

#86 (июль–сентябрь 2023)

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



Заседание Президиума Госсовета по вопросам развития общественного транспорта

6



8 Президент России: Поручения – «Транспорт»



14 Общественный совет: открытое заседание



20 Автотранспорт: перспективы развития

ИНВЕСТИРУЕМ В ТРАНСПОРТ БУДУЩЕГО

ГРУППА
МОВИСТА

В 10 регионах РФ
реализуются концессии
по обновлению электротранспорта

В 5 из них
работает команда
«Группы Мовиста»

117,1 млрд руб.
Общий объем инвестиций

9,3 млрд руб.
Инвестиции «Группы Мовиста»



~220 км
трамвайных путей



6
современных депо



220
низкопольных трамваев



20 лет
средний срок концессии

Содержание



VLADJ55 / Shutterstock.com / FOTODOM



Состав экспертного совета отраслевого журнала «Российские Автобусные Линии»	2
---	---

Слово редактора	4
-----------------	---

Тема номера

Перспективы развития	6
----------------------	---

Отрасль и власть

Связующее звено	10
-----------------	----

Во исполнение поручений	14
-------------------------	----

Перспективы развития	20
----------------------	----

Автовокзалам и перевозчикам	28
-----------------------------	----

Общественный транспорт

Междугородний трамвай, новые рельсы и современные «Львята»	17
---	----

Комфортный и безопасный автобус	34
---------------------------------	----

Социальная ответственность отрасли

Достойная зарплата и профпереподготовка	18
--	----

Автовокзалы и ПАТП

Лучшее – враг хорошего	26
------------------------	----

Информационные технологии

Цифра в помощь контролеру	38
---------------------------	----

BlaBlaCar: инструменты для увеличения продаж в интернете	44
---	----

Телетайп для дорог	40
--------------------	----

Отрасль и наука

Конгресс университетов	47
------------------------	----

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ



**РОССИЙСКИЕ
АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ПРОБЛЕМЫ
И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**
86 (июль – сентябрь 2023)

Издается с 2006 года

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

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

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

Периодичность выхода:
4 выпуска в год

Распространение: бесплатно

Территория распространения:
Москва и регионы Российской Федерации,
страны СНГ

Фото на обложке:
Валерий Шарифулин, ТАСС (kremlin.ru);
Сергей Величкин

Главный редактор: Лоран Борис Олегович
Заместитель главного редактора: Керов В.В.
Шеф-редактор: Шитикова Е.М.

Выпускающий редактор: Лоран А.Е.

Помощник главного редактора: Лоран О.Б.

Продвижение журнала в соцсетях: Лоран Д.Б.

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

Корректор: Балашова Е.А.

Реклама и распространение:

тел.: +7 (915) 232-94-09

Адрес редакции и учредителя:

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

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

e-mail: info@rosbuslines.ru

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

Подписано в печать 13.10.2023 г. Тираж: 4000 экз.

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

Распространяется бесплатно.



СОСТАВ ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА ОТРАСЛЕВОГО ЖУРНАЛА «РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ»



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



Кисько А. Б.,
президент Ассоциации
«Желдорразвитие»



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



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



Старовойтов О. И.,
президент Российского
автотранспортного союза



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



ЛЮДИ ОЦЕНЯТ CITYMAX 9

Ситимакс 9. Реклама.



CITYMAX 9 — НИЗКОПОЛЬНЫЙ ГОРОДСКОЙ АВТОБУС

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



bus.ru

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный

Дело
в движении





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



«Единая
Транспортная
Система»



Уважаемые коллеги!

Главным событием в транспортной отрасли стало заседание Президиума Госсовета, которое провел Президент России Владимир Путин 17 августа. На нем обсуждались вопросы развития общественного транспорта в стране.

17 сентября по результатам заседания Госсовета Президент России утвердил поручения, в которых поставлены новые амбициозные задачи для реформирования общественного транспорта, требующие ответственной и оперативной работы органов исполнительной власти субъектов РФ.

Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин подписал распоряжение о внесении изменений в паспорт инвестиционного проекта по обновлению парка общественного транспорта в регионах с привлечением средств Фонда национального благосостояния. Благодаря этому субъекты смогут приобрести автобусы малого класса в лизинг на льготных условиях. Распоряжение предусматривает увеличение количества регионов-лизингополучателей. Это расширит отечественное производство автобусов малого, среднего, большого и особо большого классов. К тому же обеспечит импортозамещение и повысит устойчивость экономики к внешним вызовам.

Отмечу, что члены Общественного совета при Минтрансе России приняли самое активное экспертное участие в подготовке доклада к заседанию, и мы будем проводить постоянный мониторинг реализации поручений Президента России в рамках компетенции Совета и с использованием всех ресурсов отраслевых НКО, чьи представители входят в действующий состав Совета, его комиссий и рабочих групп.

Прошел год с небольшим с момента начала работы нового состава Общественного совета при Минтрансе России, и краткие итоги подводит в своей статье его председатель Татьяна Гороява.

27 сентября в Москве состоялось очередное открытое заседание Общественного совета при Минтрансе России. Оно прошло в первый день работы выставок Российской недели общественного транспорта и городской мобильности. В повестку дня заседания вошли такие актуальные вопросы, как сохранение и развитие городского пассажирского транспорта и инновационных видов мобильности.

Как отметила Татьяна Гороява, сейчас стоит задача – максимально способствовать повышению безопасности, стабильности работы и доступности общественного транспорта: «Не секрет, что за прошедшие десятилетия увеличился износ подвижного состава и инфраструктуры, прежде всего городского электрического транспорта. Благодаря федеральным программам, таким как «Безопасные и качественные автомобильные дороги», поручениям Президента России Владимира Путина по модернизации и обновлению инфраструктуры и подвижного состава ГЭТ, концессионным соглашениям, ряд городов использует возможность модернизировать действующие линии и приступает к проектированию и строительству новых. Это важно для формирования единых стандартов качества транспортного обслуживания населения». И в заключение всех коллег поздравляю с профессиональным праздником – Днем работника автомобильного и городского пассажирского транспорта, который мы традиционно отмечаем в последнее воскресенье октября!

Соболь NN ГОРОД ЭТО Я



- Трансформируемый салон
- Возможность увеличения багажного отсека
- Более 20 опций и зимний пакет в базовой комплектации
- Современные системы безопасности ABS и EBD
- Высокая маневренность – радиус разворота от 5,4 м
- Гарантия 4 года или 200 000 пробега

Реклама



st.tech

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

Дело
в ДВИЖЕНИИ



ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



17 августа в Кремле состоялось заседание Президиума Госсовета по вопросам развития общественного транспорта, которое провел Президент Российской Федерации Владимир Путин.

Президент отметил, что перед правительством и регионами стоит ряд конкретных задач по развитию перевозок, и самая важная из них – наращивание поездок на общественном транспорте:

«Сегодня их обеспечивают более 135 тысяч автобусов и почти 15 тысяч троллейбусов и трамвайных вагонов. В столицах регионов парк общественного транспорта насчитывает 71 505 единиц, и при этом он вдвое меньше на муниципальных маршрутах, хотя потребности здесь, конечно, не меньше, а порой даже больше.

Нередки случаи, когда такие востребованные людьми маршруты просто закрываются, так как автобусы уже не подлежат ремонту и выходят из строя, а возможностей восполнить их дефицит нет ни у муниципалитетов, а подчас ни даже у самих регионов.

Поэтому наша важнейшая задача – обновление парка. Сегодня регионы заявляют о потребности до 2030 года обновить более 57 тысяч автобусов, пяти тысяч троллейбусов и четырех тысяч

трамваев, а с учетом развития новых маршрутов необходимость в таких транспортных средствах будет, безусловно, еще больше.

Опираясь здесь мы должны именно на нашу промышленность, машиностроителей и их смежников. Уверен, справиться с этими задачами нам, конечно, позволяет сегодняшний уровень развития наших производственных мощностей, но при условии, конечно, что заказы предприятиям будут долгосрочными и четко просчитанными. Такие действенные меры правительству нужно принимать уже сейчас».

Владимир Путин добавил, что еще одной системной задачей является обеспечение ежегодного снижения среднего возраста парка общественного транспорта в субъектах Российской Федерации: «Общественный транспорт во всех регионах страны должен, конечно, не ветшать, а молодеть».

Президент напомнил, что в своем послании к Федеральному Собранию, он предложил задей-

ствовать механизм инфраструктурных кредитов, в частности, в размере 50 миллиардов рублей для поставки автобусов в малые города и сельские поселения: «Прошу руководителей регионов поделиться сегодня информацией, насколько эффективны такие кредиты, есть ли трудности с их получением и использованием».

«Особого внимания, конечно же, требуют вопросы финансирования отрасли, – продолжил он. – Дефицит здесь растет, к сожалению, от года к году. Поэтому правительству в соответствии с уже данными поручениями необходимо найти надежный и, подчеркну, постоянный источник финансирования работы по развитию и обновлению общественного транспорта в регионах. При этом нужно обязательно учесть серьезные потребности наших новых субъектов Федерации в модернизации транспортного хозяйства. Здесь вопросы, по сути, не решались десятилетиями. Прошу также руководителей всех субъектов Федерации рассмотреть возможности использования современных механизмов, таких как государственно-частное партнерство, которое широко внедряется в том числе и в Москве».

«На большинстве территорий заработная плата водителей общественного транспорта ниже, чем средняя по региону, и престиж профессии, конечно, падает – люди неохотно идут сюда работать. Возникает немало проблем и с обеспечением безопасности пассажирских перевозок. Полагаю, что ответственным за это направление ведомствам вместе с регионами нужно разработать меры по повышению привлекательности таких важнейших профессий», – сказал Владимир Путин.

Председатель комиссии Госсовета по направлению «Транспорт», глава Республики Бурятия Алексей Цыденов подробно рассказал о текущем состоянии общественного транспорта. Он обратился к президенту с просьбой от регионов продлить действующую программу поддержки до 2030 года, в том числе предусмотрев снижение среднего возраста автобусов и в целом парка транспортных средств общественного транспорта и включение в программу транспортных средств высокого экологического класса: «Также просим продления программ по представлению специальных казначейских кредитов на обновление общественного транспорта на 2024–2026 годы для равномерных поставок,

для исключения скачков цен, когда все регионы в конце года вдруг бегут резко покупать».

«Сегодня ваше поручение правительством, регионами исполняется, перевозки общественным транспортом в текущий момент растут, обновление транспортных средств происходит, отечественные предприятия наращивают свои производственные мощности, санкции и прочие происки недругов нам не мешают, а только стимулируют», – сказал Алексей Цыденов.

Министр транспорта Виталий Савельев сообщил, что после 2020 года объем пассажирских перевозок стабильно увеличивается: «В 2021 году мы перевезли 13,7 миллиарда пассажиров, в 2022-м – уже 14,3 миллиарда пассажиров. В первом полугодии текущего года объем перевозок составил 7,3 миллиарда пассажиров, что на 4% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Подавляющее большинство перевозок осуществляется с использованием наземного транспорта. Автобусами, трамваями и троллейбусами перевозится более 10 миллиардов пассажиров, это порядка 70% от общего объема».

Он отметил, что совокупный объем федеральной поддержки, включая бюджетные кредиты, за счет всех действующих программ составляет порядка 260 миллиардов рублей на период до 2025 года, общий объем финансирования на трехлетний период увеличен в 6,5 раза, объем федеральных средств – в 3,5 раза.

Глава Минтранса подчеркнул, что важнейшим элементом реформирования отрасли является планирование регионами маршрутной сети, определение приоритетов развития общественного транспорта и указание таких решений в документах планирования регулярных перевозок.

«Решение вопроса по обновлению общественного транспорта и инфраструктуры позволяет добиться трех важных результатов: обеспечить стабильный заказ для промышленности, привести общественный транспорт к нормативным срокам службы и, самое главное, повысить качество жизни наших граждан», – резюмировал Виталий Савельев.

По итогам заседания Президиума Государственного Совета Российской Федерации по вопросам развития общественного транспорта Владимир Путин утвердил перечень поручений.

Перечень поручений по итогам заседания Президиума Госсовета по вопросам развития общественного транспорта

1. Правительству РФ совместно с комиссией Государственного Совета РФ по направлению «Транспорт» и органами исполнительной власти субъектов РФ принять решения, обеспечивающие ежегодное снижение среднего возраста пассажирских транспортных средств общего пользования в субъектах РФ, предусмотрев:

а) продление на период до 2030 года комплексной программы модернизации общественного транспорта;

б) определение на период до 2030 года (с прогнозом до 2035 года) потребности субъектов РФ в обновлении транспортных средств, подвижного состава пассажирского транспорта общего пользования по видам транспорта и срокам обновления;

в) утверждение органами исполнительной власти субъектов РФ по согласованию с Правительством РФ региональных программ модернизации общественного транспорта, разработанных в соответствии с экономически обоснованными моделями организации транспортного обслуживания населения и содержащих меры поддержки обновления транспортных средств, в том числе осуществляемые путем выделения из федерального бюджета средств в необходимом объеме;

г) определение с учетом ранее данных поручений постоянного источника финансирования программы льготного лизинга пассажирских транспортных средств общего пользования (за счет средств федерального бюджета) в целях обеспечения финансирования этой программы в полном объеме, продления сроков ее реализации на период до 2030 года, а также поэтапное ежегодное увеличение финансирования программы (начиная с 15 миллиардов рублей в 2024 году);

д) использование в целях обновления общественного транспорта средств, получаемых от возврата направляемых на эти цели инфраструктурных бюджетных кредитов, специальных казначейских кредитов и средств Фонда национального благосостояния;

е) развитие инфраструктуры общественного транспорта, работающего на газомоторном топливе.

Доклад – до 1 февраля 2024 г., далее – один раз в полгода.

Ответственные: Мишустин М. В., Цыденов А. С., высшие должностные лица субъектов РФ.

2. Правительству РФ:

а) при реализации пункта 1 настоящего перечня поручений обратить особое внимание на необходимость:

– учета уровня долговой нагрузки и бюджетной обеспеченности субъектов РФ при определении параметров финансирования мероприятий по обновлению пассажирских транспортных средств общего пользования;

– доведения лимитов бюджетных обязательств на трехлетний период для обеспечения возможности своевременного заключения контрактов на этот срок;

– расширения механизмов поддержки программ обновления подвижного состава пассажирского транспорта общего пользования в субъектах РФ с низкой бюджетной обеспеченностью;

– расширения использования транспортных средств высокого экологического класса, в том числе газомоторных;

– приобретения автобусов малого и среднего классов;

б) с учетом ранее данных поручений принять допол-

нительные меры по обеспечению запасными частями, ввоз или производство которых приостановлены (прекращены), эксплуатируемых пассажирских транспортных средств общего пользования иностранного производства;

в) представить предложения:

– по созданию на длительный период условий для равномерной (в течение календарного года) загрузки производственных мощностей российских производителей пассажирских транспортных средств общего пользования, проанализировав необходимость специализации отдельных предприятий на производстве определенных видов транспортных средств и применения мер по сдерживанию роста их стоимости, а также условий для формирования консолидированных заказов на указанные транспортные средства в рамках комплексной программы модернизации общественного транспорта и расширения практики использования контрактов жизненного цикла при осуществлении соответствующих закупок;

– по продлению на период до 2027 года программы, предусматривающей предоставление специальных казначейских кредитов на обновление общественного транспорта в размере 50 миллиардов рублей ежегодно;

г) представить предложения по созданию при участии Правительства Москвы с использованием инфраструктуры цифровой платформы РФ «ГосТех» цифровой платформы для мониторинга осуществления перевозок пассажиров по межрегиональным и муниципальным маршрутам, предусмотрев, в том числе:

– разработку стандарта передачи данных о перевозках;

– оценку состояния парка используемых для перевозок транспортных средств;

– планирование государственного заказа;

– создание автоматизированной электронной базы государственных регистрационных номеров транспортных средств, в том числе которым разрешено движение по полосе, выделенной для движения общественного транспорта;

– создание электронной системы взаимодействия участников перевозок и исключение бумажного документооборота;

– интеграцию данных, содержащихся в электронном путевом листе и карте маршрута, для сокращения количества документов, оформляемых при осуществлении регулярных перевозок;

– разработку унифицированных требований к электронным системам операторов зарядных станций, а также обеспечение возможности интеграции таких систем;

– повышение эффективности мер по борьбе с нелегальными перевозчиками, осуществляющими перевозки пассажиров общественным транспортом;

– внедрение цифрового профиля перевозчика;

д) рассмотреть вопросы:

– о наделении органов исполнительной власти субъектов РФ правом устанавливать требования к количеству электрических транспортных средств, используемых в качестве такси, в каршеринге, а также в общественном транспорте;

– об установлении правовых основ регулирования перевозок по запросу пассажиров и наделении органов

исполнительной власти субъектов РФ полномочиями по организации таких перевозок и контролю за их осуществлением;

– о разработке упрощенной процедуры переподготовки водителей общественного транспорта, имеющих иностранные национальные водительские удостоверения на право управления транспортными средствами соответствующих категорий;

– об установлении единых требований в целях назначения досрочной страховой пенсии по старости водителям, осуществляющим регулярные перевозки пассажиров по межрегиональным (междугородным) и муниципальным (городским) маршрутам;

е) по результатам реализации подпункта «д» настоящего пункта обеспечить при необходимости внесение соответствующих изменений в законодательство РФ;

ж) установить единые требования, предъявляемые к зарядной инфраструктуре электрического транспорта;

з) рассмотреть вопросы:

– об утверждении порядка определения начальной (максимальной) цены контракта при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом с использованием электробусов;

– об обеспечении возможности учета в проектной документации объектов капитального строительства проектных решений, предусматривающих прокладку электрических сетей для развития зарядной инфраструктуры электрического транспорта;

– об отнесении электромобилей к отдельному экологическому классу транспортных средств;

– о внесении в законодательство РФ о градостроительной деятельности изменений, предусматривающих обязательства по созданию транспортной и социальной инфраструктур, необходимых для комплексного развития территории, а также применение механизмов, гарантирующих исполнение таких обязательств;

– о реализации мероприятий, направленных на повышение качества подготовки документов транспортного планирования, в том числе путем формирования методической базы на федеральном и региональном уровнях.

Доклад – до 1 февраля 2024 г.

Ответственный: Мишустин М. В.

3. Правительству РФ совместно с комиссией Государственного Совета РФ по направлению «Транспорт»:

а) представить предложения:

– по обеспечению эффективности осуществления перевозок пассажиров наземным общественным транспортом, в том числе в части, касающейся экономически обоснованного формирования стоимости проезда и (или) применения иных мер поддержки;

– по созданию условий, направленных на увеличение в 2024–2025 годах объема услуг в сфере транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров автомобильным транспортом и железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

– по использованию формулы цены и максимального значения цены контракта при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, по наделению субъектов РФ правом изменения параметров маршрутов, установленных в долгосрочных контрактах при осуществле-

нии таких закупок, а также при необходимости по внесению изменений в законодательство РФ;

б) актуализировать концепцию развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом;

в) рассмотреть вопрос об отнесении затрат на обеспечение деятельности общественного транспорта к приоритетным направлениям бюджетных расходов при составлении (исполнении) соответствующих бюджетов.

Доклад – до 1 февраля 2024 г.

Ответственные: Мишустин М. В., Цыденов А. С.

4. Минпросвещения России совместно с Минтрудом России, Минтранс России, органами исполнительной власти субъектов РФ и некоммерческой организацией «Российский автотранспортный союз»:

а) провести мониторинг обеспеченности наземного общественного транспорта в субъектах РФ водителями;

б) разработать комплекс мер по внедрению целевого обучения водителей наземного общественного транспорта, в том числе с обеспечением практического применения навыков на профильных предприятиях, по развитию учебной базы, повышению конкурентоспособности и привлекательности на рынке труда профессии водителя общественного транспорта.

Срок – 1 февраля 2024 г.

Ответственные: Кравцов С. С., Котьяков А. О., Савельев В. Г., высшие должностные лица субъектов РФ, Старовойтов О. И.

5. Минтрансу России совместно с ФСБ России и МВД России предусмотреть возможность указания в паспорте обеспечения транспортной безопасности транспортного средства перечня маршрутов, на которых используется транспортное средство.

Срок – 1 февраля 2024 г.

Ответственные: Савельев В. Г., Бортников А. В., Колокольцев В. А.

6. ФАС России провести анализ практики формирования цен при организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в 2020–2022 годах и представить предложения по повышению эффективности осуществления указанных перевозок.

Срок – 1 июня 2024 г.

Ответственный: Шаскольский М. А.

7. Полномочным представителям Президента РФ в федеральных округах совместно с Контрольным управлением Президента РФ организовать взаимодействие при исполнении пункта 6 настоящего перечня поручений.

Доклад – до 1 июля 2024 г.

Ответственные: полномочные представители Президента РФ в федеральных округах, Шальков Д. В.

8. Администрации Президента РФ направить в Правительство РФ предложения по вопросам развития общественного транспорта, подготовленные высшими должностными лицами субъектов РФ.

Срок – 1 октября 2023 г.

Ответственный: Левитин И. Е.

По материалам kremlin.ru

Фото: Валерий Шарифулин, ТАСС

СВЯЗУЮЩЕЕ ЗВЕНО

В нынешнем, обновленном составе Общественный совет при Минтрансе России впервые собрался 7 июня 2022 года. И мы для себя ставили задачу стать экспертной площадкой, неким мостиком между регионами, отраслью и органами власти для решения вопросов в транспортной отрасли. На мой взгляд, у нас достаточно неплохо это получилось.

В течение года мы глубоко проработали многие актуальные вопросы на разных площадках. Мы участвовали в различных форумах. И это было не просто участие в формате «поговорить обо всем» либо в формате «поговорить о какой-то конкретной проблеме». Это был продуктивный диалог, в котором принимали участие коллеги из Минтранса, из подведомственных учреждений и агентств. То есть мы работали и со стороны Минтранса, чтобы разъяснить отрасли, бизнесу и регионам ряд вопросов, и со стороны отрасли и регионов, помогая им формулировать запросы для Минтранса, чтобы регулятор мог скорректировать свою разъяснительную работу, трактовку тех или иных методических указаний, рекомендаций, нормативных актов.

Мы работаем в тяжелое время. Сейчас очень быстро принимаются нормативные акты, а по ряду документов вообще сняты требования об общественной экспертизе и общественном рассмотрении. Сделано это для того, чтобы максимально убрать какие-то препоны, препятствия. Это касается не только области транспорта, а всех отраслей, всех направлений деятельности правительства. И рассматриваются только ключевые, значимые проекты, которые существенно изменяют отрасль. Тут мы, конечно, принимаем активное участие.

В связи с тем, что нормативные акты принимаются и рассматриваются быстро, под каждую тематику сформированы соответствующие комиссии, штабы, рабочие группы, куда входят отраслевые эксперты и представители бизнес-сообществ. И практически все члены Общественного совета при Минтрансе России состоят в таких комиссиях, где обсуждают



Татьяна Горовая,
председатель Общественного совета при Минтрансе России

конкретные вопросы. Безусловно, они состоят там не как члены Общественного совета, а как представители своих отраслей, своих сообществ, своих общественных организаций, где они работают. На тех площадках они решают многие вопросы, и абсолютно никакого смысла нет дополнительно на Общественном совете эти же вопросы рассматривать. Поэтому мы не дублируем эту деятельность, а свое внимание акцентируем именно

на функциях связующего звена, проводника, разъяснительного органа, который в обе стороны довольно эффективно работает.

Перевозки и безопасность

В Общественном совете при Минтрансе России созданы комиссии по различным направлениям развития транспорта, в соответствии с задачами Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Понятно, что сейчас акценты немного сдвинулись, в связи с текущей внешнеэкономической ситуацией в мире, и много проблемных вопросов возникает в области грузовых перевозок, а также в области безопасности и цифровизации. Ни в коем случае не хочу говорить о том, что другие направления менее приоритетные. Но самые большие проблемы возникают как раз-таки в грузовых перевозках, потому что это и продовольственная обеспеченность нашей страны, и экспортный потенциал нашей страны, благодаря чему наша страна получает прирост ВВП и налоговые доходы. Плюс ко всему вопросы импортозамещения сейчас стоят во главе угла.

Комиссия по вопросам развития грузовых перевозок работает весьма эффективно. Недавно мы выделили рабочую группу транспортно-логистических задач, куда привлекли бизнес-сообщество: непосредственно тех людей из отрасли, которые каждый день решают проблемы грузовых перевозок. Рабочая группа собирается часто и занимается решением различных вопросов, в том числе вопросов цифровизации. Повторюсь, что и в Минтрансе создан штаб по обеспечению устойчивой грузовой логистики. В 2020 году учреждена и работает автономная некоммерческая организация «Дирекция международных транспортных коридоров». Также создан штаб по транспортно-логистическим коридорам на правительственном уровне под председательством первого заместителя председателя Правительства РФ Андрея Белоусова. И мы помогаем Минтрансу формулировать вопросы, которые требуют решения непосредственно правительства, а также помогаем отрасли и бизнесу оперативно доводить информацию о проблемах и задачах до Минтранса, которые могут быть решены на его уровне.

Также у нас очень эффективно работает Комиссия по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте. Очень много практических задач решается в моменте благодаря взаимодействию с Департаментом транспортной безопасности Минтранса России. Большое внимание уделяется цифровой безопасности: это и вопросы безопасности данных, и вопросы импортозамещения. Ни для кого не секрет, что мы все стараемся перейти на отечественное программное обеспечение, но это не всегда удается сделать оперативно и качественно. Здесь многие вопросы можно решить не вкладывая существенных финансов, а именно благодаря эффективной организации. Поэтому в рамках этой комиссии была создана рабочая группа по вопросам информационной безопасности субъектов транспортной инфраструктуры. Она продуктивно работает с регионами и с бизнес-сообществом, помогает разъяснять, адаптировать сознание сообщества и выработать необходимые организационные меры, чтобы оперативно и с минимальными затратами решить те задачи, которые поставлены перед нашей страной и транспортом в частности.

Много тем рассматривается Комиссией по вопросам развития пассажирских перевозок. Там мы делаем акцент на авиаперевозки и железнодорожные перевозки. Ни для кого не секрет, что сейчас объекты железнодорожной инфраструктуры функционируют в жестких условиях из-за того, что все грузы направлены в восточном и южном направлениях. Безусловно, в существующих ограничениях возникает и вопрос развития пассажирских перевозок, и тут мы активно работаем над возможным использованием пригородных электричек в качестве городского общественного транспорта. Для ряда регионов это достаточно актуально. Плюс сейчас перед нами стоит задача развития высокоскоростного железнодорожного сообщения. Мы все слышали слова президента по этому поводу. И предстоит определить приоритетное направление, в какие годы это реализовать и, самое главное, за счет каких средств. Потому что проект довольно капиталоемкий и для страны его реализация даст значительный социально-экономический эффект. В том числе это касается и новых технологий.

Мы тесно работаем с соответствующим подразделением РЖД, со скоростными магистралями, и будем продолжать активно заниматься этой темой.

Транспортно-экономический баланс

Еще одним важным вопросом, на мой взгляд, является вопрос повышения качества транспортного планирования. Мы тоже его в течение года рассматривали на разных площадках, проводили круглые столы на различных форумах. Мы говорили о том, что сейчас настолько быстро все меняется, что производители товаров, пытаясь направить свой товар клиенту, чаще сталкиваются с проблемой недостаточного развития инфраструктуры. И грузоотправители ищут возможные пути решения: как можно использовать другие маршруты, сколько это стоит, как это будет влиять на рентабельность производства и перевозки их продукции. Возвращаются к вопросу так называемого перекрестного субсидирования, когда по одному направлению получаешь доход, по другому направлению – убыток, а на предприятии в целом ситуация достаточно стабильная.

Мы считаем, что необходимо создать инструмент транспортно-экономического баланса, который позволит и в оперативном режиме, и в режимах среднесрочного и долгосрочного планирования определить и понять, как можно регулировать отрасль: где можно снять ограничения; где в первую очередь развивать транспортную инфраструктуру, а где можно сделать это попозже; где можно повысить тариф, а где нельзя этого делать; где требуется государственная поддержка. И до сегодняшнего дня, хоть у нас и сформирована Транспортная стратегия, в которой говорится о том, что мы рассматриваем комплексно все виды транспорта, а не отдельно друг от друга, пока нет транспортно-экономического баланса, который позволяет видеть общую картину и как раз-таки балансировать виды транспорта, направления, виды перевозок. У нас у всех это сейчас получается недостаточно комплексно. То есть мы стараемся, но нет такого единого цифрового банка данных, цифрового продукта, который позволяет буквально с одним нажатием кнопки увидеть

все процессы, всю транспортную работу и ее экономическую составляющую. Конечно, решения принимаются обоснованно, но такой комплексной оценки, которую бы хотелось иметь, пока еще нет. И мы должны к этому стремиться.

Сейчас работа в части транспортно-экономического баланса началась. Она ведется штабом по транспортно-логистическим коридорам под председательством первого заместителя председателя Правительства РФ Андрея Белоусова: отслеживаются грузоперевозки, оцениваются краткосрочные и долгосрочные прогнозы, то есть каким образом идут грузы и как они могут пойти по другим маршрутам. И мы надеемся, что Минтранс удастся создать такой цифровой продукт, который заметно облегчит и им, и всей отрасли решение такого рода задач.

В плотном взаимодействии

У каждой комиссии Общественного совета при Минтрансе России есть план работы. Причем он достаточно мобилен. То есть председатель комиссии либо члены комиссии на заседание выносят различные темы, не только те, что указаны в плане. Конечно, плану пытаются соответствовать, его стараются выполнять. Но возникает ряд дополнительных актуальных вопросов, которые приходится тоже решать.

Мне бы, конечно, хотелось, чтобы комиссии в своей работе больше взаимодействовали с федеральными органами исполнительной власти и на каждое заседание приглашались Минтранс, подведомственные службы и агентства. Не всегда это происходит. Потому что обычно происходит так: возникает оперативный вопрос, члены комиссии собираются, заслушивают проблематику вопроса, обсуждают и дальше уже вне заседания комиссии в рабочем режиме отрабатывают его с ведомствами. Это неплохо, это дает быстрый результат.

Но хотелось бы, чтобы изначально Минтранс для себя понимал, что вот такой вопрос существует, вот его проблематика, и дальше мы все вместе поэтапно его решали бы. На мой взгляд, это было бы чуть эффективнее. Но мы стремимся к этому. У нас ряд ко-

миссий уже начали так работать и в обязательном порядке приглашать на заседания коллег из Минтранса.

Мы плотно работаем с отраслевыми ведомствами, в первую очередь с Ространснадзором, Росавтодором, Росжелдором и Росморречфлотом. Мы приглашаем на заседания наших комиссий их представителей и принимаем участие в работе их общественных советов, в том числе для того, чтобы не дублировать повестки, чтобы быть в курсе, над чем работают коллеги, и вместе выработать наиболее эффективные решения ключевых отраслевых вопросов.

Нам очень повезло: в состав Общественного совета при Минтрансе России входят члены Общественной палаты РФ, и мы за минувший год очень много совместных мероприятий провели на площадке Общественной палаты. Мы участвовали в выездных мероприятиях (Владимирская область, Липецкая область, Орловская область), где рассматривались вопросы пассажирского транспорта – они для регионов являются наиболее острыми. И здесь взаимодействие у нас отлажено неплохо.

Мы начали работу с Союзом транспортников России. Его члены тоже входят в состав Общественного совета при Минтрансе России. Мы договорились о том, что будем работать вместе для того, чтобы достичь максимального результата. Мы не хотим работать ради процесса. Мы хотим, чтобы был конкретный, понятный результат. Безусловно, не всегда это получается. Есть вопросы, которые решаются и уже решились, а есть вопросы, которые носят долгосрочный характер, как, например, развитие высокоскоростного железнодорожного сообщения, когда ведется ряд подготовительных работ, проходят обсуждения, а потом, собственно, через какой-то период времени вопрос выстреливает и находит свое отражение в конкретном поручении.

Ценные мероприятия

Еще одним новшеством, которое мы ввели в работу Общественного совета данного созыва, стала организация собственных

мероприятий на отраслевых форумах и проведение своего форума – IV Всероссийского Транспортного Пассажирского Форума. Его идеологом был Борис Лоран, первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России, председатель Комиссии по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте. Его команде удалось пригласить практически все регионы, представителей бизнес-сообщества высокого уровня, и на мероприятии произошел диалог и с властью, и с бизнесом, и с общественными организациями. Это ценно.

Также мы принимали участие в выездных мероприятиях. В прошлом году мы посетили Краснодарский край, где обсуждали вопросы развития Юга России, в этом году – Тверскую область, где рассматривали вопросы развития пассажирского транспорта. Такого рода мероприятия проходят очень продуктивно: у нас есть возможность побывать «на земле» и увидеть своими глазами реальные проблемы, с которыми сталкивается население, местное бизнес-сообщество, пройти по предприятиям, увидеть своими глазами транспортные схемы, которые существуют на конкретной территории, и сделать объективные выводы по каждому вопросу.

По итогам такого рода мероприятий мы можем формулировать и нашу позицию, задавать вопросы органам власти, помогать формулировать предложения по изменению ситуации в отрасли.

Сейчас на повестке Общественного совета при Минтрансе России стоят вопросы дальнейшего развития государственных программ, национальных проектов, планов развития в отрасли. И мы в моменте анализируем то, что было сделано ранее, как это соответствует планам, как эти планы можно и нужно скорректировать и как приоритизировать проекты транспортной инфраструктуры, меры государственной поддержки в дальнейшем на среднесрочную и долгосрочную перспективу. Сейчас в активной фазе бюджетный процесс. И мы оказываем всевозможную поддержку Минтрансу в принятии оптимальных решений в столь непростых условиях для нашей страны.

ВО ИСПОЛНЕНИЕ ПОРУЧЕНИЙ

27 сентября в Москве состоялось открытое заседание Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации. Оно дало старт трехдневной деловой программе Российской недели общественного транспорта и городской мобильности, которая прошла в Центральном выставочном комплексе «Экспоцентр».

Заседание открыла председатель Общественного совета при Минтрансе России **Татьяна Горовая**: «Я хочу обратить внимание, что помимо осуществления общественного контроля Общественный совет, который в новом составе работает уже чуть больше года, оказывает экспертно-аналитическую поддержку Минтрансу России для решения совместных вопросов. Повестка сегодняшнего заседания приурочена к теме общественного транспорта. Как вы знаете, 17 августа прошло заседание Госсовета по вопросам развития общественного транспорта, по итогам которого Владимир Путин утвердил ряд поручений. И сегодня мы обсудим, как мы всеобщими усилиями будем добиваться решения тех задач, которые перед нами поставил президент».

Проект плана работы Общественного совета по реализации поручений Президента России по итогам заседания Президиума Госсовета

по направлению «Транспорт» представил президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России **Борис Лоран**: «Наша главная задача – проведение постоянного мониторинга реализации поручений Президента РФ в рамках компетенций Общественного совета при Минтрансе России с использованием всех ресурсов отраслевых некоммерческих организаций, чьи представители входят в действующий состав Совета, его комиссий и рабочих групп. Отмечу, что на сегодняшний день руководители и представители около 40 отраслевых НКО работают в рамках Общественного совета».

Он перечислил ключевые задачи, которые стоят перед всеми членами Общественного совета и, в частности, подчеркнул важность усиления экспертной работы по вопросам импортозамещения в транспортной отрасли, ведения постоянного





мониторинга решения вопросов по обеспечению запчастями пассажирских транспортных средств иностранного производства и оказания постоянной экспертно-информационной поддержки российским пассажирским транспортным средствам общего пользования.

Также Борис Лоран сообщил, что члены Общественного совета войдут в рабочие группы по созданию при участии Правительства Москвы с использованием инфраструктуры цифровой платформы РФ «ГосТех» цифровой платформы для мониторинга осуществления перевозок пассажиров по межрегиональным и муниципальным маршрутам: «Я думаю, что коллеги из автотранспортной отрасли, которые находятся в зале, будут этому весьма рады, потому что серый рынок, мягко говоря, скоро пойдет на убыль».

Председатель Общероссийского объединения пассажиров, заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России **Илья Зотов** добавил, что к реализации озвученного плана нужно подключать в регионах общественные советы, созданные при местных министерствах транспорта либо дорожного хозяйства: «Во-первых, с каждым общественным советом мы проведем организационные совещания. Во-вторых, предложим собрать дорожные карты по исполнению перечня поручений. И следующая задача – собрать мнения по итогам данной работы».

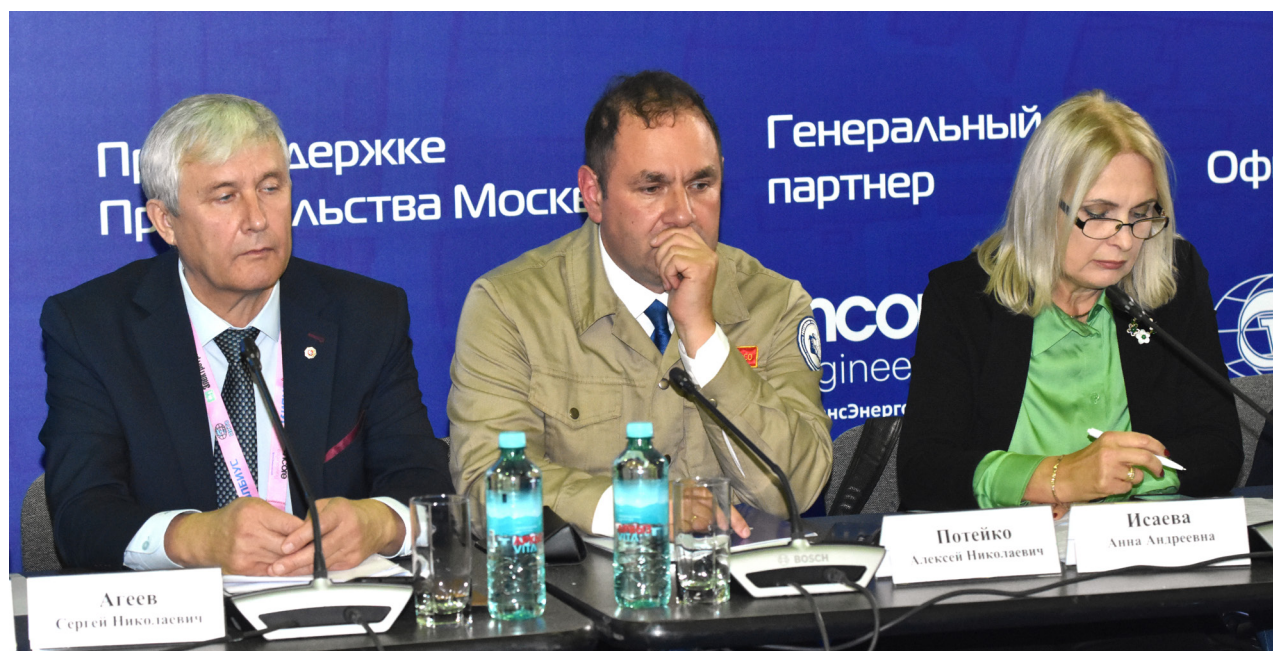
«Также нужно шире смотреть на перечень поручений и искать задачи на стыке, которые бы позволили динамично развиваться отрасли, – продолжил он. – Здесь речь идет, прежде всего, о новых видах транспорта (канатные дороги, электротранспорт

и т. д.). Несмотря на то, что какие-то вопросы не вошли в перечень поручений, это вовсе не означает, что ими заниматься не стоит».

Председатель Общественного совета при Росморречфлоте **Анна Исаева** рассказала о роли водного транспорта в системе общественного транспорта России. В настоящее время регулярные перевозки пассажиров осуществляют более 350 судов, в том числе более 65 скоростных по почти 250 маршрутам.

«Значение водного транспорта для регулярных перевозок пассажиров имеет большую дифференциацию в зависимости от региона, – отметила она. – В крупных агломерациях он может дополнять другие виды общественного транспорта, а в регионах Крайнего Севера и приравненных к нему местностях, в условиях отсутствия автодорог с качественным покрытием и железных дорог водный транспорт остается безальтернативным и играет жизненно-обеспечивающую роль. Чрезвычайную социальную значимость имеют перевозки водным транспортом для обеспечения транспортной доступности островных территорий».

Руководитель недавно образованной рабочей группы по вопросам безопасности средств индивидуальной мобильности Общественного совета при Минтрансе России **Вадим Мельников** обозначил стоящие перед ней задачи и коснулся темы перспектив внедрения образовательных программ по подготовке водителей СИМ в образовательные организации, специализированные и досуговые центры для повышения безопасности дорожного движения.



«По факту средства индивидуальной мобильности – это еще один вид транспорта, который функционирует в наших городах, и вся работа, касающаяся этого вида транспорта, должна быть проведена, – сказал он. – Проблема, связанная с безопасностью, будет расти и увеличиваться, если не предпринимать достаточно кардинальных и согласованных между всеми федеральными органами исполнительной власти, бизнесом и обществом мер».

«Мы понимаем, что это либо транспорт последней мили, либо транспорт, который обеспечивает перемещение пассажиров на короткие расстояния, – добавил заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России **Владимир Луговенко**. – Отмечу, что с учетом роста объема перевозок этим новым видом транспорта рост количества происшествий, связанных с ним, также имеет место быть. И здесь действительно нужны законодательное регулирование, полный контроль и учет средств индивидуальной мобильности, корректировка правил дорожного движения и, безусловно, программы подготовки водителей СИМ».

Об итогах деятельности по реализации программ профессионального обучения на бесплатной основе участников студенческих отрядов по профессиям рабочих, должностям служащих, необходимых для осуществления трудовой дея-

тельности в транспортной отрасли в 2023 году и перспективах расширения данной деятельности в 2024 году рассказал заместитель председателя правления Молодежной общероссийской общественной организации «Российские студенческие отряды», председатель Комиссии по вопросам проведения молодежной политики и развития отраслевого образования в сфере транспорта Общественного совета при Минтрансе России **Алексей Потейко**.

«В связи с СВО по мобилизации и добровольцами с рынка труда ушло много людей, в основном – рабочих профессий. И многие отрасли сталкиваются сегодня с недостатком персонала, главным образом в сезонный период. Для транспорта сезонность очень важна, особенно в пассажирском комплексе и транспортном строительстве. Исходя из этого, очень многие транспортные компании начинают привлекать в студенческие отряды молодежь. Так, за последний год прирост трудоустроенных студентов на объектах транспортной отрасли составил почти 6,5 тысяч человек: с 10 100 в 2022 году до 16 500 в 2023 году», – сообщил он.

Заседание завершилось вручением наград Общественного совета при Минтрансе России работникам и предприятиям транспортного комплекса.

*Александр Никитушин
Фото: Сергей Величкин*

МЕЖДУГОРОДНИЙ ТРАМВАЙ, НОВЫЕ РЕЛЬСЫ И СОВРЕМЕННЫЕ «ЛЬВЯТА»

Год назад в Свердловской области был реализован уникальный транспортный проект – первая в истории постсоветской России междугородняя трамвайная линия между городами Екатеринбург и Верхняя Пышма.

На маршруте курсируют современные низкопольные трамваи «Львенок». Его запуск поспособствовал сближению уральской и медной столиц. За первый год работы трамвая пассажиры совершили 1,2 млн поездок – эти цифры практически сопоставимы с населением Екатеринбурга и в 17 раз превышают население Верхней Пышмы.

«Верхнепышминский трамвай» – это первый проект «Группы Мовиста», который был реализован по концессии. Считается, что он стал предтечей федеральной программы по комплексной модернизации общественного транспорта в России. В 2022 году правительство одобрило модернизацию городского электротранспорта в 10 городах страны, половину из них реализует «Группа Мовиста». Одним из таких городов, принявших участие в программе, стала Пермь.

В ноябре прошлого года было подписано концессионное соглашение по модернизации системы городского электротранспорта столицы Прикамья. Компания обновит около 35 км трамвайных линий, реконструирует 7 тяговых подстанций и трамвайное депо, закупит 44 одnoseкционных низкопольных трамвая «Львенок». Сейчас в городе активно ведутся строительные работы, первый этап проекта находится на высокой стадии готовности.

Пермяки уже успели оценить первые результаты комплексной работы. В середине сентября новые трамваи начали курсировать по отремонтированным путям на улице Куйбышева. Кроме того, в город продолжают поступать уже полюбившиеся пермякам

«Львята». Полностью модернизировать трамвайную сеть и запустить движение планируется в 2025 году.

Успешный запуск трамвая «Екатеринбург – Верхняя Пышма» также повлиял и на дальнейшее развитие электротранспорта в столице Урала. Власти Екатеринбурга планируют обновить инфраструктуру и вывести на городские маршруты 80 современных низкопольных трамваев. В августе «Группа Мовиста» подала частную концессионную инициативу о реализации проекта модернизации городского электротранспорта в Екатеринбурге.

В целом, в российских регионах сейчас наблюдается возрождение трамвая. Комплексная модернизация электрического транспорта способствует развитию социально-экономической жизни городов и повышает мобильность населения. Кроме того, трамвай как электрический транспорт позволяет свести к минимуму отрицательное влияние на экологию.



ДОСТОЙНАЯ ЗАРПЛАТА И ПРОФПЕРЕПОДГОТОВКА

Самое важное на сегодняшний день – сохранить имеющихся в отрасли специалистов и создать условия для привлечения новых кадров для выполнения тех задач, которые стоят перед автомобильным транспортом.



Владимир Ломакин,
председатель Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, член Общественного совета при Минтрансе России

Мы видим, что, к сожалению, работа на автомобильном транспорте становится непрестижной по ряду обстоятельств. Ключевое из них – это, конечно, уровень заработной платы и тех социальных гарантий, которые сегодня предоставляются на большинстве автопредприятий. Анализ показывает, что на крупных автотранспортных предприятиях, перевозящих пассажиров, в подавляющем большинстве субъектов Российской Федерации заработная плата меньше, чем средняя заработная плата по субъекту. Поэтому совершенно очевидно, что работа на этих предприятиях – не престижная. Средний возраст водителей на пассажирских автотранспортных предприятиях – больше 50 лет.

В условиях неудобных режимов работы, когда пассажирские предприятия начинают рабочий день рано, в пять-шесть утра, а заканчивают его ближе к полуночи (а то и позднее), применяется разрыв смены на части, работа в ночное время, по-прежнему нередки сверхурочная работа и работа в выходные и праздничные дни, заработная плата водителей должна находиться на уровне, соответствующем этим реалиям.

Для привлечения на транспортные предприятия профессиональных кадров необходимо и то, чтобы зарплата работников была конкурентной по сравнению с зарплатой в организа-

циях других отраслей, даже в традиционно высокооплачиваемых, например, в нефтегазовой, автомобилестроительной сферах и т. п.

Конечно, должны быть приняты решения по привлечению в отрасль молодежи. Однако такие предложения, как: «Дадим квартиры молодежи, установим для них отдельные повышенные льготы», мы, как профсоюз, не вполне можем поддержать. Потому что считаем, что всего этого более достойны ветераны, которые уже отдали годы своей жизни отрасли и предприятию. Может быть, как раз их стоит выделять и поощрять?

Мы считаем, что сегодня нужно обеспечивать полноценное финансирование автотранспортных предприятий, оплачивать транспортную работу, которую сегодня транспортные предприятия выполняют в полном объеме, с учетом реальных цен на запчасти и материалы, с учетом того, что люди должны иметь достойную заработную плату. Мы не говорим о том, что она должна быть какая-то заоблачная, а именно достойная, выше прожиточного минимума в регионе с учетом и членов семьи.

Что нужно сделать, чтобы этого добиться? Мы часто слышим, что уровень тарифов на пассажирские перевозки не соответствует

экономически обоснованному уровню, что при оформлении государственных и муниципальных заказов органы власти, которые являются заказчиками перевозок, занижают стоимость таких контрактов. Здесь как раз и нужно сработать транспортному сообществу, которое должно твердо сказать: «Нет, за неполную оплату транспортной работы мы работать отказываемся». Такая очень хорошая практика, она мне нравится, у нас есть уже в железнодорожном транспорте. При обсуждении вопросов финансирования пригородных перевозок железнодорожники не согласились работать в условиях, когда их транспортная работа оплачивалась в неполном объеме. Поэтому заказчики были вынуждены изыскивать дополнительные средства. Я думаю, что автотранспортному сообществу стоит быть решительнее и заявить: мы – сторонники социального партнерства, которое позволит сообществу жестко ставить свои условия перед заказчиками перевозок.

Но у нас что получается? У нас в отрасли все еще присутствует огромное число нелегальных перевозчиков или тех, кто находится в так называемой «серой» зоне. И если сообщество, которое представляет сегодня Российский автотранспортный союз, которое сегодня ведет прозрачную деятельность, заявит о своей принципиальной позиции, то эти нелегальные перевозчики с удовольствием займут его место. Поэтому здесь нам нужно жестче, и это мое твердое убеждение, бороться с такими теневыми перевозчиками, стремиться к выводу их в законное русло, либо, несмотря на то, что они, конечно, тоже выполняют транспортную работу, избавляться от них.

Они подрывают единство нашего общества, демпингуют стоимость транспортной работы в отрасли.

Есть и другая особенность. Наличие нелегального сектора перевозок не позволяет оценить объем рынка автотранспортных услуг, обеспечить полный учет доходов от перевозок, повлиять на их качество. Если бы мы имели ясное представление о структуре рынка перевозок, я думаю, было бы легче убедить государственные органы принять решение о выделении средств на финансирование перевозок пассажиров

в необходимых объемах. Каких? Не ниже, чем установлено в социальном стандарте транспортного обслуживания населения в соответствующем субъекте Российской Федерации.

Поэтому, считаю, важно добиться еще большего сближения всех участников рынка, всех общественных организаций и, в первую очередь, Российского автотранспортного союза и Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Качество подготовки новых кадров, к сожалению, тоже снижается. Государством принимаются решения, в результате которых по ряду специальностей обучение будет проводиться не в специализированных образовательных учреждениях, а на предприятиях. Насколько я представляю, обучение слесарей по ремонту автомобилей низших разрядов тоже планируется перевести на такую форму. А это значит, что качество подготовки будет еще больше ослаблено.

Также мы должны предъявлять повышенные требования к качеству подготовки именно профессиональных водителей. И здесь наше твердое убеждение заключается в том, что профессиональные водители должны иметь возможность переподготовки за счет средств предприятий. Мы, как профсоюз, поддерживаем постоянное повышение квалификации водителей, что, считаем, будет сказываться на стоимости рабочей силы.

YuryKara / Shutterstock.com / FOTODOM



ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

15 июня в Москве состоялся XXI Съезд Российского автотранспортного союза, участники которого обсудили перспективы развития автотранспортной отрасли России в современных условиях и подвели итоги работы исполнительного аппарата РАС в 2022 году.

Съезд стал частью насыщенной трехдневной программы, которая стартовала 14 июня заседанием Правления Российского автотранспортного союза и завершилась 16 июня конференцией «Внедрение цифровых технологий на автомобильном транспорте. Актуальные проблемы на автомобильном транспорте в современных условиях». В мероприятиях РАС приняли участие представители Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, Минтранса России, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, общественных отраслевых организаций.

Съезд открыл первый заместитель председателя Комитета по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Государственной Думы **Павел Федяев**, который подчеркнул, что каждый год на съезде поднимаются наиболее актуальные вопросы, многие из кото-

рых затем ложатся в основу нужных и важных для транспортников законов: «Для этого ведется большая работа, особенно сегодня, в наше такое непростое, но очень важное в истории России время».

Директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации **Сергей Семенов** рассказал об обновлении подвижного состава в рамках федерального проекта «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Безопасные качественные дороги». Он отметил, что объемы государственной поддержки в 2023 году серьезно увеличились: «Обычно за счет господдержки приобреталось от 500 до 1000 транспортных средств. В этом году мы можем приобрести до 10 тысяч транспортных средств. Впервые появилась





Павел Федяев

возможность закупать средний и малый класс. Считаю, это очень важно».

«Мы будем стараться расширять меры федеральной поддержки год от года, потому что наш транспорт очень сильно в них нуждается», – подчеркнул Сергей Семенов.

Вице-президент Союза транспортников России **Евгений Казанцев** процитировал помощника Президента Российской Федерации **Игоря Левитина**: «Он правильно подметил, что сегодня общественные организации являются самыми необходимыми организациями для государственных органов управления. Без их помощи, без их предложений, без их вопросов, которые они ставят перед органами власти, экономическую политику в стране проводить очень трудно. И объединение транспортников в союзы, в ассоциации должно проходить гораздо сильнее и организованнее. Он привел пример из авиации, где существует больше десяти союзов и ассоциаций по разным направлениям, но нет единого союза гражданской авиации, который мог бы ставить вопросы по развитию данной отрасли».

Также Евгений Казанцев зачитал обращение к участникам XXI Съезда Российского автотранспортного союза президента Союза транспортников России **Виталия Ефимова**, где отмечалось, что эксперты-члены Союза являются профессионалами высочайшего класса в сфере нормативно-правового регулирования автотранспортной отрасли, разработки и реализации транспортных стратегий и планов развития. «В непростом 2022 году РАС был одним из ини-



Сергей Семенов



Евгений Казанцев

циаторов эффективно реализованных контрсанкционных предложений и задач о вводе ответных мер по отношению к перевозчикам из недружественных стран, по ввозу запасных частей для автотранспортных средств на основе параллельного импорта, о необходимости получения Российской Федерацией для использования российскими перевозчиками многосторонних разрешений», – говорилось в нем.

Обращение президента Торгово-промышленной палаты Российской Федерации **Сергея Катырина** огласил главный эксперт Департамента по работе с объединениями предпринимателей ТПП РФ **Анатолий Борищенко**. В нем, в частности, было сказано, что Российский автотранспортный союз является активным членом ТПП с 2000 года и выступает надежным партнером при подготовке экспертной позиции по вопросам развития транспортной отрасли.



Владимир Ломакин

Начальник управления государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта **Алексей Сергеев** констатировал, что между Ространснадзором и Российским автотранспортным союзом налажено плодотворное сотрудничество по решению проблемных вопросов автомобильного транспорта: «Совместными усилиями на уровне регионов решаются вопросы обеспечения социальной защиты работников транспорта, предоставления и защиты прав и законных интересов в органах государственной власти и местного самоуправления, оказания методической, информационной и конституционно-правовой помощи членам Союза, координации их деятельности. Также осуществляется взаимодействие по совершенствованию нормативно-правовой базы, в режиме открытой дискуссии проводится профессиональный обмен мнениями при обсуждении необходимых поправок в законодательные и нормативно-правовые акты».

В своем выступлении председатель Общероссийского профессионального союза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, член Общественного совета при Минтрансе России **Владимир Ломакин** напомнил, что сегодня РАС – это не просто союз предпринимателей, а объединение работодателей: «А что значит объединение работодателей? Это объединение людей, которые взяли на себя ответственность за тех работников, которые трудятся на их предприятиях, и обеспечивают их социальную защиту. И Российский автотранспортный союз должен влиять на социальную политику в области автомобильного транспорта».



Алексей Сергеев

«Мы когда-то с вами договаривались, что будем оказывать взаимную поддержку друг другу, – продолжил он. – И говорили: предприятие, где есть профсоюз, должно быть в составе Российского автотранспортного союза. И наоборот. Зачем? Я вижу это так: наши организации как раз и формируют транспортное сообщество, которое должно влиять на принятие решения органов государственной власти – не только федеральных, но и субъектов Российской Федерации».

Владимир Ломакин упомянул о своей поездке в Донецк: «В Донецкой Народной Республике предприятиям живется ох как непросто. И именно там нужна наша поддержка. Перед съездом мне позвонили из Белгородской области: Шебекинское ПАТП не работает, кто-то пострадал, кто-то лишился имущества. Наша совместная работа здесь необходима и работникам отрасли, и в целом нашему обществу».

Он также призвал собравшихся к истинному партнерству и скорейшему заключению Соглашения по регулированию социально-трудовых отношений, заключенного на отраслевом уровне социального партнерства. *(На 15 июня 2023 года отраслевое соглашение со стороны РАС заключено не было. – Прим. ред.)*

Президент Российского автотранспортного союза, член Общественного совета при Минтрансе России **Олег Старовойтов** решил отступить от традиционной структуры отчетного доклада и остановиться на наиболее значимых направлениях деятельности испол-



Олег Старовойтов

нительного аппарата РАС. Он проинформировал собравшихся о работе над поправками в Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

В частности, он напомнил, что с 1 сентября должен был вступить в силу новый порядок расчетов за услуги автовокзалов: «По этому поводу высказано много опасений как стороны перевозчиков, так и со стороны автовокзалов. Причем перевозчики полагают, что это приведет к скачку их расходов на услуги автовокзалов, а автовокзалы – к потере своих доходов. При этом в качестве аргументов приводятся пока только эмоции. В результате мы посчитали, что сейчас, когда отрасль с трудом выходит из кризиса, такой переход является несвоевременным. Поэтому Союз совместно с Ассоциацией «Развитие автовокзалов страны» инициировали перенос срока вступления в силу требования о переходе на новую систему расчетов. Соответствующая поправка принята. Этот срок перенесен на 1 сентября 2026 года».

Олег Старовойтов рассказал о продолжающейся работе по совершенствованию контрактной системы при перевозке пассажиров автомобильным транспортом, созданию правовых условий для борьбы с незаконной предпринимательской деятельностью при оказании услуг по перевозке пассажиров автомобиль-



Борис Лоран

ным транспортом и снижению обременений автотранспортных предприятий.

Также он коснулся взаимных претензий, возникающих при реализации постановления Правительства Российской Федерации от 22 декабря 2020 г. № 2216 «Об утверждении Правил оснащения транспортных средств категорий М₂, М₃ и транспортных средств категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации», в котором предусмотрена обязанность перевозчика идентифицировать аппаратуру спутниковой навигации в ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» и обеспечить передачу навигационной информации через ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» в Ространснадзор: «Мы предложили внести в это постановление изменения, предусматривающие право перевозчиков идентифицировать аппаратуру спутниковой навигации только в одной информационной системе – в региональной навигационной системе или в ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС», а также обязанность перевозчиков передавать навигационную информацию только в эту систему. При этом оператор региональной навигационной системы должен ретранслировать информацию в Ространснадзор или допустить уполномоченных должностных лиц Ространснадзора к региональной системе».

В завершении отчетного доклада Олег Старовойтов объяснил решение не подписывать Федеральное отраслевое соглашение по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту на 2023–2025 годы. «Это означает, что дополнительные социальные гарантии сверх тех, которые предусмотре-



Юрий Почтарев

ны трудовым законодательством, работодатели могут устанавливать по своему усмотрению при наличии соответствующих финансовых возможностей», – сказал он.

В качестве содокладчика президента Союза на тему «Роль отраслевых НКО в развитии автотранспортного комплекса» выступил член Правления Союза, президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России **Борис Лоран**. Он подчеркнул, что развитие отрасли зависит от качества диалога с властью, активности и честности некоммерческих организаций, объединяющих автотранспортников.

«Если кто забыл здесь, в тылу, то напомню, что идет война против нашей Родины, против нас и по всем фронтам, в том числе в цифровом поле и социальной сфере, – сказал Борис Лоран. – Многим отраслевым некоммерческим организациям в регионах пора менять психологию и понять, что пустая болтовня и красивые слова, которых много было раньше, сейчас не проходят. Сейчас с фронта возвращаются люди, которые будут занимать посты на всех уровнях власти. Они четко понимают, где белое, а где черное. Поэтому я категорически предлагаю всем, во-первых, реально смотреть на вещи и, во-вторых, говорить то, что есть, а не то, что хочет услышать местная власть или сообщество местных перевозчиков. И еще один момент: если организация представляет конкретный регион страны, то она не может отвечать за всех операторов отрас-



Антон Сащенко

ли в этом регионе. Я не видел ни одной региональной или межрегиональной организации, которая представляла бы интересы totally всех перевозчиков или автовокзалов. Руководитель или представитель такой организации должен четко понимать, что он может либо озвучивать свое сугубо личное мнение, либо коллегиальное мнение членов этой организации от ее лица. Это касается и Российского автотранспортного союза. А задача РАС, объединяющая большинство отраслевых некоммерческих структур, – выработать общее мнение. Но это будет мнение большинства. Мнением всех это не может быть априори».

Также в роли содокладчиков президента РАС в работе съезда приняли участие: президент Некоммерческого партнерства «Рязанских автотранспортников» **Юрий Почтарев**, рассказавший о проблемах пассажирского транспорта в Рязанской области; президент Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области **Антон Сащенко**, разобравший ситуацию с обновлением подвижного состава в субъектах Российской Федерации на примере Свердловской области; президент Союза автотранспортников Воронежской области **Иван Корнюшкин**, обозначивший проблемы кадрового обеспечения на пассажирских перевозках.

После их докладов перед участниками съезда выступил исполнительный директор НП «Объединение автопроизводителей России» **Игорь Коровкин**, который поделился своим взглядом на Стратегию развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года в части производства, восстановительного ре-



Иван Корнюшкин

монта запасных частей к импортным автомобилям и их поставкам по параллельному импорту. «Это, пожалуй, единственная стратегия из всех, принятых нами, которая направлена на развитие производства в России компонентной базы. Это очень сложная задача. Не потому, что это невозможно сделать. Но с нашими объемами рынка производство комплектующих получается достаточно дорогостоящим, так как стоимость комплектующих, конечно, зависит от объемов производства. Хотя здесь у нас уже есть вполне определенные успехи», – сказал он.



Игорь Коровкин

Первая часть XXI Съезда Российского автотранспортного союза завершилась бурной дискуссией на тему страхования, во время которой на острые вопросы присутствующих отвечал советник президента Российского союза автостраховщиков **Михаил Порватов**.

Вторая часть съезда была посвящена решению уставных вопросов Союза.

Александр Никитушин
Фото: Сергей Величкин



ЛУЧШЕЕ – ВРАГ ХОРОШЕГО

Многие автовокзалы выступают за то, чтобы работать с перевозчиками на прежних условиях. Мы попросили руководителей автовокзалов прокомментировать ожидаемое введение нового порядка расчетов на услуги их предприятий, предусмотренного Федеральным законом от 06.12.2021 № 401-ФЗ, а также обозначить ключевые проблемы, с которыми они сталкиваются в своей работе.



Кирилл Лаврентьев,
генеральный директор
АО «Саратовское
объединение
автовокзалов
и автостанций»

– Введение новой методики однозначно приведет к оттоку перевозчиков «коротких» маршрутов, графики которых предусматривают несколько отправок от автовокзалов за день. Это, в первую очередь, пригородные маршруты, работающие, как правило, с предоставлением льгот по проезду определенным категориям пассажиров. Перевозчики данных маршрутов просто будут не в состоянии оплачивать услуги автовокзалов, как объектов транспортной инфраструктуры, потому что данные расходы у них не заложены в контрактах с муниципалитетами. В итоге пассажиры, в том числе льготники-ветераны, будут вынуждены ждать автобусы на городских остановках без соответствующей инфраструктуры. Новые правила выгодны только перевозчикам, осуществляющим дальние перевозки: заехал на автовокзал один раз в неделю, заплатил «три копейки» при цене билета 1000 рублей и уехал. Считаю, что на сегодняшний день уже найдено и много лет безотказно работает решение золотой середины, которое устраивает большинство перевозчиков и автовокзалов. Я имею в виду взимание процентов за услуги.

Уверен, что в данном случае лучшее – враг хорошего. Разговоры на эту тему ведутся уже несколько лет, а адекватной методики расчетов, удовлетворяющей и отвечающей требо-

ваниям автовокзалов и перевозчиков во всех регионах, которая была бы при этом эффективнее нынешней, нет до сих пор, и ее вряд ли кто-то придумает.

Напомню, что на автовокзалы, как на объекты транспортной инфраструктуры, возложены обязанности по обеспечению транспортной безопасности в соответствии с федеральным законодательством. Это очень финансово емкий вопрос, и для большинства автовокзалов сегодня (может быть, за исключением ГУП «Мосгортранс») – просто непосильная ноша. И если мы ее переложим на перевозчиков (а деваться некуда, потому что других источников дохода у автовокзалов практически нет), то, естественно, это приведет к усилению тех центробежных процессов, которые уже запущены в пассажирских перевозках. Мы видим, что рядом с каждым областным автовокзалом находится куча пунктов отправок нелегальных перевозчиков, которые, наплевав на все правила работы общественного транспорта, осуществляют свою деятельность. И когда автовокзалы будут вынуждены ввести плату за въезды на территорию объектов транспортной инфраструктуры, мы сначала потеряем пригород, а затем и внутриобластные перевозки. Останутся только межрегиональные рейсы, которые есть не у всех автовокзалов. При этом в первую очередь пострадают наши пассажиры, которые будут лишены комфорта и безопасности.

На сегодняшний день в Саратовской области около 50% рынка внутриобластных перевозок находится в серой зоне. То есть на половине маршрутов не соблюдаются те требования, которые были выдвинуты в конкурсной документации. Понятно, что в связи с ковидными ограниче-

ниями есть определенные послабления, но есть и недоработка контролирующих органов. Возникают вопросы легальности перевозок и продажи билетов на заказные рейсы, безопасности и легальной занятости водительского состава и, что немаловажно, налоговых отчислений в бюджет.

Я думаю, что самое простое решение в данной ситуации – это создание межведомственной комиссии, наделенной полномочиями. Причем я абсолютно никого не пытаюсь административным ресурсом загонять на автовокзалы и монополизировать этот сектор рынка. Пусть открываются но-



Андрей Зырянов,
генеральный
директор
ООО «Астрахань-
ПассажирСервис»

– По моему мнению, сам по себе Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» – законодательный акт, который требует глубочайшей доработки для соблюдения интересов перевозчиков и автовокзалов.

Поэтому то же самое могу сказать и о Федеральном законе от 06.12.2021 № 401-ФЗ «О внесении изменений в статью 34 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Мы одобряем прежнюю систему оплаты услуг автовокзала. Тот механизм, который предлагался первоначально в проекте этого закона, был непонятен. Причем непонятен как перевозчикам, так и автовокзалам. Как в таких условиях работать? Исходя из каких параметров рассчитывать стоимость услуг автовокзалов? Вся эта инициатива воспринималась как

вые станции, вокзалы, организуются новые маршруты, но все пассажирские перевозки должны отвечать требованиям действующего законодательства. Скажу больше: нелегальные перевозчики, которые осуществляют автобусные перевозки внутри области, тоже подверглись прессингу перевозчиков на восьмиместных минивэнах, которые вообще под лицензию не попадают. А те, в свою очередь, подверглись прессингу перевозчиков на легковых автомобилях «Ларгус». Из Саратова в Москву ежедневно уезжают более 10 легковых машин с пассажирами, у которых никто не проверяет ни паспорт, ни багаж.

отдача на откуп отрасли в руки перевозчиков. Для автовокзалов это, конечно, было бы убийственное решение, поэтому мы признательны президенту Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» Борису Лорану за то, что повлиял на приостановку реализации этой инициативы. Она требует очень серьезной проработки в части методик расчетов, четкого законодательного установления взаимоотношений между перевозчиками и автовокзалами, чтобы всем стало все ясно, чтобы не было возможности толковать нормативный акт так, как каждый его воспринимает.

Сегодня основной проблемой астраханского автовокзала являются нелегальные перевозчики как в межмуниципальных направлениях, так и в региональном направлении. Я более полутора лет работаю в должности директора автовокзала, и только в 2022 году мы написали более 500 обращений разного рода в УГАДН, Ространснадзор, ГИБДД, МВД и прокуратуру. Но видимых, ощутимых результатов нет. Проводятся какие-то точечные операции, выписываются штрафы водителям, но проблема в целом не решается ни в межмуниципальных, ни в межрегиональных перевозках. Хотя есть законодательные инструменты для того, чтобы правоохранительные органы работали. Это просто отсутствие надзора. И те перевозчики, которые работают легально, от автовокзала, имеют всю соответствующую документацию, уже, может быть, даже с завистью смотрят на тех, кто работает нелегально. Потому что те, кто работает вне правового поля, более защищены, чем те, кто работает законно: штрафы для нелегалов – минимальные; штрафы для тех, кто работает легально, – сотни тысяч рублей.

АВТОВОКЗАЛАМ И ПЕРЕВОЗЧИКАМ

28 июля в здании Южного речного вокзала прошла конференция «Развитие межрегиональных и международных пассажирских перевозок автомобильным транспортом». Она была организована службой развития пассажирских перевозок ГУП «Московский метрополитен», в управлении которой находится сеть автовокзалов и автостанций столицы.

В конференции приняли участие представители Общественного совета при Министерстве транспорта РФ, Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, ФБУ «Росавто-транс», Центрального межрегионального

управления государственного автодорожно-го надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Центрального МУГАДН), ГКУ г. Москвы «Организатор перевозок», Министерства обороны Российской Федерации, пассажирских автотранспортных предприя-





Александр Гаракоев

тий, осуществляющих перевозку пассажиров и багажа от автостанций и автовокзалов ГУП «Московский метрополитен».

Мероприятие открыл заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы **Александр Гаракоев**. Он передал участникам конференции приветственное слово заместителя Мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы **Максима Ликсутова**.

«В последние годы по поручению Мэра Москвы Сергея Собянина проводится масштабная работа по созданию комфортной, безопасной и доступной для всех среды на столичных автовокзалах. Обеспечивается удобная пересадка с городского транспорта, улучшается навигация, растет уровень сервисов. Сегодня автовокзалы Москвы – это современные транспортные хабы, где пассажиры могут воспользоваться уютными залами ожидания, комнатами матери и ребенка, камерами хранения и бесплатным Wi-Fi», – говорилось в нем.

Также в приветственном слове Максима Ликсутова отмечалось, что в нынешнем году начнет работу пятый современный международный автовокзал города Москвы – «Красногвардейский», где будут обслуживаться рейсы южного и юго-восточного направлений: «С его открытием мы полностью завершим программу обновления столичных автовокзалов и автостанций и обеспечим пассажирам высочайший уровень доступа».



Константин Литвин

После церемонии награждения стратегических партнеров ГУП «Московский метрополитен», которые внесли значительный вклад в повышение эффективности и качества пассажирских перевозок, а также в развитие новых маршрутов и дополнительных сервисов, стартовала деловая программа.

Исполняющий обязанности начальника Управления транспортной безопасности Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы **Константин Литвин** рассказал о том, как обеспечиваются транспортная безопасность и антитеррористическая защищенность автовокзалов и автостанций, а также о дополнительных мерах, принятых в связи с проведением специальной военной операции: «В 2021 году в хозяйственное ведение ГУП «Московский метрополитен» были переданы шесть объектов транспортной инфраструктуры наземного городского транспорта, а именно: международные автовокзалы «Южные Ворота», «Северные Ворота», «Саларьево» и «Центральный», автостанции «Орехово» и «Варшавская». Защиту указанных объектов от актов незаконного вмешательства обеспечивает подразделение транспортной безопасности ГУП «Московский метрополитен». 358 аттестованных работников осуществляют досмотр 100% пассажиров и багажа».

Он отметил, что современные средства досмотра пассажиров, багажа и ручной клади, которые установлены на этих автовокзалах и автостанциях, позволяют выявлять не только запрещенные к проносу предметы, такие как колюще-режущие предметы, оружие и патро-

ны к нему, но и взрывчатые, ядовитые, а также наркотические вещества: «За шесть месяцев 2023 года было досмотрено 2,2 миллиона пассажиров и 3,5 миллиона единиц багажа. При этом было выявлено более 14 тысяч потенциально опасных предметов, в том числе 332 опасных предмета – это холодное и огнестрельное оружие, наркотические вещества».

Его коллега **Владислав Кононов** выступил с информационным докладом на тему «Проведение мероприятий по борьбе с нелегальными перевозчиками». «Увеличение количества совместных мероприятий с контрольно-надзорными и правоохранительными органами, штрафы и оплата перемещения и содержания на специализированных стоянках транспортных средств позволили переломить ситуацию в сфере нелегальных перевозок пассажиров и багажа на межрегиональных и международных маршрутах. Отмечается снижение количества транспортных средств нелегальных перевозчиков, а также увеличение количества примененных сотрудниками контрольно-надзорных и правоохранительных органов мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях. Так, за шесть месяцев 2023 года, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, количество правонарушений в сфере транспорта на межрегиональных маршрутах снизилось с 425 до 264, а в отношении нелегальных перевозчиков количество правонарушений снизилось с 364 до 198», – сообщил он.



Андрей Кошелев, Дмитрий Кузнецов, Александр Гараков



Андрей Недвижай

Исполняющий обязанности генерального директора ФБУ «Росавтотранс» **Андрей Недвижай** рассказал о проведении мероприятий по интеграции объектов инфраструктуры автомобильного транспорта на территориях Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской и Херсонской областей, позволяющих предоставлять государственную услугу по установлению межрегиональных маршрутов регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом: «На данный момент в новых субъектах Российской Федерации открыто уже 18 межрегиональных маршрутов. Также ФБУ «Росавтотранс» активно принимает участие в специальном инфраструктурном проекте, который позволяет проводить там обновление подвижного состава. Так, в прошлом году в Луганскую Народную Республику уже поставлено 315 автобусов. В этом году планируется поставить более 290 новых автобусов».

Начальник отдела автотранспортного надзора Центрального межрегионального управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта **Андрей Жарцов** поделился результатами работы Центрального МУГАДН в рамках соглашения с Правительством Москвы по борьбе с деятельностью нелегальных перевозчиков за первое полугодие 2023 года: «Динамика по сравнению с первым полугодием прошлого года положительная. Всего за шесть месяцев 2023 года было подвергнуто административным наказаниям 1350 транспортных средств (1121 – за шесть месяцев 2022 года), из них – 1057 транспортных средств нелегальных перевозчиков (851 – за шесть месяцев 2022 года)».



Андрей Жарцов

Андрей Жарцов остановился на процедурных особенностях данной работы, в частности на порядке проведения контрольно-надзорных мероприятий.

Начальник военных сообщений Московского Управления военных сообщений Министерства обороны Российской Федерации **Дмитрий Кузнецов** отметил, что организация воинских пассажирских перевозок автомобильным транспортом по воинским перевозочным документам приносит пользу как Минобороны России, так и транспортным компаниям. По его словам, в число плюсов для Министерства обо-



Андрей Кошелёв

роны входят: реализация права воинских пассажиров при выборе автомобильного транспорта по желанию; доставка воинских пассажиров и воинских команд в населенные пункты, где нет других видов транспорта; доставка воинских пассажиров и воинских команд при отсутствии мест на другие виды транспорта; большой выбор маршрутов перевозок; конкурентная стоимость перевозок. Что касается транспортных компаний, то для них плюсы такие: обеспечение загрузки назначенных маршрутов; возможность использования резервного транспорта при перевозке воинских команд; выполнение государственной задачи; гарантиро-



ванная оплата, хоть и после проведения процедуры акцепта.

«В 2022 году мы совместно с перевозчиками перевезли более восьми тысяч пассажиров на сумму примерно шесть миллионов рублей. За первое полугодие 2023 года количество пассажиров уже составило шесть тысяч. И это не предел, поскольку мы еще продолжаем заниматься заключением соглашений и привлечением транспортных организаций к этой работе», – заявил Дмитрий Кузнецов.

Важность этой темы подчеркнул заместитель начальника ГУП «Московский метрополитен» по развитию **Андрей Кошелев**: «Перевозка пассажиров по проездным воинским документам обсуждается на всех уровнях, в том числе и в Администрации Президента Российской Федерации, и в Министерстве обороны. Мы проводим работу с нашими перевозчиками. На текущий момент из 183 перевозчиков, которые работают с автовокзалами Московского метрополитена, пока только треть заключила дополнительные соглашения для последующего возмещения расходов по оплате перевозок по воинским проездным документам».

Заместитель начальника Службы безопасности ГУП «Московский метрополитен» **Дмитрий**



Дмитрий Конеев

Конеев констатировал, что спада фактов посадки/высадки пассажиров и погрузки/разгрузки багажа вне территорий автовокзалов и автостанций Московского метрополитена не наблюдается: «У нас есть злостные нарушители».

Он сказал, что служба безопасности проводит совместные рейды с правоохранительными органами и Центральным МУГАДН. Целями проверок являются:

- снижение рисков актов террористической деятельности, нарушений в области транспортной безопасности на дорогах по причине

Примененные ЦМУГАДН меры обеспечения к ТС за 6 месяцев 2023 года в сравнении с АППГ

	Межрегиональный		Международный		Муниципальный		Смежный м. (+ внут. МО)	
	6 мес. 2022	6 мес. 2023	6 мес. 2022	6 мес. 2023	6 мес. 2022	6 мес. 2023	6 мес. 2022	6 мес. 2023
Иные ТС	47	41	2	0	108	119	113	133
Нелегал	255	175	55	43	382	536	159	303
Общий итог	302	216	57	43	490	655	272	436
Динамика		-86		-14		165		164

	6 мес. 2022	6 мес. 2023	Динамика роста
Иные ТС	270	293	23
Нелегал	851	1057	206
Всего	1121	1350	229

КоАП РФ Статья 27.1 Меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
 В целях пресечения административного правонарушения, установления личности нарушителя, составления протокола об административном правонарушении при невозможности его составления на месте выявления административного правонарушения, обеспечения своевременного и правильного рассмотрения дела об административном правонарушении и **исполнения принятого по делу постановления** уполномоченное лицо вправе в пределах своих полномочий применять следующие меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении

Центральное межрегиональное управление государственного автодорожного надзора



Борис Лоран

возможной погрузки опасных предметов, посадки граждан без документов, удостоверяющих личность;

- поддержание необходимого уровня безопасности пассажиров, иных участников дорожного движения и третьих лиц в процессе перевозок;
- привлечение перевозчиков к юридической ответственности за нарушение условий договоров.

Президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России **Борис Лоран** выступил с докладом на тему «Комиссия Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте: цели и задачи в секторе развития междугородных автобусных перевозок».

Он призвал перевозчиков проявлять активность как сообществу: «Если вы не можете сформировать нормальную организацию, представляющую ваши интересы, значит, выберите среди вас какого-то авторитетного перевозчика (двух, трех – не важно), который будет участвовать в этой работе. Самая удобная позиция – критиковать действия государства, города, исполнительной власти, надзорных органов и так далее. Это называется популизм. Есть проблема? Вы ее озвучиваете. Сразу за ним должно идти решение. Не «все отменить, все убрать, всех уволить», а конкретное, юридически взвешенное, соответствующее действующему законодательству решение. Если не можете его дать, наймите профессиональных отраслевых юри-



Елена Колесникова

стов (их предостаточно) и сделайте тот продукт, который уже можно выносить на обсуждение в отрасли».

«Еще 20 лет назад, многие из вас помнят, я всех предупреждал, что с государством в игры играть не надо. Надо жить и работать по-честному. А те, кто до сих пор этого не понял, должны знать, что существует достаточно инструментов для того, чтобы все игры вычислить и пресечь», – добавил Борис Лоран.

Об интеграции билетной системы «СберТройка» в регионах России рассказала директор по развитию региональных проектов ООО «СберТройка» **Елена Колесникова**: «Сейчас у нас 27 региональных проектов. В 2022 году к московской билетной системе подключились 15 регионов. Мы также запустили проект в Луганской Народной Республике, и с сентября 2022 года жители Луганска могут воспользоваться московской транспортной картой. Здесь и пассажиры, и перевозчики очень позитивно отзываются о системе, а транспортная карта пользуется популярностью. С начала 2023 года мы уже подключили ряд региональных проектов. Наша система поехала в Курск и Ставропольский край. В Архангельской области запустили билетную систему не только на наземном транспорте, но и на речном транспорте. Большие проекты стартовали в Республике Марий Эл, Республике Хакасия, Удмуртской Республике, Владимирской, Ростовской и Костромской областях. Практически везде можно пользоваться московской транспортной картой».

*Александр Никитушин
Фото: Владимир Дехтеринский*

КОМФОРТНЫЙ И БЕЗОПАСНЫЙ АВТОБУС

Сегодня я бы хотел обсудить одну из приоритетных задач, поставленных Президентом России Владимиром Путиным в рамках заседания президиума Госсовета в августе 2023 года, а именно: обновление парка и повышение качества выпускаемого отечественными производителями подвижного состава общественного транспорта.



Борис Лоран,

первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России, председатель Комиссии по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте Общественного совета при Минтрансе России

В своем выступлении Владимир Путин обозначил, что обновление парка общественного транспорта является одной из важнейших задач государства, причем транспорт должен обновляться во всех регионах России. При решении данной задачи необходимо опираться на отечественную промышленность – машиностроителей и их смежников. Необходимо создавать безопасные, качественные и доступные условия для передвижения всех жителей, как в крупных агломерациях, так и в средних и малых городах.

Также **глава государства подчеркнул** важность своевременного решения вопросов по развитию общественного транспорта и акцентировал внимание на том, что **автобусы – единственный вид общественного транспорта, который не имеет официально установленного срока службы.**

Отмечу, что этот вопрос не раз поднимался отраслевыми некоммерческими объединениями автотранспортников за последнее десятилетие.

Президент России явно неспроста подчеркнул наличие специфических особенностей у автобусов, ведь сегодня это один из самых распространенных видов городского общественного транспорта, который традиционно конкурирует с личным транспортом.

При выборе средства передвижения, особенно в мегаполисах, пассажиры руководствуются не только доступностью, но и уровнем безопасности и комфорта транспортных средств, поэтому для многих в приоритете остается использование личного автомобиля.

Развитие современного общественного транспорта – это решение не только проблем с пробками в крупных городах, но и важное условие сохранения экологии.

Проведя анализ национальных нормативных документов, содержащих обязательные требования, предъявляемые к автобусам и другому наземному городскому общественному транспорту, а также пообщавшись со специалистами отраслевых институтов, я пришел к заключению, что на сегодняшний день отсутствуют законодательно закрепленные критерии безопасности для этого вида транспорта, что приводит к снижению уровня защищенности и комфорта пассажиров.

Так, действующими санитарно-эпидемиологическими правилами СП 2.5.3650-20 «Санитарно-эпидемиологические требования к отдельным видам транспорта и объектам транспортной инфраструктуры» установлены обязательные требования к условиям перевозки пассажиров водными, железнодорожными транспортными

Комментарий советника директора ФГУП «Всероссийский научно-исследовательский институт гигиены транспорта Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека (ВНИИЖГ)»

Элины Сторожевой:

«Безусловно, нормативный подход к обеспечению безопасных условий перевозки пассажиров должен быть единым для всех видов транспорта.

В действующих СП 2.5.3650-20 «Санитарно-эпидемиологические требования к отдельным видам транспорта и объектам транспортной инфраструктуры» действительно отсутствуют обязательные требования к условиям перевозки пассажиров, а также к условиям труда водителей наземного городского общественного транспорта.

Установление национальных критериев, определяющих санитарно-эпидемиологическую безопасность перевозок пассажиров данным транспортом, сегодня наиболее актуально. Так, вызывает озабоченность отсутствие в национальном законодательстве требований к основным факторам, воздействующим на пассажиров в процессе их перевозки таким видом транспорта – параметрам микроклимата, шума, вибрации, химическому составу воздуха в салоне наземного городского общественного транспорта, обеспечению противозаразительной безопасности и иным.

В результате при производстве транспортные средства могут комплектоваться оборудованием, не обеспечивающим безопасные условия перевозки пассажиров.

Кроме того, отсутствуют требования по проведению дезинфекционных мероприятий на этом виде транспорта. Вместе с тем транспортные средства, а также объекты инфраструктуры транспорта являются местами массового скопления людей.

Указанные обстоятельства приобретают особую значимость, когда речь идет о перевозке социально незащищенных групп населения – детей, инвалидов, людей пожилого возраста».

средствами, а также подвижным составом метрополитенов, что позволяет обеспечить максимально высокий уровень как безопасности, так и комфорта для пассажиров.

Кроме того, установлены требования к условиям труда лиц, чья работа связана с управлением транспортными средствами.

Однако санитарно-эпидемиологические требования к условиям перевозки пассажиров автобусами и к условиям труда водителей этого вида транспорта отсутствуют.

А почему? Разве там какие-то другие пассажиры?

Исторически автобусы были в статусе «младшего брата» в транспортной семье. Тем не менее автобусы – это транспорт первой и последней мили в любом маршруте, а про огромные объемы пассажиропотока даже не стоит упоминать – это и так всем понятно.

Но, коллеги, если уже Президент России подчеркнул, что автобус – единственный вид транспорта, не имеющий официально уста-

новленного срока службы, то давайте, наконец, приведем все в порядок.

В рамках исполнения Поручений Президента России Владимира Путина, опубликованных 17 сентября текущего года по результатам проведенного 17 августа заседания Государственного Совета по направлению «Транспорт» и поставленной задачи по повышению качества и развития общественного транспорта, считаю необходимым доработать национальное законодательство, регулирующее вопросы безопасности перевозки пассажиров автобусами и другим наземным городским общественным транспортом.

В связи с чем я, получив одобрение от председателя Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации Татьяны Горовой, инициировал создание в Совете рабочей группы по соответствующему направлению. В рабочую группу приглашены ведущие отраслевые эксперты по указанной проблематике. В сжатые сроки мы подготовим все необходимые рекомендации для ее решения и направим их в соответствующие федеральные органы исполнительной власти.



МЕЖОТРАСЛЕВОЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

№3 АПРЕЛЬ-ИЮНЬ
2023

ИЗДАЕТСЯ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА
ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

IV ВСЕРОССИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ФОРУМ

12



ИННОВАЦИОННЫЕ РОССИЙСКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА И ТЕХНОЛОГИИ ЗАЩИТЫ

6



Журнал

«ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ и БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ»
издается по решению Комиссии Общественного совета при
Министерстве транспорта Российской Федерации по вопросам
транспортной безопасности и безопасности на транспорте.

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

+7 (925) 575-85-81

info@tsumpp.ru

dtpax.ru

Контроль выполнения контрактов
Единый реестр маршрутов и расписаний
Диспетчеризация
Приоритетный проезд
общественного транспорта



Транспорт по запросу
Мобильное приложение
Безналичная оплата проезда:
прорывные технологии
Льготы онлайн

Анализ пассажиропотока
Аналитика и прогнозирование
на основе «больших» данных
Выявление безбилетного проезда
Электронный путевой лист

ЦИФРА В ПОМОЩЬ КОНТРОЛЕРУ

Цифровая платформа «Датапакс» – это комплексный подход в организации работы общественного транспорта городов и регионов. Наряду с единым реестром маршрутов и расписаний, диспетчеризацией, контролем выполнения контрактов платформа включает в себя сервис по снижению безбилетного проезда.

Бегать за «зайцами» бессмысленно

Принцип работы сервиса основан на анализе больших данных. При проведении транспортных реформ в регионах наземный городской транспорт снабжается дополнительным оборудованием: устанавливаются специальные датчики над каждой дверью, которые фиксируют количество вошедших и вышедших пассажиров. Далее анализируются данные по всем произведенным оплатам проезда. Учитываются все способы – с помощью транспортной или банковской карты, а также оплата наличными. Сравнивая данные о количестве вошедших пассажиров и оплаченных проездов, организатор перевозок видит, сколько безбилетников было на том или ином рейсе.

«Вся мировая практика говорит о том, что, если мы даже знаем, какое количество безбилетников находится на том или ином рейсе, бегать за ними бессмысленно, – поясняет заместитель генерального директора компании «Датапакс» **Максим Исаев**. – Потому что, пока контролер доедет до остановочного пункта, где зафиксирован безбилетный проезд, картина к тому времени уже сильно изменится».

Что было сделано: была разработана предиктивная модель, которая на основе ретроспективных данных сравнения пассажиропотока и транзакций с высокой точностью прогнозирует количество безбилетных проездов на будущее. Решение включает в себя мобильное приложение для контролеров, которое на основе анализа больших данных формирует заказ-наряды для проверок. Сервис указывает транспортное средство, время и маршрут, куда необходимо направить контролеров-ревизоров, чтобы проконтролировать оплату проезда. Благодаря такой системной работе у пассажира складывается впечатление постоянного присутствия контролеров на маршруте.



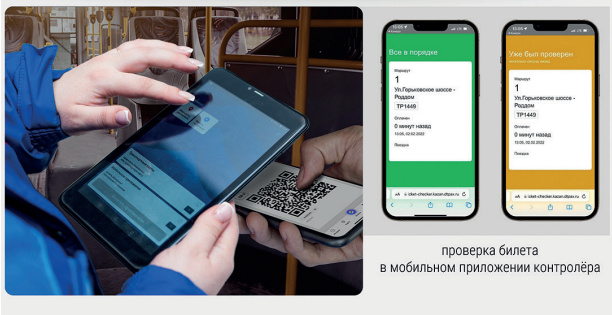
Максим Исаев, руководитель рабочей группы по вопросам цифровой трансформации отрасли Общественного совета при Минтрансе России, заместитель генерального директора ООО «Датапакс»

Практика показала высокую эффективность разработанного сервиса. За счет автоматизации удалось повысить эффективность работы контролеров на 30%. На 12% снизилось количество безбилетных проездов за счет эффекта постоянного присутствия контролеров в местах наибольшего скопления безбилетников. В результате собираемость билетной выручки растет. Кстати, аналогов сервиса по выявлению безбилетного проезда у нас в стране больше нет!

Предъявите ваш билетик!

В настоящее время разработчик усовершенствовал сервис, сделав работу контролера проще и быстрее. Теперь в случае выявления безбилетника контролер может прямо

Контроль оплаты проезда



в специальном мобильном приложении формировать постановление об административном правонарушении. Паспорт нарушителя сканируется камерой смартфона, и все поля автоматически распознаются и вставляются в нужные разделы электронного формата постановления или протокола. Документы распечатываются на переносном принтере и подписываются пассажиром в двух экземплярах. В результате время оформления документа строгой отчетности, которым является постановление о штрафе за безбилетный проезд, сокращается в 10 раз.

«Благодаря обновленному сервису значительно возросла скорость оформления документов в случае обнаружения безбилетного проезда, — комментирует Максим Исаев. — Раньше все заполнялось в движущемся транспорте от руки в двух экземплярах, и это занимало 10–15 минут. Сейчас, с появлением нашей разработки, на необходимые формальности уходит

примерно 1–1,5 минуты. То есть мы значительно сократили скорость формирования документов, чем высвободили время контролеров для новых проверок. Более того, наш сервис минимизирует количество ошибок, так как почти все заполняется автоматически. Мы понимаем, что постановление — это серьезный документ, который может быть направлен, например, в суд или другие инстанции, поэтому ошибки здесь недопустимы. Конечно, контролер-ревизор в любом случае должен проверить корректность заполнения полей и, при необходимости внести изменения. Но сервис значительно упрощает всю работу в целом».

Регионы заинтересованы

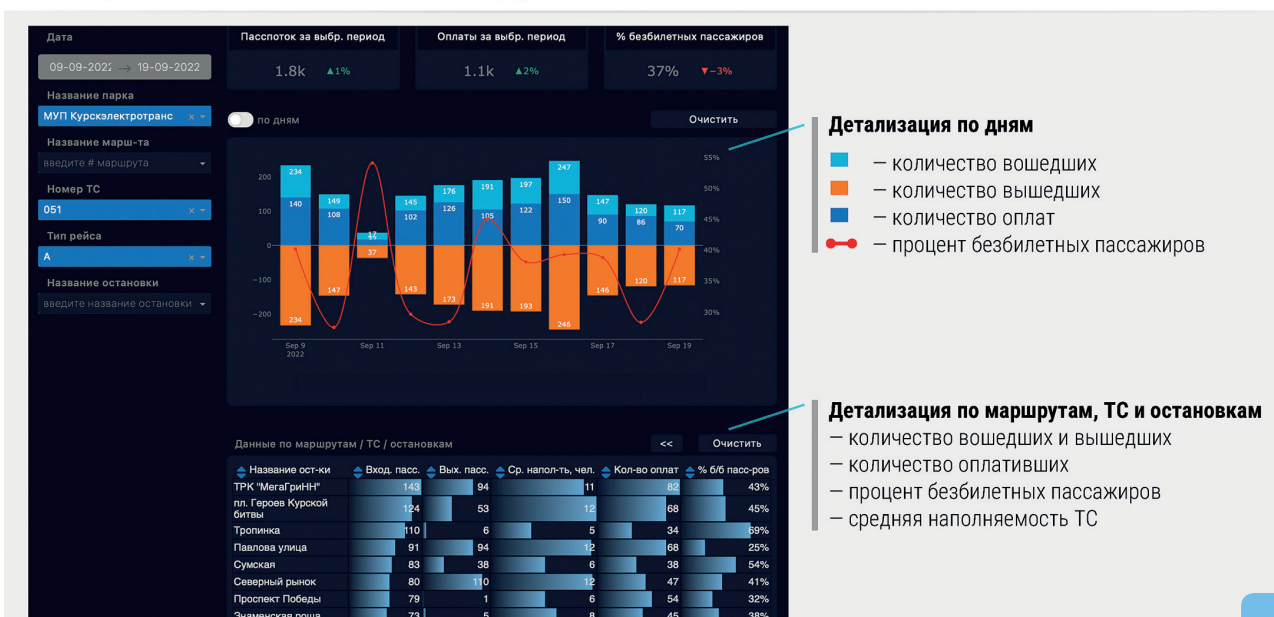
Обновленная версия сервиса по снижению безбилетного проезда уже тестируется в Тверской области.

Ряд регионов уже проявили заинтересованность во внедрении данной технологии. Например, Московская область, Курская область, Нижний Новгород, Белгород и другие.

Таким образом, инновационное решение «Датапакс» по снижению безбилетного проезда стало своевременным ответом на запрос профессионалов отрасли общественного транспорта.

Фото: Пресс-служба Минтранса России

Собираемость билетной выручки



ТЕЛЕТАЙП ДЛЯ ДОРОГ

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

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

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

Опτικο-волоконные кабели прокладываются, как правило, длинными отрезками, методом задувки в мини-трубки. Обычно несколько кабелей прокладываются совместно, и приме-

нение нескольких параллельных трубок увеличивает скорость прокладки.

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

На этом изыскания оптимального способа не закончились: во время монтажа выяснилось, что сам пакет закручивается в спираль. В результате была разработана следующая технология: внутри одной трубки диаметром 40–50 мм задуваются мини-трубки, а уже в них потом задувается кабель. Технологию попробовали поставить на массовое производство, однако и у нее был выявлен существенный недостаток – смещение субтрубок внутри пакета относительно друг друга.

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

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

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



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

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

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

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



оборудование ИТС, АСУДД, базовых станций операторов.

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





Дивизион
Климатическое оборудование



СИСТЕМЫ КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ И ОБЕЗЗАРАЖИВАНИЯ ВОЗДУХА ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННОГО КОЛЕСНОГО ТРАНСПОРТА





Авибус

Решение для профессионалов

696

автовокзалов, автостанций,
перевозчиков внедрили
продукты и сервисы Авибус

Ижевск

Казань

Уфа

Киров

Самара

sales@avibus.pro
avibus.pro

+7 (499) 450-28-09

BLAVLACAR: ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ПРОДАЖ В ИНТЕРНЕТЕ

Кажется, мы знаем всё об онлайн-продажах, и однозначно сайт автовокзала и платформы агрегаторов – основные каналы дистрибуции автобусных билетов в интернете. При этом стоит обратить внимание на вспомогательные инструменты, которые генерируют дополнительный поток пользователей и повышают эффективность интернет-продаж как на вашем интернет-ресурсе, так и на платформе агрегатора.

Сайт автовокзала

Наличие собственного представительства в сети Интернет – важный фактор успеха онлайн-продаж для автовокзала. Это и повышенное доверие со стороны пользователей, и возможность более эффективно работать с SEO-оптимизацией. При правильной настройке сайт автовокзала всегда будет в начале списка поисковой выдачи, а значит, больше пользователей смогут найти его и купить автобусный билет именно там.

Барьеры:

- запуск сайта – трудоемкий дорогой процесс, а последующее сопровождение требует не меньшего количества ресурсов;
- необходимо следить за актуальностью контента и своевременно обновлять информацию;
- потребуется создание службы технической поддержки для консультации пользователей, купивших билет на сайте;
- необходимо заняться SEO-оптимизацией.

Решение от группы компаний BlaBlaCar:

В группе компаний BlaBlaCar есть профильная команда разработчиков, которая уже более 15 лет специализируется только на разработке, сопровождении и продвижении сайтов автовокзалов. Разработку и поддержку сайта партнера мы полностью берем на себя и запустили уже более 40 сайтов для автовокзалов России. В нашем портфолио реализация проектов любого масштаба: от сайтов для небольших автотранспортных предприятий до крупных региональных объединений. Чтобы сайты наших партнеров всегда оставались в топе поисковой выдачи и приносили больше трафика и приятных финан-

совых результатов, мы усиливаем их следующими инструментами:

- 1. SEO-оптимизация.** Когда пассажир вводит в поиске браузера запрос «Автовокзал [название города] купить билет», в ответ он получает список сайтов, проранжированных поисковыми роботами. Чем выше сайт в поиске, тем больше вероятность, что пассажир купит билет именно там. Мы активно используем возможности SEO-продвижения для работы с ресурсами партнеров:
 - публикуем уникальный контент, которого нет на сайтах агрегаторов;
 - качественно собираем семантику для конкретного региона;
 - используем больше ключевых слов, среди которых альтернативные названия автовокзала или популярные маршруты;
 - отдельно продвигаем второстепенные страницы: расписание, контакты, дополнительные услуги и пр.;
 - занимаемся перелинковкой внутри ресурса;
 - обозначаем для поисковых роботов приоритетные страницы в sitemap.xml;
 - настраиваем и отслеживаем работу ресурса в веб-кабинетах.
- 2. Бизнес-аккаунт в онлайн-каталогах.** Наличие профиля компании в популярных каталогах вроде «Яндекс.Карты» или «2ГИС» с обязательной ссылкой на официальный сайт – большое преимущество с точки зрения SEO и полезно для пользователей.
- 3. Социальные сети.** Страница в соцсетях позволяет быстрее и проще реагировать на обращения пользователей. Также это хороший

инструмент для удержания пользователей, так как позволяет создать более живой контакт с аудиторией, делиться новостями и информацией о спецпредложениях или акциях. Работы с пользователями мы также берем на себя: обращения пользователей обрабатывает служба технической поддержки, а контент для публикации подготавливает контент-менеджер и публикует после согласования с партнером.

Продажа на сайтах агрегаторов

Популярные маркетплейсы и агрегаторы значительно упрощают взаимодействие между покупателем и продавцом. Это простой и быстрый способ получить доступ к активной аудитории, готовой к бронированию онлайн. Кроме того, агрегатор берет на себя организацию горячей линии для технической поддержки пользователей, а также использует собственный маркетинговый бюджет для продвижения продаж партнеров.

Барьеры:

- необходимо заключать договор с каждой площадкой в отдельности, что повышает нагрузку на бухгалтерию;
- билеты для пассажира дороже за счет комиссии агрегатора.

Решение от Группы компаний BlaBlaCar:

1. Единый оператор данных. Вместо заключения договоров с каждым агрегатором в отдельности наши партнеры могут реализовать продажу своих автобусных билетов по согласованному списку агрегаторов.

2. Партнерские предложения от онлайн-площадок. Партнерам мы предлагаем расширенный пакет инструментов для популяризации продаж. Среди них, например, метка «Мы рекомендуем», совместные промо-кампании, наружные рекламные материалы, push-уведомления в мобильном приложении или рассылка писем по накопленной базе пользователей. Все эти инструменты позволяют привлечь больше пользователей к предложению партнера.

3. Контекстная реклама. Практически беспроигрышный вариант для попадания в начало списка выдачи браузера. Даже если страница автовокзала или маршрута недостаточно популярна, контекстная реклама поднимет ее в топ. А дальше дело техники: как правило, большая масса всех кликов приходится на первые позиции поисковой выдачи. Мы профессионально настраиваем контекстную рекламу для продвижения автобусных рейсов партнеров и с точки зрения маркетинговых усилий максимально фо-

кусируемся на этом, так как мы заинтересованы в росте продаж партнеров.

4. E-mail-рассылка. Покупая билет онлайн, пользователь указывает адрес электронной почты, чтобы получить на нее электронный билет. Предварительно получив согласие пользователя на e-mail-рассылку, мы с радостью начинаем делиться с ним информацией о новых маршрутах, тарифах и акциях. Мы таргетируем аудиторию по территориальному признаку, чтобы предложить пассажиру именно тот рейс, который нужен ему.

5. Поддержка продаж в новых регионах.

Запуск онлайн-продаж в новых регионах – большое событие! Мы оперативно информируем пользователей о подключении нового автовокзала, используя все доступные каналы коммуникации. А позже поддерживаем развитие продаж посредством наших маркетинговых инструментов.

Самый главный инструмент

При организации интернет-продаж на сайте агрегатора или на собственном интернет-ресурсе важно помнить два главных тезиса, на которые мы ориентируемся в работе с партнерами:

- **Комплексный подход:** некоторые инструменты работают только в связке с другими, поэтому так важно комплексно подходить к вопросу организации онлайн-продаж. Концентрируя все усилия только на паре инструментов, можно упустить огромный пласт пользователей, не предложив им удобный инструмент покупки билетов.
- **Регулярная работа:** как в работе с вышеперечисленными инструментами по привлечению дополнительного трафика, так и в работе с вашей аудиторией важно настроиться на регулярный ритм. Даже закрепившись на первых позициях поисковой выдачи, нельзя гарантировать долгосрочный эффект без регулярной работы над SEO-оптимизацией, актуальностью контента, технической составляющей вашего ресурса. Тот же принцип в работе с аудиторией: важно постоянно находиться в информационном поле вашего пассажира, стабильно напоминая об удобных способах покупки автобусного билета.



*Узнать подробнее о партнерском предложении BlaBlaCar для автовокзалов можно у руководителя отдела продаж Владимира Абрамова
vladimir.abramov@blablacar.com*

РАБОЧАЯ ГРУППА РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕВОГО ОБРАЗОВАНИЯ
В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА КОМИССИИ ПО ВОПРОСАМ
ПРОВЕДЕНИЯ МОЛОДЁЖНОЙ ПОЛИТИКИ
И РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕВОГО ОБРАЗОВАНИЯ
В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА
ПРИ МИНТРАНСЕ РОССИИ

При поддержке

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ
ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ
ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ



Транспорт

АССОЦИАЦИЯ

ЕДИНАЯ
ТРАНСПОРТНАЯ
СИСТЕМА
«АВТОБУСНЫЕ
ЛИНИИ
СТРАНЫ»



МОСКОВСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНЫЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ



Практикум

ПРОСВЕТИТЕЛЬСКИЙ ПРОЕКТ
ПО ФОРМИРОВАНИЮ
УНИВЕРСАЛЬНЫХ
И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ
КОМПЕТЕНЦИЙ
У ОБУЧАЮЩИХСЯ ВУЗОВ
И КОЛЛЕДЖЕЙ.



@ ets_russia



@ ap_madi

В РАМКАХ ПРОЕКТА
В ФОРМАТЕ ВИДЕОКОНФЕРЕНЦИЙ
ПРОХОДЯТ ТЕМАТИЧЕСКИЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ ЗАНЯТИЯ

- ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ОТРАСЛЕВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ,
- ГОСУДАРСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ,
- АКАДЕМИЧЕСКОГО СООБЩЕСТВА

КОНГРЕСС УНИВЕРСИТЕТОВ

7 сентября в столичном ЦВК «Экспоцентр» на международной выставке коммерческих автомобилей Comtrans прошел конкурс проектных работ аспирантов и студентов по проблемам коммерческих перевозок пассажиров и грузов «Университетский конгресс. Университетская наука транспортной отрасли».



Модератором конкурса, проведенного при поддержке Базовой кафедры МАДИ «Городской пассажирский транспорт» на базе ГУП «Мосгортранс», стал заведующий кафедрой «Автомобильные перевозки» МАДИ, руководитель рабочей группы развития отраслевого образования в сфере транспорта Комиссии по вопросам проведения молодежной политики и развития отраслевого образования в сфере транспорта Общественного совета при Минтрансе России Дмитрий Мороз.

В «Университетском конгрессе» приняли участие студенты и аспиранты МАДИ, РУТ (МИИТ), Московского политехнического университета, НИУ МЭИ, МГТУ им. Н. Э. Баумана, НИУ ВШЭ, ГУУ, РАНХиГС, РУДН, РЭУ им. Г. В. Плеханова, Донецкой академии транспорта, СибАДИ, ОГУ им. И. С. Тургенева, СГТУ им. Ю. А. Гагарина, профессорско-преподавательский состав приглашенных вузов, а также представители транспортных компаний и учреждений.

Конкурсное жюри, в которое вошли представители профильных ассоциаций, транспортных предприятий, академического сообщества, возглавил первый заместитель генерального директора ГУП «Мосгортранс» Борис Ткачук. Заместителем председателя жюри был президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России Борис Лоран.

Победителем и призерами конкурса стали:

- 1-е место – Асманов Иван Алексеевич (МАДИ);
- 2-е место – Зайцев Леонид Александрович (МГТУ им. Н. Э. Баумана);
- 3-е место – Гришин Георгий Сергеевич (Московский политехнический университет).

По материалам
t.me/ap_madi, t.me/ets_russia

Российские автобусные линии Проблемы и перспективы развития

Издается при поддержке Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации

ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА

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

Все выпуски журнала доступны:

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

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

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



АССОЦИАЦИЯ «РАЗВИТИЕ АВТОВОКЗАЛОВ СТРАНЫ»

**05 июля
2011 года**

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

**25 апреля
2018 года**

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

ЦЕЛИ АССОЦИАЦИИ:

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

АССОЦИАЦИЯ ЯВЛЯЕТСЯ:

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



Партнерство с BlaBlaCar - это

- **35 000 000+** потенциальных пассажиров
- **Реклама**, рассылки и пуш-уведомления
- **Бюджет** на рекламное продвижение ваших рейсов
- **40%*** рост продаж у партнеров - участников Промо

Заключите договор и опубликуйте ваши автобусные рейсы!**

Стать партнером BlaBlaCar

ru.blablacar.pro

*Средний рост продаж партнеров, участвовавших в проекте Промо в сентябре 2022 года

**Только официальные перевозчики, при предоставлении необходимых разрешительных документов