

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 75 октябрь-декабрь

2020



тема номера:

**II ВСЕРОССИЙСКИЙ ОТРАСЛЕВОЙ
АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ
«АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ПЛАТЕЖНЫЕ
РЕШЕНИЯ ДЛЯ ТРАНСПОРТА – 2020»**



Организаторы:

Генеральный партнёр:



Автономная некоммерческая организация «Агентство по развитию транспорта и безопасности»



Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны»



II ВСЕРОССИЙСКИЙ ОТРАСЛЕВОЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ «АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ПЛАТЕЖНЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ТРАНСПОРТА – 2020»

Партнёры форума:



Генеральный информационный партнёр:

Транспорт России

Всероссийская транспортная ежедневная информационно-аналитическая газета

реклама

Информационные партнёры:



РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 ГОДА

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

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

Периодичность выхода:
от 4 до 8 выпусков в год
Тираж: 4000 экз.

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

Экспертный совет:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Старовойтов О. И. – президент Российского автотранспортного союза

Главный редактор: Лоран Борис Олегович
Зам. главного редактора: Колесников Е.В.
Выпускающий редактор: Лоран А.Е.
Советник главного редактора: Керов В.В.
Помощник главного редактора: Лоран О.Б.
Юридическое сопровождение: Грек Е.А.
Дизайн и верстка: Иванова Ю.А., Савватеева Ю.С.
Корректор: Сивков А.С.

Реклама и распространение:
ООО «Производственное объединение автовокзалов»
тел. +7 (495) 741-83-61
E-mail: info@p-oa.ru

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

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

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.



Цена свободная.

Подписано в печать
03.12.2020 г.

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

СЛОВО РЕДАКТОРА

2

ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ◆ Приветствие Президента России Владимира Путина участникам и гостям XIV Международного форума и выставки «Транспорт России», съезда Союза транспортников России 3
- ◆ Поздравление Председателя Правительства РФ Михаила Мишустина работникам и ветеранам транспортной отрасли 3
- ◆ Поздравление министра транспорта Виталия Савельева работникам транспортной отрасли 4
- ◆ Поздравление транспортников России от Минтранса РФ 5
- ◆ Олег Старовойтов: «Нам нужно перестать быть вечными просителями и озаботиться тем, чтобы защитить свои интересы законом» 8
- ◆ Ежегодный съезд Российского автотранспортного союза 11
- ◆ Съезд Союза транспортников России 12

ТЕМА НОМЕРА

- ◆ Состоялся II Всероссийский отраслевой автотранспортный форум «Автобусные перевозки и платёжные решения для транспорта – 2020» 16
- ◆ Борис Лоран: «"Серые" перевозчики либо должны уходить в "белый" сектор отрасли, либо искать себе другое "занятие"» 22

МЕГАПОЛИС

- ◆ Мосгортранс приступил к администрированию «Центрального» автовокзала 28

АВТОВОКЗАЛЫ И ПАТП

- ◆ Неотвратимость цифровизации 32
- ◆ День юриста 34

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

- ◆ Госдума приняла в первом чтении законопроект о штрафах за неоплату проезда по платным дорогам 36
- ◆ Новые правила организованной перевозки детей автобусами 37

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

- ◆ Единая федеральная система мониторинга и контроля пассажирских перевозок автобусами вышла на тестовые испытания 38
- ◆ Новая транспортная модель в Тверском регионе 40
- ◆ Мониторинг состояния водителя: вчера, сегодня, завтра 42
- ◆ Новая мобильность – эволюция или революция? 44

ОТРАСЛЬ И НАУКА

- ◆ Юбилей отраслевой «Кузницы кадров» - МАДИ – 90 лет 46

Уважаемые коллеги!



Заканчивается 2020 год. Он был очень тяжелым. Пандемия коронавирусной инфекции нарушила реализацию наших планов, наш привычный быт и нанесла сокрушительный удар по экономике отрасли. Сегодняшний номер нашего журнала покажет, как мы с вами выходим из этого кризиса.

Стратегически важным для автотранспортной отрасли стал Второй Всероссийский Форум, прошедший 18 ноября в Москве. Это ведущая дискуссионная площадка для профессионалов отрасли пассажирского автомобильного транспорта. Актуальные темы программы Форума, присутствие на мероприятии представителей федеральных и региональных министерств и ведомств, имеющих прямое отношение к автотранспортной отрасли, партнеры форума – лидеры в своих сегментах технологий, имеющих прямое влияние на отрасль, – всё это подчеркивает статус мероприятия и его эксклюзивность. Новые вызовы для отрасли, которые мы не могли никак прогнозировать, сделали Форум актуальным, своевременным, жизненно важным.

Хочу выразить слова благодарности за поддержку отрасли Комитету по транспорту и строительству Государственной Думы и лично Старовойтову Александру Сергеевичу, также хочу поблагодарить Министерство транспорта, Союз Транспортников России, Российский автотранспортный союз и всех партнеров Форума. Для меня лично – это лучшее завершение юбилейного 15-го года работы Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», которая стала одним из организаторов мероприятия. Раздел «Тема номера» сегодня посвящен Форуму пассажирских автотранспортников.

В соответствии с программой «Транспортной недели-2020» 17 ноября 2020 года был проведен Съезд Союза транспортников России на тему «Анализ, выводы, предложения по преодолению в транспортном комплексе последствий в условиях пандемии» совместно с Министерством транспорта Российской Федерации, при участии Администрации Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству, Общероссийского народного фронта, Торгово-промышленной палаты Российской Федерации, отраслевых союзов и ассоциаций, транспортных предприятий и общественных организаций.

Съезд прошел в два этапа. На первом – до проведения Съезда – профильные союзы и ассоциации совместно с соответствующими агентствами Минтранса России провели заседания круглых столов по основным видам транспорта и транспортной деятельности в формате видеоконференции.

Съезд Российского автотранспортного союза был проведен 28 октября под председательством Олега Игоревича Старовойтова. В рамках ежегодного Съезда РАС прошла видеоконференция по «Автомобильному транспорту» с членами союза, посвященная вопросам преодоления последствий действия ограничительных мер, направленных на предотвращение распространения новой коронавирусной инфекции, оказавших существенное влияние на работу автомобильного транспорта. По итогам состоявшегося обсуждения подготовлено и направлено обращение к Председателю Правительства Российской Федерации М.В. Мишустину и предложения для включения в проект Резолюции Съезда Союза транспортников России. Второй этап съезда Союза транспортников России состоялся 17.11.2020 г. в виде пленарного заседания. Подробнее об этом мы рассказываем в разделе «Отрасль и Власть».

Не забываем мы и о значительных датах. 13 декабря 2020 года Московскому автомобильно-дорожному государственному техническому университету исполнится 90 лет.

Сегодня МАДИ – один из крупнейших вузов России, ведущий научно-образовательный и методический центр подготовки бакалавров, специалистов, магистров и научных кадров. Их усилиями обеспечивается реализация приоритетных государственных программ внедрения технологий «цифровой экономики», развивается реальное импортозамещение с высокими индикаторами безопасности социальной среды на предприятиях дорожно-строительного комплекса, автомобильного транспорта. Поздравляем нашу «Кузницу кадров» с юбилеем. Детали – в разделе «Отрасль и Наука».

В заключение позвольте поздравить Вас с профессиональным праздником! У нас их теперь два – День автотранспортника и День транспортника России. Воистину неоценим ваш вклад в развитие России! Пассажирская автотранспортная система страны – это самый большой пассажиропоток, это кровеносная система экономики страны. От вашего профессионализма и вашей беззаветной преданности своему делу зависит качественная, безопасная и комфортная услуга – перевозка пассажиров. Вы обеспечиваете перевозку человеческих жизней и у вас нет права на ошибку.

С уважением,

Борис Лоран

ПРИВЕТСТВИЕ ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ ВЛАДИМИРА ПУТИНА УЧАСТНИКАМ И ГОСТЯМ XIV МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА И ВЫСТАВКИ «ТРАНСПОРТ РОССИИ», СЪЕЗДА СОЮЗА ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ



Уважаемые друзья!

Приветствую вас и поздравляю с Днём работника транспорта, который впервые отмечается в России. Учреждение этого праздника – дань уважения к труду многих поколений специалистов, профессионалов, оценка их колоссального вклада в развитие страны.

Важно, что программа торжественных мероприятий имеет и практическую, актуальную направленность. В её рамках пройдут традиционные экспертные встречи, такие как Международный форум и выставка «Транспорт России»,

съезд Союза транспортников России. Своей насыщенной повесткой они неизменно объединяют широкий круг участников и нацелены на обсуждение ключевых вопросов отрасли, на раскрытие её мощного потенциала, создание благоприятных условий для инвестиций и технологической модернизации.

И, конечно, в нынешнем году особого внимания требуют такие темы, как обеспечение устойчивой деятельности транспортного комплекса в ситуации, связанной с распространением коронавирусной инфекции, сохранение рабочих мест, сбережение здоровья сотрудников. Все эти аспекты имеют приоритетное значение для нашей страны, для укрепления экономики, социальной сферы, развития регионов России.

Ещё раз поздравляю работников и ветеранов отрасли с праздником.

Желаю успехов и всего самого доброго.

Владимир Путин



ПОЗДРАВЛЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ МИХАИЛА МИШУСТИНА РАБОТНИКАМ И ВETERANAM ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Уважаемые друзья!

Примите мои искренние поздравления с профессиональным праздником.

В этом году в нашей стране День работника транспорта отмечается впервые. Дата 20 ноября была выбрана не случайно, поскольку именно в этот день 211 лет назад

император Александр I учредил Управление водяных и сухопутных коммуникаций, а также Корпус инженеров путей сообщения. Это событие вошло в историю, положило начало созданию единого государственного органа в сфере транспорта в России.

Сегодня мы отдаем дань уважения работникам воздушного транспорта и дорожного хозяйства, автомобилистам и железнодорожникам, морякам и речникам, сотрудникам метрополитена, специалистам по мультимодальным перевозкам. Всем, кто трудится в отечественном транспортном комплексе, вносит огромный вклад в развитие экономического и экспортного потенциала государства, делает жизнь миллионов людей мобильной и комфортной.

От вашего профессионализма, ответственного отношения к своему делу зависят модернизация и цифровое развитие транспортной отрасли, четкость и оперативность грузоперевозок, удобство и безопасность пассажиров. Уверен, что опыт, целеустремленность, умение справляться со сложными задачами помогут вам реализовать намеченные планы, добиться новых успехов.

Желаю работникам и ветеранам отрасли удачи, оптимизма, крепкого здоровья и благополучия.

Михаил Мишустин

Савельев Виталий Геннадьевич



Савельев Виталий Геннадьевич – 10 ноября 2020 года назначен Министром транспорта Российской Федерации.

Родился 18 января 1954 года. В 1977 году окончил механико-машиностроительный факультет Ленинградского политехнического института им. М. И. Калинина (сейчас – Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого) по специальности «Инженер-механик строительных и дорожных машин и оборудова-

ния», в 1986 году – Ленинградский инженерно-экономический институт им. Пальмиро Тольятти (сейчас – Санкт-Петербургский государственный инженерно-экономический университет). Кандидат экономических наук.

После окончания института в 1977 году работал на Саяно-Шушенской ГЭС, прошел путь от инженера-наладчика до главного конструктора одного из объединений «Красноярскгэсстроя» Минэнерго СССР.

В 1984 году вернулся в Ленинград, работал главным технологом, заместителем управляющего Всесоюзного треста «Севзапметаллургмонтаж» Минмонтажспецстроя СССР.

В 1987-1989 годы работал заместителем начальника главка в «Главленинградинжстрое» Ленгорисполкома – главным управлении по строительству инженерных сооружений Ленинграда, участвовал в строительстве дорог, мостов и тоннелей.

С 1989 по 1993 годы – президент СП «Диалог-Инвест».

С 1993 по 1995 годы был председателем правления петербургского акционерного банка «Россия», с 1995 по 2001 годы – председателем правления банка «МЕНАТЕП Санкт-Петербург».

С 2001 по 2002 годы занимал должность заместителя председателя правления ОАО «Газпром», с 9 апреля 2004 года по 22 октября 2007 года – заместителя министра экономического развития и торговли РФ.

В 2007-2009 годах работал первым вице-президентом АФК «Система».

В марте 2009 года был избран генеральным директором ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии».

Награжден:

орденом «За заслуги перед Отечеством» IV степени, орденом Александра Невского, орденом Почета, орденом Дружбы. Имеет Благодарность Президента Российской Федерации. Награжден Почётной грамотой Правительства РФ, медалями, ведомственными наградами.

ПОЗДРАВЛЕНИЕ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА ВИТАЛИЯ САВЕЛЬЕВА РАБОТНИКАМ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Дорогие коллеги, друзья!

Поздравляю вас с профессиональным праздником всех специалистов транспортного комплекса!

Общий День работника транспорта мы отмечаем в этом году впервые, и дата выбрана не случайно. 20 ноября 1809 года император Александр I учредил первый в нашей стране единый транспортный орган – Управление водяных и сухопутных коммуникаций и Корпус инженеров при нем.

Отрасль росла и развивалась. В каждом виде транспорта формировались свои трудовые традиции и формы работы. Сегодня у разных транспортных специальностей есть свои профессиональные праздники. Они безусловно сохраняют свое значение. Новая же дата объединит многочисленные коллективы работников дорожного хозяйства и воздушного транспорта, автомобилистов и железнодорожников, моряков и речников, сотрудников метрополитена, специалистов мультимодальных перевозок, транспортного планирования и безопасности, работников надзорных органов.

Вы сообща отвечаете за стабильную работу всей транспортной системы, безаварийность и безопасность пассажирского транспорта и грузоперевозок, процессы цифровизации и модернизации. Благодаря вашему квалифицированному труду реализуются масштабные национальные проекты, создается надежная и комфортная инфраструктура. Хорошим примером является ваш труд во время пандемии коронавируса – все звенья транспортного комплекса не прекращали работу ни на минуту. Как результат – ваша работа напрямую влияет на повышение качества жизни людей.

Желаю вам крепкого здоровья, новых профессиональных успехов и исполнения всех намеченных планов!

Виталий Савельев

ПОЗДРАВЛЯЕМ С ДНЁМ РАБОТНИКА ТРАНСПОРТА!

В этом году 20 ноября транспортники впервые отмечают свой новый профессиональный праздник – День работника транспорта.

20 ноября – не случайная дата. Именно в этот день в 1809 году император Александр I учредил первый в нашей стране единый государственный орган в сфере транспорта – Управление водяных и сухопутных коммуникаций, а также Корпус инженеров путей сообщения и институт при нем.

За более чем двухвековую историю транспортная отрасль кардинально преобразилась, пройдя огромный путь. От конки – до трамвая «Витязь-М», от паровоза Черепановых – до «Сапсана», от троллейбуса «МТБ-82» – до новейшего «Адмирала», от первого в мире пассажирского сверхзвукового лайнера «Ту-144» – до современного «МС-21», от первого в мире арктического ледокола «Ермак» – до самого мощного и самого большого в мире неатомного ледокола «Виктор Черномырдин». И это далеко не все примеры, которыми по праву гордится транспортный комплекс.

Сегодня отраслевые образовательные учреждения ежегодно выпускают более 40 тысяч специалистов, среднее образование получают более 22 тысяч человек. Большинство выпускников транспортных вузов востребованы на рынке труда.

В России насчитывается более 400 отраслей производственной и непроизводственной сферы, и практически каждая из них сопряжена с работой транспортного комплекса. В настоящее время в этой сфере заняты более 4,5 милли-

онов человек трудоспособного населения. Это сотни тысяч государственных и частных предприятий крупного, среднего и малого бизнеса. Среди транспортников – работники дорожного хозяйства и воздушного транспорта, автомобилисты и железнодорожники, моряки и речники, сотрудники метрополитена, специалисты по мультимодальным перевозкам, специалисты в сфере транспортного планирования, транспортной безопасности, профильного образования, административный и вспомогательный персонал, работники органов государственного надзора на транспорте, а также представители других профессиональных сообществ. До сих пор у всех этих людей не было главного единого профессионального праздника.

К знаменательной дате транспортная отрасль подошла с достойными результатами. За последнее время транспортниками реализован ряд масштабных проектов. Построен Крымский мост, связавший автомобильным и железнодорожным сообщением Крым и Краснодарский край. Это важный шаг на пути экономического развития Крыма и России в целом. Запущено движение по скоростной автодороге М-11 «Нева» из Москвы в Санкт-Петербург, теперь время в пути между двумя городами занимает 5,5 часов. Открыта автомобильная дорога «Таврида» от Керчи до Севастополя, благодаря которой автомобилисты теперь могут преодолевать этот маршрут менее чем за 3 часа. Принят в эксплуатацию дизель-электрический ледокол «Виктор Черно-

мырдин» – самый большой и мощный в мире неатомный ледокол. Принят в эксплуатацию головной универсальный атомный ледокол «Арктика» мощностью 60 МВт. С нуля построен аэропорт «Гагарин» в Саратовской области, сданы новые терминалы в международном аэропорту «Шереметьево», там же запущена в эксплуатацию третья взлетно-посадочная полоса. Открыт логистический комплекс в аэропорту «Жуковский». Запущены первые маршруты Московских центральных диаметров, проходящие насквозь через столицу и связывающие между собой важные пригородные направления. Продолжается строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги – самого масштабного проекта в области дорожной инфраструктуры в Московском регионе, который станет основой опорной сети скоростных автодорог и частью международных транспортных коридоров. Совсем недавно запущено движение по самому длинному участку ЦКАД протяженностью более 105 километров. Таким образом, уже больше половины ЦКАД работает полноценно, а к концу года будет запущено ещё порядка 100 километров этой дороги.

Активно реализуются национальные проекты – «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Благодаря дорожному нацпроекту приводятся в нормативное состояние региональные трассы и улично-дорожная сеть городских агломераций, снижается число очагов аварийности, обновля-

ется подвижной состав городского пассажирского транспорта. Среди последних примеров реконструкции и ремонта дорог – вторая очередь Восточного обхода Тулы, проспект Дружбы в Курске, капитально отремонтированный мост через р. Сугутка в Чебоксарах, 9-километровый участок дороги Санкт-Петербург – Морье в Ленинградской области, реконструированный мостовой переход через р. Сок в Самарской области и многие другие. Всего в национальном проекте, охватывающем фактически половину населения страны, участвует 83 субъекта и 105 городских агломераций.

В 2020 году 12 городских агломераций – участников нацпроекта – получили новые современные троллейбусы и автобусы, оборудованные в соответствии с самыми последними требованиями. В общей сложности в регионы будет поставлено 511 транспортных средств – 447 автобусов и 64 троллейбуса – со скидкой в 60% от их стоимости. Новая техника пришла в Белгород, Воронеж, Екатеринбург, Иваново, Казань, Кемерово, Липецк, Нижний Новгород, Омск, Тольятти, Череповец и Пермь.

Масштабный вызов всей экономике страны, в том числе транспортной отрасли, в этом году бросила пандемия коронавирусной инфекции. Несмотря на это, транспорт работал и продолжает бесперебойно работать и обеспечивать потребности населения в перевозках и их безопасность. В июле-августе 2020 года на внутренних авиалиниях объемы перевозок практически восстановлены за счет развития внутреннего туризма и курортных программ.

Наша авиация по темпам восстановления перевозок стала первой в мире. Например, только аэропорт Симферополя 15 августа 2020 года обслужил рекордные в своей истории 45 тыс. пассажиров. Продолжается развитие инфраструктуры воздушного транспорта. К концу года будут введены 10 объектов в 8 аэропортах.

В пригородном железнодорожном сообщении после снятия ограничений динамика перевозок улучшилась на четверть. Сегодня объем движения пассажирских поездов дальнего следования восстановлен на 82% по отношению к нормативному графику и практически на 100% – в пригородном сообщении. Планируется, что по итогам года будет введено в эксплуатацию 205 км дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий. В основном, это Восточный полигон и подходы к Азово-Черноморскому бассейну.

Несмотря на значительные трудности, в конце июня 2020 года возобновлено круизное судоходство. Появились новые круизные маршруты на реках Енисей и Волхов. Введен в строй круизный лайнер «Мустай Карим», впервые построенный на российской верфи.

Продолжается обустройство пунктов пропуска через государственную границу. Открыты после завершения строительства, реконструкции и технического перевооружения семь пунктов пропуска. Несмотря на эпидемиологические условия, развитие дорожного хозяйства. По итогам года будет построено и реконструировано более 540 км федеральных автодорог, в том числе более 200 км

на условиях государственно-частного партнерства, порядка 1 700 км дорог регионального значения с федеральной поддержкой, 16 тыс. км будет отремонтировано. Все это было бы невозможным без слаженной, эффективной и ответственной работы всех звеньев транспортного комплекса, каждой отрасли и каждого отдельного человека. Работа транспорта не останавливается ни на секунду, и днем и ночью железнодорожники, авиаторы, моряки и речники, автомобилисты и дорожники трудятся на благо развития отрасли, обеспечивая безопасные и комфортные перевозки, а также строительство важнейших инфраструктурных объектов.

Учреждение Дня работника транспорта позволит еще больше сплотить трудовые коллективы, создаст мотивацию к труду, поднимет на новый уровень профориентацию и патриотическое воспитание подрастающего поколения, а также будет способствовать укреплению традиций и сохранению историко-культурного наследия транспортной отрасли России.

В то же время все существующие в России профессиональные праздники работников транспортной отрасли – День работников гражданской авиации, День воздушного флота, День работника морского и речного транспорта, День железнодорожника, День работника автомобильного и городского пассажирского транспорта, День работников дорожного хозяйства – будут сохранены, учитывая огромные исторические традиции отраслей хозяйствования, входящих в транспортный комплекс.

Минтранс России



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

Ассоциация, основанная в 2005 году:

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

Эмблема Ассоциации - – указатель остановки автобусов пригородного и междугороднего сообщения, который был утвержден Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР в 1976 году и повсеместно использовался на территории России. Наличие этого знака в эмблеме Ассоциации указывает на то, что мы объединяем добросовестных перевозчиков, осуществляющих междугородние и международные перевозки пассажиров и багажа по регулярным автобусным маршрутам через сеть автовокзалов и автостанций страны.

«НАМ НУЖНО ПЕРЕСТАТЬ БЫТЬ ВЕЧНЫМИ ПРОСИТЕЛЯМИ И ОЗАБОТИТЬСЯ ТЕМ, ЧТОБЫ ЗАЩИТИТЬ СВОИ ИНТЕРЕСЫ ЗАКОНОМ»



Олег Старовойтов

Первый раз очередной съезд Российского автотранспортного союза прошел в непривычном для автотранспортников режиме – формате видеоконференции. Мы попросили Президента Российского автотранспортного союза Олега Игоревича Старовойтова ответить на вопросы, которые обсуждались с членами РАС 28 октября.

Кор. Автотранспортная отрасль переживает самый тяжелый кризис за последние 30 лет и главный вопрос отраслевиков – как спасти бизнес?

Старовойтов О.И. Логично, что этой проблемой озаботились и федеральные органы власти, поскольку ограничительные меры, ударившие по бизнесу, вводились в соответствии с решениями, принятыми в Москве.

Автомобильный транспорт отнесен к наиболее пострадавшим отраслям. Поэтому часть автотранспортных компаний смогла воспользоваться финансовой помощью за счет средств федерального бюджета.

И хотя ее размеры были несоизмеримо малы с причиненным ущербом, но и эта помощь, наряду с ожиданием быстрого

восстановления спроса, внесла некоторое успокоение.

Еще больше оптимизма добавили поручения Президента России по итогам совещания по вопросам развития транспорта, проведенного с его участием 7 мая этого года.

В них упомянуты практически все дополнительные меры поддержки автотранспортных компаний, с которыми мы «стучались» в различные кабинеты:

(1) распространение на крупные транспортные компании мер государственной поддержки, установленных в отношении субъектов малого и среднего предпринимательства;

(2) продление отсрочки по взиманию штрафов за нарушение требований по применению контрольно-кассовой техники при реализации билетов;

(3) предоставление налогового вычета в размере стоимости приобретенной контрольно-кассовой техники;

(4) предоставления отсрочки по уплате лизинговых платежей по ранее заключенным договорам лизинга автобусов, трамваев, троллейбусов и грузовых автомобилей.

Кроме того Президент рекомендовал субъектам Российской Федерации предоставить дополнительную поддержку пассажирским автотранспортным компаниям, а также владельцам автовокзалов и автостанций за счет средств региональных бюджетов.

При этом по каждому пункту поручений были указаны предельно сжатые сроки, в течение которых Президенту должен быть представлен доклад об их исполнении.

Это было так неожиданно, что я даже грешным делом поверил в то, что федеральная власть наконец-то повернулась к автотранспортникам лицом.

Кор. И что – отрасль стала восстанавливаться?

Старовойтов О.И. Нет. Очень скоро все встало на свои места. Минфин заблокировал все предложения, связанные с предоставлением средств из федерального бюджета. По мнению руководства министерства, финансовая поддержка автотранспортных компаний должна осуществляться за счет региональных и местных бюджетов, поскольку именно региональные и местные органы власти принимали решения о введении ограничительных мер.

В результате вся дополнительная государственная поддержка автотранспортных компаний, предусмотренная поручениями Президента, свелась к переносу до 1 июля 2021 года срока оснащения тахографами транспортных средств, используемых для регулярных перевозок в городском сообщении, и к переносу до 1 октября 2020 года отсрочки по взиманию административных штрафов за нарушение требований по применению контрольно-кассовой техники при реализации билетов.

Конечно, это явно не то, чего мы ожидали.

А рекомендации обращаться за финансовой поддержкой в региональные и местные органы власти с учетом состояния соответствующих бюджетов вообще больше походят на насмешку.

Кор. В период карантина были введены серьезные огра-

ничительные меры в отрасли. Насколько было жесткое ограничение перевозок?

Старовойтов О.И. Ограничительные меры привели к полному прекращению международных пассажирских перевозок. Для международных автобусов границы и сейчас закрыты.

В разгар эпидемии практически полностью прекратились регулярные перевозки по межрегиональным маршрутам. В последние месяцы спрос на них начал восстанавливаться, однако крайне медленно.

Но особенно в тяжелом положении оказались те автотранспортные компании, которые выполняли регулярные перевозки по государственным и муниципальным контрактам. Спрос на эти перевозки в отдельные месяцы падал на 80-90%. При этом сократить количество рейсов в соответствии с изменившимся спросом не позволили условия контрактов. В результате перевозчики вынуждены были «возить воздух».

В этих условиях многие автотранспортные компании обратились к региональным и местным органам власти с просьбой просубсидировать хотя бы часть недополученных доходов или образовавшихся убытков.

Но по факту такие субсидии были предоставлены только в нескольких регионах. В ряде регионов они были обещаны еще летом, но не выплачены до сих пор. А в большинстве регионов власти даже ничего и не обещали.

Из всего этого я для себя сделал вывод о том, что наша контрактная система совершенно не приспособлена к кризисам.

Кор. Так что же надо сделать, чтобы выправить ситуацию?

Старовойтов О.И. Перестать быть просителями. Многие

участники нашего совещания в своих выступлениях настаивали на необходимости повторения попыток допроситься у федеральной власти предоставления государственной поддержки.

Я же лично считаю, что нам нужно перестать быть вечными просителями и озаботиться тем, чтобы защитить свои интересы законом.

Полагаю, что для этого нужно внести изменения в 220-ый федеральный закон, которым устанавливаются особенности применения контрактной системы в сфере регулярных перевозок.

Сегодня практически во всех регионах, за исключением Москвы, цена контракта определяется как разность между планируемой стоимостью работ и планируемыми доходами от перевозок. Поэтому перевозчик несет все риски, связанные с изменением пассажиропотока и соответственно доходов. При этом действующая контрактная система не предполагает компенсацию недополученных плановых доходов, в соответствии с которыми была определена начальная цена контракта.

Чтобы минимизировать эти риски считаю целесообразным установить законом, что ценой контракта является исключительно стоимость выполняемых работ. При этом доходы от перевозок признавать доходами бюджета, подлежащими перечислению заказчику.

Противники такого подхода выдвигают три основных довода.

Первый довод. Перевозчики будут в массовом порядке скрывать от налогообложения и присваивать себе часть личной выручки.

Думаю, что в свете принятых беспрецедентных мер по организации налогового контроля за наличным оборотом на транспорте, этот довод становится неуместным.

Второй довод. Перевозчики утратят заинтересованность в сборе выручки.

Такие опасения не лишены смысла.

Для решения этой проблемы целесообразно законом предоставить право заказчикам оплачивать контракты не только в зависимости от фактического пробега или часов работы транспортных средств, но также в зависимости от фактического объема оплаченных поездок.

Третий довод. Такой подход приведет к существенному росту бюджетных обязательств перед перевозчиками.

Против этого не поспоришь.

Сегодня многие заказчики так считают начальную цену контракта, что она получается вблизи нулевых значений.

В то же время, если ценой контракта признать стоимость работ, то она будет достигать десятки, а то и сотни миллионов рублей. И тогда именно эти суммы должны быть узаконены бюджетом в качестве финансовых обязательств перед перевозчиками. То есть бюджетные обязательства действительно существенно возрастут.

Но не надо забывать, что в этом случае вся выручка от перевозок пополнит доходную часть бюджета. Поэтому, если сегодняшняя нулевая начальная цена контракта – это результат объективных расчетов, а не фальсификация, то соответствующие затраты бюджета будут полностью покрыты дополнительными

доходами в виде выручки от оплаты проезда.

А вот если, как это сейчас часто происходит, размер плановой выручки безбожно завышен, то это сразу выплывет наружу и в бюджете образуется «дыра».

И я считаю это справедливым.

Перевозчик не должен зависеть от того, насколько корректно заказчик подсчитает размеры плановой выручки. За это должен отвечать заказчик. И, если плановая выручка будет включена в доходную часть бюджета, то эта ответственность станет ответственностью за исполнение бюджета.

К тому же если заказчик непреднамеренно ошибся в расчетах и фактические доходы окажутся ниже планируемых, то эта ошибка может быть исправлена, например, посредством повышения тарифов на перевозки или сокращения льгот. Таким образом, у власти появится стимул управлять доходами от перевозок, а не «рисовать» нужные доходы для обеспечения нулевой цены контракта.

Таким образом, приведенные возражения не так уж и очевидны. Поэтому перспектива принятия у предлагаемых решений имеется.

Помимо снижения зависимости от спроса переход на контракты, предусматривающие оплату стоимости работ, возможно, позволит также решить проблему демпинга.

Как вы знаете, законом о контрактной системе предусмотрены антидемпинговые меры. Если участник закупок предложил цену контракта на двадцать пять или более процентов ниже начальной, то он должен представить обеспечение исполнения контракта в полтора

раза выше обычного либо документально подтвердить свою добросовестность как исполнителя аналогичных контрактов.

Понятно, что когда начальная цена контракта составляет тысячу рублей, то эти механизмы не срабатывают. А вот если эта цена будет составлять десятки миллионов рублей, то тогда и антидемпинговые механизмы могут заработать.

Не могу также не упомянуть еще об одной проблеме контрактной системы – преднамеренное занижение заказчиком стоимости предусмотренных контрактом работ.

В настоящее время эта стоимость должна определяться в соответствии с порядком, установленным приказом Минтранса России.

Но данный Порядок дает слишком много свободы в манипулировании цифрами. При этом доказать некорректность расчетов практически невозможно. Я знаю, некоторые перевозчики пробовали, но из этого ничего не вышло.

Предвидя это, мы еще пять лет назад предлагали Порядком определения начальной цены контракта установить методику расчетов, а результаты расчетов по этой методике. А именно стоимость километра пробега, дифференцированную по регионам и классам транспортных средств.

В этом случае все расчеты можно было бы легко проверить и в случае манипуляций – доказать их в суде.

По-моему, опыт внедрения контрактной системы подтверждает актуальность этих предложений.

Создание условий для осуществления контроля за преднамеренным занижением сто-

имости транспортной работы, возможно, позволит также решить еще одну застарелую проблему – хронический дефицит водителей и, как следствие, постоянные переработки.

В действующий Порядок определения начальной цены контракта заложены «правильные» нормативы, которые предусматривают нормальную заработную плату водителей за нормальное количество отработанных рабочих часов.

И если бы стоимость транспортной работы устанавливалась действительно в соответствии с этими нормативами, то тогда, возможно, удалось бы привлечь дополнительных водителей и за счет этого наконец-то «вписаться» в установленные режимы рабочего времени водителей.

Кор. А как вы оцениваете внедрение системы тахографического контроля за соблюдением данных режимов?

Старовойтов О.И. Эта задача становится еще более актуальной в связи с тем, что Минтранс России настойчиво пытается внедрить систему тахографического контроля за соблюдением данных режимов.

И если эта система заработает, то контроль за соблюдением предельного времени управления транспортным средством превратится из выборочного в тотальный. И тогда никому из перевозчиков малым не покажется.

Именно поэтому я считаю, что предложения по ужесточению контроля за расчетами начальной цены контракта должны быть реализованы до внедрения системы тахографического контроля.

В противном случае этот тахографический контроль будет

принуждать перевозчиков к выполнению заведомо невыполнимых требований. А это прямой путь к дезорганизации перевозок.

Хочу сообщить вам, что после трех лет согласований появился шанс, что законопроект

об особенностях контрактной системы в сфере регулярных перевозок будет внесен в Государственную Думу.

Поэтому я призываю всех перевозчиков, имеющих опыт работы по контрактам, поработать вместе с нами над поправ-

ками в этот закон ко второму чтению. Со своей стороны готов сформировать рабочую группу по этой проблеме и проводить регулярные встречи в режиме видеоконференций.

беседовал Иван Евтушевский

ЕЖЕГОДНЫЙ СЪЕЗД РОССИЙСКОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО СОЮЗА

28 октября 2020 года под председательством О.И. Старовойтова в рамках ежегодного Съезда РАС прошла видеоконференция по «Автомобильному транспорту» с членами Российского автотранспортного союза, посвященная вопросам преодоления последствий действия ограничительных мер, направленных на предотвращение распространения новой коронавирусной инфекции, оказавших существенное влияние на работу автомобильного транспорта.

В мероприятии приняли участие Президент СТР, первый заместитель Председателя Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству В.Б. Ефимов, директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского транспорта Минтранса России А.С. Бакирей, начальник Управления Госавтодорнадзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса России А.С. Сергеев и начальник Управления пассажирских перевозок ФБУ «Росавтотранс» А.Л. Мартиросянц, более 90 представителей региональных ассоциаций, союзов, автоперевозчиков и автовокзалов членов РАС всех регионов Российской Федерации.

В ходе конференции были обсуждены итоги реализации мер поддержки, разработанных

Правительством России, – как общих, так и мер разработанных по итогам совещания у Президента Р.Ф. 07.05.2020 г. отдельно для автотранспортной отрасли. Участниками конференции было отмечено, что помощь была получена предприятиями только в рамках общих мер поддержки и только теми, у которых вид деятельности совпал по кодам ОКВЭД. Необходимо отметить, что многие предприятия не попали в меры поддержки не смотря на то, что основной доход и оплата налогов проходил по дополнительному коду ОКВЭД, на основании которого оказывались меры поддержки. Были высказаны и проблемные вопросы, не нашедшие своего решения, и предложены варианты по дополнительным мерам государственной поддержки грузовых, пассажирских автотранспортных предприятий, автовокзалов и автостанцией в целях нормализации их производственно-хозяйственной деятельности.

Отдельно рассматривался вопрос по утвержденным новым Требованиям по обеспечению транспортной безопасности на автомобильном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры. Были даны рекомендации по составлению Паспортов обеспечения транспортной безопасности транспортных

средств и представлена информация о существенном отличии норм вновь принятых Требований от ранее действующих. Участники высказали мнение о чрезмерно высоких трудовых и финансовых затратах, а иногда и о невозможности по времени составить Паспорт и направить его в Росавтотдор и получить его обратно до даты начала выполнения рейса по новому маршруту, который начинается от места погрузки до места каждой выгрузки груза или его части. В общей сложности таких паспортов на автомобильном транспорте может быть десятки миллионов.

Руководством Союза было предложено создать рабочую группу по подготовке поправок в законопроект об особенностях контрактной системы в сфере регулярных пассажирских перевозок.

Принято решение о необходимости аппаратом Союза направить письменные рекомендации членам Союза для разработки паспорта обеспечения транспортной безопасности.

По итогам состоявшегося обсуждения подготовлено и направлено обращение к Председателю Правительства Российской Федерации М.В. Мишустину и предложения для включения в проект Резолюции Съезда Союза транспортников России, планируемого к проведению 17 ноября 2020 года.

СЪЕЗД СОЮЗА ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ



В соответствии с программой «Транспортной недели – 2020» 17 ноября 2020 года был проведен Съезд Союза транспортников России на тему «Анализ, выводы, предложения по преодолению в транспортном комплексе последствий в условиях пандемии» совместно с Министерством транспорта Российской Федерации, при участии Администрации Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству, Общероссийского народного фронта, Торгово-промышленной палаты Российской Федерации, отраслевых союзов и ассоциаций, транспортных предприятий и общественных организаций.

Съезд прошел в два этапа.

Первый этап: До проведения Съезда профильные союзы и ассоциации совместно с соответствующими агентствами Минтранса России провели заседания круглых столов по основным видам транспорта и транспортной деятельности в формате видеоконференции.

Второй этап: Пленарное заседание Съезда 17.11.2020 г. В программе: приветствия официальных лиц, сообщения руководителей Минтранса России, Союза транспортников России, Комитета Госдумы Российской Федерации по транспорту и строительству, доклады руководителей

круглых столов с предложениями по итогам их проведения, выступления представителей регионов. Съезд проводился в формате видеоконференции на площадке Минтранса России с подключением региональных студий транспортных администраций субъектов Российской Федерации, ОНФ, отраслевых союзов, ассоциаций, транспортных предприятий, профсоюзов и других общественных организаций. Такой формат был выбран не случайно. Транспортная отрасль, несмотря на сложные условия работы в 2020 году, выполняет свои задачи как связующее звено в экономике и социальной сфере страны. Суммарный вклад предприятий и организаций транспортного комплекса в ВВП за прошедший период составил 7%, а по инвестициям – доля транспорта достигла почти 15%. Для обеспечения стабильной работы отдельных секторов отрасли – авиакомпаний, аэропортов, судоходных и речных компаний, пригородных железнодорожных перевозчиков было выделено около 200 миллиардов рублей. Задача поставленная перед съездом – выработать меры системного подхода к работе транспортного комплекса и его составных частей для дальнейшего обеспечения потребностей экономики и населения в эффективных и безопасных перевозках пассажиров и грузов во взаимосвязи всех видов транспорта. Это очень важно для перевозчиков, так как все виды транспорта и транспортной деятельности связаны между собой. Например, как ранее было отмечено, государство частично компенсировало убытки авиакомпаний и аэропортов из-за снижения пассажиропотоков вследствие пандемии и отнесло

эту деятельность компаний к особо пострадавшим. Но при этом не принято во внимание, например, что одновременно с авиаперевозчиками особо пострадали десятки и сотни автоперевозчиков, обслуживающих наземные пассажиропотоки. Сократили объем работы многочисленные владельцы грузового автотранспорта, доставляющие грузы для аэропортов и их инфраструктурных объектов. Аналогичная ситуация с транспортными экспедиторскими фирмами произошла в связи с ограничением деятельности предприятий потребительского рынка, общественного питания, туристической, отдельных промышленных и сельскохозяйственных компаний и многих других. В сложнейшей ситуации оказались региональные перевозчики, особенно в сельской местности, где проживает треть населения страны. Из-за недофинансирования значительно ухудшились маршрутные перевозки населения, в том числе для получения медицинской помощи в районных поликлиниках, медицинских пунктах и других учреждениях первичного звена здравоохранения, а также для обращения в аптеки и аптечные киоски. В непростых условиях проходила в этом году навигация речного транспорта, который, как известно, во многих регионах Сибири и Дальнего Востока практически является безальтернативным видом транспорта. В результате недостаточной финансовой поддержки по этим и другим видам транспорта значительные убытки понесли многие транспортные предприятия и индивидуальные предприниматели. Задача участников круглых столов и пленарного заседания Съезда

транспортников в условиях новых вызовов – проанализировать деятельность предприятий по всем составляющим организации перевозок и предложить рациональные меры поддержки в объеме выделенных средств, актуальные для всех участников транспортного процесса. Одновременно надо было определить комплекс мер по реализации национальных проектов в сфере транспорта, принятых ранее программ развития транспортной системы, а также пути стабилизации деятельности отрасли в условиях пандемии и выхода на индикаторы работы на уровне 2019 года. Для достижения этих целей необходимо сохранить транспортный потенциал в полной готовности для выполнения поставленных перед транспортниками задач. На официальном видеоканале Минтранса России на сервисе YouTube была доступна онлайн-трансляция Съезда.



Виталий Ефимов

Модератором выступил Виталий Борисович Ефимов, первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по транспорту и строительству.

С приветственным словом выступил Марат Хуснуллин, заместитель Председателя Правительства Российской Федерации. По его словам, повестка форума весьма актуальна и нацелена на выполнение ключевой миссии транспортной отрасли как связующего звена в экономике и со-



Марат Хуснуллин

циальной сфере страны. «Пандемия пройдет, но выработанные союзом транспортников России системные подходы и алгоритмы взаимодействия власти и бизнеса в экстраординарных условиях будут служить укреплению экономики и устойчивому транспортному обслуживанию населения страны», — подчеркнул заместитель Председателя Правительства.



Андрей Курушин

Далее выступил Андрей Курушин, генеральный директор Ассоциации международных автомобильных перевозчиков. Спикер поднял ряд важнейших нерешенных государством проблем в отрасли транспортных перевозок: «Международные автомобильные перевозчики обсуждали меры государственной поддержки, которые были приняты в первую волну пандемии коронавируса и возможные шаги, которые позволят международным автомобильным перевозчикам повысить свою конкурентоспособность. Основной проблемой является обновление парка подвижного состава — необходимо в ближайшее время создавать условия для обновления. Необходимы специальные программы Минпромторга, ко-

торые должны распространяться на автомобили иностранного производства, собираемые на территории Российской Федерации. Также, для создания условий обновления, необходимо срочно отменять утилизационный сбор на автомобили класса «Евро-6». В Беларуси это сделано еще в 2018 году. Кроме того, глава государства Беларусь отменил и НДС на приобретение такого подвижного состава, а в России проблема все еще не решена. Еще одна проблема — необходимое снижение лизинговой нагрузки. Такой дорогостоящий подвижной состав невозможно приобрести в качестве прямой покупки. Вопрос поднимался неоднократно, но так и не решился. Субсидии, которые получают предприятия транспорта, необходимо предоставлять не только грузовым перевозчикам, но и пассажирским. В срочном порядке необходимо поддержать пассажирские международные перевозки, а особенно компании в регионе Дальнего Востока и Сибири. В период пандемии постановления правительства касались малого и среднего предпринимательства, но из поля зрения выпал целый ряд предприятий: необходимо принять меры, чтобы все предприятия, выполняющие одинаковую транспортную работу, получили одинаковую поддержку». В завершение своего выступления спикер призвал Министерство транспорта выполнить поручение Президента от 18 мая 2018 года о создании конкурентных условий для российского транспорта.

Об актуальных проблемах в сфере пассажирских перевозок рассказал Олег Старовойтов, Президент российского автотранспортного союза: «Несмотря на то, что автомобильный транс-



Олег Старовойтов

порт отнесен к наиболее пострадавшей отрасли, финансовой помощью за счет средств федерального бюджета смогли воспользоваться лишь некоторые компании и, конечно, размеры этой помощи оказались несоизмеримо малы по сравнению с причиненным ущербом. Введенные ограничительные меры в наибольшей степени сказались на транспортных компаниях, выполняющих регулярные пассажирские перевозки. Для международных пассажирских перевозок границы закрыты по сей день. В разгар эпидемии полностью прекратились регулярные перевозки по межрегиональным маршрутам. Особенно в тяжелой ситуации оказались транспортные компании, осуществляющие перевозки по государственным и муниципальным контрактам — спрос на них упал на 80-90%, при этом сократить количество рейсов в соответствии с изменившимся спросом не позволяли условия контракта. Все это лишний раз подтверждает, что контрактная система в области пассажирских перевозок совершенно не приспособлена к кризисам. В дальнейшем для минимизации рисков считаем целесообразным внести поправки в законодательство, исходя из того, что ценой контракта должна являться стоимость выполняемых работ», — заключил спикер.

С предложениями об усовершенствовании дорожно-хозяйственной сферы выступил Генеральный директор Ассоциации



Игорь Старыгин

«РАДОР» Игорь Старыгин. В частности спикер предложил усовершенствовать антидемпинговый механизм при проведении конкурса на право проводить проектные работы, наделив заказчика правом использовать дифференцированную систему оценки заявок в зависимости от ценового предложения участника и распространить действия части 7 статьи 37 ФЗ №44-ФЗ на конкурсы, объектом которых является закупка проектных работ. Ускорить работу по формированию нового обоснованного и достоверного базисного уровня цен по состоянию на 01.01.2021, внести корректировки в Федеральный сборник сметных цен в части современных дорожно-строительных материалов. Модератор съезда Виталий Борисович Ефимов отметил, что реализация изложенных предложений сэкономит миллиарды бюджетных средств.



Клявин Алексей

Клявин Алексей, президент Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства», в ходе своего доклада описал текущие проблемы речного и морского транспорта: «На внутренних водных путях полностью прекратились перевозки ино-



Игорь Левитин

странных туристов, а судоходные компании, ориентированные на российских туристов, смогли отработать не более 2 месяцев. Судоходное сообщество единодушно поддерживает вопрос о создании национального проекта по водному транспорту».

В завершении конференции Игорь Левитин, помощник президента Российской Федерации, в рамках съезда Союза транспортников России сообщил, что у Министерства транспорта накопилось свыше сотни невыполненных поручений президента РФ. По его словам, на съезде было проанализировано положение дел, сложившееся в отрасли на фоне принятых мер борьбы с последствиями коронавируса. Правительство оказывает помощь транспортным организациям. Вопрос в том, как сохранить потенциал, которым они располагают, для того чтобы в дальнейшем обеспечить спрос на объемы перевозок.

Отметим, что задачей съезда является выработка мер системного подхода к работе транспортного комплекса и его составных частей для дальнейшего обеспечения потребностей экономики и населения в эффективных и безопасных перевозках пассажиров и грузов во взаимосвязи всех видов транспорта. Предложения и инициативы, выработанные в ходе съезда, лягут в основу повестки правительственной комиссии и будут вынесены в отдельную резолюцию.



Организаторы:

Генеральный партнёр:



Автономная некоммерческая организация «Агентство по развитию транспорта и безопасности»



Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны»



II ВСЕРОССИЙСКИЙ ОТРАСЛЕВОЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ «АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ПЛАТЕЖНЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ТРАНСПОРТА – 2020»

Партнёры форума:



Генеральный информационный партнёр:

Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ
Транспорт России
Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета

Информационные партнёры:



реклама

СОСТОЯЛСЯ II ВСЕРОССИЙСКИЙ ОТРАСЛЕВОЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ «АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ПЛАТЕЖНЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ТРАНСПОРТА – 2020»



Он подтвердил сложившееся репутационное авторитетное экспертного мероприятия, проводимого по инициативе Общественного совета при АНО «АРТБ» в целях выработки эффективных решений проблем развития отрасли.

Мероприятие прошло 18 ноября 2020 года на площадке Правительства г. Москвы по адресу: Новый Арбат, 36, при поддержке Комитета Госдумы по транспорту и строительству. Его организаторами выступили: АНО «Агентство по развитию

транспорта и безопасности» и Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны».

В Форуме приняли участие представители Министерства транспорта Российской Федерации, заместитель губернатора Нижегородской области, министры транспорта Республики Татарстан, Челябинской области и Пермского края, Комитета по транспорту и связи администрации г. Смоленска, Министерства цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации,

Министерства экономического развития Российской Федерации, Московской областной Думы, Федерального дорожного агентства, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федеральной налоговой службы, Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, Агентства автомобильного транспорта (ФБУ «Росавтотранс»), ФГБУ «Центр экспертизы и координации информатизации», Государственной компании «Автодор», ГУП «Мосгортранс»,





Российского автотранспортного союза, других некоммерческих организаций, субъектов автомобильного транспорта, перевозчиков, интеграторов и производителей профильного оборудования, отраслевой науки, образования и СМИ.

Генеральным партнёром выступило ООО «ТЕХНОПАСС».

Мероприятие является тематическим и смысловым продолжением и развитием наработок I Всероссийского отраслевого автотранспортного Форума «Особенности развития цифровых технологий при организации пассажирских перевозок», прошедшего на этой же площадке 20 февраля 2020 года.

Форум вызвал к себе огромный интерес отраслевого экспертного сообщества. В его работе, несмотря на ограничения и объективные обстоятельства, вызванные сложной эпидемиологической обстановкой, обусловленной «второй волной»

пандемии коронавирусной инфекции в стране и столице, приняло непосредственное участие более 120 делегатов и гостей. При этом организаторами были неукоснительно соблюдены все необходимые меры, касающиеся правил проведения деловых офлайн-мероприятий в условиях карантинных ограничений.

В освещении Форума приняло участие полтора десятка ведущих средств массовой информации из числа центральных и специализированных отраслевых изданий.

В течение всего мероприятия к видеотрансляции (стриму) было сделано более 150 уникальных подключений. Просмотром воспользовались как индивидуальные, так и групповые пользователи в разных регионах Российской Федерации – от Калининграда до Владивостока. Во время перерыва был проведен онлайн-

опрос подключившихся к видеотрансляции.

Форум состоял из двух частей – пленарного заседания и рабочей сессии. Модератором пленарного заседания выступил заместитель председателя Комитета Госдумы по транспорту и строительству, председатель Общественного совета при АНО «Агентство по развитию транспорта и безопасности» – Александр Старовойтов. Рабочую сессию Форума модерировал Директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алексей Бакирей. Сомодератором обеих частей мероприятия стал президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», президент Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» Борис Лоран.

Открывая пленарное заседание, Александр Старовойтов





выступил со словами приветствия к участникам и гостям Форума. Далее в своём обзорном докладе он отметил, что отрасль с честью справилась со своими задачами в условиях карантинных ограничений, обусловленных пандемией коронавирусной инфекции и, не снижая темпов, готова работать в случае ухудшения эпидемиологической ситуации. Александр Сергеевич призвал органы государственной власти продумать дальнейшую стратегию поддержки автотранспортных предприятий и рассказал о ряде законодательных изменений, которые произошли в промежутке времени между I и II Всероссийскими отраслевыми автотранспортными Форумами.

С приветственными адресами также выступили: президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», президент Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» Борис Лоран и представитель генерального партнёра Форума, член совета директоров ООО «ТЕХНОПАСС» Александр Советников.

В ходе рабочей сессии, ее модератор – Директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России – Алексей Бакирей выступил с отдельным

докладом, а также подробно ответил на многочисленные вопросы аудитории в формате диалога «Отрасль и Власть».

Представителями профессионального сообщества пассажирских перевозок, органов государственной власти и экспертного сообщества были обсуждены вопросы совершенствования законодательства и правоприменительной практики. Рефреном подавляющего большинства выступлений спикеров стали различные аспекты вывода части отечественных пассажирских перевозок из «серой зоны» в легальный сектор.

Среди основных тематических блоков, обсуждавшихся участниками мероприятия можно выделить следующие:

- Реализация мер господдержки для автовокзалов и автобусных перевозчиков.

- Система цифровых продуктов для автовокзалов.

- Платёжные решения для транспорта.

- Цифровизация на транспорте. Новая модель управления пассажирскими перевозками в регионах России.

- Создание единого транспортного пространства и переход от закрытых систем по продаже транспортных билетов к открытым системам.

- Особенности пассажирского автомобильного транспорта,

как объекта деликтных отношений и страхования при ОСАГО.

- Современные тенденции на рынке АСОП (автоматизированных систем оплаты проезда): интеграция и сотрудничество или централизация и соперничество.

Ключевыми спикерами Форума стали: представитель Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Дмитрий Полунин; заместитель начальника Центрального МУГАН Ространснадзора Андрей Недвижай; и.о. директора филиала ФБУ «Агентство автомобильного транспорта» в Центральном федеральном округе, г. Москва – начальник Управления пассажирских перевозок Арсен Мартиросянц; генеральный директор ООО «ТЕХНОПАСС» Евгений Комаристый; президент Российского Автотранспортного союза Олег Старовойтов; президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», президент Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» Борис Лоран; директор департамента информационных технологий и интеллектуальных транспортных систем ГК «Автодор» Игорь Антропов; директор Союза автотранспортных предприятий Свердловской об-

ласти, доцент кафедры «Автомобильный транспорт» ФГБОУ ВО «УГЛТУ» Лилия Саранчук; директор Ассоциации содействия развитию транспортной отрасли «Транспортная Ассоциация Московской Агломерации» Нораир Блудян; руководитель направления «Автобусы» группы компаний BlaBlaCar в России Денис Стрелков; врио ректора МАДИ Андрей Келлер, заместитель руководителя по развитию Департамента систем автоматизации транспорта ГК «ШТРИХ-М» Алексей Полянский и другие.

С содержательными докладами по проблематике платёжных решений в сфере автобусных перевозок также выступили представители компаний: ЗАО «Золотая корона», «Мовиста Цифра», АО «РАСЧЕТНЫЕ РЕШЕНИЯ», Частное экспертное учреждение «Городское учреждение судебной экспертизы».

В рамках работы Форума также была представлена экспозиция инновационных технических решений в сфере обеспечения пассажирских перевозок автомобильным транспортом, в которой приняли участие: ГК BlaBlaCar, ГК «ШТРИХ-М», KeyGuard и ООО «ТЕХНОПАСС».

Компанией ООО «ТЕХНОПАСС», являющейся генеральным партнёром Форума, был представлен проект внедрения Единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок автобусами (ЕФС МКПП). Принцип ее действия – это фиксация «цифрового следа» пассажирской перевозки автобусами на межрегиональных маршрутах как уникального идентификатора рейса и билета в виде QR-кода. Это контрольный цифровой код пассажирской перевозки, под-

тверждающий, что поездка осуществляется в соответствии с действующими правилами в сфере пассажирских перевозок. Он даёт возможность сбора информации от смежных информационных систем

и устройств о прослеживаемых параметрах пассажирской перевозки на всем жизненном цикле перевозки: от планирования рейса, продажи билетов на него, регистрации пассажиров, осуществлении рейса, до его завершения. Рядом экспертов ЕФС МКПП рассматривается как технический контрольно-надзорный инструмент, способный отражать объективную картину и призванный обеспечить прозрачность рынка, снижение доли нелегальных пассажирских перевозок автобусами и повысить их качество. С 16 ноября по 14 декабря 2020 года система проходит тестовые испытания на основании распоряжения Правительства РФ. Организатором и ответственным за испытания определён Минтранс России.

В ходе своего выступления член совета директоров ООО «ТЕХНОПАСС» Александр Советников в частности отметил: «Сегодня нашей общей целью со стороны бизнеса, регулятора и контрольно-надзорных органов является объединение существующих разрозненных цифровых решений в единую платформу с целью иметь возможность предоставить прозрачную и комфортную услугу пассажиру, обеспечивая при этом доходность легального бизнеса для перевозчиков и



автовокзалов, а также предоставить государству видеть весь процесс перевозки от «А до Я», контролировать его безопасность и собирать налоги».

Ход работы II Всероссийского отраслевого автотранспортного Форума «Автобусные перевозки и платёжные решения для транспорта – 2020» был неоднократно отмечен возникновением дискуссий между представителями отрасли и власти по целому ряду проблемных моментов в поисках оптимальных решений, отвечающих актуальным вызовам в сфере организации пассажирских перевозок.

В рамках подхода Общественного совета при АНО «Агентство по развитию транспорта и безопасности» к проведению экспертных отраслевых мероприятий, по итогам Форума, из его общей повестки выделен ряд содержательных проблемных блоков, которые планируются к отработке на площадке Комитета Госдумы по транспорту и строительству с привлечением заинтересованных представителей экспертного сообщества. Целью данной деятельности является выработка и продвижение конкретных нормативных и организационных отраслевых решений в рамках межведомственного взаимодействия.





БОРИС ЛОРАН: «"СЕРЫЕ" ПЕРЕВОЗЧИКИ ЛИБО ДОЛЖНЫ УХОДИТЬ В "БЕЛЫЙ" СЕКТОР ОТРАСЛИ, ЛИБО ИСКАТЬ СЕБЕ ДРУГОЕ "ЗАНЯТИЕ"»



Об актуальной проблематике и нерешенных вопросах в сфере автомобильных пассажирских перевозок мы беседуем с президентом Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны».

– Борис Олегович, 20 февраля 2020 года под эгидой АНО «Агентство по развитию транспорта и безопасности» прошел I Всероссийский автотранспортный форум. На 18 ноября намечено второе аналогичное крупное мероприятие на тему «Автобусные перевозки и платежные решения для транспорта». Что удалось благодаря первому Форуму и чего ожидаете от второго?

– I Всероссийский автотранспортный форум, прошедший под эгидой АНО «Агентство по развитию транспорта и безопасности», стал фактически единственной реальной отраслевой площадкой, на которой получилось организовать дискуссию отрасли и власти, площадкой, где власть «вживую» услышала видение отрасли своих проблем и желаемых путей их решения. Форум, напомним, был посвящён особенностям развития цифровых технологий при организации пассажирских перевозок. Что

ценно – за большим круглым столом удалось собрать представителей всех органов исполнительной власти, так или иначе имеющих прямое либо косвенное влияние на принятие важных отраслевых решений. И в ходе мероприятия представители государственной власти на целый ряд вопросов ответили сразу, а более сложная проблематика в рамках действующего законодательства, попав «на карандаш», ушла непосредственно в проработку. И с этой точки зрения диалог между отраслью и властью можно признать состоявшимся. Организованное по принципу – бесплатное участие для представителей отрасли – это мероприятие радикально отличалось от массы на первый взгляд похожих, но «коммерческих» площадок. Также диалог был отмечен высоким экспертным уровнем и целевым подбором спикеров под понимание реальных путей решения проблем. Форум, инициированный общественной организацией, в этом случае не стал одной из многих попыток банально заработать на квази-экспертном шоу. При этом сам по себе он получился очень эффективным и впечатляющим. Единственное, о чём пришлось по-настоящему пожалеть, это то, что практически вслед за мероприятием страну накрыла волна пандемии коронавируса. Начался карантин, и по объективным причинам не удалось развить достигнутый успех, реализовав наработки форума. Но в отрасли все прекрасно понимают, что форс-мажорные обстоятельства ста-

ли для государственных органов серьёзным препятствием. Последствия карантинных мероприятий в свою очередь нанесли автотранспортникам настолько мощный финансовый и психологический удар, что актуальность проведения II Всероссийского автотранспортного форума, запланированного на 18 ноября, сейчас просто невозможно переоценить. Это крайне своевременно и актуально! Ведь к прежним вопросам, по понятным причинам, добавилось множество новых. И эта возможность – собрать в одном месте ключевых представителей различных госорганов, подчас имеющих различную точку зрения на механизмы продвижения важных решений, даёт хороший шанс сближению позиций в интересах общего дела. То есть речь идёт не только о диалоге между отраслью и властью, но и об активизации межведомственного диалога. Главные цели предстоящего форума заключаются именно в этом. И то, что Минтранс нас всегда поддерживает и понимает, – это совсем не значит, что другие министерства и ведомства занимают такую же позицию.

– А в чём вы видите ключ к запуску механизмов принятия выверенных отраслевых решений и оптимально работающих нормативных документов?

– Думаю, в нашем случае стоит обратить серьёзное внимание на важную роль инициатора и оператора упомянутых мероприятий – АНО «Агентство по развитию транспорта



способен выстраивать как профильные нормотворческие процессы, так и координацию преодоления межведомственных барьеров. Это гарантия того, что результат общих усилий дополнительно



и безопасности». Суть и цель создания этой организации была направлена на то, чтобы не просто обсуждать актуальные и наболевшие отраслевые вопросы, направляя в госорганы очередной комплект резолюций «со слезами и плачем», а формировать профессионально и юридически выверенные отраслевыми специалистами «с земли» конкретные и взвешенные предложения и реально добиваться выработки и принятия мер, улучшающих ситуацию. И здесь важную роль играют полномочия, а также в большой степени – сама личность и принципы человека, возглавляющего Общественный совет при АНО «АРТБ». Ведь Александр Старовойтов, являясь признанным и авторитетным экспертом, занимает должность заместителя председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству. Отрасль знает его, как живущего её проблемами, активного, целеустремлённого, бескомпромиссного и полного энергии человека, который в рамках своих полномочий логично, закономерно и эффективно

находится на особом контроле у человека, который берёт на себя всю боль отрасли, понимает ее как профессионал-транспортник и отлично осведомлён о ее проблемах. Кроме того, сама структура АНО «АРТБ» обладает мощным экспертным, организационным и медийным потенциалом. Изложенная аргументация стала и лично для меня убедительным мотивом для вхождения в Общественный совет при АНО «АРТБ» в качестве его действующего члена. Я чётко вижу – деятельность этой реально независимой общественной организации даст реальные результаты. Ведь она ратует не за какой-то отдельный бизнес, как это нередко бывает с другими «общественными» организациями, а за весь транспортный комплекс страны.

– Текущий год отмечен масштабной работой по реализации механизма «регуляторной гильотины». Как на сегодняшнем этапе можно оценить государственную политику по регулированию работы отрасли в области автомобильных пассажирских перевозок? Какие

правильный и логичный. Современная и оперативная уборка «бумажного мусора», накопившегося за предыдущие десятилетия, необходима. Но в этой связи, может быть, «на контрасте», мне хотелось бы обратить внимание на скорость текущего нормотворческого процесса, на принятие как воздух необходимых отрасли документов именно сегодня. По моей личной оценке, в среднем около года «висят» и не двигаются шесть важнейших проектов нормативных правовых актов, которые были нужны даже, может быть, еще три года назад. Я приведу их названия. Доработки и принятия настоятельно требуют:

– Проект Федерального закона № 674420-7 «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 Фе-



направления, на ваш взгляд, нуждаются в совершенствовании в первую очередь?

– Аннулирование и ликвидация устаревших нормативных правовых актов, безусловно, процесс





том по заказу в целях, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

– **Внутренний**



дерации», принятого в первом чтении 10.07.2019 г.

- Проект приказа Минтранса РФ «Об утверждении состава обязательных платных услуг на автовокзалах (автостанциях)».

- Нормативно-правовой акт для регулирования эксплуатации автомобилей, имеющих до 8-ми посадочных мест, которые не подпадают под ограничения действующего законодательства;

- Проект Постановления Правительства РФ «Требования к автоматизированным информационным системам оформления автобусных перевозок, к базам данных, входящих в их состав, к информационно-телекоммуникационным сетям, обеспечивающих работу указанных автоматизированных информационных систем, к ее операторам, а также меры по защите информации, содержащейся в них, и порядок функционирования».

- Проект приказа Минтранса РФ «Об утверждении состава и порядка предоставления владельцу автовокзала (автостанции) сведений об оформленных билетах»;

- Проект Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон „О регулировании отношений, возникающих при заключении с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» договоров перевозки пассажиров автомобильным транспор-

перевозок автомобильным транспортом продолжает оставаться проблема нелегальных перевозчиков. Ведь, по разным экспертным оценкам, до 40% (!) всего объема перевозок до сих пор находится в «серой зоне». Ни в авиации, ни в железнодорожном или морском видах транспорта ничего этого нет. Там подобное и представить себе невозможно. Упомянутая нездоровая специфика присуща лишь нашей отрасли. Ситуацию можно сравнить с огромным домом, стоящим на поврежденном фундаменте, который начинает проседать и разваливаться. И если трещины в нём просто штукатурить и закрашивать, дом всё равно рухнет. Требуются радикальные меры по усилению и обновлению фундамента. Ведь все те перечисленные выше необходимые новые требования, введенные в действие за последнее время, в качестве дополнительной финансовой и организационной нагрузки, ложатся лишь на «белый сектор». При этом мероприятия по обеспечению транспортной безопасности или, например, переоборудование транспортных средств для возможности перевозки инвалидов в «сером сегменте» воспринимаются с юмором. Никаких инвалидов там никто никуда не повезёт. Но печально другое. Обладая в сложившейся ситуации значительным «конкурентным преим-

список. Но в то же время нормативно-правовая сфера подвергается совершенствованию и коррекции, принимаются новые документы, призванные оказывать влияние на обеспечение качества и безопасности автомобильных пассажирских перевозок. Например, несколько недель назад вышло Постановление Правительства РФ «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности и антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта, не подлежащих категорированию», можно вспомнить ещё ряд документов. Как в целом происходящие изменения влияют на работу пассажирских автоперевозчиков и автовокзалов?

– Да, всё верно, работа в нормативном поле не стоит на месте. Появляются документы, касающиеся, например, детских перевозок, контрольно-кассовой техники, пассажиров с ограниченными возможностями или, как вы упомянули, транспортной безопасности. И их принятие, конечно же, нужно приветствовать. Однако, в целостной отраслевой картине они представляют собой лишь незначительные фрагменты, которые, увы, не меняют ситуацию радикально. При этом основным нерешенным вопросом в сфере пассажирских

перевозок автомобильным транспортом продолжает оставаться проблема нелегальных перевозчиков. Ведь, по разным экспертным оценкам, до 40% (!) всего объема перевозок до сих пор находится в «серой зоне». Ни в авиации, ни в железнодорожном или морском видах транспорта ничего этого нет. Там подобное и представить себе невозможно. Упомянутая нездоровая специфика присуща лишь нашей отрасли. Ситуацию можно сравнить с огромным домом, стоящим на поврежденном фундаменте, который начинает проседать и разваливаться. И если трещины в нём просто штукатурить и закрашивать, дом всё равно рухнет. Требуются радикальные меры по усилению и обновлению фундамента. Ведь все те перечисленные выше необходимые новые требования, введенные в действие за последнее время, в качестве дополнительной финансовой и организационной нагрузки, ложатся лишь на «белый сектор». При этом мероприятия по обеспечению транспортной безопасности или, например, переоборудование транспортных средств для возможности перевозки инвалидов в «сером сегменте» воспринимаются с юмором. Никаких инвалидов там никто никуда не повезёт. Но печально другое. Обладая в сложившейся ситуации значительным «конкурентным преим-



видят и понимают всю картину. У нас идут постоянные контакты и обмен информацией. Но вопрос принятия окончательных решений и реализации – это вопрос не одного только Минтранса России.



муществом», относительно затрат, которых там фактически нет, «серый сектор» имеет тенденцию к разрастанию за счёт перетекающих в него бывших представителей «белого» бизнеса. Предприниматели идут туда, где чувствуют себя комфортно. Этот процесс, к сожалению, продолжается в том числе и при отсутствии должного внимания со стороны государства по отношению к отрасли. Конечно же, зона ответственности за обеспечение качества и безопасности автомобильных пассажирских перевозок должна делиться между бизнесом и регулятором. Но в ситуации, когда у «белого», добросовестного перевозчика уже нет средств на выполнение обязательных требований, а почти половина оборотных денег отрасли «крутится» в «серой зоне», – очевидно, что мяч на стороне нормативного регулирования. Правительству необходимо поставить жесткие рамки ведения бизнеса по перевозке пассажиров автомобильным транспортом и устранить бреши в законодательстве, возникшие в ходе либерализации отрасли в 90-е годы. И такое понимание мы находим среди экспертов Минтранса России, в том числе в лице курирующего ситуацию заместителя министра – Алексея Семёнова и руководителя профильного департамента Минтранса – Алексея Бакирея. Это люди, которые прекрасно

Поэтому продолжение диалога с органами государственной власти и выход на конкретные нормативные и практические решения – это ключевая часть задач предстоящего II Всероссийского автотранспортного форума, организуемого под эгидой Общественного совета при АНО «АРТБ». Для этого мы и собираем представителей различных ведомств в рамках единой площадки. Ответственность чиновников после таких мероприятий – возрастает.

– Если говорить о практических шагах, уже сделанных в этом направлении, то в рамках цифровизации отрасли внедряется проект Единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок автобусами (ЕФС МКПП). Как можно на сегодняшний момент оценить данный опыт и какие ещё меры могут потребоваться для выведения из «тени» нелегальных перевозчиков?

– Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» принимала участие в качестве наблюдателя и консультанта во всех тестовых мероприятиях проекта по внедрению ЕФС МКПП. В ряду различных попыток создания подобных технических контрольно-надзорных инструментов – это – единственная система, способная отразить объективную картину. Она создана так, что учитывает все

и вся. Анализирует поступающую информацию и информирует о нарушениях с фиксацией всех данных. Дальше – только наложение штрафа на нарушителя. В ее работе принципиально важно отсутствие «человеческого фактора», когда невозможно что-либо «подкрутить», выключить камеры или поменять данные. Принцип ее действия – это фиксация «цифрового следа» пассажирской перевозки автобусами на межрегиональных маршрутах как уникального идентификатора рейса и билета в виде QR-кода. Это контрольный цифровой код пассажирской перевозки, подтверждающий, что поездка осуществляется в соответствии с действующими правилами в сфере пассажирских перевозок. Он даёт возможность сбора информации от смежных информационных систем и устройств о прослеживаемых параметрах пассажирской перевозки: на всем жизненном цикле перевозки от планирования рейса, продажи билетов на него, регистрации пассажиров, осуществлении рейса до его завершения. Сразу же после введения ЕФС МКПП в действие будет обеспечена прозрачность рынка. Вся логистика отрасли окажется как на ладони. А для «серой зоны» это станет эффектом неожиданного включенного света. Действенность такого



троля пассажирских перевозок автобусами и получить от ее работы первый отраслевой эффект можно было бы уже к началу следующего «высокого сезона», то есть к маю-июню 2021 года.



механизма подтверждается зарубежным опытом, в частности, стран Прибалтики. К системе подсоединяются камеры фото-видеофиксации нарушений, в огромном количестве установленные на всех дорогах. А благодаря сервису по распознаванию государственных номерных знаков в потоке ни один эксплуатант автобуса, находящегося «не в том месте и не в то время» не сможет избежать ответственности. По уже отработанному на системах фото-видеофиксации скоростного режима механизму так называемых «писем счастья», он получит свой штраф. И объехать всю эту систему с камерами на дорогах, на рамках ПЛАТОНа и в разных других точках, у «серых» перевозчиков при помощи «сарфанного радио» уже не получится. После обеспечения ЕФС МКПП прозрачности работы в отрасли ожидается обвальное снижение доли нелегальных пассажирских перевозок автобусами, а также повышение их качества. Открытым на данный момент остаётся лишь вопрос нормативного обеспечения репрессивного аппарата системы, где будет прописан механизм и порядок взимания штрафов. Это потребует внесения изменений в законодательство. По моему оптимистическому прогнозу запустить Единую федеральную информационную систему мониторинга и кон-

– В результате введения вынужденных мер по борьбе с пандемией COVID19, одним из самых уязвимых секторов отечественной экономики стала транспортная отрасль. Достаточны ли, на ваш взгляд, реализованные в данной сфере меры господдержки? Какие механизмы, включая субсидирование пассажирских автомобильных перевозок здесь могут быть задействованы дополнительно?

– Да, вы правы, карантин нанёс мощный удар по отрасли, отправив ее в финансовую яму, и поставил множество хозяйствующих субъектов буквально на грань выживания. Но если в конце первой волны COVID19 бюджеты многих предприятий на фоне урезанного «высокого сезона» сумели «перекрыться» оборотными средствами, то «вторая волна» пандемии и следующий за ней в феврале-марте «низкий сезон» многим грозит полной катастрофой. И это уже очень серьезно! Ведь автобусные пассажирские перевозки – это «транспорт последнего километра». Для некоторых регионов и локаций – единственно доступный подавляющей массе населения. Каковы будут социальные последствия вслед за банкротством в этих районах иногда единственных автопредприятий, думаю, пояснять излишне. Попутно

вскрылся целый ряд новых проблем, которым раньше не уделялось должного внимания и со стороны отрасли, и со стороны власти. Так, много вопросов по реализации мер государственной поддержки, содержащихся в пункте 7 Поручения Президента России от 29.05.2020г. № Пр-890 и документах Правительства РФ. Например, ряд серьезно пострадавших субъектов отрасли из числа автовокзалов не смогли попасть в списки поддерживаемых предприятий по бюрократическо-технической причине. Код, классифицирующий вид их деятельности в ОКВЭД, содержал лишнюю цифру и не соответствовал коду, упомянутому в правительственном постановлении. Ведомства по этому формальному признаку заблокировали предприятиям жизненно необходимую субсидию. К слову, один из важнейших в сложившейся на фоне карантинных мер ситуации вопросов о том, как и что в виде государственной поддержки попадает в отрасль, также найдёт своё отражение в предстоящем Втором Всероссийском автотранспортном форуме 18 ноября, куда Общественным советом при АНО «АРТБ» приглашены для предметного разговора ответственные представители всех причастных министерств и ведомств.

беседовал Игорь Агафонов

Генеральный партнёр:



ТЕХНОПАСС



ЕФС МКПП

Партнёры форума:



СОЮЗ
ТРАНСПОРТНИКОВ
КУБАНИ

СРО
ТРАНСПОРТНЫЙ
СОЮЗ СИБИРИ



АВТОЛАЙН



ИННОВАЦИОННАЯ
МОБИЛЬНОСТЬ



Busland



Генеральный информационный партнёр:



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета

Информационные партнёры:



Зарулем

Зарулем рейс

РУБЕЖ

Информационно-аналитический журнал



реклама

МОСГОРТРАНС ПРИСТУПИЛ К АДМИНИСТРИРОВАНИЮ "ЦЕНТРАЛЬНОГО" АВТОВОКЗАЛА



Это знаковое событие для Москвы несомненно войдет в историю Мосгортранса. Всего за несколько лет предприятие заслужило репутацию ведущего оператора автовокзального комплекса столицы России. И после реконструкции управление крупнейшим автовокзалом Москвы доверено именно ему.

29 октября автовокзал «Центральный» открыли мэр Москвы Сергей Собянин и губернатор Московской области Андрей Воробьев. Во время церемонии было подписано Соглашение о реализации мероприятий по дальнейшему сотрудничеству в области развития и улучшения транспортной инфраструктуры Московского

региона, включая организацию новых маршрутов, развитие и интеграцию билетной системы, внедрение единых стандартов транспортной безопасности.

Автовокзал сразу привлек внимание журналистов и блогеров. В сети появились первые видеозаписи.

Самый крупный и необычный автовокзал города

Интересное архитектурное решение автовокзала «Центральный» – размещение перронов отправления на верхнем этаже. Это позволяет разделить пассажиропотоки и высвободить улично-дорожную сеть. Учитывая, что место кратковременной стоянки автобусов

и частично перроны находятся под открытым небом, можно сказать, что они расположены на крыше. При этом весь путь пассажиров к автобусу проходит под навесом, надежно защищающим от неблагоприятных погодных явлений. А как увлекательно путешествие, когда оно начинается со спуска по 200-метровой эстакаде, ведущей с шестого на первый этаж!

Наверх можно подняться на трех скоростных комфортабельных лифтах. На обоих уровнях размещены залы ожидания и санитарные зоны. Билет на автобус можно приобрести внизу в кассах. Однако касса есть и на шестом этаже – на случай, если пассажир забыл оплатить багаж. Справочная стойка находится на первом этаже, а на шестом – подсказать пассажирам нужную информацию всегда готов дежурный.

Детская игровая, спальня, пеленальная – все это расположено на шестом этаже. Прозрачная стена «игровой» позволяет увидеть родителям как играют их дети. Хорошее настроение перед поездкой дарит чашка ароматного кофе, кафе расположено прямо в зале ожидания. Панорамные





окна дают возможность увидеть перроны, словно в аэропорту. Кроме того, «Центральный» – первый в Москве автовокзал с собственной гостиницей на шестом этаже.

Прибытие автобусов в Москву осуществляются на перроны, расположенные в «кармане» на улично-дорожной сети, перед входом в автовокзал. Так удобнее для пассажиров – ближе к метро, куда можно попасть, не заходя в автовокзал. За счет широкого тротуара, ведущего от метро, потоки приезжающих и отправляющихся пассажиров автовокзала не пересекаются.

А как приятно садиться в чистый автобус! «Центральный» – первый автовокзал в Москве со встроенной автомойкой, она работает по принципу бережного отношения к природе – вода фильтруется и многократно используется. Также здесь автобус сможет пройти техосмотр и мелкий ремонт – на автовокзале спроектирована ремонтная зона.

«Центральный» является ярким примером интеграции транспортной системы в городскую инфраструктуру – автовокзал находится в одном здании с торгово-развлекательным центром. Здесь пассажиры смогут провести время до отправления автобуса, купить все необходимое, сходить в кино, выбрать из 50 ресторанов и

кафе. Удобно будет и провожающим на своем автотранспорте: парковочные места многофункционального комплекса расположены на нескольких подземных уровнях здания. Когда-то о таких автовокзалах можно было только мечтать.



Немного истории

Автовокзал был построен в 1971 вблизи конечной станции Арбатско-Покровской линии метро «Щелковская» и до 2000-х годов был единственным в Москве. Иные пункты отправления междугородних автобусов именовались автостанциями. В советское время автобусы покрывали потребность в перевозках на небольшие расстояния. Возможность добраться прямо до дачного поселка или до отдаленной от железной дороги деревушки была несомненным преимуществом этого вида транспорта. Поэтому вполне естественным был тот факт, что автостанции, расположенные в Москве («Выхино», «Юго-Западная» и другие), а также автовокзал «Цен-

тральный» связывали Москву с Подмосковьем и административными областными автопредприятиями «Мострансавто».

В 90-е годы ситуация изменилась. Стало развиваться междугороднее и даже международное автобусное сообще-

ние, которому требовалась соответствующего уровня комфорта автовокзальная инфраструктура. Автовокзалы было решено создавать в составе транспортно-пересадочных узлов, расположенных у вылетных

трасс следования автобусов из Москвы. Соответствующее постановление Правительства Москвы № 413, определявшее размещение автовокзалов, было принято 6 сентября 2011 года. Реальный прорыв в развитии автовокзального комплекса города был сделан в последние годы. Международные автовокзалы «Южные ворота» (2015), «Северные ворота» (2019) и «Саларьево» (2020) под управлением Мосгортранса предоставили пассажирам и перевозчикам, а это более 300 преимущественно региональных транспортных компаний и предпринимателей, совершенно иной уровень качества обслуживания. Мосгортранс стал не только крупнейшим в Европе пере-



возчиком наземного городского пассажирского транспорта, но и ведущим оператором автовокзалов.

Преимущества Мосгортранса

В последние годы работы до реконструкции автовокзал «Центральный» аккумуляровал рейсы по различным направлениям. Но выглядит ли логичной поездка в Киев с автовокзала на Щелковском шоссе? Когда на Киевском шоссе расположен международный автовокзал «Саларьево». Или какой смысл отправлять в Санкт-Петербург рейсы от «Центрального», когда международный автовокзал «Северные ворота» имеет прямой выезд на скоростную трассу в северную столицу?



Формирование единого городского оператора, который будет учитывать экологическую составляющую, стремиться снизить нагрузку на улично-дорожную сеть, понимать важность комфортного соседства транспортных потоков и прилегающих жилых кварталов города, действительно важно для развития мегаполиса, создания комфортной городской среды. Кроме того, это повысит привлекательность междугородного автобусного сообщения из Москвы, сделает его частью московской транспортной системы с едиными стандартами качества обслуживания пассажиров.

«В 2019-2020 годах перед филиалом Служба эксплуатации и развития автовокзалов ГУП «Мосгортранс» стояла ответственная задача организовать обслуживание пассажиров и перевозчиков на новых автовокзалах города. И мы ее выполнили», – рассказал директор филиала Служба эксплуатации и развития автовокзалов ГУП «Мосгортранс» Андрей Скворцов. «В 2021-2023 годах главное внимание будет направлено на повышение качества услуг. По нашей инициативе Учебно-курсовой комбинат разработал программу повышения квалификации администрации и работников автовокзалов,

составлены учебно-тематические планы. Помимо профессиональных преподавателей УКК мы планируем привлечь к обучению специалистов-практиков нашего филиала. Вместе с обученными сотрудниками мы будем совершенствовать действующую технологию обслуживания пассажиров и перевозчиков, внедряя в нее лучшие наработки транспортных предприятий, включая стандарты, действующие в московском метро».

«Руководству филиала, администрирующего работу автовокзалов, удалось сформировать профессиональную управленческую команду и ответственный линейный персонал. Мы видим реальные изменения в качестве услуг для пассажиров и работе с перевозчиками, детальный анализ обращений пассажиров и быстрое реагирование на них. Непрерывное повышение квалификации работников и их вовлеченности, а также совершенствование технологии обслуживания, при активной поддержке, которую мы видим со стороны Правительства Москвы, позволит Мосгортрансу уже в ближайшие годы сделать автовокзальный комплекс Москвы лучшим в Европе», – сказал заместитель генерального директора ГУП «Мосгортранс» Максим Коновалов.

Максим Голиков

«Серые перевозки — это ваши потерянные доходы»

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



НЕОТВРАТИМОСТЬ ЦИФРОВИЗАЦИИ

Цифровизация транспортной безопасности стала ключевой темой IX Всероссийской конференции «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму», которая с 23 по 25 сентября 2020 года прошла в Ростове-на-Дону.

2020 год продемонстрировал, что накопившиеся в транспортной отрасли проблемы мешают предприятиям и организациям эффективно реагировать на вызовы нового времени. Отраслевые эксперты заявляют, что темп проведения мероприятий защиты ОТИ не соответствует духу времени. Необходимо интенсифицировать действия, использовать новейшие инструменты. Прозвучало много экспертных выступлений, среди которых выделяются предложения, связанные с использованием информационных технологий.

Борис Лоран, президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», в своем выступлении отметил, что нарушения правил транспортной безопасности автотранспортных перевозок является проблемой, которая беспокоит отрасль более 20 лет. Виною тому деятельность нелегальных перевозчиков, которым выгодно снижать качество услуг и безопасность перевозок. А высокая аварийность на межрегиональных пассажирских маршрутах всего лишь скажется на добросовестном перевозчике, которому снова «выпишут» новые правила.

Размышляя в своем выступлении над вариантами решения проблемы, Борис Олегович

предложил обратить внимание на уже созданные государством цифровые инструменты, которые решают задачу «полной прозрачности отрасли», когда деятельность каждого перевозчика видна.

воротимостью наказания. «Если пошел на нарушение, то будь добр ответить по закону, – резюмировал Борис Лоран, – как глава Ассоциации призываю всех операторов пассажирских перевозок поддержать проект



В пример он привел Единую федеральную систему мониторинга и контроля пассажирских перевозок (ЕФС МКПП), которая в режиме реального времени собирает и обрабатывает информацию, а также выдает рекомендации для принятия оперативных решений. Главная цель системы – идентификация нелегального перевозчика и последующая неот-

своленным в нем участием». На конференции были озвучены инициативы по повышению уровня защиты ОТИ и транспортной отрасли в целом, а также цифровизации транспортной безопасности.

В завершении мероприятия участники приняли итоговую резолюцию, в которую вошли рекомендации отраслевых экспертов.





Практикум по транспортной безопасности в Ростове-на-Дону

24 сентября 2020г. в Ростове-на-Дону, на объекте транспортной инфраструктуры АО «ДОНАВТОВОКЗАЛ», МП ПТБ «ОПОРА» выступило организатором практикума с целью обмена лучшими профессиональными практиками и обсуждения актуального вопроса обнаружения запрещенных предметов с демонстрацией муляжей СВУ, используемых для тренировки работников досмотра. Вопрос был рассмотрен с точки зрения практики проведения проверок контрольно-надзорными органами подразделений транспортной безопасности с использованием тест-предметов и муляжей СВУ, практики противодействия терроризму на ОТИ сотрудниками ФСБ, нормативного регулирования проверок, судебной практики по вопросам привлечения ПТБ к административной ответствен-

ности по результатам проверок с использованием муляжей СВУ и тест-предметов.

В рамках практического мероприятия была показана работа с техническим средством обнаружения и идентификации взрывчатых веществ (портативным ионно-дрейфовым детектором «Кербер-Т»), портативным рамановским спектрометром «ХимЭксперт», обеспечивающим идентификацию химических веществ и соединений (включая опасные химические агенты, взрывчатые вещества, фармацевтические препараты и пр.) в жидком, твердом и сыпучем видах методом спектроскопии комбинационного рассеяния. Была проведена демонстрация возможностей использования Мобильного автономного пункта управления обеспечением транспортной безопасности (МАПУ) при антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры.

Круглый стол автовокзалов



*Любовь Макарова,
Заместитель генерального
директора АО «Донавтовокзал»*

24 сентября организованный АО «Донавтовокзал» круглый стол представителей автовокзалов стал отраслевым автотранспортным мероприятием в рамках IX Всероссийской конференции «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму». В процессе обмена мнениями было отмечено, что накопившиеся в транспортной отрасли проблемы и отсутствие обещанной господдержки в её полном объеме мешают предприятиям и организациям эффективно реагировать на вызовы нового времени. Прозвучало много экспертных выступлений, среди которых выделяются предложения, связанные с использованием информационных технологий автоматизированных систем управления автовокзалом и продажи электронных билетов. На мероприятии присутствовали представители Республики Татарстан, Республики Крым, Ростовской, Белгородской, Липецкой областей и г. Москвы.



ДЕНЬ ЮРИСТА



Слева направо: Дарья Рогова, Борис Карлов, Владимир Родионов, Валентин Черноморченко, Ахмед Хизрибегов, Татьяна Зиненко, Александра Фахрутдинова

3 декабря – День юриста. Юристы принимают участие практически во всех сферах деятельности организации: согласовывают документы, разрабатывают регламенты, проводят переговоры, помогают найти решение в различных ситуациях. Сегодня мы расскажем вам про юристов филиала ГУП «Мосгортранс», отвечающего за эксплуатацию и развитие автовокзалов и автостанций. Речь пойдет о юридическом отделе Службы эксплуатации и развития автовокзалов (СЭиРА). Думаем, опыт коллег будет полезен, учитывая схожесть задач, которые решают юристы автовокзалов.

Осенью 2018 года заместителем генерального директора ГУП «Мосгортранс», курирующим работу СЭиРА, а вместе с ним и деятельность всех автостанций и автовокзалов Мосгортранса, был назначен Максим Коновалов. Переход от блок-модульных автостанций к международным автовокзалам должен дать пассажирам и перевозчикам не только уютные просторные здания, но и, прежде

всего, европейский уровень сервиса, а значит необходимо повышение качества услуг – такую ключевую задачу Максим Коновалов поставил перед Андреем Скворцовым, назначенным в октябре 2018 года директором СЭиРА. Юридическому отделу филиала была определена в ее реализации особая роль. Непосредственное участие в разработке плана работы юридического отдела принимал директор филиала Андрей Скворцов.

Для решения поставленных задач и организации эффективной работы юридического отдела в феврале 2019 года его начальником был назначен Ахмед Хизрибегов, зарекомендовавший себя как грамотный квалифицированный специалист, умеющий наладить работу на вверенном ему участке работы и, самое главное, умеющий договариваться и находить оптимальные решения. Кстати, умение договариваться и находить оптимальные решения является характерной чертой всех юристов СЭиРА.

Основной документ, определяющий отношения перевозчика с

ГУП «Мосгортранс» – договор – зона ответственности юриста, профессионализм которого может сделать перевозку невыгодным или даже убыточным для перевозчика. Юридический отдел начал с усовершенствования существующей формы договора, заключаемого с перевозчиками. Главный акцент был сделан на контроль качества перевозок, на актуализацию договора с учетом последних изменений законодательства. Конкретизирован предмет договора, выделены основные виды оказываемых автовокзалом услуг, что позволило установить оплату в зависимости от конкретных услуг. Это сделало услуги автовокзалов максимально прозрачными для перевозчиков.

Параллельно юридическому отделу была поставлена задача по взысканию задолженности перевозчиков перед филиалом. Работа по взысканию задолженности разделилась на два года.

В 2019 году за каждым юристом было закреплено определенное количество перевозчиков. Это оказалось правильной и своевременной мерой, которая позволила повысить эффективность взаимодействия с перевозчиками. В результате проведенных юридическим отделом филиала переговоров к концу 2019 года на счет филиала поступило более 40% денежных средств от накопившейся на начало года суммы задолженности.

В начале 2020 года директором филиала был утвержден новый план работы на год. Подведение итогов работы за 1-й квартал 2020-го совпало с началом эпидемии, вызванной новой коронавирусной инфекцией по



Ахмед Хизрибегов, Елена Галдина

всему миру. Юридическому отделу удалось вовремя сориентироваться и адаптироваться к новым реалиям. Основной упор был сделан на подачу исков. В результате по итогам работы за первые три квартала 2020 года юридический отдел выполнил план на 90%, в том числе, подано 220 исков, из них выиграно 98% всех дел, остальная часть исков находится на рассмотрении суда.

«Задачи юридического отдела не ограничиваются только договорной или претензионно-исковой работой. Юридический отдел оказывает правовую поддержку автовокзалам и автостанциям, консультирует сотрудников филиала, принимает участие в рассмотрении обращений граждан в целях улучшения качества предоставляемых услуг. Также юридический отдел взаимодействует с перевозчиками: проводит переговоры, рассматривает письма, вникает в каждую ситуацию в целях урегулирования вопроса в досудебном порядке», – говорит Ахмед Хизрибегов.

В единой команде

Другой составляющей на пути к повышению качества работы филиала стала единая команда, которую создал Андрей Скворцов. Одновременно с усилением юридического отдела в филиале

был создан отдел по работе с обращениями граждан, и положено начало детализированному анализу запросов пассажиров. «Юристы филиала – ближайшие коллеги, консультирующие нас по сложным обращениям и готовые всегда прийти на помощь», – рассказывают в отделе по работе с обращениями граждан. Активное взаимодействие юристы филиала осуществляют с отделом управления пассажирскими перевозками. Ключевое подразделение по взаимодействию с перевозчиками – отдел управления пассажирскими перевозками – возглавила один из лучших юристов филиала – Елена Галдина. Основная задача – совершенствование договорных отношений с перевозчиками и профилактика нарушений. При выявлении и фиксации нарушений акцент ставится на переговорный процесс. Это позволяет перевозчику добровольно погасить задолженность, не добавляя судебных издержек, которые он должен компенсировать при проигрыше дела.

Профессионализм и сплоченность юридического отдела чувствуют и молодые специалисты, работающие в нем.

«Получая диплом юриста, я мечтал попасть в коллектив, где мог бы расти профессионально и зарабатывать юридическую практику», – рассказывает ведущий юрисконсульт Валентин Черноморченко, – мне очень повезло начать карьеру в юридическом отделе СЭиРА. Коллеги тепло приняли меня в дружный коллектив и помогли освоить специфику транспортной отрасли».

Планы и перспективы

«В 2021-2022 годах мы должны полностью перейти на высокие стандарты обслуживания пассажиров и перевозчиков, которые задает Московский Транспорт. Специалисты юридического отдела филиала примут активное участие в обучении персонала автовокзалов и автостанций, которое мы планируем реализовать на базе Учебно-курсового комбината предприятия и в совершенствовании технологии обслуживания пассажиров и перевозчиков. Уверен, что амбициозный план работы юридического отдела на следующий год, который мы сейчас разрабатываем, продолжит и закрепит результаты двух предыдущих лет», – рассказывает Андрей Скворцов.

«Мосгортранс, благодаря сплоченной профессиональной команде, которую создало руководство филиала Служба эксплуатации и развития автовокзалов, где юрист играет ключевую роль, сможет стать примером качества автовокзальных услуг, вывести их на уровень международных стандартов, характерных для автовокзалов ведущих мегаполисов мира. В лице юристов филиала я поздравляю всех «служителей Фемиды» с профессиональным праздником! Желаю сохранить способность добиваться высокого результата и предлагать инициативные решения, быть их первопроходцами в развитии автотранспортной отрасли России!», – говорит заместитель генерального директора ГУП «Мосгортранс» Максим Коновалов.

Максим Голиков

ГОСДУМА ПРИНЯЛА В ПЕРВОМ ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ О ШТРАФАХ ЗА НЕОПЛАТУ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ



Госдума 22 октября приняла в первом чтении правительственный законопроект о введении административных штрафов в размере до 5,5 тыс. рублей за неоплаченный проезд по платным дорогам.

Согласно одобренным поправкам в Кодекс об административных нарушениях (КоАП), невнесение платы за проезд повлечет для владельца легкового автомобиля (или для водителя машины, принадлежащей иностранному перевозчику) штраф в размере 2,5 тыс. рублей. Для грузовиков или автобусов штраф составит 5,5 тыс. рублей, передает ТАСС. Фиксировать нарушения будут «работающие в автоматическом режиме специальные технические средства, имеющие функции фото и киносъемки, видеозаписи, или средства фото и киносъемки, видеозаписи».

В случае оплаты штрафа в течение 60 дней (срок исполнения

постановления о наложении административного штрафа), автовладелец и водители будут освобождены от административной ответственности.

Отметим, этот законопроект дополняет подписанный на прошлой неделе президентом Владимиром Путиным закон о регулировании проезда по платным дорогам и правилах формирования тарифов на проезд по ним. Он направлен на развитие системы в России безбарьерных платных дорог. По замыслу авторов, закон должен поспособствовать внедрению и развитию безбарьерных систем взимания платы (free-flow) на платных дорогах, а также развитию скоростных автомобильных дорог. Система free-flow, напомним, предусматривает свободный проезд по платным дорогам с последующим взиманием оплаты за него. Технология представляет собой специальные рамки с датчиками и камерами, которые фиксируют весь проезжающий транспорт. Устройства распознают номера машины, определяют класс автомобиля и наличие транспондера.

Закон запрещает движение по платным дорогам без оплаты проезда. При этом в документе

указано, что взимание платы за проезд по платной дороге или платному участку дороги осуществляется оператором, а методика расчета платы и предельная сумма будут утверждаться правительством, властями региона или органом местного самоуправления в зависимости от того, о дороге какого значения идет речь. Размер платы за проезд по участку дороги устанавливается оператором, и эта стоимость должна быть равной «для всех пользователей в отношении транспортных средств одной категории».

Также в законе уточняется, что при въезде на дорогу, оборудованную барьерами, плата за проезд вносится на въезде либо на выезде. В случае безбарьерного въезда оплата может осуществляться с помощью электронного средства регистрации проезда, и закон дает авто владельцам возможность оплаты в течение пяти суток после проезда, если на этой дороге не ведется электронная регистрация, если у водителя нет необходимого устройства или он заранее не перевел нужную сумму оператору платного участка.

Федеральный сервис продажи автобусных билетов buspay.ru

Используйте наш многолетний опыт работы в транспортной отрасли

Присоединяйтесь к числу наших партнеров

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

E-mail: vmeste@buspay.ru

реклама

НОВЫЕ ПРАВИЛА ОРГАНИЗОВАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ АВТОБУСАМИ

23 сентября 2020 года
Постановлением Правительства
РФ № 1527 утверждены Правила
организованной перевозки
группы детей автобусами.
Правила определяют требования,
предъявляемые при организации
и осуществлении организованной
перевозки группы детей
автобусами в городском,
пригородном и междугородном
сообщении.

Понятие «организованная перевозка группы детей» используется в значении, предусмотренном Правилами дорожного движения Российской Федерации, и означает перевозку в автобусе, не относящемся к маршрутному транспортному средству, группы детей численностью 8 и более человек, осуществляемая без их родителей или иных законных представителей.

В случае если организованная перевозка группы детей осуществляется 1 автобусом или 2 автобусами, перед началом осуществления такой перевозки в подразделение Госавтоинспекции на районном уровне подается уведомление об организованной перевозке группы детей.

В случае если указанная перевозка осуществляется 3 автобусами и более, перед ее началом подается заявка на сопровождение автобусов патрульным автомобилем (патрульными автомобилями) подразделения Госавтоинспекции.

Уведомление подается организатором перевозки, в том числе фрахтователем или фрахтовщиком (если перевозка осуществляется по договору фрахтования), в соответствии

с формой, установленной МВД России.

Подача уведомления осуществляется не позднее 48 часов до начала перевозки в междугородном сообщении и не позднее 24 часов до начала перевозок в городском и пригородном сообщениях.

Если время следования автобуса при организованной перевозке группы детей превышает 4 часа, в состав указанной группы не допускается включение детей возрастом до 7 лет.

Организатор перевозки назначает в каждый автобус сопровождающих лиц. Если группа включает более 20 детей, минимальное количество сопровождающих лиц определяется из расчета их нахождения у каждой предназначенной для посадки (высадки) детей двери автобуса.

Если продолжительность организованной перевозки группы детей превышает 12 часов и для ее осуществления используется 3 автобуса и более, организатор перевозки обеспечивает сопровождение такой группы детей медицинским работником. В указанном случае организованная перевозка группы детей без медицинского работника не допускается.

В ночное время (с 23 часов до 6 часов) допускаются организованная перевозка группы детей к железнодорожным вокзалам, аэропортам и от них, завершение организованной перевозки группы детей (доставка до конечного пункта назначения, определенного графиком движения, или до места ночного отдыха) при незапланированном отклонении от графика движения (при задержке в пути). После 23 часов расстояние перевозки не должно превышать 100 километров.

Организатор перевозки составляет список лиц помимо водителя (водителей), которым разрешается находиться в автобусе в процессе перевозки, включающий в том числе: детей, включенных в состав группы, с указанием фамилии, имени, отчества (при наличии), возраста или даты рождения каждого ребенка, а также номеров контактных телефонов его родителей (законных представителей); сопровождающих лиц с указанием их фамилии, имени, отчества (при наличии) и номера контактного телефона; медицинского работника с указанием его фамилии, имени, отчества (при наличии) и номера контактного телефона.

Нахождение в автобусе помимо водителя (водителей) иных лиц, кроме тех, которые указаны в списках, не допускается. Контроль соблюдения указанных требований возлагается на сопровождающих лиц.

Для осуществления организованной перевозки группы детей используется автобус, оборудованный ремнями безопасности.

Помимо этого Правила определяют требования к водителям, допускающимся к управлению автобусами, осуществляющими организованную перевозку группы детей, а также список необходимых документов. Так, к управлению автобусами, осуществляющими организованную перевозку группы детей, допускаются водители, имеющие в том числе стаж работы в качестве водителя транспортного средства категории «D» не менее одного года из последних 2 лет.

Настоящее постановление вступает в силу с 1 января 2021 г. и действует до 1 января 2027 г.

Ассоциация «ЕТС «АЛС»

ЕДИНАЯ ФЕДЕРАЛЬНАЯ СИСТЕМА МОНИТОРИНГА И КОНТРОЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК АВТОБУСАМИ ВЫШЛА НА ТЕСТОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ



ВНИМАНИЕ!

Здесь проводятся тестовые испытания
Единой федеральной системы мониторинга
и контроля пассажирских перевозок автобусами

Путешествуете в другой регион?
Получите информацию о вашем рейсе

- 1 Если есть в нижней части вашего билета QR-код с надписью «Проверить свой рейс»
- 2 Вы можете отсканировать QR-код с помощью вашего мобильного телефона
- 3 Получить данные о рейсе: дату, время и пункты передвижения, название перевозчика и тип автобуса

Узнайте о других сервисах для пассажиров
межрегиональных маршрутов

Telegram-канал @NelegalovNetBot

нелегаловнет.рф

нелегаловнет.рф

Пользуйтесь сервисами на сайте нелегаловнет.рф для получения информации о перевозчике, автобусе и маршруте



7 ноября 2020 года Правительство Российской Федерации выпустило распоряжение о проведении тестовых испытаний Единой федеральной системы мониторинга и контроля перевозок пассажиров автобусами в междугороднем сообщении, создание которой предусмотрено подпунктом «з» пункта 1 перечня поручений Президента РФ по итогам заседания Государственного совета РФ 26 июня 2019 года. Эти испытания завершают ряд пилотных проектов системы мониторинга автобусов, которые проводились на протяжении последних полутора лет. Прототип системы, тестируемый в ходе экспериментов и пилотных проектов как на межрегиональных, так и на международных

маршрутах, разработанный компанией «Технопасс», вобрал в себя все улучшения и предложения, которые были получены от Министерства транспорта, профильных ведомственных учреждений, перевозчиков, автовокзалов, участников пилотов. Эволюционное развитие системы мониторинга закрепляется тестовыми испытаниями, проводимыми на территории четырех федеральных округов в ноя-

бре-декабре этого года. Как и на предыдущих этапах, тестовые испытания проводятся на безвозмездной основе со стороны всех участников. В тестировании системы мониторинга принимает участие большое количество участников – как из числа тех, кто уже делает это не в первый раз, так и вновь присоединившихся организаций.

Цель тестовых испытаний обозначена как «практическая отработка механизмов мониторинга и контроля перевозок пассажиров автобусами в межрегиональном сообщении». Что же это означает?

Согласно концепции создания Единой федеральной системы мониторинга и контроля основная задача системы – обе-

спечение прослеживаемости пассажирских перевозок путем формирования цифрового следа на базе уникальных идентификаторов. Как же эта прослеживаемость обеспечивается?

В ходе тестовых испытаний перевозчики и автовокзалы в личном кабинете системы регистрируют планируемые рейсы, получая идентификаторы рейсов. При этом регулярные рейсы заводить вручную не требуется – данные по максимуму подгружаются в систему напрямую из реестра регулярных маршрутов – нужно просто подтвердить и указать номер автобуса, отметить время его отправки. Таким образом, отмечаются как отправляющиеся рейсы, так и невыполнение рейсов, фиксируются «спящие маршруты».

При бронировании, продаже перевозочных документов также получают идентификаторы, которые в виде QR-кода печатаются на самом билете.



Пассажиры с таким билетом, могут получить дополнительную информацию о рейсе, просто наводя на QR-код камеру мобильного телефона.

Зарегистрированные планируемые рейсы сразу проходят проверку и при наличии нарушений – система уведомляет перевозчика об этом! Это пре-

ПРИНЦИП РАБОТЫ

1
Передача перевозчиком информации о рейсе – регулярном, заказном и для собственных нужд

3
Оформление перевозчиком перевозочного документа с QR-кодом (УИПП)

5
Идентификация передвижения автобусов в межрегиональном сообщении в транспортном потоке: рамки «Платон», системы мобильного контроля «Платон», камеры фотофиксации ПДД, пункты пропуска на платных дорогах

7
Анализ данных, сверка со справочниками государственных систем, выявление признаков нарушений

2
Проверка данных о рейсе и перевозчике – лицензии, маршрут и остановочные пункты, полис ОСГОП – выдача перевозчику УИР

4
Проверка пассажиром рейса по QR-коду или через сервисы «Нелегалов нет»

6
Сбор сведений о пассажирских перевозках от перевозчиков, автовокзалов, пассажиров, обращений «Народный контроль»

8
При выявлении нарушения автоматическое формирование пакетов документов – для последующего наказания или предупреждения нарушителей



Нелегалов нет

дупредительная система, которая позволяет исправить недочеты еще до отправки рейса и фактического нарушения.

Наряду с регистрацией рейсов, на дорогах регионов-участников испытаний системой производится сбор информации о проездах автобусов – как тех, кто зарегистрирован в системе, так и тех, кто про систему мониторинга пока не слышал. Стационарные рамки «Платон», системы мобильного контроля «Платон», камеры в пунктах взимания платы на платных дорогах, камеры фото-видеофиксации нарушений ПДД на региональных и федеральных дорогах – отовсюду стекается информация в систему о проездах автобусов.

Собираемые проезды автобусов анализируется системой

для отбора передвигающихся в межрегиональном сообщении, проверяется регистрация рейса в системе, наличие лицензии у собственника, соответствие фактического движения по маршруту зарегистрированного в системе мониторинга рейса, выполнение других обязательных требований к пассажирской перевозке (наличие ОСГОП, передача данных в АЦБ ПДД). Накапливаемая информация о выполняемых рейсах анализируется на предмет выявления регулярных перевозок, не зарегистрированных в системе.

зок, не зарегистрированных в системе.

Фактура по рейсам, на которых выявлены нарушения, в автоматическом режиме оформляется в пакеты доказательной базы и передается в Ространснадзор для привлечения нарушителей к ответственности.

Дополнительным механизмом, используемым системой мониторинга, является сервис народного контроля, который уже получил неофициальное название «Нелегалов Нет». Этот сервис доступен как на сайте системы, так и в формате телеграм-бота, и позволяет направить обращение об обнаруженном нелегале или жалобу о качестве перевозке. В дальнейшем, для максимального удобства будет разработано мобильное приложение для пассажиров. Другие доступные для пассажира сервисы систем мониторинга позволяют получить дополнительную информацию по рейсу или перевозчику, убедиться в легальности своей поездки или любого другого автобуса.

Несколько цифр – что же такое тестовые испытания ЕФС МКПП:

- 30 дней тестовых испытаний;
- 2800 маршрутов в зоне тестовых испытаний;
- система зафиксирует 70 000 рейсов;
- система соберет 4 000 000 фотографий автобусах на дорогах;

Благодарим всех участников, присоединившихся к тестированию!

Комаристый Евгений





**ФОРМУЛА
ДВИЖЕНИЯ**

**VII НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРЕМИЯ ЗА ДОСТИЖЕНИЯ
В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА
И ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

ДИПЛОМ

**ЛУЧШЕЕ РЕШЕНИЕ В ОБЛАСТИ
ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА**

ООО «ТРАНСПОРТ ВЕРХНЕВОЛЖЬЯ»

**Новая транспортная модель пассажирских перевозок
на территории Тверской области**

М.Я. БЛИНКИН

Член Экспертного совета при Правительстве
Российской Федерации, Директор Института
экономики транспорта и транспортной политики
НИУ «Высшая школа экономики»,
Председатель жюри премии «Формула движения»

20 НОЯБРЯ 2020 ГОДА, МОСКВА



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России



7,5 МИЛЛИОНА РАЗ В 2020 ГОДУ БЫЛ ОПЛАЧЕН ПРОЕЗД В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ ТВЕРИ И КАЛИНИНСКОМ РАЙОНЕ С ПОМОЩЬЮ ЭКВАЙРИНГА СБЕРБАНКА

В преддверии Дня работника автомобильного и городского пассажирского транспорта традиционно отмечаются успехи и достижения отрасли. В этом году одним из важных событий для Тверского региона стал запуск новой транспортной модели в Твери и Калининском районе, которая включает систему безналичной оплаты проезда. Сбербанк опубликовал статистику, сколько поездок в областном центре оплачивается банковской картой.

Управляющий Тверским отделением ПАО «Сбербанк» Виктор Аршинов:

«Удобные, безопасные и инновационные решения помогают жителям Твери и Калининского района с комфортом перемещаться на общественном транспорте. Это стало возможным благодаря совместной работе Правительства Тверской области, в частности Министерства транспорта региона, а также Верхневолжского АТП, разработчика цифровой платформы компании-оператора ООО «Транспорт Верхневолжья» «Смарт Мовиста», ГКУ «Организатор перевозок Тверской области», Тверского отделения Сбербанка и АО «Расчетные решения». Тверь является ли-

дером по количеству оплат на 1 транспортное средство – до 200 оплат. Более 70% поездок в Твери оплачивается банковской картой».

Пассажиры могут оплачивать проезд в транспорте Твери и Калининского района с помощью бесконтактной банковской карты или смартфона с подключенным сервисом Apple Pay, Samsung Pay или Google Pay. Бесконтактные платежи на транспорте существенно сокращают время обслуживания пассажира, делая поездку более комфортной. Перевозчикам сервис безналичной оплаты проезда позволяет повысить качество обслуживания клиентов, снизить операционные расходы и увеличить собираемость выручки.

В 2020 году в Твери и Калининском районе было запущено акционное предложение совместно с платежной системой Visa, в рамках которой при оплате бесконтактной картой Visa поездка стоила дешевле.

Сбербанк уделяет повышенное внимание обеспечению проезда льготной категории пассажиров, которые имеют право на особые условия проезда. В Твери и Калининском районе была запущена новая

технология Social ID. Она позволяет применять для оплаты льготного проезда банковскую карту «Мир». Это сокращает временные затраты льготников на получение бумажного проездного.

Через каналы Сбера: банкоматы, устройства самообслуживания, а также в приложении «Сбербанк Онлайн» жителями приобретено более 260 тыс. проездных билетов, в числе которых льготными категориями граждан – 190 тыс. социальных проездных билетов.

Напомним, что в Тверской области реализуется одна из наиболее эффективных в стране систем пассажирских перевозок, которая уже в значительной степени завершена в автобусном транспорте и готовится к запуску в трамвайном сегменте. В сентябре региональная система получила признание на федеральном уровне. На заседании рабочей группы Госсовета РФ в Твери Губернатор Игорь Рудня представил проект реализованной транспортной модели пассажирских перевозок в Верхневолжье. Опыт Тверской области рекомендован для использования в других регионах России.

www.afanasy.biz

НА ФОРУМЕ «ТРАНСПОРТ РОССИИ» ОТМЕТИЛИ И ПОЛОЖИТЕЛЬНО ОЦЕНИЛИ РЕФОРМУ ТРАНСПОРТА В ТВЕРИ

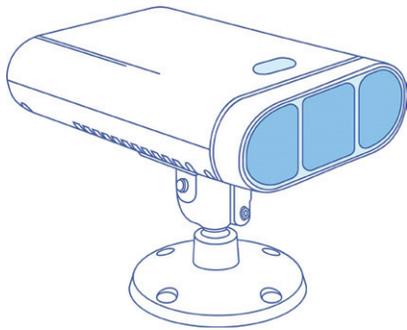
В Москве прошел XIV Международный Форум «Транспорт России», где вручается национальная премия за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула движения». Из 43 претендентов, вошедших в шорт-лист премии, лауреатами стали 11 участников.

— В этом году борьба была по-настоящему упорной и результаты не были известны вплоть до последней минуты. Оргкомитет рад объявить результаты голосования жюри премии «Формула движения», — отмечают в пресс-центре «Транспортной недели».

В номинации «Лучшее решение в области пассажир-

ского транспорта» премию присудили ГКУ «Организатор перевозок Тверской области» и ООО «Транспорт Верхневолжья». Их отмеченные заслуги — это новая транспортная модель пассажирских перевозок, которую в этом году внедрили в Твери и в Калининском районе.

МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ВОДИТЕЛЯ: ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА



Основная причина ДТП – потеря внимания

По статистике 6% ДТП приходится на техническую неисправность, оставшиеся 94% инцидентов происходят по вине человека. Из них почти 70% – спровоцированы невнимательностью: водитель может быть утомлен долгой дорогой и начать “клевать носом” или просто отвлечься на мобильный телефон, утратив в этот момент контроль над дорожной ситуацией.

Так, например, при разговоре по мобильному телефону или переписке в мессенджере риск инцидента возрастает в 4 раза (на причины, связанные с использованием мобильного телефона за рулем, приходится до 15% ДТП).

Отвлечение на мобильный телефон повышает риск ДТП в 4 раза

К другим факторам повышенного риска относятся:

- Усталость/утомление, приводящие к снижению уровня концентрации и потере внимания во время управления ТС;
- Отвлечения: разговор (по телефону или с попутчиком), курение (водителю нужно до-

стать пачку, найти сигарету, прикурить – все это время он не полностью сконцентрирован на дороге и не может в случае экстренной ситуации быстро переключиться на управление);

- Несоблюдение/пренебрежение правилами дорожного движения и безопасности (нарушения скоростного режима);
- Невнимательность на сложных участках трассы.

Только в 2019 году на дорогах пострадало более двухсот тысяч человек, более пятнадцати тысяч погибло (согласно статистике ГИБДД).

Экономика страны теряет по разным оценкам до 5% ВВП в результате инцидентов – это миллиарды рублей в год в виде как прямых убытков (транспорт, грузы, инфраструктура), так и косвенных потерь для государственных и частных компаний (урон репутации, недополученная прибыль в результате простоя транспорта, страховые выплаты).

Как действуют автопроизводители и регуляторы

Автопроизводители с начала 21-го века ищут способы достоверно определить ситуацию повышенного риска и предотвратить ее до того, как она приведет к инциденту. В легковом автомобилестроении ранее использовали “косвенные” признаки: статистику ускорения/торможения, как часто водитель “подруливает”, удается ли ему удерживать полосу – если система решала, что поведение

отличается от “обычного”, загорался предупреждающий сигнал.

В 2007-м году Lexus одними из первых выпустили модель автомобиля со встроенной системой мониторинга на основе видеоаналитики: камера располагается на рулевой колонке или маскируется под элемент приборной панели. Сегодня новое поколение подобных систем используется в автомобилях BMW, Citroen, Chrysler, Subaru, пока, к сожалению, чаще встречаясь в машинах уровня люкс, выходящих ограниченным тиражом.

Проблема признана на государственном уровне – в России и Евросоюзе разрабатывают стандарты, по которым в 2021-22-м годах подобные системы должны быть установлены на подавляющем большинстве видов транспорта.

Решение промышленного уровня – уже сейчас

Опыт подсказывает, что лучше действовать проактивно и заняться поиском подходящего решения до того, как будут введены регуляции и штрафы за их несоблюдение.

Группой компаний “КСОР” с 2016 года ведется разработка системы мониторинга на основе видеоаналитики “Антисон”. В 2018-м году серийная модель устройства прошла пилотные испытания на коммерческом транспорте. С 2019-го года она установлена в Московском метрополитене, а с начала 2020-го – на всем наземном общественном транспорте Москвы (суммарно более 10000 единиц).



За первые девять месяцев работы системы “Антисон” на общественном транспорте Москвы аварийность снижена на 26%

Решение представляет собой комплекс, состоящий из:

1. Устройства, монтируемого в кабине водителя – это видеокамера с высоким качеством записи и вычислительным модулем, на котором развернуты алгоритмы нейросети. И системный блок, обеспечивающий передачу и хранение данных, базовую телематику и возможность расширения системы дополнительными камерами. Таким образом система прямо на устройстве и “в моменте” автоматически определяет “фактор повышенного риска”, который может привести к ДТП, и предупреждает водителя сигналом.
2. Центра мониторинга – посылает сигнал водителю, система также отправляет видеофрагмент и мета-данные (геолокация, скорость) диспетчеру.

Фрагмента в 10-30 секунд достаточно, чтобы однозначно подтвердить наличие инцидента и отработать установленный регламент (снять водителя с рейса, дав доехать до парка, или выслать сменщика).

3. Информационной платформы – облачного сервиса, в котором доступна статистика по всем инцидентам в реальном времени. Здесь же генерируется и выгружается отчетность по периодам, которая ложится на стол руководителям предприятия.

За шесть месяцев работы алгоритмами ИИ обработано 9 562 456 часов видеоданных, диспетчерам при этом достаточно было отсмотреть и подтвердить всего 413 часов суммарно.

Решение – это не просто продажа устройств, а полноценная услуга. Так, компания может гарантировать:

- Низкий порог входа – владельцам автопарка не нужно тратить деньги на закупку большого объема устройств, организацию своего диспетчерского центра и технической службы, разработку и поддержку программного обеспече-

ния, а также облачной инфраструктуры.

- Качество и надежность работы системы в течение всего контракта. Монтаж, демонтаж, юстировка, замена вышедших из строя устройств и обновление ПО соответственно изменениям бизнес-логики – все это входит в сервис.

Также компания берет на себя согласования схем монтажа с производителями транспортных средств, что позволяет экономить время и соблюсти все условия гарантийного обслуживания.

Спасая жизни и защищая активы компании

Точные даты принятия новых законов и стандартов касательно мониторинга на транспорте не известны, но необходимость в подобных решениях существует уже сейчас – для компаний, занятых пассажироперевозками, это, в первую очередь, гарантия безопасности и социальная ответственность, для бизнеса – возможность защитить свои активы.

Группа компаний “КСОР” открыта к сотрудничеству и предлагает “тест-драйв” системы в рамках пилотных проектов на небольшом количестве ТС в течение двух-трех месяцев – обычно, такого периода достаточно, чтобы оценить эффективность и целесообразность работы системы.

Будьте внимательны на дорогах!

По вопросам сотрудничества:
Сергей Клоков, Директор по развитию ООО “КСОР”
Почта: s.klokov@antisleep.ru
Телефон: +7 906 093-13-03

НОВАЯ МОБИЛЬНОСТЬ – ЭВОЛЮЦИЯ ИЛИ РЕВОЛЮЦИЯ?



*Игорь Иванов,
советник руководителя
Аналитического центра
при Правительстве
Российской Федерации*

О каких транспортных системах мечтают ведущие мировые державы и с какими проблемами в области мобильности они сталкиваются? Цифровизация мобильности – это революция или эволюция? Как на будущее общественного транспорта повлияет внедрение интероперабельности? Все эти вопросы становятся центром дискуссии профессионалов в области пассажирского транспорта по всему миру.

В последние годы в центре внимания профильных экспертов находится тематика МaaS (мобильности как услуги) и цифровых сервисов на транспорте. За это время понимание мобильности существенно видоизменилось: если раньше главной задачей государства и бизнеса было создание отдельных цифровых сервисов, то сегодня ведущая цель – объединить разрозненные системы, внедрив принципы интероперабельности и интеграционного взаимодействия. И здесь одного

желания бизнеса создать новые услуги и продукты уже недостаточно – государство должно активно включаться в работу, создавая условия для наступления эры новой мобильности. Для этого нужно открывать большие данные, обеспечивать трансграничное взаимодействие и формировать нормативно-правовую базу для объединения систем.

Подобные проекты реализуются, в частности, в Европе. Так, Директива ЕС по интеллектуальным транспортным системам (Directive 2010/40/EU) предполагает создание во всех странах ЕС Национальных операторов доступности (National Access Points) для обеспечения постоянного обмена данными в сфере транспорта и выработки единых стандартов взаимодействия, обеспечения безопасности и разработки интерфейсов.

В отдельных странах ЕС национальные правительства приняли свои законы, регламентирующие раскрытие информации и внедрение интероперабельности. Например, в Германии и Франции государство активно открывает данные, нужные для создания мобильных приложений и цифровых сервисов для бесшовного путешествия по странам ЕС. Стандарты интероперабельности начинают внедряться на государственном уровне и в Скандинавских странах. При этом и органы власти, и частные операторы цифровых платформ сходятся во мнении, что именно интероперабельность будет главным вызовом в ближайшие годы.

Объединение систем для удобства пассажира только на первый взгляд кажется легкой задачей: на самом деле, за кажущейся простотой создания единой точки входа в мобильность скрывается огромная многоуровневая работа государственных органов и бизнеса. Открытие данных, внедрение единых стандартов, создание общих схем взаимодействия и предоставления транспортных услуг, а также технологическое объединение систем, требуют огромных административных усилий.

Во многом актуализация повестки общественного транспорта продиктована экологическими соображениями – сокращение выбросов CO₂ в атмосферу является приоритетной задачей для большинства развитых стран. Однако, невозможно повысить востребованность общественного транспорта, если он не отвечает ожиданиям современного человека по гибкости, предсказуемости и комфорту. Поэтому второе поколение сервисов МaaS предполагает максимально гибкий подход к мультимодальности и так называемую «пассажироцентричную» (user centric) ориентацию, предполагающую, что вся система общественного транспорта (как регулярного, так и немаршрутного) подстраивается под нужды конкретного человека. Более того, экосистема сервисов общественного транспорта постоянно расширяется, включая в себя все новые виды мобильности, вплоть

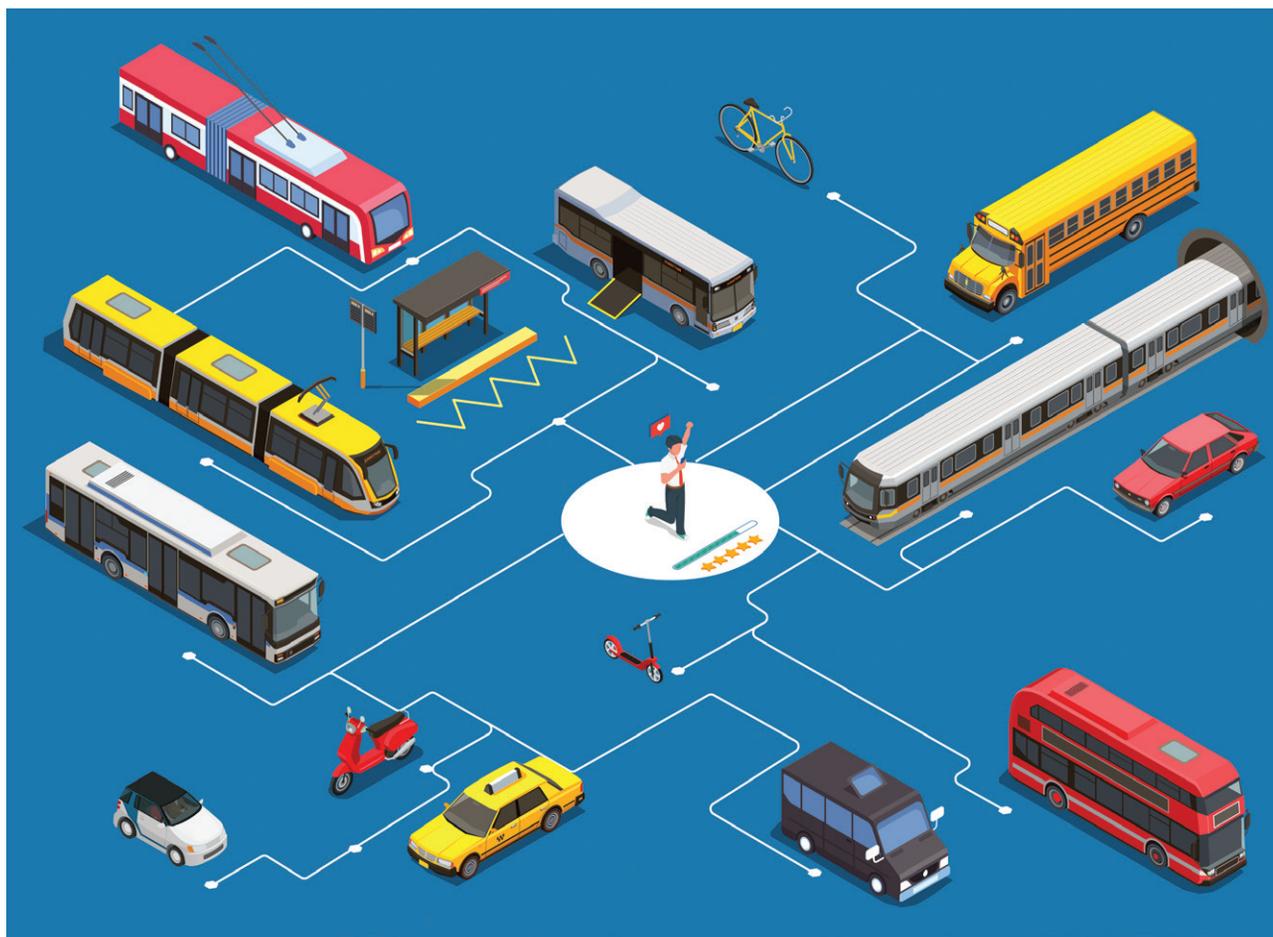
до самокатов, и новые сегменты, уже не имеющие прямого отношения к транспорту: например, в Финляндии и Норвегии развитие MaaS предполагает присоединение сервисов поиска арендного жилья и подбора работы недалеко от дома.

Сервисы новой мобильности – это уже не только бизнес, но и социально-ориентированные проекты, призванные повысить мобильность населения и улучшить качество жизни граждан. Это особенно актуально для отдаленных районов, где наиболее остро чувствуется необходимость выравнивания социальных различий между городским и сельским образом жизни. Главным аргументом является то, что в городах уровень цифровизации

транспорта и доступности сервисов мобильности уже достаточно высок.

Наша страна тоже вступает в эру новой мобильности. Гибкие мультимодальные поездки, перевозки по запросу, цифровые сервисы оплаты проезда и информирования пассажиров разрабатываются и внедряются в практику транспортного обслуживания. Большие перспективы открывает новый федеральный проект в рамках национального проекта по безопасным качественным дорогам – «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях». Целью проекта является, помимо прочего, повышение транспортной связанности и мобильности населения, в том числе за счет внедрения

цифровых сервисов для всех участников транспортного рынка. Цифровые сервисы позволят пассажирам строить маршруты, знать точное время прибытия транспорта на остановки, оплачивать проезд из электронного кошелька по самому выгодному тарифу с учетом всех льгот, оставлять отзыв о поездке, даже получать сопутствующие услуги, и все это – в одном приложении! Сервисы новой мобильности станут отличным подспорьем и в работе перевозчиков и организаторов перевозок – они смогут оптимизировать использование ресурсов и эффективно управлять как отдельными перевозками, так и транспортным обслуживанием в целом. До встречи в цифровом будущем!





МАДИ – 90 ЛЕТ

13 декабря 2020 года Московскому автомобильно-дорожному государственному техническому университету исполняется 90 лет.

Сегодня МАДИ – один из крупнейших вузов России, ведущий научно-образовательный и методический центр подготовки бакалавров, специалистов, магистров и научных кадров. Их усилиями обеспечивается реализация приоритетных государственных программ

внедрения технологий «цифровой экономики», развивается импортозамещение с высокими индикаторами безопасности социальной среды на предприятиях дорожно-строительного комплекса, автомобильного транспорта, промышленности и торговли, машиностроительных предприятиях, заводах по производству транспортной, дорожно-строительной, ком-

мунальной, аэродромной и специальной техники. Специалисты МАДИ, в тесном взаимодействии с промышленными партнерами, ведут перспективные научные исследования и разработки, осуществляя подготовку кадров для дорожного строительства, возведения мостов, тоннелей и аэродромов, инновационного управления транспортными комплексами.

ИСТОРИЯ МАДИ



Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ) учрежден постановлением Совета народных комиссаров СССР № 748 от 13 декабря 1930 года на базе автодорожного факультета Московского института инженеров транспорта и Высшей автодорожной школы Центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта.

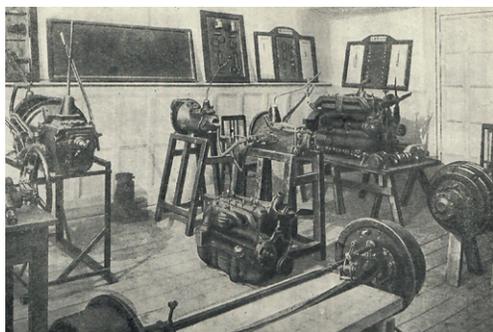
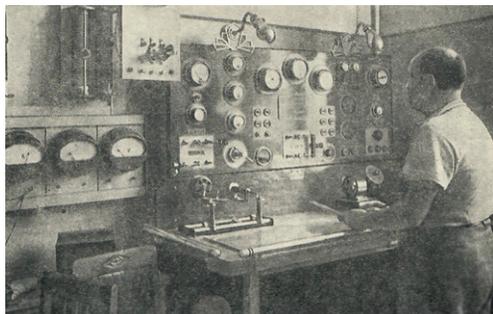
На момент организации МАДИ имел два факультета – дорожно-строительный и автомеханический. В годы первых пятилеток институт внес огромный вклад в процесс индустриализации страны. В 1931 году состоялся первый выпуск инженеров, и 36 молодых специалистов были направлены на строительство дорог, мостов и транспортных сооружений СССР.

К началу Великой Отечественной войны МАДИ уже подготовил несколько сотен специалистов, которые вписали доблестные страницы в героическую летопись Великой Победы. В послевоенное время выпускники института внесли большой вклад в восстановление народного хозяйства – их усилиями были отремонтированы тысячи мостов, сотни тысяч километров автомобильных дорог, строились и прокладывались новые путепроводы, тоннели и магистрали. Во многом благодаря усилиям

выпускников вуза страна осваивала целину, нефтяные и газовые месторождения Восточной Сибири.

Трудовой путь университета отмечен многими наградами, среди которых – орден Трудового Красного Знамени «За заслуги в подготовке квалифицированных специалистов для народного хозяйства и развития науки» (указ Президиума Верховного Совета СССР от 8 декабря 1980 г.). В 1988 году университет награжден орденом Дружбы Вьетнама (указ Госсовета Республики Вьетнам от 18 марта 1988 г.), а в 2017 году – орденом Дружбы Республики Лаос.

В 1982 году вуз стал техническим университетом, а с 2010 года его полное наименование – федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)».



Сегодня МАДИ – один из крупнейших вузов России, ведущий научно-образовательный и методический центр подготовки бакалавров, специалистов, магистров и научных кадров. Их усилиями обеспечивается реализация приоритетных государственных программ внедрения технологий «цифровой экономики», развивается реальное импортозамещение с высокими индикаторами безопасности социальной среды на предприятиях дорожно-строительного комплекса, автомобильного транспорта, машиностроительных предприятиях промышленности и торговли, заводах по производству транспортной, дорожно-строительной, коммунальной, аэродромной и специальной техники.

МАДИ занимает 61 место в рейтинге лучших вузов России RAEX-100 (2020 год) и 26 место в рейтинге вузов Москвы. В 2018 году экономический совет Содружества Независимых государств придал МАДИ статус базовой организации государств-участников СНГ.

В настоящее время в МАДИ обучается почти 9000 человек по 57 направлениям подготовки, в числе которых 17 программ бакалавриата, 4 программы специалитета, 15 программ магистратуры и 21 программа подготовки научно-педагогических кадров в аспирантуре.

Образовательная деятельность МАДИ осуществляется в соответствии с лицензией Федеральной службы по надзору в сфере образования и науки от 18 ноября 2016 года № 2474 и свидетельством о государственной аккредитации от 18 февраля 2020 года № 3331. В состав университета входят 11 факультетов, 4 филиала, 48 кафедр (из них 22 – выпускающих). На загородном полигоне МАДИ функционирует учебно-исследовательский центр.

Учебный процесс на высочайшем уровне обеспечивает профессорско-преподавательский состав, насчитывающий свыше 700 человек. Свыше 67% преподавателей и сотрудников имеют ученые степени и звания, более 12% – доктора наук. Более 75% преподавателей сотрудничают с университетом на штатной основе.

Многие ученые МАДИ являются лауреатами Государственных премий, премий правительства и Президента Российской Федерации.

Университет проводит большую работу в рамках Федерального учебно-методическо-

го объединения вузов РФ по образованию в области транспортных машин и транспортно-технологических комплексов. Функционирует Институт повышения квалификации специалистов транспортно-дорожного комплекса, в составе которого работают Центр переподготовки и повышения квалификации, Школа Бизнеса и Центр инженерной педагогики.

На базе МАДИ создан и успешно функционирует Центр инноваций в инженерном образовании. Работу с абитуриентами, кроме факультета довузовской подготовки, ведет учебный комплекс «Московский центр автомобильно-дорожного образования», в 2004 году преобразованный в «Московский центр автомобильно-дорожного образования». Одной из площадок научных исследований магистрантов является Научно-образовательный центр инновационных технологий в логистике – структурное подразделение факультета логистики и общетранспортных проблем.



МАДИ – победитель всероссийского проекта «Лучшие образовательные проекты инновационной России» по основным образовательным программам. Среди них – менеджмент, наземные транспортно-технологические ком-



плексы, строительство, эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов, логистика и управление цепями поставок, автомобили и автомобильное хозяйство, автомобильные дороги и аэродромы, технология транспортных процессов, эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов.

Главная задача университета на протяжении многих лет остается неизменной – обеспечение научно-технической, кадровой и образовательной составляющих эффективной и безопасной дорожной инфраструктуры России, автомобильного и городского транспорта, специального машиностроения в целях устойчивого и безопасного функционирования экономики и создания комфортной автотранспортной среды.

В МАДИ продуктивно работают научные школы по трем ключевым направлениям:

фундаментальные исследования в области математики, инновацион-

ных ультразвуковых технологий, нанотехнологий, интеллектуальных и самовосстанавливающихся материалов. В этой области работает 5 кафедр;

прикладные исследования в области дорожного строительства, автомобильного транспорта, силовых установок, техносферной безопасности, дорожных и технологических машин. Исследования в этих научных областях проводят 16 кафедр;

перспективные исследования в области разработки и совершенствования интеллектуальных транспортных систем, логистики и транспортной телематики – их ведут 6 кафедр вуза.

На основе конструкторских разработок ученых МАДИ созданы уникальные научные установки. Среди них – полигонно-тестовый комплекс

«Умная дорога» и универсальный колёсный стенд КУИДМ-2 «Карусель». Для эффективного развития научного предпринимательства на полигоне МАДИ реализуется программа создания бизнес-инкубатора.

В университете разработаны и успешно используются специализированные передвижные дорожные лаборатории с уникальными приборами и оборудованием для комплексного обследования и мониторинга дорожных объектов. Прошли опытно-производственную апробацию инновационные материалы и технологии с повышенными структурно-механическими и транспортно-эксплуатационными характеристиками.

В рамках Программы «Развитие инновационной инфраструктуры в российских вузах» в МАДИ созданы испытательные комплексы для уникальных исследований в области транспортного строительства и разработки интеллектуальных транспортных систем. Функционирует и развивается инновационная инфраструктура, включающая в себя в том числе 13 малых инновационных предприятий университета.

В МАДИ созданы 3 аккредитованные площадки экспертного отбора заявок по программе грантовой поддержки талантливой молодежи «УМНИК» – «Москва-ВЕК-21» по следующим направлениям:

- «Цифровые технологии»;
- «Новые материалы и химические технологии»;
- «Новые приборы и интеллектуальные производственные технологии».

Гранты предоставляются Фондом содействия развитию малых форм предприятий в





научно-технической сфере на выполнение научно-исследовательских работ в рамках инновационных проектов.

В университете функционирует аккредитованная площадка финального отбора конкурса грантов «УМНИК-Автонет». Гранты предоставляются Фондом содействия инновациям и рабочей группой госпрограммы Национальной технологической инициативы (НТИ). Рабочими комиссиями экспертов было рассмотрено более 130 заявок студентов. Неоднократными победителями конкурса являются и студенты МАДИ.

Более 300 студентов университета ежегодно участвуют в научных конференциях, регулярно публикуют результаты своих исследований в изданиях, входящих в глобальные базы научного цитирования Scopus и Web of Science, науч-

ных журналах из перечня ВАК РФ, сборниках докладов научно-практических конференций. Студенты принимают активное участие в проектах департаментов

правительства Москвы, министерств и ведомств РФ, Правительства России.

Настоящей точкой притяжения инновационных идей молодых мадийцев является центр студенческих инженерных проектов. В Центре инженерных проектов студенты, под руководством лучших преподавателей, в партнерстве с ведущими промышленными партнерами занимаются созданием гоночных болидов и мототехники, участвуют в соревнованиях. Команда центра регулярно представляет свои разработки на авторитетных выставках и форумах. Среди них – «Московский автосалон», «Электротранс», «Мотовесна», «Образование и карьера», «Фестиваль науки O+», НТТМ, «Архимед», «Мотозима», «Ночь музеев» TECHNOCAREER, INSIDE-R и многие другие.

Центр реализует комплекс молодежных инженерных инициатив:

Formula MADI (Формула МАДИ) – проект, аккумулировавший наработки старейших инженерных команд университета – Formula Student и Formula Electric. Настоящее время команда проекта занимается созданием беспилотного электроболида;

Baja MADI (Баха МАДИ) – команда, образованная в 2015 году и уже успевшая построить два автомобиля-багги по регламентам SAE и FIAЮ, а также принять победное участие в международных соревнованиях в Испании;

Smart Moto (Смарт Мото) – проект, посвященный конструированию одноколейных транспортных средств; за время его существования студентами построено несколько электромотоциклов;

мотоклуб MADI Moto – первый и крупнейший студенческий мотоклуб России;

Shell Eco-marathon (Шелл эко-марафон) – международное соревнование, объединяющее более 150 университетов из 30 стран мира в соревнованиях транспортных средств на топливную экономичность;

«Реставрация авто- и мототехники» – проект для студентов, которые интересуются устройством и реставрацией антикварных автомобилей.

«Тюнинг ателье МАДИ» – объединяет любителей перодового дизайна, тюнинга и технического совершенствования автомобилей.

На базе МАДИ активно функционирует волонтерский центр, завоевавший авторитет при организации и проведении крупных университетских, городских,





всероссийских и международных мероприятий. В 2014 г. волонтеры МАДИ принимали активное участие в организации и проведении XXII Олимпийских и XI Паралимпийских зимних игр в Сочи, заслужив благодарность Президента России В.В. Путина. Более 600 волонтеров принимали участие в обеспечении Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 по профильным для университета направлениям «Транспорт» и «IT-технологии».

Студенты МАДИ – члены движения студенческих отрядов – участвовали в мероприятиях Центрального штаба и Московского регионального отделения студенческих отрядов.

Университет активно развивает международное сотрудничество, основанное на принципах открытого, универсального, развивающего и инновационного обучения. Ключевыми направлениями международной деятельности МАДИ являются:

- развитие взаимодействия с ведущими зарубежными научно-образовательными и промышленными партнерами;
- продвижение МАДИ на международном рынке научно-образовательных услуг;
- содействие в развитии научного сотрудничества, организация участия ученых, студентов и аспирантов в междуна-

родных научно-практических проектах;

развитие программ студенческой и преподавательской академической мобильности;

подготовка кадров высшей квалификации для зарубежных стран;

деятельность в статусе базовой организации стран СНГ и др.

МАДИ организует работу в рамках более 90 заключенных договоров с университетами, научно-исследовательскими центрами, международными организациями и государственными структурами 40 стран мира. Действует 5 соглашений в рамках программы академических обменов Европейского союза Erasmus+. Осуществляется активное взаимодействие с Ассоциацией технических университетов России и Китая. Крепнут партнерские связи с вузами стран ближнего (Белоруссия, Казахстан, Таджикистан, Киргизия, Узбекистан и др.) и дальнего зарубежья.

Университет активно развивает международное сотрудничество в области преподавательских и студенческих академических обменов. Магистранты и аспиранты университета проходят обучение в ведущих университетах Китая, в том числе, по грантам правительства КНР. Студенты МАДИ в течение семестра проходили обучение в Версальском университете Сен-Кантенан-Ивелин, принимали участие в тематических школах и научных конференциях в Германии, Казахстане, Китае, Киргизии.

В рамках программ въездной академической мобильности МАДИ неоднократно принимал студентов из Казахско-Немецкого университета в Алматы и Гданьского Политехнического



университета (Польша), стажеров из Ташкентского института проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог, Джизакского политехнического института и Каршинского инженерно-экономического института (Узбекистан).

В рамках программ преподавательской мобильности профессора МАДИ читают циклы лекций в Гданьском политехническом университете (Польша), Ханойском технологическом университете им. Ле Куи Дона, Казахском национальном техническом университете им. К.И.Сатпаева, Восточно-Казахстанском государственном техническом университете им. Д. Серикбаева и других университетах мира.

К учебному процессу МАДИ также активно привлекаются иностранные профессора и ведущие эксперты. Преподаватели Пармского университета (Италия) провели в МАДИ два цикла лекций. Реализуются программы стажировок преподавателей иностранных вузов

в соответствии с «дорожными картами» междууниверситетского сотрудничества.

Университетом реализуются программы стажировок для студентов Гданьского Политехнического университета (Польша), Восточно-Казахстанского государственного технического университета, НАО «Казахский национальный исследовательский технический университет имени К.И. Сатпаева», Белорусско-Российского университета и других вузов.

МАДИ обучает студентов по программам двойных дипломов. Студенты проходят обучение по совместной образовательной программе с Версальским университетом Сен-Кантен-ан-Ивелин (Франция) по техносферной безопасности. Совместно с университетом им. Отто-фон-Герике (г. Магдебург, ФРГ) ведется обучение магистрантов по программе «Логистика в транспортных системах». Магистранты МАДИ имеют возможность, без увеличения общей продолжительности обу-

чения, получить российский и германский дипломы магистра по направлению «Инженер-экономист по логистике». Обучение по программе ведётся на русском и немецком языках.

МАДИ принимает участие в мероприятиях по набору студентов по линии Федерального агентства по делам СНГ и Россотрудничества. Вуз принимает участие в проекте «Время учиться в России!», целью которого является отбор лучших абитуриентов в Монголии, Вьетнаме, Китае, Албании и Казахстане.

Университет является соучредителем Международной ассоциации автомобильного и дорожного образования (МААДО), в состав которой входят свыше 240 вузов России, Монголии, США, Китая, Индии.

Нынешнее поколение мадйцев продолжает славные традиции университета. Цель своего развития коллектив МАДИ видит в том, чтобы стать системным интегратором транспортного образования, науки и инновационной деятельности России.

ОБРАЩЕНИЕ ВРИО РЕКТОРА



Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

Уже совсем скоро, 13 декабря 2020 года, Московскому автомобильно-дорожному государственному техническому университету исполнится 90 лет.

В преддверии 90-го дня рождения МАДИ мы открываем на сайте университета специальную рубрику. В ней будут собраны все новости и анонсы событий, посвященные юбилею университета. Здесь мы будем размещать поздравления в адрес вуза, новости о визитах зарубежных и российских делегаций, приглашения принять участие в предпраздничных конкурсах и сами конкурсные работы, анонсы юбилейных событий и многое другое.

Приглашаю всех преподавателей, сотрудников, студентов и аспирантов принять участие в создании юбилейного контента и программы юбилея университета. Пишите свои предложения по формированию программы юбилейных мероприятий на press@madi.ru.

Уверен, что вместе мы создадим для нашего университета яркий и незабываемый праздник!

**врио ректора
Андрей Келлер**

90 ЛЕТ МАДИ. КАФЕДРА «АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ»



*Леонид Леонидович Афанасьев,
ректор МАДИ с 1961 по 1982*

История создания кафедры «Автомобильные перевозки» (зав. кафедрой д.т.н., проф. Блудян Н.О.) берет свое начало с 1965 г., когда Л.Л. Афанасьевым (ректор МАДИ, крупный общественный деятель) была образована первая в отечественной высшей школе кафедры «Автомобильные перевозки и безопасность движения». В 1983 г. кафедра была разделена на два самостоятельных структурных подразделения. В те десятилетия кафедра носила различные названия, а в 2005 году получила новое – «Автомобильные перевозки».

В 2020 году кафедре «Автомобильные перевозки» исполняется 55 лет, и для всех сотрудников и студентов это является знаковым событием. Уже более полувека кафедра готовит специалистов в области управления автотранспортным комплексом.

В составе кафедры в разные годы работали известные на транспорте ученые: чл.-корр. АН СССР, д-р техн. наук, профессор Д.П. Великанов, д-ра техн. наук, профессора В.А. Иларионов, В.Н. Иванов, С.М. Резер, профессора Г.И. Кли-

ковштейн, С.П. Артемьев, И.Я. Аксенов, Н.Б. Островский, А.М. Якобашвили, Н.А. Игнатов, О.П. Гуджоян.

Одним из ведущих специалистов кафедры был Сергей Павлович Артемьев, в прошлом ректор МАДИ, заместитель министра автомобильного транспорта России. Им было создано научное направление по международным и междугородным перевозкам, написан целый ряд монографий.

В.А. Иларионов возглавлял научное направление по безопасности движения. Им опубликован целый ряд учебников и монографий, подготовлены кандидаты наук, в том числе профессор кафедры М.В. Прокофьев.

Профессор Николай Борисович Островский пришел на кафедру после 20 лет работы в качестве директора НИИАТА. Он возглавлял кафедру, руководил научными работами по перевозке грузов. Им написаны несколько учебников и учебных пособий по автомобильным перевозкам.

С 1991 г. по 1997 г. кафедру возглавлял профессор, д-р техн. наук Леонид Борисович Миротин. Им написано несколько учебников, монографий. Под его руководством защищено большое количество кандидатских и докторских диссертаций.

В 1997 г. на должность заведующего кафедрой «Автомобильные перевозки» был избран проректор университета Олег Петрович Гуджоян.

За короткий срок Олег Петрович Гуджоян сумел оснастить лаборатории кафедры



*Блудян Нурыйр Оганесович,
Заведующий кафедрой
«Автомобильные перевозки»*

современным оборудованием для повышения качества учебного процесса, создал филиал кафедры на «Терминале – М» и Центр научно-технической информации и услуг, укрепил связи кафедры с крупнейшими научными и производственными организациями, а также профильными ассоциациями.

С 2005 г. и по настоящее время кафедру возглавляет д-р техн. наук, проф. Блудян Нурыйр Оганесович, заслуженный работник транспорта России, действительный член Академии транспорта России.

Блудян Н.О. имеет большой научно-практический опыт работы, занимал должность заведующего лабораторией государственного НИИ автомобильного транспорта (НИИАТ), руководил различными транспортными компаниями. На протяжении 10 лет возглавлял пассажирскую транспортную систему Московской области в должности заместителя министра транспорта.

Основные научно-образовательные приоритеты его профессиональной деятель-

ности находятся в сфере совершенствования организации пассажирского транспорта, государственного регулирования и управления, создания пассажирской интермодальной логистической системы. Основано новое направление транспортной науки и образования, базирующееся на закономерностях агломерационного развития страны и регионов.

С приходом Н.О. Блудяна глобальной миссией кафедры стала интеграция науки и образования с производством, развитие стратегического партнерства с транспортными компаниями, органами власти и т.д.

В настоящее время кафедра «Автомобильные перевозки» является одной из ведущих и отвечающих со-

Кафедра сотрудничает и привлекает в качестве лекторов и председателей ГЭК ведущих представителей транспортной отрасли:

1. Ликсутов Максим Станиславович – заместитель мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы;

2. Бакирей Алексей Сергеевич – директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта;

3. Пронин Дмитрий Валентинович – заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы;

4. Антонов Леонид Павлович – генеральный директор ГУП «Мосгортранс»;

5. Котляренко Владимир Иванович – старший эксперт Экспертного совета в ФГУП «НАМИ»;

6. Поляков Александр Сергеевич – директор института ГБУ «МосТрансПроект».

временным требованиям образовательных подразделений МАДИ.

Первым заведующим базовой кафедрой «Транспортное

прогнозирование и планирование», созданной по инициативе Н.О. Блудяна, был академик Российской Академии Наук В.В. Ивантер, а в насто-



Приветственное слово М.С. Ликсутова на конференции BusWorld, организованной с участием кафедры «Автомобильные перевозки»



Врио ректора А.В. Келлер, заведующий кафедрой Н.О. Блудяна, генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Л.П. Антонов



Занятия на базовой кафедре



Встреча руководства МАДИ и ГУП «Мосгортранс»

ящее время ее возглавляет крупный ученый и известный эксперт К.В. Янков.

Базовые кафедры дают возможность студентам выполнять реальные практические задачи, и они получают практико-ориентированные профессиональные компетенции.

Профессорско-преподавательский состав кафедры принимает участие в различных профессиональных советах, рабочих группах и т.д.

Студенты обучаются интермодальным и мультимодальным транспортным технологиям, а также современным, инновационным технологиям в области транспортного планирования и цифровой мобильности.

Кафедра «Автомобильные перевозки» принимает активное участие в жизни университета МАДИ, а также является ключевым звеном партнерства Института с Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, предприятий транспортного комплекса Московской агломерации.

Кафедра принимает участие в профессиональных форумах, конференциях, выставках и симпозиумах, посвященных проблемам транспорта. Кафедра регулярно участвует в выполнении научно-исследовательских и проектных работ, а также во внедрении проектов модернизации транспортного ком-

плекса Московской агломерации.

Профессиональный и карьерный рост выпускников кафедры является основным критерием качества их подготовки. Выпускники кафедры хорошо зарекомендовали себя в профессиональной среде у нас и за рубежом.

Кафедра «Автомобильные перевозки» старается воспитать в обучающихся высокоинтеллектуальную и гармоничную личность так, чтобы траектория их жизни принесла им успех и личное счастье. Атмосфера кафедры создает домашнюю и уютную обстановку, совсем не формальную, – именно так строится учебный процесс между преподавателями и студентами.



Выпускники кафедры
«Автомобильные
перевозки»



Потенциальные
работодатели



78-я

научно-методическая
и научно-исследовательская
конференция МАДИ,
посвященная 90-летнему
юбилею университета

27 января - 31 января
2021 г.



ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

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

**Подшивку всех номеров
можно найти в:**

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

Журнал

**РОССИЙСКИЕ
АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ**

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

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



Авибус
Управление автовокзалами



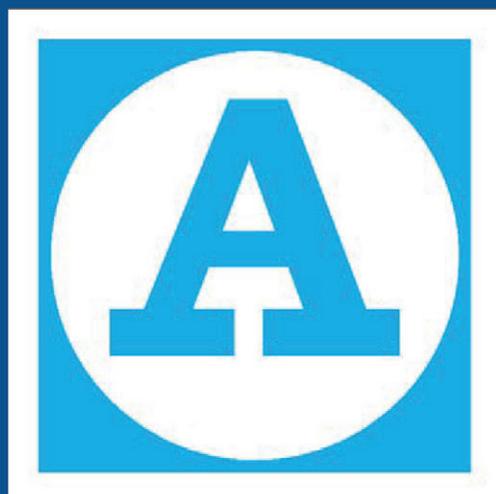
BUSFOR

“**Теперь мы вместе**”

Комплексные решения для рынка
автобусных перевозок



АССОЦИАЦИЯ



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

**ПАРТНЕРСТВО ДОБРОСОВЕСТНЫХ
АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ**

2005–2020

**ПЯТНАДЦАТИЛЕТИЕ
СОЗИДАНИЯ**