательных услуг, есть услуга, которая относится к категории «иных», предоставляемых автовокзалами и автостанциями, – это продажа билетов пассажирам. Часть билетов сейчас продается онлайн, часть – в самом транспортном средстве (допустим, на пригородных маршрутах), и, кроме того, мы по-прежнему осуществляем продажи билетов через кассы. Данную услугу будем продолжать оказывать и в дальнейшем согласно агентским договорам, которые сейчас заключены и которые будут заключаться с учетом вот этих новых условий.

Больше всего нас волнует отсутствие строгих методических указаний, единых правил по формированию тарифов на услуги, предоставляемые автовокзалами и автостанциями. То есть договор между перевозчиком и владельцем автостанции или автовокзала обязательно должен быть. А методики расчета нет. И каждый перевозчик потом будет вправе усомниться в правильности наших расчетов

и станет регулярно обращаться в контролирующие органы. Это серьезная проблема.

От Министерства транспорта Российской Федерации нам хотелось бы услышать конкретные требования к расчетам. Сейчас при расчете тарифа используется затратный метод ценообразования, учитываются прямые и косвенные расходы. Но все действуют по-разному: кто-то отталкивается от планов хозяйственной деятельности, кто-то – от факта и применяет индекс-дефлятор, а кто-то, допустим, использует фактические затраты и добавляет какие-то плановые крупные затраты (вложения в транспортную безопасность, индексация заработной платы). Нужна конкретика. Это обезопасит нас от проверяющих структур и снизит вероятность судебных разбирательств с перевозчиками.

Потом для нас важен уровень рентабельности. Мы проводим очень много расчетов для того, чтобы обосновать проверяющим органам свой установленный процент. А он нам нужен, и немаленький: никак не 5–10 %, а хотя бы 20 %. Потому что это инвестиционная составляющая для поддержания объектов транспортной инфраструктуры и гарантия экономической устойчивости предприятия.

Я думаю, это больной вопрос не только для транспортной инфраструктуры нашего провинциального города, он присутствует и в общероссийских масштабах.

Справка

В городе Ельце Липецкой области действуют две автостанции, которые находятся на балансе ЕМУП «Автоколонна № 1499».

С автостанции № 1, находящейся рядом с железнодорожным вокзалом, отправляются автобусы на Воронеж, Белгород, Липецк, Грязи, Задонск, Волово и в другие районы Липецкой области, а также осуществляются пригородные маршруты по Елецкому району. Автостанция № 2, находящаяся на федеральной трассе М4 «Дон», является в большей части транзитной для автобусов межобластного сообщения из Воронежской, Орловской, Тульской, Калужской, Тамбовской областей. Есть много транзитных рейсов на Москву, а также прямых рейсов в райцентры Липецкой области и по Елецкому району.

Средний пассажиропоток на автостанции № 1 – 340–360 человек в сутки, на автостанции № 2 – 730–780 человек в сутки.

«МОРОЗ-ЭКСПРЕСС»: ПРАЗДНИК ЕДЕТ К ВАМ

ГУП РК «Карелавтотранс» присоединился к проекту петрозаводской студии праздников «Мадагаскар», которая придумала поздравлять детей с Новым годом, путешествуя на автобусе.

Для Петрозаводска это новый формат проведения новогодних праздников. «Мороз-экспресс» подъезжает к детским домам, школам и детским садам города и проводит для ребят праздничную программу с участием разных сказочных персонажей в автобусе, там же проходит мастер-класс по приготовлению настоящего мороженого.

Для создания сказочного настроения салон автобуса украсили еловыми и светодиодными гирляндами, разнообразными елочными игрушками, на маршрутный указатель была запущена бегущая строка «Мороз-экспресс», звучала новогодняя музыка.

В прошлом году ГУП РК «Карелавтотранс» принял участие в большом количестве организованных перевозок групп детей, самая крупная из которых состоялась в августе, когда в Карелию на «Фестиваль безопасности» приехало около 1000 скаутов из разных уголков нашей страны.

В декабре ГУП РК «Карелавтотранс» доставил ребят республики в Вотчину карельского Деда Мороза Талвиукко, которую посетили российский Дед Мороз и главный шеф-повар России Константин Ивлев.

Перевозки подобного плана осуществляются предприятием благодаря реализации программы обновления автобусного парка правительством Республики Карелия и министерством по дорожному хозяйству, транспорту и связи Республики Карелия. В рамках этой программы было приобретено 12 новых комфортабельных автобусов, которые полностью соответствуют действующим требованиям Постановления Правительства РФ от 23 сентября 2020 г. № 1527 «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами», что позволяет предприятию осуществлять не только пассажирские перевозки согласно расписанию, но и выполнять заказные перевозки.

По материалам ГУП РК «Карелавтотранс»



BLA BLA CAR: НАШ ПРИОРИТЕТ – АВТОБУСНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ПАРТНЕРСКИХ ОТНОШЕНИЙ С АВТОВОКЗАЛАМИ И ПЕРЕВОЗЧИКАМИ

Несмотря на стремительный рост цифровизации рынка автобусных перевозок, тенденция к увеличению доли онлайн-бронирований билетов на автобус наметилась только пару лет назад. И если руководители автовокзалов и перевозчики легко ухватили тренд на автоматизацию своей деятельности при помощи специализированного программного обеспечения, то пассажиры автобусного рынка немного уступали в готовности к изменениям в отличие от пассажиров авиа- и железнодорожного транспорта.

Заметную роль в изменении поведения пассажиров автобусов сыграло появление сайтов-агрегаторов, которые предоставили безопасный и удобный способ покупки билетов на рейсы легальных перевозчиков. Одна из таких площадок – BlaBlaCar.

По итогам 2022 года нам удалось значительно увеличить продажи, расширить географию присутствия в регионах России и привлечь 87 новых партнеров – 5 автовокзалов и 82 перевозчика. А значит, доля интернет-продаж будет продолжать расти по всей стране.

По данным на февраль 2023 года, в среднем на платформе BlaBlaCar РФ ежемесячно регистрируется около 15 000 уникальных пользователей. И благодаря рекламной активности все больше пользователей узнает о наличии на платформе автобусных билетов и выбирает именно этот способ перемещения.

Все это результаты долгосрочной и эффективной маркетинговой кампании команды BlaBlaCar, направленной на популяризацию автобусных перевозок и развитие партнерских отношений с автовокзалами и перевозчиками.

Промо для партнеров

В прошлом году мы поставили перед собой новую нетривиальную задачу – помочь нашим партнерам привлечь больше пассажиров из чис-



Лариса Малина,
руководитель
отдела по работе
с партнерами
BlaBlaCar
в России

ла активных пользователей интернета, показав им, что процесс покупки билетов на автобусы ничем не уступает букингу авиа- или ж/д билетов. Это так же быстро, удобно и безопасно.

Мы опрашивали пассажиров автобусного рынка, анализировали их действия и в итоге предложили партнерам эффективные маркетинговые инструменты для продвижения рейсов, взяв на себя расходы на их реализацию.

В 2022 году мы опробовали две промомеханики.

Промо-цена – проект, в рамках которого мы делали акцент на акционных предложениях партнеров, визуально подсвечивая такие рейсы на платформе. Мы также разработали яркие и креативные элементы брендинга автобусов – внешние наклейки и подголовники, предложив их партнерам совершенно бесплатно. С помощью узнаваемого брендинга BlaBlaCar мы подсказали пассажирам о безопасном и удобном способе покупать билеты на автобус и создали позитивную атмосферу в салоне автобуса. Нашей целью было создать элемент брендинга, не только визуально привлекательный, но и полезный в использовании как для пассажира, так и для партнера.

Спустя месяц после запуска проекта мы сравнили продажи партнеров, использующих брендинг, с продажами партнеров без брендинга на аналогичных маршрутах. Продажи партнеров, уча-

ствующих в проекте, на платформе выросли более чем в два раза в сравнении с аналогичным периодом прошлого года.

Проект понравился и нам, и партнерам, поэтому мы расширили его до нового масштаба.

Промо-пакеты – проект включил в себя уже проверенные ранее инструменты проекта «Промо-цена», которые мы расширили механиками digital-продвижения, активно и эффективно используемыми на других рынках.

Успех проекта базировался на нескольких факторах:

- Огромная база пользователей BlaBlaCar, предпочитающих наземный вид транспорта (35 млн пользователей в России плюс ежемесячный прирост в среднем по 15 000 человек).

- Комплексный подход в продвижении, задействующий сразу несколько каналов контакта с пассажирами.

- Четкая сегментация аудитории по регионам. Этот подход отличается от федеральной рекламной кампании, которую мы запускаем по всей стране. Здесь мы «подсвечиваем» нужные предложения нужным пользователям. Контакт с аудиторией происходит на трех уровнях: пользователи приложения получают push-уведомление, также на электронную почту мы дублируем дисконтные предложения партнера, и еще мы взаимодействуем с пассажирами с помощью рекламы в платном поиске «Яндекса». В отличие от большинства мультимодальных агрегаторов мы ставим в приоритет именно автобусное предложение платформы.

Представленные выше инструменты мы объединили в три промо-пакета, которые отличаются набором доступных механик, продолжительностью кампании, количеством необходимых акционных предложений и маршрутов партнера, а также продолжительностью действия акции, в зависимости от типа пакета.

Все расходы на реализацию проекта мы берем на себя, сами настраиваем маркетинговые инструменты, пишем тексты и собираем аналитику. Партнер же в это время может просто делать свою работу, забыв на время промокампании о головной боли, как обеспечить полную посадку в автобусе.

От слов к цифрам

Продажи партнеров, участвующих в проекте «Промо-цена» в 2022 году, выросли на платформе более чем в два раза в сравнении с аналогичным периодом прошлого года.

Довольные результатом первого проекта, мы провели экспериментальный запуск второго в сентябре 2022 года. В первом потоке приняло участие 7 партнеров, предоставивших 54 дисконтных маршрута со средней скидкой 15 %.

Средний рост продаж партнеров составил 40 %. Лучше всего итоги продвижения иллюстрирует кейс одного из наших партнеров, который за время действия пакета увеличил прибыль на 38 %, продав на 46 % больше билетов.

Опыт и экспертиза для рынка

Помимо готовых промопредложений, команда BlaBlaCar регулярно проводит вебинары для партнеров, на которых мы делимся своими наработками, аналитикой и экспертизой.

Вебинары – это эффективный способ презентовать результаты, проанализировать наши совместные с партнерами действия по привлечению пассажиров, обсудить, с какими вызовами мы сталкиваемся при популяризации онлайн-продаж и как можно их преодолеть.

Мы также практикуем личные встречи с партнерами. Такие встречи максимально полезны и позволяют нам узнать больше о работе автовокзалов и перевозчиков, а со своей стороны – привнести достаточно новый для отрасли опыт маркетинговых активностей.

Планы по развитию партнерства

В 2023 году мы перезапускаем партнерскую программу с небольшими изменениями. Участие в ней по-прежнему бесплатно для партнеров BlaBlaCar, и мы также берем на себя все расходы и усилия по настройке маркетинговых инструментов.

В этом году мы еще больше сосредоточили наши усилия на автобусном направлении с точки зрения маркетинговых активностей, усилий команды и распределения бюджета.

Мы заинтересованы в развитии партнерства с автовокзалами и перевозчиками и строим наше взаимодействие на принципах взаимовыгодного сотрудничества. Мы не просим от партнера материальных вложений и даем возможность делать то, в чем партнер силен и разбирается лучше нас. В то время как мы со своей стороны подкрепляем усилия партнера, применяя наш опыт, знания, ресурсы и технические возможности, предоставляя партнеру доступ к огромной базе пользователей BlaBlaCar по всей России.



Avibus

from BlaBlaCar

Авибус

Решение для профессионалов

680

и более автовокзалов, автостанций, перевозчиков внедрили продукты и сервисы Авибус

Ижевск

Казань

Уфа

Киров

Самара

sales@avibus.pro

avibus.pro

+7 (499) 450-28-09

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ: ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ПРОГРАММА



Как транспортная отрасль уходит от зависимости от иностранного программного обеспечения.

Переход всех авиакомпаний на российские системы бронирования

1 ноября 2022 года 53 российские авиакомпании полностью перешли на отечественные автоматизированные системы оформления воздушных перевозок.

«Задача, поставленная Правительством России, выполнена в кратчайшие сроки. Решение задачи было организовано Минтрансом России совместно с Минцифры России с привлечением ведущих отечественных авиакомпаний и разработчиков. Сегодня все российские авиаперевозчики используют отечественные системы бронирования авиабилетов и не зависят от решений и угрозы одностороннего прекращения обслуживания со стороны иностранных провайдеров. Все расчеты внутри систем ведутся в рублях. Наши авиакомпании и разработчики систем обеспечили миграцию в сложных условиях из-за отказа западных партнеров предоставить исходные данные. Переход на российские системы бронирования обеспечивает информационную безопасность перевозок, бесперебойное авиасообщение и исключает

угрозу утечки персональных данных пассажиров и экипажей», – отметил заместитель министра транспорта Российской Федерации Дмитрий Баканов.

На случай отключения российских авиакомпаний иностранными провайдерами в условиях санкций для всех авиакомпаний был проработан план экстренного запуска отечественных систем. Авиакомпании выбирали из двух систем: «Леонардо» (разработчик – АО «Сирена Трэвел» в партнерстве с «Ростехом») и «ТАИС» (АО «ОПС»).

По словам заместителя генерального директора Госкорпорации «Ростех» Александра Назарова, АИС «Леонардо» на сегодняшний день используют 68 компаний, из них 50 российских с суммарным объемом перевозок порядка 45 миллионов пассажиров в год. В частности, с 30 октября пользователем этого IT-решения стал «Аэрофлот» (переход предусматривал и регулярные рейсы дочерней авиакомпании «Россия»), в июне на «Леонардо» перешла третья авиакомпания группы – «Победа», а со 2 октября системой пользуются «Уральские авиалинии».

26 октября на систему OPC перешла S7 Airlines, сообщил заместитель генерального директора по информационным технологиям S7 Group Руслан Верещагин. Он отметил, что процесс технического перехода занял всего 13 часов.

До введения антироссийских санкций в связи с ситуацией на Украине большинство авиакомпаний Российской Федерации пользовались услугами иностранных провайдеров систем бронирования: «Аэрофлот» – американской Sabre, «Победа» – также американской Navitaire, S7 и «Уральские авиалинии» – испанской Amadeus. С российскими системами работали перевозчики, ориентированные на внутренние рейсы, в том числе Red Wings, «РусЛайн», «Ямал», «ЮТэйр», «Азимут».

Мониторинг ПО, используемого в междугородних автобусных перевозках

Общественным советом Министерства транспорта Российской Федерации 28 ноября 2022 года был направлен запрос № П12/11/2022 на имя руководителей организаций – автовокзалов и автостанций, перевозчиков, работающих в системе междугородних автобусных перевозок в России, пользователей и правообладателей программного обеспечения для управления автовокзалами и автотранспортными предприятиями – с просьбой предоставить следующую информацию:

– наименование программного обеспечения, которое использует организация для автома-

тизации бизнес-процессов (автоматизация продажи билетов, диспетчеризации и т. д.);

- наименование операционной системы, установленной на рабочих местах, а также серверов, используемых для функционирования указанного программного обеспечения;
- перечень ОТИ и ПАТП организации, где установлено данное ПО.

В ответ на вышеуказанный запрос поступило 57 писем, в том числе от 46 автовокзалов и автостанций, семи перевозчиков и четырех правообладателей программного обеспечения.

Дополнительно была запрошена аналогичная информация в Ассоциации «Развитие автовокзалов страны». По результатам проведенного анализа представленных сведений установлены пять основных программ, которые используются в пассажирских автотранспортных организациях:

- АСУ «Е-Автовокзал» – 22 %;
- АСУ «Авибус» – 24 %;
- АСУ EasyWay – 7 %;
- АСУ «ОднаКасса-Автовокзал» – 7 %;
- АСУ КВЦ – 15 %;
- прочие АСУ (включая собственную разработку) – 25 %.

Из всего перечня программного обеспечения, используемого на автотранспортных предприятиях, определено, что только две программы зарегистрированы в Едином реестре российских программ для электрон-



ных вычислительных машин и баз данных – это АСУ «Е-Автовокзал» (запись в реестре №9010 от 05.02.2021, правообладатель ООО «АРТМАРК») и АСУ «ОднаКасса-Автовокзал» (запись в реестре № 7326 от 30.11.2020, правообладатель ООО «ОднаКасса»).

Кроме того, преобладающая часть (около 83 %) автотранспортных предприятий использует для рабочих мест и серверов операционную систему Windows, которая принадлежит компании Microsoft. В свою очередь, Microsoft заявила о прекращении своей деятельности на территории Российской Федерации, и к апрелю 2025 года на всей территории Российской Федерации планируется полное прекращение поддержки программных продуктов Microsoft, включая операционную систему Windows.

В связи с вышеизложенным Общественный совет при Министерстве транспорта Российской Федерации предложил федеральным органам исполнительной власти рассмотреть и дать следующие рекомендации операторам рынка:

1. Компаниям-правообладателям программного обеспечения, используемого для управления автовокзалами и автотранспортными предприятиями, провести работу по включению указанного программного обеспечения в Единый реестр российских программ для электронных вычислительных машин и баз данных.
2. Автотранспортным предприятиям (автовокзалам, автостанциям и перевозчикам), которые используют в своей деятельности собственное разработанное программное обеспечение, также провести работу по включению такого

программного обеспечения в Единый реестр российских программ для электронных вычислительных машин и баз данных.

3. В случае отсутствия возможности включения используемого программного обеспечения в Единый реестр российских программ для электронных вычислительных машин и баз данных, автовокзалам и автостанциям провести работу по замене программного обеспечения.

4. Автотранспортным предприятиям, использующим на рабочих местах и серверах операционную систему Windows, провести работу по замене операционной системы на рекомендованную к использованию Центром компетенций по импортозамещению в сфере ИКТ.

Также, учитывая существенную значимость автотранспортных предприятий для социальной сферы и текущие тенденции российского законодательства в сфере импортозамещения, в частности переход органов государственной власти, государственных предприятий, а также субъектов критической информационной инфраструктуры на использование российского программного обеспечения, считаем целесообразным выступить с законодательной инициативой об отнесении автотранспортных предприятий к числу лиц, подлежащих обязательному переходу к использованию в своей деятельности российского программного обеспечения. К письму была приложена таблица используемого программного обеспечения автовокзалов и перевозчиков на территории России.

По материалам Минтранса России, interfax.ru и Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» (npravs.ru)



КАРЬЕРНЫЙ ФОРУМ «РОССИЙСКИХ СТУДЕНЧЕСКИХ ОТРЯДОВ»

17 февраля по случаю Дня российских студенческих отрядов в Москве состоялся карьерный форум «Труд Крут», в котором приняло участие более тысячи человек: школьники, студенты, молодые специалисты. Активными участниками выставки стали структурные подразделения РЖД, презентовавшие молодежи возможности компании по всему профилю специальностей и карьерных треков холдинга.

Студенческие отряды – одно из самых эффективных молодежных движений России. Для транспортной отрасли оно давно стало эффективным механизмом привлечения студентов как в транспортном строительстве, так и при перевозках пассажиров, особенно в летний период. Ежегодно более 4000 студентов привлекаются в организации, занимающиеся дорожным строительством и строительством аэропортовых комплексов. Лидером же является ОАО «РЖД», где активно работают студенты транспортных и других вузов страны.

Программа форума «Труд Крут» была разделена на три основных трека: «Юниор», «Студент», «Профи». Также на форуме 300 участников прошли карьерную лестницу в рамках «Фабрики карьеры». На площадках были представлены компании: ОАО «РЖД», АО «ФПК», Госкорпорация «Росатом», ООО «Газпром инвест», АО «Газстройпром», молодежный туристи-



ческо-просветительский кластер «Таврида», аграрный холдинг «ЭкоНива», Mriya Resort & SPA, всесезонный курорт «Манжерок», VK. Лучшим участникам работодатели предложили пройти собеседование.

Всего в рамках форума по трем направлениям прошло 18 образовательных лекций от ведущих экспертов различных сфер.

Программа форума в Москве и с площадок в регионах транслировалась в прямом эфире. Зрителями онлайн-трансляций стали более 400 000 человек.

В рамках рабочей программы форума было подписано соглашение о сотрудничестве между АО «ФПК» и МООО «РСО». Подписи под документом поставили генеральный директор АО «ФПК» Владимир Пястолов и командир Центрального штаба РСО Дмитрий Пармонов.





Алексей Потейко,
заместитель председателя правления
МООО «Российские студенческие отряды»,
член Общественного совета при Минтрансе
России, председатель Комиссии по вопросам
трудовых отношений, проведения молодежной
политики и развития отраслевого образования
Общественного совета при Минтрансе России

Уже более 10 лет ФПК и РСО ведут совместную деятельность, ежегодно более 7 тысяч студентов из 50 регионов России работают проводниками. «Искренние слова благодарности всем бойцам отрядов проводников за потрясающую работу в горячее лето 2022 года. Все ребята проявили профессионализм, выдержку в обеспечении комфорта и безопасности перевозок пассажиров, – отметил Владимир Пястолов. – Подготовка проводников – процесс сложный, и такие документы позволяют уверенно смотреть в будущее. Мы рассчитываем на помощь «Российских студенческих отрядов» и в 2023, и в 2024 году, и в последующие годы. Задачи перед нами ставит наша страна, президент РФ, а мы эти задачи решаем».

Мероприятия, посвященные Дню РСО, прошли во многих регионах страны. Например, в Ярославском филиале Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I был создан студенческий отряд «Золотое кольцо», который будет действовать в течение всего года. В него вошли 40 юношей и девушек, обучающихся по программам среднего профессионального образования, желающих дополнительно получить профессию «проводник».

Задачи особой важности

Ежегодно для работы на объектах РЖД привлекаются тысячи бойцов студенческих отрядов. Так, в 2022 году более 1300 студентов участвовали в реализации проектов развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона («БАМ 2.0»). Почти 7 тысяч бойцов работали проводниками. Сервисные и педагогические отряды (более 1100 студентов) трудились на объектах социальной инфра-

структуры, в том числе в отраслевых санаториях и детских лагерях.

«В 2023 году на объектах ОАО «РЖД» планируется трудоустроить более 12 тысяч студентов. Сегодня студенческие отряды формируются для различных подразделений ОАО «РЖД». Одним из ключевых проектов является развитие объектов Восточного полигона железных дорог. К работам на объектах Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей будет привлечено 2500 студентов. Они смогут участвовать в создании условий для повышения пропускной способности Восточного полигона, что позволит значительно увеличить импорт и экспорт с восточными партнерами. А самый многочисленный студотряд – проводники – составит более 8000 человек», – сказал заместитель председателя правления МООО «Российские студенческие отряды», член Общественного совета при Минтрансе России Алексей Потейко.

В рамках карьерного форума более 400 студентов прошли консультирования на стендах холдинга РЖД, оставив свои резюме и запросы на трудоустройство как в формате студенческих отрядов, так и запросы на постоянное трудоустройство для выпускников.

Организаторами карьерного форума «Труд Крут» выступила Молодежная общероссийская общественная организация «Российские студенческие отряды» при поддержке Минобрнауки России, Минпросвещения России, Федерального агентства по делам молодежи и Комитета Государственной Думы Российской Федерации по молодежной политике, а также организационно-работодатели, трудоустраивающие участников студенческих отрядов.

По материалам МООО «РСО»

НАЦЕЛЕННОСТЬ НА РЕЗУЛЬТАТ

Общественный совет при Минтрансе России создан прежде всего для повышения эффективности тех или иных процессов в сфере транспорта. И одним из важнейших направлений его работы должно стать решение вопросов, связанных с транспортным образованием и его популяризацией. В связи с этим была организована рабочая группа развития отраслевого образования в сфере транспорта.



Дмитрий Мороз,
заведующий кафедрой «Автомобильные перевозки» МАДИ, руководитель Рабочей группы развития отраслевого образования в сфере транспорта Комиссии по вопросам трудовых отношений, проведения молодежной политики и развития отраслевого образования в сфере транспорта Общественного совета при Минтрансе России

Основные задачи рабочей группы – это формирование системы практических мероприятий, направленных на решение поставленной цели рабочей группы.

Первый проект «Транспорт Практикум» – просветительский проект по формированию профессиональных компетенций у обучающихся вузов и колледжей. Проект предполагает организацию тематических занятий от представителей предприятий реального сектора экономики и академического сообщества ведущих образовательных организаций.

Проект позволит реализовать концепцию выявления и поддержки талантливой молодежи с учетом развития системы наставничества и подготовить обучающихся к реальной практической деятельности без дополнительного обучения и переобучения от производства. Реализация проекта направлена на построение карьерной траектории и профессионального вектора развития.

Данный проект позволит, с одной стороны, расширить компетентностную модель выпускника, подготовить его уже к реальным условиям функционирования в рамках реального сектора эко-

номики (транспорта), а с другой стороны, безусловно, позволит производству ориентироваться на тех ребят, которые прошли такой курс подготовки. Этот проект уже стартовал. 25 января на базе МАДИ состоялась первая вводная лекция в рамках проекта «Транспорт Практикум», которую провел первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России, президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» Борис Лоран.

Второй проект – это организация чемпионата «Молодые профессионалы транспорта». Мы здесь тоже уже начинаем работу. У нас есть поддержка со стороны вузов, колледжей, членов нашей рабочей группы.

Кроме того, есть еще ряд проектов и инициатив, направленных на решение конкретных задач в области транспортного образования.

И я хотел бы еще раз подчеркнуть, что мы нацелены на результат в виде конкретных, осязаемых проектов, которые действительно важны и нужны каждому современному студенту и преподавателю с одной стороны и ведущим транспортным компаниям с другой.

КУРС НА ЦИФРОВИЗАЦИЮ

Первого февраля состоялась секция 81-й Международной научно-методической и научно-исследовательской конференции МАДИ «Транспортная система городов и регионов: Вектор устойчивого развития страны» при поддержке ассоциации «Транспортная ассоциация Московской агломерации» и Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны».

Мероприятие было разделено на две части – официальную и студенческую. Сначала перед собравшимися выступили представители отрасли и члены Общественного совета при Минтрансе России. Во время студенческой части свои доклады представили обучающиеся кафедры, а также прошло вручение почетных грамот магистрам.

Работу секции открыл председатель правления, директор ассоциации «Транспортная ассоциация Московской агломерации» Нораир Блудян, рассказав о глобальных трендах развития транспортной отрасли и транспортной системы до 2035 года.

Тему развития отрасли и необходимости квалифицированного транспортного образования продолжил президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» Борис Лоран с докладом «Цифровые решения для общественного транспорта».

О перспективах и инновациях в транспортном образовании рассказал заведующий кафедрой «Автомобильные перевозки» МАДИ Дмитрий Мороз.

В финале официальной части выступил заместитель генерального директора компании «Датапакс» Максим Исаев на тему «Цифровая платформа для управления пассажирскими перевозками».

Секция продемонстрировала исследовательские способности студентов, стремление находить новые подходы к решению профессиональных задач. Обучающиеся осветили наиболее насущные, на их взгляд, темы и проблемы транспортной отрасли не только Московской агломерации, но и других городов России.

По материалам кафедры «Автомобильные перевозки» МАДИ



Фото: Владимир Дехтеринский

Российские автобусные линии Проблемы и перспективы развития

Издается при поддержке Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации

ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА

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

Все выпуски журнала доступны:

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

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

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



АССОЦИАЦИЯ «РАЗВИТИЕ АВТОВОКЗАЛОВ СТРАНЫ»

**05 июля
2011 года**

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

**25 апреля
2018 года**

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

ЦЕЛИ АССОЦИАЦИИ:

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

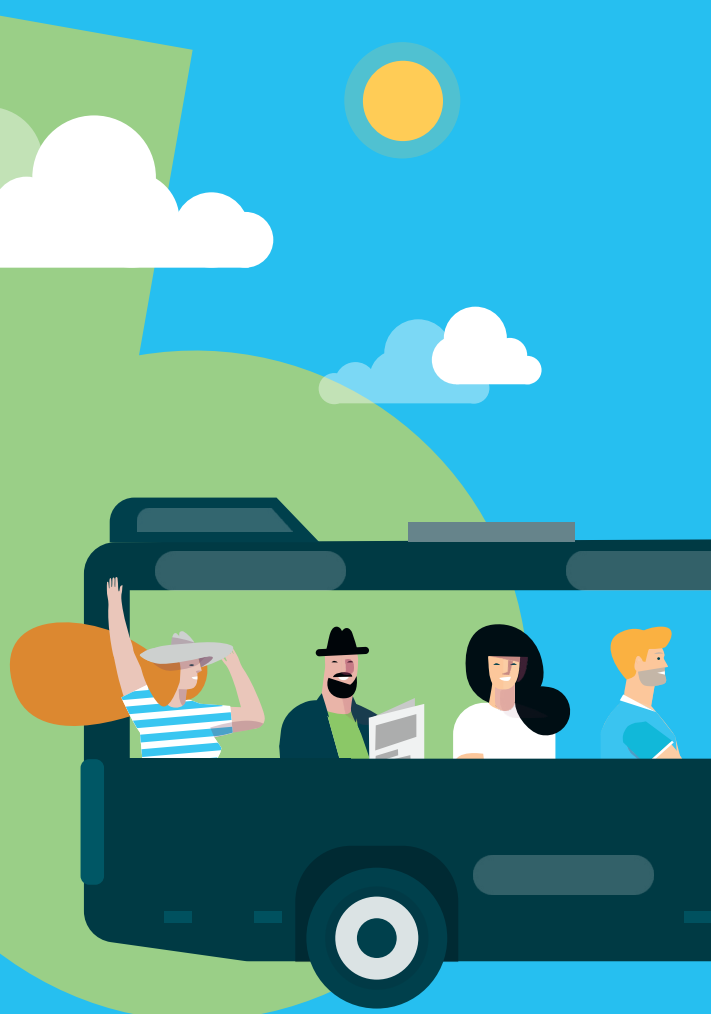
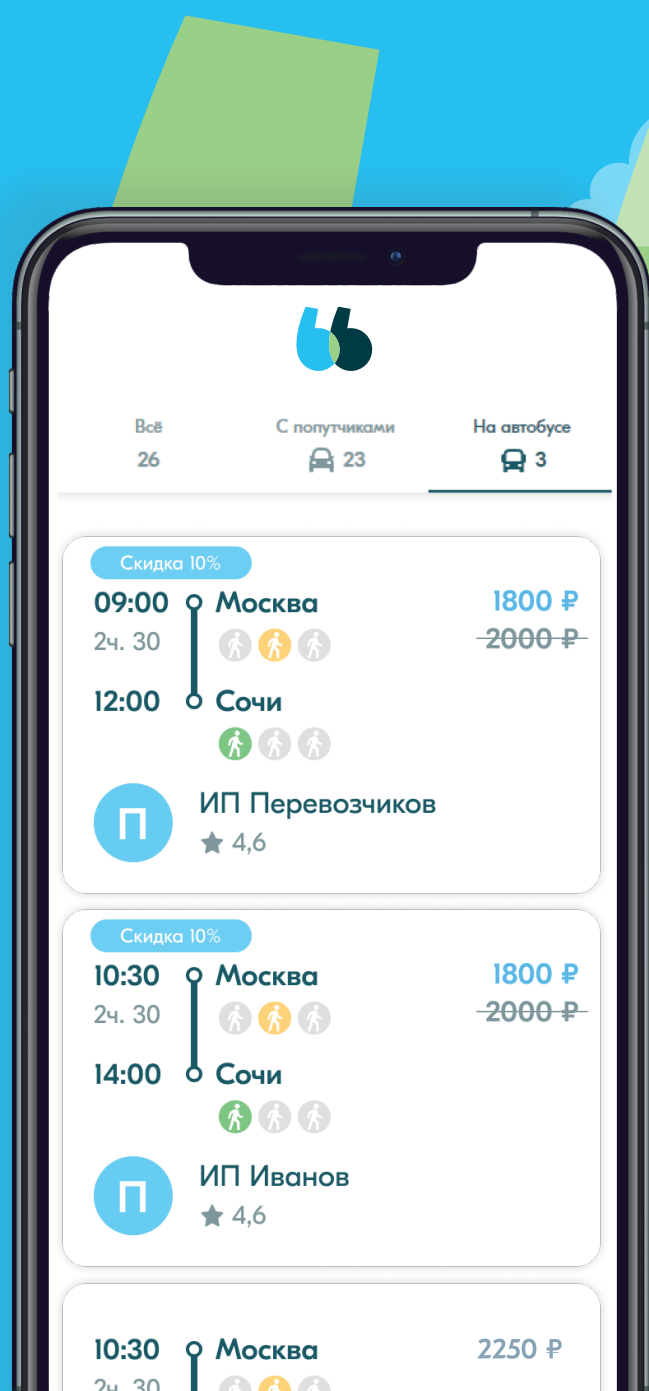
АССОЦИАЦИЯ ЯВЛЯЕТСЯ:

- членом Российского автотранспортного союза
- членом Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны».



Май теплее с BlaBlaCar

Опубликуйте ваши автобусные рейсы* на BlaBlaCar и получите больше пассажиров в высокий сезон 2023



Стать партнером BlaBlaCar
ru.blablacar.pro

*При предоставлении необходимых разрешительных документов

ИНГОССТРАХ

Просто быть уверенным

Страхование гражданской ответственности перевозчика пассажиров (ОСГОП)

Индивидуальный менеджер

Быстрое оформление договора

Круглосуточная диспетчерская служба



Полная информация
о продуктах по QR-коду

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

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