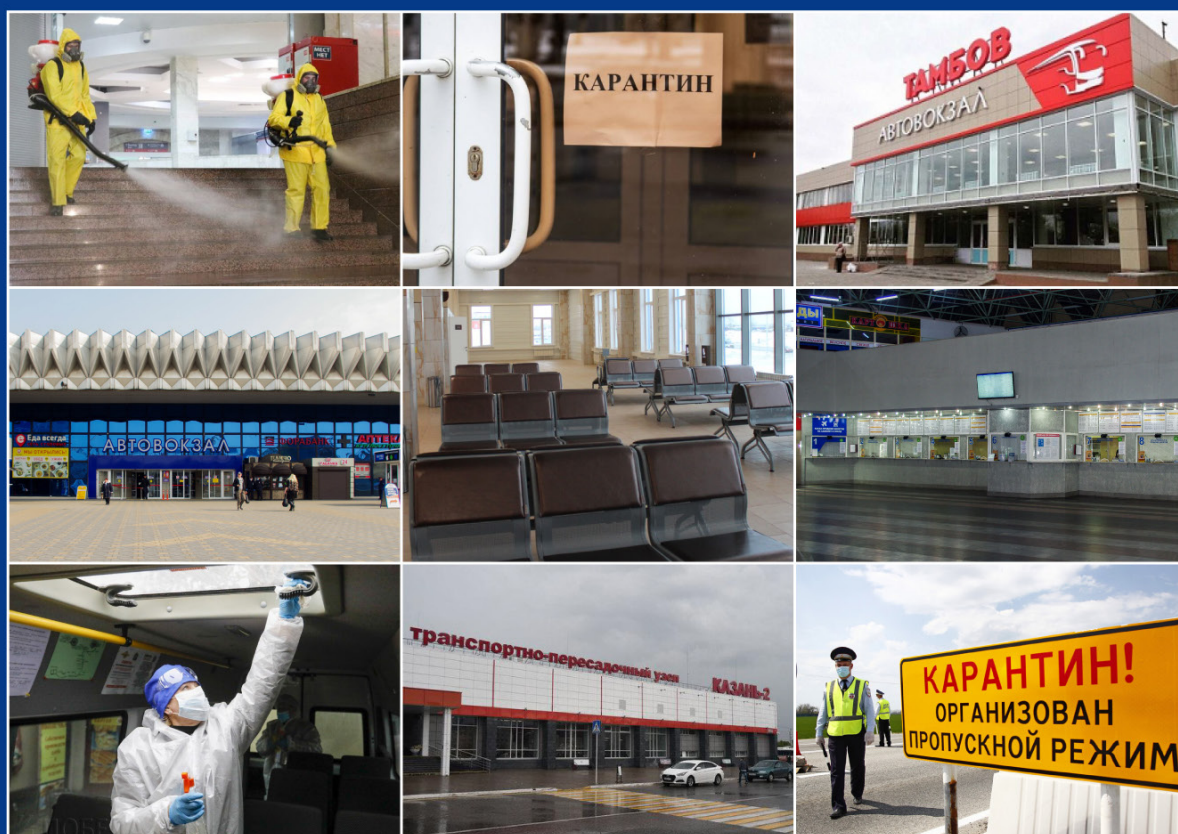


# РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 73 апрель-июнь

**2020**



тема номера:

**ВЫХОД ОТРАСЛИ ИЗ КАРАНТИНА:**

**ГОСПОДДЕРЖКА И ВОССТАНОВЛЕНИЕ**

**ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ**



## НАША ПОБЕДА

**Победа в Великой Отечественной войне – героический подвиг народа. День Победы мы отмечаем как главный праздник страны.**

**Вечная память павшим в боях!  
Слава победителям!**

Великая Отечественная война закончилась 75 лет назад. Эта война изменила ход мировой истории, судьбы людей и карту мира. Наш народ противостоял мощному натиску высокоорганизованного и хорошо вооружённого противника – нацистской Германии и её союзников. Мы выстояли и победили.

За Победу была заплачена самая высокая цена – цена жизни. В судьбе каждой семьи война оставила свой след. Деды и прадеды, бабушки и прабабушки каждый день совершали свой подвиг. Они шли на смерть в наступательных операциях, рыли

окопы и организовывали полевые госпитали, уходили в леса, для того чтобы стать партизанами, работали в тылу. Для каждого было своё дело. И оно приближало последний день войны.

День Победы – это праздник, объединяющий поколения.

Наша задача – сохранить память о подвиге народа, который своим единством и сплочённостью, трудолюбием и самоотверженностью, невероятной любовью к Родине обеспечил нам мир, свободу и независимость. День Победы –



*Вечный огонь у Могилы Неизвестного Солдата в Александровском саду*

это праздник, объединяющий поколения. Мы помним свою историю и гордимся ею!

## ГОРОДА-ГЕРОИ

Когда в июне 1941 года фашистская Германия обрушила на нашу страну всю мощь своих армий, на их пути могучими бастионами встали советские города. Кроваво-пролитная борьба шла буквально за каждую пядь земли на подступах к ним, за каждый квартал и за каждый дом. Особо отличившимся городам за массово проявленные мужество и героизм их защитников впоследствии было присвоено высшее звание «Город-герой».

Впервые городами-героями были названы в Приказе Верховного Главнокомандующего от 1 мая 1945 года города: Ленинград, Севастополь, Одесса



и Сталинград, а Киев – в Указе Президиума Верховного Совета СССР от 21 июня 1961 года. Так советское правительство отметило важный вклад в итоговую победу всех героических защитников этих городов. Многие из них ещё во время войны были вручены специально учреждённые медали.

В 1965 году, в канун 20-летия Победы в Великой Отечественной войне, было утверждено Положение о почётном звании «Город-герой». Его присвоили шести населённым пунктам. Кроме

тех, что уже были отмечены в приказах 1945 и 1961 годов, городом-героем стала Москва, а Брестской крепости присвоено звание «Крепость-герой». В 1973 году высшее звание «Город-герой» присвоили Новороссийску и Керчи, в 1974-м – Минску, в 1976-м – Туле. В год 40-летия Победы (1985) звания «Город-герой» удостоились Смоленск и Мурманск.

Согласно Положению от 8 мая 1965 года, городу-герою вручается орден Ленина и медаль «Золотая Звезда», которые разрешено размещать на флаге и гербе города. Также в них устанавливался памятный обелиск с текстом наградного указа и изображением медали.



# ГОРОДА ВОИНСКОЙ СЛАВЫ



АНАПА



АРХАНГЕЛЬСК



БЕЛГОРОД



БРЯНСК



ВЕЛИКИЕ ЛУКИ



ВЕЛИКИЙ  
НОВГОРОД



ВЛАДИВОСТОК



ВЛАДИКАВКАЗ



ВОЛОКОЛАМСК



ВОРОНЕЖ



ВЫБОРГ



ВЯЗЬМА



ГАТЧИНА



ГРОЗНЫЙ



ДМИТРОВ



ЕЛЕЦ



ЕЛЬНЯ



КАЛАЧ-НА-  
ДОНУ



КОВРОВ



КОЗЕЛЬСК



КОЛПИНО



КРОНШТАДТ



КУРСК



ЛОМОНОСОВ



ЛУГА



МАЛГОБЕК



МАЛОЯРОСЛАВЕЦ



МОЖАЙСК



НАЛЬЧИК



НАРО-  
ФОМИНСК



ОРЁЛ



ПЕТРОЗАВОДСК



ПЕТРОПАВЛОВСК-  
КАМЧАТСКИЙ



ПОЛЯРНЫЙ



ПСКОВ



РЖЕВ



СТАРАЯ РУССА



СТАРЫЙ  
ОСКОЛ



РОСТОВ-НА-  
ДОНУ



ТАГАНРОГ



ТВЕРЬ



ТИХВИН



ТУАПСЕ



ФЕОДОСИЯ



ХАБАРОВСК

## РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 ГОДА

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

### Учредитель:

Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны»

### Периодичность выхода:

от 4 до 8 выпусков в год

Тираж: 4000 экз.

Распространение: подписка и целевая рассылка

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

### Экспертный совет:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Старовойтов О. И.** – президент Российского автотранспортного союза

**Главный редактор:** Лоран Борис Олегович

**Зам. главного редактора:** Колесников Е.В.

**Выпускающий редактор:** А. Е. Лоран

**Советник главного редактора:** Керов В.В.

**Отдел рекламы:** О. Е. Филиппова

**Юридическое сопровождение:**

Г. Т. Кязимов, Е. А. Грек

**Отдел подписки и распространения:**

О. Б. Лоран

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

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

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

**Корректор:** А. С. Сивков

**Ответственный секретарь:** Д. Б. Лоран

### Адрес редакции:

125212, г. Москва, Кронштадтский бульвар, д. 7,

строение 4, офис 21

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

E-mail: info@rosbuslines.ru

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

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

Цена свободная.

Подписано в печать

26.06.2020 г.

Отпечатано в типографии

ООО «МЛ Принт»

115280, РФ, г. Москва, ул. Ленинская слобода,

д. 19, эт. 1, ком. 41х1д, оф. X; тел. +7 (495)

649-81-31

сайт: www.mlprint.ru

## СОДЕРЖАНИЕ

### СЛОВО РЕДАКТОРА

3

### ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ♦ Минтранс РФ продолжает эксперимент по внедрению «безбумажных» перевозок 4
- ♦ Глава Минтранса счел не критичными для автоперевозок сборы в системе "Платон" и налоги 5
- ♦ «Мы поменяли систему перевозок, сделали ее максимально безопасной и для пассажира, и для водителя» 6
- ♦ Сроки по возрастному цензу автобусов опять перенесли 12
- ♦ Системообразующими для транспортного комплекса стали 162 организации 13
- ♦ Водители, грубо нарушавшие ПДД, заплатят за полис ОСАГО больше законопослушных автовладельцев 13

### ТЕМА НОМЕРА

- ♦ Совещание по развитию транспортного сектора России 14
- ♦ Президент утвердил перечень поручений по итогам совещания по вопросам развития транспорта 7 мая 2020 года 15
- ♦ Минтранс провел «Отраслевые часы» 16
- ♦ Ассоциация «РАВС» – за сохранение сети действующих ОТИ 17
- ♦ Поезжай – не хочу: автовокзалы попросили помощи у правительства 18
- ♦ «Северные ворота» сдали экзамен на отлично 20
- ♦ Цифровизация как будущее транспортной отрасли 22
- ♦ Еще несколько месяцев назад мы все жили совершенно другой жизнью, в том числе с экономической и финансовой точки зрения 23

### АВТОВОКЗАЛЫ И ПАТП

- ♦ Автовокзал: маршруты безопасности 26
- ♦ Что может дать бизнесу и органам власти изучение субъектов предпринимательской деятельности 28
- ♦ На страже корпоративных интересов 33
- ♦ Открытие ТПУ «Щелковский» перенесли 35
- ♦ Контрольно-ревизионная служба – за работой 36
- ♦ Мосгортранс в лицах 38

### ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

- ♦ Цифровой инструмент оперативного реагирования 43
- ♦ Цифровые сервисы для общественного транспорта 44
- ♦ Единый центр контроля за водителями 46



*Уважаемые коллеги!*

*Главное событие этого года – 75-я годовщина Победы в Великой Отечественной войне. Это героический подвиг народа. День Победы мы отмечаем как главный праздник страны. Наша задача – сохранить память о подвиге народа, который своим единством и сплочённостью, трудолюбием и самоотверженностью, невероятной любовью к Родине обеспечил нам мир, свободу и независимость. День Победы – это праздник, объединяющий поколения. Мы помним свою историю и гордимся ею! Вечная память павшим в боях! Слава победителям!*



*Теперь о происходящем в отрасли. В связи с введением комплекса ограничительных мер по предупреждению распространения новой коронавирусной инфекции (COVID-19) на территории Российской Федерации спрос на регулярные перевозки пассажиров ав-*

*томобильным транспортом и, как следствие, доходы автовокзалов, сократились на 80-90%. В большинстве субъектов страны органами исполнительной власти были приостановлены регулярные перевозки пассажиров по межмуниципальным маршрутам в междугородном сообщении; ограничены временными рамками регулярные перевозки пассажиров в пригородном сообщении; перевозчикам, осуществляющим регулярные перевозки по межрегиональным маршрутам было рекомендовано ограничить количество пассажиров, соблюдая вместимость с загрузкой пассажиров не более 50 процентов. Все это привело к закрытию или приостановлению деятельности некоторых объектов транспортной инфраструктуры (автостанций и диспетчерско-кассовых пунктов). К моменту выхода этого номера в свет, перевозки будут восстанавливаться и нашей отрасли придется столкнуться с проблемой посложнее ограничительных мер – с психологией пассажира посткарантинного периода: ему очень страшно от того, что может заразиться, потому что на транспорте много народа. Только от правильно поставленной работы в автотранспортных предприятиях и будет зависеть, насколько быстро эта боязнь пройдет и объемы перевозок полностью восстановятся. Преодолеть это недоверие можно, но ради этого отрасли предстоит снова измениться: привыкать к измерению температуры на входе, обеспечивать пассажиров масками и перчатками и внедрять социальную дистанцию везде, где это возможно.*

*Но есть еще один очень важный момент. Вызывает обеспокоенность ситуация, складывающаяся на рынке межрегиональных автобусных перевозок на фоне ослабления карантинных ограничений. Активизируется нелегальный сектор. Чтобы не допустить перетока пассажиров в него, именно сейчас требуется усилить контроль за перевозками в целом. Анализ данных из различных информационных систем показал возможность автоматизированного выявления сведений о движении автобусов, которые вызывают обоснованные опасения в выполнении нелегальной перевозочной деятельности и проведения адресных проверок перевозчиков. Только жесткий контроль и применение штрафных санкций к недобросовестным перевозчикам позволит парализовать их незаконную деятельность и вернуть пассажиропоток из «серого» сектора рынка в действующую систему регулярных междугородных автобусных перевозок и автовокзалов. Соответственно из «серой» зоны выйдет существенный объем финансовых средств (по нашей оценке – до 40%), который будет подлежать налогообложению, а главное, позволит пассажирской автотранспортной отрасли быстро восстановиться после негативной ситуации, связанной с карантином, и будет содействовать прекращению нелегальных перевозок в это непростое время, а в дальнейшем исключит возможность их функционирования в принципе.*

*В заключение хочу отметить сплоченность своих коллег-руководителей автовокзалов и предприятий перевозчиков и поблагодарить их. Используя свои профессиональные чаты и современные средства коммуникации, мы оперативно собирали всю требуемую статистическую информацию, практически из всех регионов, для представления в Минтранс и другие государственные структуры. Наша отрасль наглядно показала, что, не смотря на разные масштабы предприятий, региональную принадлежность и форму собственности, мы являемся Единой Транспортной Системой «Автобусные Линии Страны» и Государство должно поддерживать эту систему, как и другие системы иных видов транспорта.*

*С. Яценевич,*

## МИНТРАНС РФ ПРОДОЛЖАЕТ ЭКСПЕРИМЕНТ ПО ВНЕДРЕНИЮ «БЕЗБУМАЖНЫХ» ПЕРЕВОЗОК



Евгений Дитрих

В отрасли проводится эксперимент по внедрению электронных первичных перевозочных документов в сфере автомобильного транспорта, который продлится до конца октября текущего года. Актуальность данного вопроса была подчеркнута лидерами отрасли в рамках совещания по вопросам развития автомобильной промышленности от 24 апреля 2020 года под председательством Президента Российской Федерации Владимира Путина.

Эксперимент был инициирован Министерством транспорта Российской Федерации в начале февраля 2020 года. Для проведения эксперимента привлечены как представители государственных органов, так и коммерческих организаций, непосредственно участвующих в процессах перевозок.

В России на автотранспорте ежегодно оформляется в бумажном виде около 3 млрд транспортных накладных и путевых листов, что составляет более 40 тысяч тонн бумаги. Переход на цифровой документооборот позволит минимизировать количество оформляемых

### Переход на цифровой документооборот в сфере автотранспорта позволит снизить расходы отрасли.

бумажных документов, и, как следствие, снизить расходы отрасли.

На текущий момент многими коммерческими субъектами проводятся пилотные проекты по применению электронных транспортных накладных в хозяйственной деятельности. Однако основной проблемой массового внедрения таких ИТ-решений является обязательное предоставление и бумажных версий транспортных накладных сотрудникам ГИБДД, РТН и другим органам власти, что приводит к снижению эффективности их применения.

Для преодоления этого барьера прототип государственной системы был создан ФГУП «ЗащитаИнфоТранс», государственной ИТ-компанией, разработчиком и оператором уникальной единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ).



Алексей Семенов

Как отметил заместитель Министра транспорта Российской Федерации Алексей Семенов: «С начала года мы провели

большую работу по анализу существующих бизнес-процессов по оформлению и обороту электронных транспортных накладных и электронных путевых листов. Мы исследовали все аспекты практического взаимодействия участников перевозки, операторов электронного документооборота и ФОИВ, определили, что и кто делает на каждом этапе обмена данными, какие существуют проблемы.

Эта работа проводилась в тесном взаимодействии с бизнесом – с компаниями, непосредственно заинтересованными во внедрении на государственном уровне лучших практик электронного документооборота первичных перевозочных документов. На каждом этапе проводились обсуждения с профессиональными участниками рынка.

Результатом работы стал разработанный сценарий типового информационного обмена между государственными и коммерческими информационными системами. Необходимо аккуратно встроить прототип государственной системы в существующие бизнес-процессы для сбора соответствующих данных, обеспечения контрольно-надзорных, фискальных и разрешительных функций государства без бумажных носителей. Данный прототип станет основой для оформления электронных накладных не только в сфере автомобильного транспорта, но для интер- и мультимодальных перевозок».

Виктор Парахин, заместитель генерального директора ФГУП «ЗащитаИнфоТранс», сообщил: «Разработан прототип государственной системы, который может стать основой для внедрения суперсервиса «Безбумажные перевозки пассажиров и грузов». Мы делаем платформу для обеспечения взаимодействия государства, а именно Минтранса, государственных контрольных и надзорных органов: Ространснадзора, ФНС, ГИБДД и участников

перевозок. В первую очередь будет организован обмен данными электронных транспортных накладных и путевых листов на основе реестровой модели для автомобильных грузоперевозок.

Цифровой государственный сервис должен обеспечивать высокую доступность данных первичных перевозочных документов всем заинтересованным ФОИВ и структурам, обеспечивающим контрольно-надзорную и разрешительную деятельность.

Он станет основой для перехода государства и бизнеса на новый уровень взаимодействия – предиктивного оказания госуслуг в транспортной отрасли, таких как: выдача специальных разрешений на перевозку, проверку на легитимность и др. Это позволит создать целый пласт новых цифровых сервисов, как государственных, так и коммерческих, использующих первичные перевозочные данные для участников рынка».

Минтранс России

### Справка

На сегодняшний день ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» – один из лидирующих системных интеграторов транспортного рынка в области информационных технологий, транспортной и информационной безопасности. Приоритетное направление деятельности предприятия – реализация крупных государственных проектов, направленных на информационное обеспечение безопасности на транспорте.

## ГЛАВА МИНТРАНСА СЧЕЛ НЕКРИТИЧНЫМИ ДЛЯ АВТОПЕРЕВОЗОК СБОРЫ В СИСТЕМЕ "ПЛАТОН" И НАЛОГИ

Транспортный налог и плата для большегрузов в госсистеме «Платон» не критичны для работы автоперевозчиков, заявил журналистам глава Минтранса РФ Евгений Дитрих в ходе выездной проверки работы столичных железнодорожных вокзалов, аэропортов и автовокзалов 16 мая.

Отвечая на вопрос о том, обсуждается ли в настоящее время приостановка работы госсистемы «Платон», он ответил: «Не знаю, я не слышал об этом».

«Сегодня автомобильные грузовые перевозки сбалансированы. Мы видим, что объем перевозок на грузовом автомобильном транспорте стабилен. Он не очень сильно упал по отношению к прошлому году», – сказал Дитрих.

«У тех, кто свою экономику видит четко, вопросов по какой-то там отмене не возникает», – добавил министр.

«Единственное, о чем нас сейчас просит бизнес – действительно бизнес, а не его отдельные представители – чтобы мы помогли по возможностям в отношении лизинга транспортных средств и возможностям по снижению тех или иных видов утилизационного сбора и всего такого прочего. Мы эти вопросы и возможности прорабатываем», – сказал министр транспорта журналистам.

Как сообщалось, об отмене сборов с большегрузов в госсистеме «Платон» в связи с возникшим из-за коронавируса кризисом неоднократно просили грузоперевозчики – письма об этом направляла в кабмин Ассоциация международных автоперевозчиков (АСМАП).

Об этом также, в частности, просила общественная организация «Деловая Россия». В Минфине такую позицию не поддержали,

сославшись в служебной переписке на то, что приостановка платежей в «Платоне» приведет к возникновению в бюджете выпадающих доходов, вследствие чего снизится объем средств, перечисляемых на ремонт дорог. Об этом ранее сообщал «Интерфаксу» источник в правительстве, ознакомившийся с письмом Минфина, где содержалась такая позиция.

В конце марта оператор госсистемы «Платон» (ООО «РТ-Инвест транспортные системы», РТИТС) заявлял, что не получал распоряжений о приостановке ее работы в связи с коронавирусом. «Пока это не более чем предложение неизвестных нам людей. Никаких соответствующих распоряжений на уровне правительства и Минтранса не поступало», – говорил собеседник «Интерфакса» в РТИТС.

interfax



*Игорь Михайлович Руденя,  
губернатор  
Тверской области*

*В начале 2020 года город Тверь и Калининский район перешли на новую модель пассажирских перевозок. Первый этап проекта, который мы реализовали при поддержке государственной корпорации развития «ВЭБ.РФ», оправдал наши надежды. Полностью обновлен автопарк. Жители тверской агломерации получили современную систему общественного транспорта – новые комфортабельные и безопасные автобусы. Отдельные категории граждан теперь без ограничений пользуются своим правом на льготный проезд. Создано более тысячи новых рабочих мест.*

*Красивые синие автобусы преобразили вид областного центра и Калининского района. Безусловно, новая культура городского транспорта – это более высокий уровень качества жизни.*

*Важно, что обеспечена финансовая прозрачность работы общественного транспорта. Это позволяет четко планировать дальнейшие этапы внедрения транспортной модели: сначала в крупных городах Тверской области, в перспективе – на территории всего региона.*

## **«МЫ ПОМЕНЯЛИ СИСТЕМУ ПЕРЕВОЗОК, СДЕЛАЛИ ЕЕ МАКСИМАЛЬНО БЕЗОПАСНОЙ И ДЛЯ ПАССАЖИРА, И ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ»**



*Сергей Вячеславович Верхоглядов,  
заместитель министра  
транспорта Тверской области*

Заканчивается время «непрозрачных» автобусных междугородних и городских перевозок в нашей стране. Перевозки пассажиров – лишь бы как и лишь бы на чем и оплата проезда только наличными и только водителю – это уходящее прошлое, в котором 20 лет назад по-другому не получалось. Но жизнь диктует новые условия. Цифровизация отрасли позволила максимально обеспечить открытость отрасли. И теперь главное – качество предостав-

ляемой услуги по перевозке пассажира! Контроль, финансовая прозрачность, соблюдение требований к подвижному составу, соблюдение расписания и многое другое, что позволяет получить пассажиру комфортную и современную услугу.

Ярчайшим примером стал реализованный проект в Тверской области, который просто необходимо внедрять на территориях всех регионов страны. Всего за год, объединив усилия местной власти, федеральных структур и бизнеса, в Тверской агломерации с населением менее 1 млн человек, удалось сформировать цивилизованную современную систему городского транспорта, аналогов которой нет даже в городах-миллионниках. За этот короткий период был полностью обновлен автобусный парк, и теперь на линии маршрутов курсирует только низкопольный транспорт 2020 года выпуска. Для примера, в Москве автобусный парк обновлен на 95%, в Санкт-Петербурге

доля низкопольных автобусов составляет 98,4%, а средний возраст транспорта – 6,5 лет. Также в Твери с начала 2020 года налажено поступление налоговых отчислений в местный бюджет (только отчисления от заработной платы составляют порядка 100 млн в год), созданы тысячи новых рабочих мест, сформирована эффективная маршрутная сеть. Самое главное – жители получили безопасный, удобный, экологически чистый транспорт (класс «Евро-5») с прозрачным тарифным меню и четким расписанием движения.

### **1. Предпосылки перехода на новую модель пассажирских перевозок**

В начале 2019 года общественный транспорт в городе Твери находился в изношенном состоянии, не отвечал современным требованиям безопасности, комфорта и доступности, требовал обновления: более 60% автобусов и более 90% подвижного состава



ва электротранспорта были старше 10 лет. Более 80% транспортной городской инфраструктуры было изношено и 100% трамвайных путей требовало реконструкции.

Мы видели страшную статистику по авариям. По данным УГИБДД УМВД России по Тверской области в течение 2019 года из-за нарушения ПДД водителями автобусов отмечается рост числа дорожно-транспортных происшествий на 7,5% по сравнению с 2018 годом. Всего с начала 2019 года произошло 86 ДТП, в которых 1 человек погиб и 122 получили травмы. Порядка 80% всех ДТП произошли на регулярных маршрутах города.

Большая часть жалоб поступала от граждан льготных категорий: водители проезжали мимо, грубили и зачастую заставляли пассажиров льготных категорий оплачивать проезд. Для понимания: в области порядка 350 тыс. жителей имеют право на льготный проезд, и только 50 тыс. из них удавалось проехать по льготному тарифу до запуска новой модели. В старой модели перевозчики, которые заявляли о своей готовности перевозить по ЕСПБ (единый социальный проездной билет), к сожалению, не выполняли взятые на себя обязательства, потому что им просто было невыгодно перевозить льготников.

Большинство жителей были не удовлетворены качеством транспортного обслуживания в городе: автобусы, вместимость которых не соответствовала пассажиропотоку, низкий уровень безопасности, отсутствие четкого расписания (особенно в ранние утренние и поздние вечерние



часы), единой тарифной политики и льготного проезда. К тому же практически отсутствовали условия для перевозки маломобильных пассажиров. 83% автобусов на маршрутах – малой и средней (ПАЗ) вместимости, не обеспечивали безопасные и качественные перевозки.

Транспортное обслуживание на территории города Твери и Калининского района в разные периоды регулировалось и администрацией города Твери, и Министерством транспорта Тверской области.

Отсутствие единой позиции регуляторов, изменения в законодательстве привели к деградации муниципального транспорта и стихийному формированию городской транспортной системы.

Учитывая, что работа муниципальных и межмуниципальных маршрутов в городе Твери и Калининском районе должна быть взаимосвязана, появилась необходимость создания единого центра управления и контроля пассажирских перевозок.

## 2. Новая модель – новый подход к перевозкам

Новая модель подразумевает оплату не за каждого перевезенного пассажира, а за каждый выполненный километр транс-

портной работы, что позволяет жителям области в любое время с раннего утра до полуночи добраться из самых отдаленных районов области. Для нас важен каждый пассажир, и не имеет значения, сколько в автобусе человек, мы довезем каждого пассажира.

В старой модели перевозчики сами планировали свое расписание, исходя из своей рентабельности, и у пассажира не было никаких гарантий в том, что его заберут, например, из Васильевского Мха или Бурашево, где автобусы курсировали только до 19:00. Получалось, что жители этих районов просто не успевали добраться домой на общественном транспорте после работы и вынуждены были искать другие варианты. Такая же ситуация складывалась и с социальными объектами, где расписание автобусов не совпадало с графиком пассажиров. Как человек может добраться до работы к 7 или 8 утра, если первый автобус приходит в Тверь только к 8:20?

Уникальность новой модели перевозок состоит в том, что перевозчик получает гарантированную оплату за транспортную работу и не зависит от количества проданных билетов. Его основная задача – качественно и безопасно перевезти пассажиров.



### 3. Первые шаги, хроника событий

На подготовительном этапе, с февраля по июнь 2019 года, был проведен детальный анализ действующей маршрутной сети и миграции пассажиропотока. Было принято решение сохранить существующие маршруты, а отдельные – скорректировать с учетом расширения зоны жилой застройки города Твери.

В итоге мы сформировали 85 маршрутов, из которых 30 – муниципальных маршрутов, 55 – межмуниципальных.

5 сентября 2019 года начало работу государственное казенное учреждение «Организатор перевозок Тверской области». Его основные задачи – подготовка к проведению конкурентных процедур по выбору организаций-перевозчиков, контроль соблюдения расписания и заявленных объемов перевозок, применение штрафных санкций к перевозчикам в случае нарушений.

29 ноября 2019 года на портале Госзакупок были размещены 14 аукционов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по регулируемым тарифам.

20 декабря 2019 года региональная энергетическая комиссия утвердила предельный

тариф на поездки в общественном транспорте, который начал действовать с начала 2020 года.

27 декабря 2019 года подведены итоги аукционов – определены две транспортные компании, которые приступили к перевозкам пассажиров по улицам Твери и пригорода.

31 января 2020 года новые автобусы были продемонстрированы губернатору Тверской Области Игорю Михайловичу Руденя.

3 февраля 2020 года общественный транспорт был обновлен на первых 39 маршрутах.

30 апреля был завершен первый этап запуска новой модели – новый подвижной состав вышел на 85 маршрутов.

### 4. Аукцион

29 ноября 2019 года на портале Госзакупок были размещены 14 аукционов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по регулируемым тарифам. В конкурентных процедурах мог принять участие любой перевозчик на общих основаниях. Мы ввели практику встреч с перевозчиками, где разъясняли условия участия в аукционе. Кроме того, по просьбе перевозчиков в рамках общественных слушаний, которые проходили в начале октября 2019 года, заказчик ГКУ

«Организатор перевозок» снизил размер обеспечения заявки и контракта до нижней границы – 0,5% и 10% соответственно.

Требования к транспорту были прописаны в технических заданиях электронных торгов по выбору перевозчиков на 7 лет – с 2020 по 2026 годы. Вместимость автобусов большого класса – 82 человека с учетом инвалида-колясочника, не менее 19 сидячих мест, среднего класса – не менее 64, мест для сидения не менее 18, малого класса – не менее 17, мест для сидения – не менее 13. Автобус большого и среднего класса должен быть низкопольный, оборудован системами навигации, датчиками задымлениями, видеорегистраторами, световым табло информации, валидаторами, тахографом, системой мониторинга пассажиропотока, системой климатконтроля и т.д.

Среди требований к перевозчику в конкурсной документации также были указаны: продажа билетов и отчет перед заказчиком ежемесячно, обеспечение водителей форменной одеждой, размещение на остановках действующего расписания автобусов, обеспечение работы навигационного оборудования и передача данных оператору системы и др.

Кроме этого, мы разработали и нормативно утвердили единый узнаваемый облик автобусов, которые будут перевозить пассажиров в рамках новой модели. Это требование также учтено в аукционной документации.

В целях повышения качества перевозки пассажиров разработана система штрафов (за несоблюдение расписания движения, за грязные автобусы, за повреждение кузовных элементов, стекол, сидений и прочее).

## 5. Законодательные аспекты

Условия прекращения действия свидетельств на перевозку коммерческих перевозчиков в старой модели были четко определены законодательством. Одним из них являлось прекращение перевозок по нерегулируемым тарифам и начало перевозок по регулируемым тарифам.

Основное изменение в рамках перехода на модель – это как раз перевод всех маршрутов в регулируемый тариф.

Данные изменения были необходимы для создания регулируемой системы общественного транспорта, в рамках которой на маршрутах будут работать комфортабельные автобусы с кондиционерами, терминалами безналичной оплаты, адаптированные для перевозки маломобильных пассажиров.

## 6. Ключевые игроки новой модели

Регулятором пассажирских перевозок в Твери и области является Министерство транспорта Тверской области.

Заказчиком – государственное казенное учреждение «Организатор перевозок Тверской области».

Оператор системы пассажирских перевозок – «Транспорт Верхневолжья». Данная компания занимается вопросами контроля оплаты безналичного проезда, мониторингом транспортной работы и пассажиропотока, а также внедрением интеллектуальных систем на транспорте – информирование пассажиров на транспорте, диспетчеризация, система видеонаблюдения и безналичной оплаты.

Перевозчики – компании ООО «Верхневолжское АТП» и «СВТК».



## 7. Тариф

20 декабря региональная энергетическая комиссия утвердила предельный тариф на поездки в общественном транспорте, который начал действовать с начала 2020 года. Он составил 29 рублей за одну поездку.

Также был установлен предельный тариф на пассажирские перевозки в Калининском районе. Он составил 3,1 рубля за километр при оплате наличными и 3,0 рубля – по безналичному расчёту. Кроме этого, для исключения риска увеличения стоимости проезда на 25 пригородных маршрутах в тарифном меню установлен уникальный тариф в диапазоне от 2,3 до 2,9 рублей за 1 километр.

Министерством транспорта Тверской области утверждено абонементное меню, включающее в себя применение абонементов на количество поездок (1, 5, 20, 40, 60) и на количество дней (1, 3, 7, 15, 30, 90, 365). Проезд по абонементу позволяет сократить стоимость поездки до 21 рубля. К тому же введен пересадочный тариф.

## 8. Подвижной состав

Для обслуживания 85 маршрутов на линию вышло порядка 471 автобуса в основном большого, среднего класса. Использование авто-

бусов большей вместимости позволило увеличить общую провозную способность на всех маршрутах города Твери почти на 2 тыс. человек в час, в общей сложности до 18 тыс. человек в час. Тогда как в старой модели общая провозная способность составляла 16 тыс в час.

Новые автобусы ЛиАЗ и ГАЗель NEXT оформлены в едином стиле. Это комфортный для пассажиров и для водителей подвижной состав: система климат-контроля, безопасности, доступность для маломобильных пассажиров, экологический стандарт «Евро-5».

## 9. Способы оплаты проезда

Новая модель предусматривает самые современные способы оплаты проезда:

- Бесконтактная банковская карта МИР/MasterCard/Visa – разовая поездка
- стоимость проезда 25 рубля по городу
- стоимость проезда по району 3 рубля/км
- Транспортная карта Волга – экономия до 30% стоимости проезда
- «Волга» в вашей действующей банковской карте
- «Волга» в мобильном приложении – виртуальная



- «Волга» на отдельном носителе – залоговая стоимость карты 50 рублей

- Социальная карта жителя Тверской области – карту не нужно менять каждый месяц

- стоимость 302 рубля в месяц

- льготный проезд на всех городских и пригородных маршрутах новой модели

- Школьная транспортная карта – для учащихся начальных и средних общеобразовательных учреждений города

- стоимость 525 рублей, неограниченное кол-во поездок по городу

- Наличная оплата у водителя

- стоимость проезда 29 рублей по городу
  - стоимость проезда в пригороде 3,1 рублей/км

- С помощью мобильного приложения «Волга»

- необходимо считать QR-код, размещенный на борту транспортного средства, и подтвердить оплату

## 10. Мобильное приложение «Волга»

Быстро сориентироваться в новых маршрутах и расписании поможет мобильное приложение «Волга». В нем пасса-

жиры смогут оплачивать проезд, оформлять абонемент, пополнять баланс транспортной карты, отслеживать автобусы на карте в режиме online, а также проложить наиболее удобный и быстрый путь.

В мобильное приложение встроена виртуальная транспортная карта с уникальным номером. При оплате проезда с ее помощью стоимость поездки составит 25 рублей, что на 4 рубля дешевле, чем при оплате наличными.

## 11. Будущее электротранспорта

На момент подготовки к запуску новой модели мы понимали, что инфраструктура электротранспорта и сам транспорт настолько изношены, что не могут обеспечить необходимый уровень безопасности и комфорта перевозок.

Сегодня мы завершили первый этап развития транспортной модели в городе Твери и Калининском районе. Мы осознаем значимость сохранения городского электрического транспорта, поэтому вторым этапом модели предусмотрено развитие качественно новой трамвайной системы, в рамках которой предполагается модернизация депо, строительство и реконструкция трамвайных путей, закупка новых

вагонов. В первую очередь, запланировано восстановление наиболее востребованных трамвайных маршрутов, обеспечивающих транспортные связи между Заволжским, Центральным и Московским районами города Твери.

В целях восстановления трамвайного движения Министерством транспорта Тверской области в декабре 2019 года была направлена заявка в Министерство финансов Российской Федерации для участия в федеральном проекте комплексного развития городского общественного транспорта.

В конце 2019 года был принят закон о передаче полномочий по электротранспорту Правительству Тверской области, и, начиная с февраля этого года, мы уже активно работаем над развитием трамвайного движения города Твери. Мы провели инвентаризацию имущества и к концу 2020 года завершим проектно-изыскательские работы по реконструкции трамвайных путей. До конца 2021 года будет проведен капитальный ремонт депо, а к концу 2022 года мы собираемся приобрести новый подвижной состав и провести тестовую эксплуатацию системы – новых трамвайных путей и тяговых подстанций. Таким образом, в начале 2023 года мы планируем закончить все работы и начать трамвайное движение в городе Твери.

## 12. Роль модели в регионе

Благодаря запуску новой модели нам удалось создать порядка 1500 новых рабочих мест. Теперь у водителей автобусов есть уверенность в завтрашнем дне – стабильная официальная зарплата, которая в среднем со-

ставляет 45 тыс рублей в месяц, социальный пакет, возможность переобучения за счёт предприятия. Нам удалось вернуть престиж этой важной профессии. Мы не просто берем на работу, а обучаем и переобучаем водителей с дальнейшим трудоустройством. Надеемся, что новые рабочие места сподвигнут жителей Тверской области, которые уехали на заработки в крупные города, вернуться на родную землю.

Огромную роль новая модель сыграла для льготных категорий граждан. Новая транспортная система позволила всем категориям граждан пользоваться общественным транспортом на тех условиях, которые им полагаются по праву.

Переход на контрактную систему позволил создать новый стандарт качества, а главное позволил существенно повысить уровень безопасности перевозок. По итогам 3 месяцев работы новой модели мы видим снижение количества дорожно-транспортных происшествий почти на 30%. Количество травмированных пассажиров снизилось практически на 40%.

Новая модель позволила уйти от «серого» рынка перевозок, объем которого не могли оценить даже сами коммерческие перевозчики в старой модели. К сожалению, такой «серый» рынок тянул за собой и другие страшные проблемы – использование некачественного топлива и как следствие – загрязнение окружающей среды, найм низкоквалифицированных водителей и как следствие – аварии и жертвы и так далее. Таким образом, легализация рынка пассажирских перевозок – одна из основных задач, которую позволил решить переход на новую модель.



### 13. Результаты и планы

30 апреля мы запустили 2 фирменных маршрута. Таким образом, с запуском этих двух маршрутов в Твери завершился первый этап внедрения новой модели пассажирских перевозок, которая начала действовать 3 февраля 2020 года. На 85 городских и пригородных маршрутах курсируют новые низкопольные автобусы экологического стандарта «Евро-5», оснащенные современным навигационным оборудованием, устройствами бесконтактной оплаты проезда, системами климат-контроля, оформленные в едином стиле.

Главное, чего удалось достигнуть: мы поменяли систему перевозок, сделали ее максимально безопасной и для пассажира, и для водителя.

Одним из основных результатов стал перевод всего общественного транспорта Твери и Калининского района с нерегулируемого на регулируемый тариф. Это позволяет льготным категориям граждан ездить по льготному тарифу на всех маршрутах без ограничений.

Теперь у пассажира есть выбор способа оплаты проезда – от привычных наличных до самых современных – путем считывания QR-кода с помощью мобильного приложения.

Запуск новой транспортной модели кардинально изменил

жизнь и облик города. Весь общественный транспорт Тверского региона оформлен по единому стандарту, который был выбран жителями области в ходе голосования. Приятный глазу синий цвет автобусов и изображение на них одного из главных символов города – Староволжского моста – освежает улицы города.

Далее новую транспортную модель планируется внедрять в крупных муниципальных образованиях Тверской области. С учетом полученного опыта в ходе запуска первого этапа модели в настоящее время уже проводятся исследования текущей маршрутной сети и пассажиропотоков на муниципальных и межмуниципальных маршрутах, обеспечивающих транспортное обслуживание городов Кимры и Ржев, Кимрского и Ржевского районов, и, исходя из возможностей областного бюджета, на 2021 год запланировано обновление общественного транспорта в этих городах.

В дальнейшем вся Тверская область будет обеспечена современным и безопасным транспортом, и жители региона получают цивилизованный транспорт: новые автобусы, четкое расписание, разнообразное тарифное меню, удобные системы оплаты проезда, льготный проезд и многое другое.

## СРОКИ ПО ВОЗРАСТНОМУ ЦЕНЗУ АВТОБУСОВ ОПЯТЬ ПЕРЕНЕСЛИ

Соответствующее постановление опубликовано в апреле на сайте Кабмина. В пунктах 3 и 4 постановления Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2013 г. № 1177 «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, № 52, ст. 7174; 2018, № 33, ст. 5433; 2020, № 11, ст. 1549) цифры «2020» заменить цифрами «2021», – говорится в документе. Также транспортные компании получили отсрочку по установке системы «ГЛО-НАСС» до 31 мая 2021 года. По мнению экспертов отрасли возрастной ценз автобуса критического и прямого влияния на безопасность перевозок детей не имеет. Техническое состояние автобуса должно быть в приоритете. А перенос сроков только оттягивает необходимое решение проблемы.

### СУТЬ ВОПРОСА

Ранее Правительство РФ ограничило возраст автобусов для детских перевозок десятью годами после ряда резонансных ДТП. Эта норма была введена постановлением от 17 декабря 2013 г. N1177, но с тех пор ее вступление в силу регулярно переносилось из-за неоднократных протестов туристической отрасли. Как считают представители турбизнеса, в России, особенно в регионах, нет достаточного числа «молдых» автобусов, а, значит, уход с рынка машин старше 10 лет приведет к коллапсу детского экскурсионного туризма и в целом перевозок школьных групп с любыми целями.

### И ЧТО В ИТОГЕ?

А в итоге, даже не смотря на то, что в очередной раз срок перенесли еще на год, все прекрасно понимают, что для выполнения требований Постановления Правительства РФ нужно будет в эти сроки найти средства, запланировать и провести закупочные процедуры, заводы-изготовители должны поставить автобусы и т. п. А тут еще и пандемия и экономические проблемы.... По мнению туроператоров, запрет на автобусы старше десяти лет совсем не поможет развитию детского туризма, а скорее наоборот.

### НОВЫЙ ПРОЕКТ

В этой связи, учитывая мнения большинства представителей отрасли, Минэкономразвития России, совместно с другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти (в частности с Минтрансом России) и профильными организациями – членами рабочей группы «Безопасность в сфере туризма» подготовили еще один проект постановления об изменениях в правила, которым предлагается не применять требование о возрастном цензе для автобусов категории М3, предусмотренной техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств».

Основным условием безопасной эксплуатации автобуса является его техническое состояние, для этого транспортные средства должны регулярно проходить техосмотр. Норма по регулированию возраста приводит к

сокращению автопарка, подходящего для перевозки, что сказывается на стоимости услуг. Как следствие, происходит существенное сокращение количества детских экскурсий и туристических поездок. Избыточное регулирование не должно приводить к ограничению возможностей для отдыха детей.

Как уточняется в пояснительной записке к документу, при использовании для туристско-экскурсионных перевозок автобусы стоимостью от 10 до 30 млн рублей имеют годовой пробег не более 45-50 тысяч км и к 10 годам их суммарный пробег редко превышает 500 тысяч километров, а при полноценном техническом обслуживании это менее половины ресурса, причем даже не общего, а до капитального ремонта агрегатов.

Использование комфортабельного туристического автобуса за 10-летний период невыгодно для организаций, осуществляющих деятельность в сфере детского туризма, что в свою очередь влечет увеличение стоимости турпродукта в сфере детского туризма. Таким образом, данная норма является избыточной и способствует возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской деятельности и может привести к росту аварийности и к ухудшению безопасности детских перевозок, поскольку владельцы автобусов перед наступлением «предельного» срока эксплуатации перестанут обслуживать и ремонтировать свои автобусы.

Ассоциация «Безопасность туризма»

## СИСТЕМООБРАЗУЮЩИМИ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА СТАЛИ 162 ОРГАНИЗАЦИИ

В конце апреля правительственной комиссией по повышению устойчивости российской экономики одобрен перечень системообразующих организаций транспортного комплекса, подготовленный Минтранс России. Как сообщается в пресс-релизе транспортного ведомства, перечень составлен с учетом утвержденных правительственной комиссией отраслевых и дополнительных критериев.

В итоговом перечне – 162 организации, включая холдинговые компании. 129 организаций из 15 отраслей, закрепленных за Министерством транспорта Российской Федерации, попали в перечень на основании отраслевых показателей. Это морской пассажирский транспорт, морские грузоперевозки, речные перевозки пассажиров, речные грузо-

перевозки, порты, пассажирские перевозки воздушным транспортом, грузовые перевозки воздушным транспортом, аэропорты, междугородные и международные перевозки железнодорожным транспортом, грузовые железнодорожные перевозки, пассажирские железнодорожные перевозки в пригородном сообщении, автобусный, троллейбусный, трамвайный транспорт и метро, грузовой автотранспорт, инфраструктурное строительство, транспортно-логистические центры. 33 организации, в соответствии с дополнительными критериями, представлены в шести отраслях транспорта, а также в сферах обеспечения безопасности, лизинга, эксплуатации государственных информационных систем и строительства взлетно-посадочных полос.

### Выдержка из перечня:

Автобусный, троллейбусный, трамвайный транспорт и метро:

124. ГУП г. Москвы «Московский ордена Ленина и ордена трудового красного знамени метрополитен имени В. И. Ленина»

125. ГУП города Москвы «Мосгортранс»

126. АО «Мострансавто»

127. СПб ГУП «Петербургский метрополитен»

128. СПб ГУП «Горэлектротранс»

129. СПб ГУП «Пассажиравтотранс»

130. ООО «ПИТЕРАВТО» (Группа компаний)

131. ООО «ТРАНСАВТОЛИЗ»

132. ГУП города Севастополя «СЕВЭЛЕКТРОАВТОТРАНС ИМ.

А. С. КРУПОДЁРОВА»

133. ГУП Республики Крым «КРЫМТРОЛЛЕЙБУС»

Минтранс РФ

## ВОДИТЕЛИ, ГРУБО НАРУШАВШИЕ ПДД, ЗАПЛАТЯТ ЗА ПОЛИС ОСАГО БОЛЬШЕ ЗАКОНОПОСЛУШНЫХ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ

Госдума в третьем (окончательном) чтении приняла закон об индивидуализации тарифов ОСАГО, позволяющий при расчёте стоимости «автогражданки» учитывать нарушения ПДД. Документ вступит в силу через 3 месяца после его официального опубликования.

Когда новый закон начнёт действовать, то при определении цены полиса будут учитываться наказания за проезд на красный свет, превышение скорости более чем на 60 км/ч, выезд на встречную полосу и езду в нетрезвом виде. Цена полиса

будет выше для автовладельцев, неоднократно грубо нарушивших ПДД, тогда как добросовестные водители смогут сэкономить.

Центробанк будет определять минимальные и максимальные базовые страховые тарифы на основе технических данных и конструктивных особенностей автомобиля, его владельца, назначения и цели использования. Страховые компании при этом получают право использовать «коридор» изменения ставок с учётом характеристик страхователя и допущенных им к управлению

автомобилем лиц. Страховщиков обяжут разместить на своих сайтах калькуляторы расчёта цены ОСАГО и данные о факторах, влияющих на неё.

Глава Российского союза автостраховщиков (РСА) Игорь Юрьевич Юргенс отметил, что будущее подорожание полисов ОСАГО для злостных нарушителей ПДД, которые обычно демонстрируют высокую аварийность, станет серьёзным экономическим стимулом для них – ездить аккуратнее – и приведёт к снижению числа ДТП.

tiap.ru

# СОВЕЩАНИЕ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА РОССИИ



Президент Российской Федерации В.В. Путин 07 мая 2020 года в режиме видеоконференции провел совещание по ситуации, складывающейся в транспортном комплексе в условиях пандемии коронавируса, участие в котором приняли члены Правительства Российской Федерации, председатель Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству Е.С. Москвичев, руководители ведущих транспортных компаний и деловых объединений. С докладом о ситуации в различных сферах транспорта в текущих условиях и принимаемых мерах государственной поддержки выступил Министр

транспорта Российской Федерации Е.И. Дитрих.

Президент подвёл итоги совещания по развитию транспортного сектора и дал правительству три важных поручения. Они прозвучали во время прямой трансляции совещания.

В первую очередь глава государства поручил правительству расширить перечень отраслей, наиболее пострадавших от коронавируса. В частности, в список добавили речной транспорт и пригородный железнодорожный транспорт.

Во-вторых, Путин велел чиновникам не потерять инвестиционный горизонт на

*Фото: Kremlin Pool/Globallookpress*

транспорт с комплексным эффектом на экономику. А в-третьих, президент дал указание перенаправить грузопотоки на отечественные порты.

Кроме того, из уст главы государства прозвучал призыв форсировать развитие внутреннего туризма при участии транспортных компаний, турагентств, гостиничного бизнеса. Также президент призвал при участии всех компаний формировать привлекательные маршруты, открывать новые направления в стране, куда можно будет удобно добраться.



## ПРЕЗИДЕНТ УТВЕРДИЛ ПЕРЕЧЕНЬ ПОРУЧЕНИЙ ПО ИТОГАМ СОВЕЩАНИЯ ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА 7 МАЯ 2020 ГОДА

### Выдержки из текста Поручения:

в) с учётом ранее данных поручений обеспечить в полном объёме сохранение всех мероприятий по развитию и поддержанию в нормативном состоянии объектов транспортной инфраструктуры, обновлению парка транспортных средств, предусмотренных национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и транспортной частью комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Доклад – до 1 сентября 2020 г.;

з) обеспечить внесение в законодательство Российской Федерации изменений, предусматривающих перенос на 1 октября 2020 г. срока вступления в силу положений Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, устанавливающих административную ответственность за неприменение контрольно-кассовой техники при осуществлении водителем или кондуктором расчётов в салоне транспортного средства при реализации проездных документов (билетов) и талонов для проезда в общественном транспорте.

Доклад – до 20 июня 2020 г.;

2. Правительству Российской Федерации при участии Общероссийской общественной организации «Российский союз промышленников и предпринимателей»:

а) рассмотреть вопросы, касающиеся:

предоставления налогового вычета в размере стоимости контрольно-кассовой техники, приобретённой налогоплательщиком для осуществления водителем или кондуктором расчётов в салоне транспортного средства при реализации проездных документов (билетов) и талонов для проезда в общественном транспорте;

Доклад – до 10 июня 2020 г.

б) представить предложение:

о предоставлении лизинговыми компаниями до 31 декабря 2020 г. отсрочки по уплате лизинговых платежей по договорам лизинга автобусов, трамваев и троллейбусов с одновременным предоставлением таким компаниям отсрочки по уплате суммы основного долга и начисленных процентов по кредитным договорам, заключённым с российскими кредитными организациями;

о выделении из федерального бюджета бюджетных ассигнований в объёме 5,8 млрд рублей на компенсацию лизинговым компаниям части недополученных ими доходов в связи с предоставлением отсрочки по уплате лизинговых платежей;

Срок – 1 июля 2020 г.

Ответственные: Мишустин М. В., Шохин А. Н.

4. Минтрансу России совместно с Роспотребнадзором определить перечень

необходимых и достаточных требований, направленных на обеспечение безопасного функционирования транспортного комплекса, разработать рекомендации по санитарно-противоэпидемическим мероприятиям при перевозке пассажиров различными видами транспорта и на объектах транспортной инфраструктуры и по организации санитарного контроля.

Срок – 1 июня 2020 г.

Ответственные: Дитрих Е.И., Попова А.Ю.

7. Рекомендовать высшим должностным лицам (руководителям высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации предусмотреть (в рамках региональных программ поддержки бизнеса) меры поддержки организаций, осуществляющих деятельность по перевозке пассажиров транспортом общего пользования на территориях субъектов Российской Федерации во всех видах сообщения, туристские перевозки водным транспортом, а также эксплуатацию автовокзалов и автостанций.

Доклад – до 15 июня 2020 г. и до 1 сентября 2020 г.

Ответственные: высшие должностные лица (руководители высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации.

С полным текстом Поручений можно ознакомиться на сайте KREMLIN.RU

## МИНТРАНС ПРОВЕЛ «ОТРАСЛЕВЫЕ ЧАСЫ»

В соответствии с подпунктом № 6 протокола оперативного совещания у Министра транспорта РФ Евгения Дитриха от 14.05.2020 № 9 в Минтрансе России под председательством заместителя Министра транспорта РФ Алексея Семёнова было проведено два совещания «отраслевой час» в режиме видео-конференц-связи (ВКС) с участием представителей Минтранса России, ФБУ «Росавтотранс», автомобильных перевозчиков, автовокзалов и предприятий отрасли.

21 мая состоялся прямой диалог представителей отрасли с Минтрансом для обсуждения и актуализации существующих проблемных вопросов по государственной поддержке ПАТП и автовокзалов. На совещании были рассмотрены актуальные проблемные вопросы отрасли с конкретными предложениями от автотранспортного сообщества по их решению.

9 июня был проведен второй «отраслевой час» темой которого стали вопросы применения разработанных Минтрансом и Роспотребнадзором (в соответствии с поручениями Президента РФ) санитарно-эпидемиологических правил СП 3.1.3597-20 и временных методических рекомендаций по организации работы предприятий автомобильного транспорта в целях защиты пассажиров и персонала в условиях неблагоприятной эпидемиологической обстановки и поэтапного снятия ограничений.

Как отметил замминистра, новые правила и временные методические рекомендации разработаны при активном участии профильных специалистов, занимающихся антибактериальной и противовирусной обработкой, и подразумевают комплексный

подход, включающий как организационные мероприятия с персоналом и пассажирами, так и регулярную дезинфекцию транспорта и помещений.

Алексей Семёнов обратил внимание на необходимость осуществления автоматизированного мониторинга, в том числе дистанционного с применением цифровых технологий, за соблюдением разработанных правил и временных рекомендаций. «Для недопущения халатного исполнения санитарных правил и рекомендаций нами будет организован соответствующий контроль. При этом будет применяться современный подход, основанный на использовании информационных систем и автоматизированной передаче данных», – пояснил он.

Директор Департамента автомобильного транспорта Алексей Бакирей рассказал о созданных временных методических рекомендациях по организации работы транспортных предприятий.

Заместитель руководителя Ространснадзора, рассказал о мониторинге выполнения представленных рекомендаций и о том, каким образом будет вестись контроль за их соблюдением. Валерий Куликов пояснил, что сейчас прорабатывается вопрос консолидации фактов проверок и выявленных нарушений в систему мониторинга проводимых мероприятий.

Участники ВКС обсудили основные проблемные вопросы, связанные с выполнением рекомендаций по организации работы предприятий, а также озвучили трудности, препятствующие выполнению некоторых предусмотренных мероприятий в рамках представленного документа. Главной проблемой участники

назвали сложное финансовое положение перевозчиков и автовокзалов, которое возникло в результате спада пассажиропотока.

Кроме того, собравшиеся затронули тему нелегальных перевозок и способы воздействия на ситуацию. По сообщению президента Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», 40% пассажиропотока перевозится теневым сектором рынка, который остается вне контроля по соблюдению мер предосторожности в условиях распространения вирусной инфекции, ведь более 10 нормативно-правовых актов до сих пор не приняты и отрасль имеет «бреши» в законодательстве, через которые пополняется серый сегмент по перевозкам. Борис Лоран видит единственным решением данной проблемы комплексный подход путем введения цифровой фиксации нарушений через автоматизированную систему и доработки недостающих нормативных документов одновременно.

Как сказал Алексей Двойных, при подготовке очередного «отраслевого часа» к его участию привлечено большое количество представителей отрасли и экспертов. «Мы стремимся максимально полно изучить актуальные вопросы, которые волнуют честных перевозчиков и владельцев автовокзалов, чтобы своевременно на них отреагировать на этапе выхода из карантина», – пояснил он.

Подводя итоги встречи, Алексей Семёнов подчеркнул важность регулярности встреч в дистанционном режиме, которые позволяют оперативно прорабатывать важные темы с участием всех представителей рынка перевозок и помогут вернуть отрасль в привычное русло.

## АССОЦИАЦИЯ «РАВС» – ЗА СОХРАНЕНИЕ СЕТИ ДЕЙСТВУЮЩИХ ОТИ



22 апреля Ассоциация «Развитие автовокзалов страны» обратилась к Председателю Правительства РФ с предложением внести предприятия, эксплуатирующие автовокзалы и не попадающие под параметры МСП, в список организаций, претендующих на получение государственной поддержки.

В связи с введением комплекса ограничительных мер по предупреждению распространения новой коронавирусной инфекции (COVID-19) на территории Российской Федерации спрос на регулярные перевозки пассажиров автомобильным транспортом и, как следствие, доходы автовокзалов, сократились на 80-90%.

В большинстве субъектов Российской Федерации органами исполнительной власти приостановлены регулярные перевозки пассажиров и багажа по межмуниципальным маршрутам в междугородном сообщении; ограничены временными рамками регулярные перевозки пассажиров по межмуниципальным маршрутам в пригородном сообщении; перевозчикам, осуществляющим регулярные рейсы по межрегиональным маршрутам рекомендовано ограничить количество пассажиров, соблюдая вместимость с загрузкой пассажиров не более 50 процентов.

Все это привело к закрытию или приостановлению деятельности некоторых объектов транспортной инфраструктуры (автостанций и диспетчерско-кассовых пунктов). При этом временный характер приостановления деятельности указанных объектов может перерасти в более длительный, т.к. основной пассажиропоток на маршрутах, несмотря на ограничительные меры, перешел в сектор нелегальных перевозчиков, которые беспрепятственно осуществляют перевозки в настоящее время. В последующем, при улучшении санитарно-эпидемиологической обстановки, вернуть ушедший из системы автовокзалов пассажиропоток и восстановить деятельность законных перевозчиков будет крайне затруднительно.

Полагаем, что по окончании эпидемии восстановление спроса будет носить взрывной характер, и поэтому во избежание социальной напряженности в междугородних перевозках необходимо сохранить систему автовокзалов и автостанций. Однако все имевшиеся у автовокзалов финансовые резервы уже исчерпаны.

С учётом отраслевой специфики деятельность автовокзалов и автостанций в большинстве субъектов России осуществляется в основном организациями, не являющимися субъектами малого и среднего предпринимательства. Ввиду чего много автовокзалов страны являются юридическими лицами, объединяющими всю сеть автовокзалов и ав-

тостанций конкретного региона, и, несмотря на то, что их деятельность (ОКВЭД 52.21.2) была включена в перечень отраслей российской экономики, в наибольшей степени пострадавших в условиях ухудшения ситуации в результате распространения новой коронавирусной инфекции, утвержденный Постановлением Правительства Российской Федерации от 03.04.2020 г. №434, они не вправе рассчитывать на получение государственной поддержки, предусмотренной постановлением Правительства РФ от 2 апреля 2020 г. № 409 «О мерах по обеспечению устойчивого развития экономики».

В связи с этим решение финансовой поддержки организаций, эксплуатирующих сети региональных автовокзалов и автостанций без государственной поддержки, представляется невозможным. По нашему мнению эта поддержка может предусматривать принятие соответственно на федеральном и региональном уровнях дополнительных мер по поддержке экономики и занятости населения в сфере деятельности автовокзалов и автостанций в виде внесения изменений в подпункты «а» и «в» пункта 1 Постановления Правительства РФ от 2 апреля 2020 г. № 409 «О мерах по обеспечению устойчивого развития экономики» с распространением перечисленных мер поддержки лиц, не являющихся субъектами малого и среднего бизнеса, либо предоставления органам власти субъектов Российской Федерации такой возможности.

# ПОЕЗЖАЙ – НЕ ХОЧУ: АВТОВОКЗАЛЫ ПОПРОСИЛИ ПОМОЩИ У ПРАВИТЕЛЬСТВА

Предприятия терпят убытки, но пока не могут получить господдержку

Российским автостанциям грозит разорение на фоне критического снижения пассажиропотока из-за пандемии коронавируса. Об этом говорится в письме ассоциации «Развитие автовокзалов страны» от 22.04.2020, направленного в правительство. С документом ознакомились «Известия». Выручка транспортных предприятий рухнула в апреле на 80–90%, но пока им отказывают в поддержке – многие из них не относятся к малому бизнесу. В среднем по стране продолжает действовать не более 20% регулярных междугородних автобусных маршрутов. Сохранить автостанции необходимо, поскольку это социально значимый вид деятельности, отмечают эксперты.

## Далеко не уехали

В рамках борьбы с коронавирусом в большинстве регионов России местные власти приостановили междугородние автобусные перевозки, а пригородные – ограничили по времени. Для межрегиональных маршрутов рекомендовано соблюдать 50-процентную загрузку рейсов. На фоне ограничений и обвального падения спроса на поездки доходы автовокзалов рухнули в апреле на 80–90%, говорится в письме ассоциации «Развитие автовокзалов страны» к премьер-министру Михаилу Мишустину.

– По окончании эпидемии восстановление спроса будет

носить взрывной характер, поэтому во избежание социальной напряженности в междугородних перевозках необходимо сохранить систему автовокзалов и автостанций. Однако все имеющиеся у предприятий финансовые резервы уже исчерпаны, – говорится в письме.

Оказавшиеся в кризисной ситуации автостанции в большинстве регионов не могут претендовать на помощь государства, предусмотренную для организаций малого и среднего предпринимательства (МСП). Этому мешает отраслевая специфика автобусных перевозок: во многих случаях вся сеть автовокзалов и автостанций в конкретном регионе оформлена на одно юрлицо, поясняется в письме. В итоге они не соответствуют требованиям по численности штата, выручке или другим параметрам.

В ассоциации предлагают правительству разработать дополнительные меры поддержки автостанций и позволить им пользоваться льготами, предназначенными для МСП (предусмотрены постановлением № 409 от 2 апреля). Организациям малого бизнеса, в частности, положены отсрочка уплаты налогов, сборов и взносов в госфонды (пенсионный, ОМС, соцстрах). Размер взносов для них снижен вдвое – с 30 до 15%.

В пресс-службе правительства сказали «Известиям», что не комментируют детали служебной переписки.

В Минтрансе заявили «Известиям», что крупные объединения автовокзалов – зачастую государственные унитарные предприятия либо акционерные общества, одним из учредителей которых выступает орган власти субъекта, поэтому регионы «обладают полномочиями по оказанию поддержки» их владельцам. В ведомстве добавили, что направили в правительство предложения по поддержке деятельности этих предприятий, но подробностей не раскрыли. Источник «Известий», знакомый с предложениями, говорит, что речь идет в основном о налоговых льготах.

Сегодня на федеральном уровне нет запрета на автобусные перевозки в стране. Однако многие регионы ввели собственные ограничения (такие полномочия есть у руководителей субъектов). К примеру, в Москве и Подмосковье для поездок на автомобиле или общественном транспорте нужно оформлять электронные пропуска. Свои пропускные системы также запущены в ряде регионов – например, в Татарстане, Коми, Астраханской и Курганской областях. Внедрение цифровых пропусков готовится еще в 21 субъекте.

## Без права на поддержку

В стране сегодня зарегистрировано 567 юрлиц, объединяющих автовокзалы и автостанции. В каждое вхо-

дит от нескольких штук до десятков остановочных пунктов автобусного сообщения. Какую долю занимают полностью частные структуры, точно не известно.

Гендиректор частной компании «Автовокзалы Удмуртии» (объединяет около 30 автовокзалов и автостанций) Сергей Зайнуллин сказал «Известиям», что выручка предприятия в апреле снизилась в 10 раз, число пассажиров – с 65 тыс. до 12 тыс. в неделю. Он отметил, что в настоящий момент фактически закрыто автобусное сообщение с Татарстаном, Башкирией, Кировской областью, Пермским краем. Поездки внутри республики сохранены, но вместо 15 рейсов в день между населенными пунктами осуществляется по 1–3.

По словам Сергея Зайнуллина, его предприятие не может получить никаких льгот – ни по налогам, ни по отчислениям взносов, ни по кредитам для выплаты минимальной зарплаты сотрудникам. Штат составляет около 260 человек, поэтому предприятие не считается малым. От государства очень нужна поддержка, чтобы пережить ближайшие 3–4 месяца, хотя бы в части компенсации минимальных зарплат, добавил менеджер.

В схожем положении оказались автовокзалы в Нижнем Новгороде.

– Мы обращались за отсрочкой по налогам и за беспроцентным кредитом на зарплату. Но нам отказали и в налоговой, и в крупном госбанке, – рассказал «Известиям» директор частного автовокзала «Щербинки» (Ниж-

ний Новгород, объединяет три вокзала) Михаил Турков.

В обоих случаях, по его словам, это произошло по формальным основаниям – основной код деятельности ОКВЭД не совпал с указанным в постановлении правительства о поддержке наиболее пострадавших отраслей.

Выручка предприятия, по словам Михаила Туркова, в апреле снизилась с 1,6 млн до 90 тыс. рублей в день, организация впервые в своей истории не может выплатить аванс сотрудникам.

Из-за пандемии в среднем по стране, по данным ассоциации, продолжает функционировать не более 20% регулярных междугородних автобусных маршрутов. В некоторых регионах станции закрыты совсем – например, во Владикавказе, Казани, Пятигорске, Ессентуках, Кисловодске, населенных пунктах Краснодарского края.

– Текущая ситуация угрожает разрушительными последствиями для всей действующей сети автовокзалов. Многие затраты для них остаются постоянными – снижение количества рейсов не позволяет отправить в простой значительную часть персонала. Это связано в том числе со статусом объекта транспортной инфраструктуры, что предполагает соблюдение жестких требований по транспортной безопасности, – сказал «Известиям» глава ассоциации «Развитие автовокзалов страны» Борис Лоран.

Он отметил, что в случае с региональными объединениями автовокзалов частной формы собственности предприниматели будут вы-

нуждены закрывать часть нерентабельных объектов, чтобы спасти основные. А транспортные предприятия, принадлежащие субъектам, придется вытягивать за счет местных бюджетов, возможности которых невелики, добавил он.

Сохранить в стране сеть автостанций просто необходимо, поскольку это социальный бизнес, ориентированный на наименее обеспеченные слои населения, сказал «Известиям» директор Института транспорта НИУ ВШЭ Михаил Блинкин. Эксперт подчеркнул, что в нашей стране относительно невысокий уровень автомобилизации (400 машин на 1 тыс. жителей) и в глубинке междугородние автобусы зачастую остаются безальтернативным транспортом.

Ведущий эксперт «Финанс Менеджмент» Дмитрий Баранов считает, что наиболее эффективной мерой помощи отрасли будет предоставление различных налоговых льгот, в том числе по земле и собственности. Прямые трансши из бюджета могут быть направлены на завершение инвестпроектов – например, реконструкцию или расширение автовокзала, добавил он.

Как писали «Известия», в кризисной ситуации на фоне спада перевозок в стране также оказались и автобусные компании. Ранее автоперевозчики просили Минтранс о ряде льгот, в том числе возможности не платить за проезд по платным трассам.

Александр Волобуев  
iz.ru

## «СЕВЕРНЫЕ ВОРОТА» СДАЛИ ЭКЗАМЕН НА ОТЛИЧНО



**Готовность международного автовокзала к безопасной работе в условиях Covid-19 проверил министр транспорта Евгений Дитрих**

16 мая 2020 года министр транспорта Евгений Дитрих проинспектировал работу объектов московского транспортного узла. Он оценил меры обеспечения санитарной безопасности на железнодорожном, воздушном и автобусном транспорте, побывав на них как пассажир.

Глава Минтранса мог прийти на любой объект филиала Службы эксплуатации и развития автовокзалов ГУП «Мосгортранс» (СЭИРА). В условиях повышенной готовности автовокзалы и автостанции работают уже не первый день. Понимая важность системной профессиональной работы по профилактике и недопущению распространения инфекции, в СЭИРА создан отдел профилактических мероприятий. Его специалисты контролируют состояние здоровья прибывающих пассажиров, а также в залах ожидания

и на перронах отправления, реализуют мероприятия по профилактической, а также текущей дезинфекции в случаях, определенных инструкциями Роспотребнадзора.

### Министр как пассажир автовокзала

Глава Минтранса прибыл на ТПУ «Ховрино» автобусом «экспресс» из Международного аэропорта «Шереметьево». Вместе с Евгением Дитрихом из автобуса вышли и проследовали в Международный автовокзал «Северные ворота» другие пассажиры, в том числе журналисты, воспользовавшиеся шансом посмо-



треть, как подготовились ведущие транспортные объекты Москвы к работе в условиях пандемии.

Помимо сотрудников Мосгортранса, производящих досмотровые мероприятия, на входе в автовокзал министра «встречали» аппараты, напоминающие видеочамеры, – тепловизоры. Эти приборы позволяют осуществлять дистанционный и бесконтактный контроль температуры тела пассажиров. Это и удобно, и безопасно одновременно, а также быстрее, чем измерение температуры вручную. Евгений Дитрих заинтересовался их работой, а также воспользовался санитайзером. На большом экране аппарата, пока пассажир обрабатывает руки, транслируется информация о том, как защитить себя от коронавируса. «Для удобства восприятия информации, мы загрузили на монитор три последовательно сменяющихся электронных плаката», – рассказали в отделе информационных технологий СЭИРА. Неподалеку от досмотрового оборудования и тепловизоров расположено помещение, куда приглашают пройти пассажира с повышенной температурой до прибытия бригады скорой помощи. Медики решают, сможет ли пассажир продолжить свой путь. Такой порядок позволяет обезопасить пассажиров, которые планируют поездку вместе с ним.

На автовокзале, как, впрочем, на всех автовокзалах и автостанциях Мосгортранса, звучат объявления о профилактических мерах. Нахождение в маске и перчатках в



общественном транспорте сейчас – требование, невыполнение которого предполагает штраф 5 тыс. рублей согласно КоАП Москвы. Соблюдение профилактических мер пассажирами проверяют сотрудники полиции. Безопасность – превыше всего. Подробно и детально, как обеспечивается санитарная безопасность на автовокзалах и автостанциях предприятия, рассказал Евгению Дитриху заместитель генерального директора ГУП «Мосгортранс» Максим Коновалов. Дезинфицируются ручки входных дверей, турникеты, пол и ступени, поручни лестничных маршей, лифтовое оборудование, кассовые лотки, окна и подоконники касс – в общем, все то, чего касаются на автовокзале пассажиры. Ультрафиолетовые бактерицидные облучатели обеззараживают воздух. Постоянно осуществляется проветривание помещений. Санитарная влажная антибактериальная обработка поверхностей проводится не менее двух раз в сутки. Помимо контроля температуры на входе в автовокзал, выборочная проверка осуществляется и на перронах отправления. Повторный контроль необходим, когда человек только заболел, и потому при входе

в автовокзал его температура тела в пределах нормы: иногда пассажиры прибывают за несколько часов, коротая время до отправления рейса в просторном зале ожидания, точнее – даже двух, расположенных на первом и втором этажах здания автовокзала.

#### «Северные ворота» – новый этап развития автовокзального комплекса

Максим Коновалов провел небольшую экскурсию по международному автовокзалу «Северные ворота». А показать было что. Пройдя по залу ожидания и осмотрев кассовую зону, Евгений Дитрих и Максим Коновалов в сопровождении журналистов ведущих СМИ направились на перроны отправления. «В целях предотвращения распространения коронавируса в Москве через прибывающие на автовокзал рейсы, на перронах прибытия у пассажиров проводится контроль температуры тела», – Максим Коновалов продемонстрировал это с помощью дежуривших на перронах прибытия сотрудников отдела профилактических мероприятий.

«Северные ворота» – международный автовокзал на севере Москвы. Автобусы от него идут в страны Балтии. Через Санкт-Петербург пассажир может проследовать в

страны Северной Европы. Автовокзал соединил две столицы, сократив время в пути за счет расположения – прямо у скоростной федеральной трассы М-11, а также Московской кольцевой автодороги.

«Автовокзал, рассчитанный на отправление 3,7 тыс. пассажиров и 200 рейсов в сутки, стал символом перехода к новому этапу развития автовокзального комплекса Москвы, который под руководством Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы реализует ГУП «Мосгортранс», – рассказал директор СЭИРА Андрей Скворцов. Небольшие блок-модульные автостанции заменяются комфортными просторными международными автовокзалами: вслед за «Северными воротами» СЭИРА ГУП «Мосгортранс» организует работу первого международного автовокзала Новой Москвы «Саларьево».

Международный автовокзал «Северные ворота» выдержал экзамен на отлично, проверка главы Минтранса прошла без замечаний. Многие пассажиры понимают, как важна безопасность и с уважением относятся к профилактическим мероприятиям.

Максим Голиков

## ЦИФРОВИЗАЦИЯ КАК БУДУЩЕЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ



Алёна Беликова  
директор ГП Калининградской  
области «Автовокзал»

### В конце апреля о работе сети автовокзалов Калининградской области в сложных экономических условиях рассказал руководитель.



ки планирования существенно укорачиваются. И здесь – применяем ежедневный мониторинг ключевых показателей эффективности, на основании которых принимается решение на перспективу от 1 до 3 дней. Очень помогают сейчас хорошие отношения с контрагентами и перевозчиками.

– Какие сейчас принимаются меры предприятием для предупреждения распространения коронавирусной инфекции (например, обработка залов ожидания и других помещений вокзала), а также по выявлению симптомов инфекции у сотрудников вокзала и пассажиров?

– На предприятии введен режим повышенной готовности, создана комиссия по мониторингу эпидемиологической обстановки и состояния здоровья сотрудников предприятия и пассажиров. Клининговая компания ежедневно производит обработку мест массового скопления людей хлорсодержащими дезинфицирующими средствами с соответствующими отметками в графике уборки. Также перед посадкой в автобусы введен температурный мониторинг всех пассажиров. Процедура осуществляется при помощи бесконтактных термометров при выходе на перроны.

– Требуется ли закупка специального оборудования для реализации этих мероприятий?

– Да, мы закупили бесконтактные термометры, средства дезинфекции и индивидуальные средства защиты. Но это вполне приемлемые расходы в масштабах предприятия. Правда, на рынке образовался дефицит в этих сферах, а учитывая особенное географическое положение Калининградской области, он сильно отразился на сроках поставки и стоимости продукции.

– Какой порядок действий сотрудников предприятия в случае выявления больного с симптомами коронавирусной инфекции?

Больные коронавирусной инфекцией выявляются только при помощи специальных лабораторных тестов, но посредством термометрии возможно найти людей с подозрением на инфекцию. В этом случае ведем себя так же, как должны поступать сейчас все жители нашей страны. При обнаружении пассажира с повышенной температурой вызываем экстренные оперативные службы по единому номеру «112». Пока подобных ситуаций не возникало, и мы очень надеемся, что так будет и впредь.

– Какие меры принимаются для обеспечения безопасности и поддержки сотрудников предприятия?

В достаточном количестве закуплены антисептические средства для обработки рук

– Как построена работа Вашего предприятия в этих непростых условиях? Как быстро предприятие смогло адаптироваться к сложившейся ситуации? Что помогло, а что помешало в процессе адаптации?

– Непростые условия, конечно же, оказали влияние, но транспортная инфраструктура должна функционировать. Работаем в штатном режиме, но несколько усеченном: часть подразделений в муниципалитетах закрыта, актуализирован режим работы под действующее расписание движения. Безусловно, пассажиропоток значительно снизился, что отразилось на нашей экономике. Международные автобусные перевозки с территории Калининградской области отменены с 15 марта 2020 года, а спрос на межмуниципальные сократился более чем в 6 раз, поэтому ряду сотрудников предоставлен оплачиваемый отпуск.

Как известно, в напряженных экономических ситуациях хро-



и поверхностей, одно- и многоразовые маски, перчатки. Сотрудники предприятия ежедневно проходят температурный контроль по приходу на работу с записью в журнале мониторинга температуры персонала и снабжены средствами индивидуальной защиты, а также антисептиками. Кроме того, проводится регулярная дезинфекция рабочих мест в соответствии со всеми реко-

мендациями Роспотребнадзора. В существующих условиях для нас главной целью поддержки сотрудников является выплата заработной платы в полном объеме и в установленный срок.

**– Можно ли в сложившейся мировой ситуации говорить о новом виде угроз – биологической угрозе? Как, на Ваш взгляд, выявлять и предотвращать такие угрозы в будущем в транспортном комплексе?**

– Считаю, что оценку этому должны дать компетентные организации. Со своей стороны, отмечу, что сейчас мы все находимся в непростой ситуации, с которой не сталкивались в последние десятилетия. Полагаю, что эффективно справиться с проблемой можно только сообща, принимая специальные меры в каждом конкретном случае.

По материалам securitymedia.ru

## ЕЩЕ НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ НАЗАД МЫ ВСЕ ЖИЛИ СОВЕРШЕННО ДРУГОЙ ЖИЗНЬЮ, В ТОМ ЧИСЛЕ С ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И ФИНАНСОВОЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ

Еще несколько месяцев назад мы все жили совершенно другой жизнью, в том числе с экономической и финансовой точки зрения. Запускались новые проекты, были отыграны аукционы, заключены контракты. Но для Калининградской области все резко изменилось в середине марта, когда соседние государства закрыли границы.

Международные перевозки отменили в преддверии сезона, когда поток туристов очень большой. В экономике нашего предприятия их доля составляет от 25%. Конечно, это падение даже до введения ограничительных мер в регионе заставило нас внимательно пересмотреть наши расходы.

Сегодня предприятия остро нуждаются в финансовой под-

держке. Безусловно, набор предлагаемых мер для субъектов малого и среднего предпринимательства достаточно внушительный, он постоянно пополняется и актуализируется. Сложнее приходится тем юридическим лицам, которые не попали в реестр МСП. Для них список мер существенно ограничен, при этом они еще и являются плательщиками НДС, поэтому вопрос установления нулевой ставки по НДС за 2 квартал 2020 года на данном этапе является одним из первостепенных для стабилизации экономики предприятия.

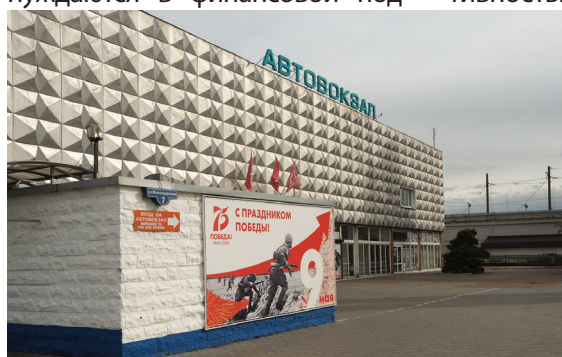
Здесь стоит отметить, что в условиях пандемии диалог с контролирующими органами и органами государственной власти приобрел большую эффек-

тивность. Возможность обсудить возникшие проблемы и получить оперативную и конкретную реакцию сейчас важна, как никогда. Именно таким образом нам и удалось выстроить взаимодействие, за что мы очень благодарны.

Так инспекция ФНС России по Калининградской области предоставила отсрочку по уплате НДС. С Правительством Калининградской области прорабатывается вопрос о предоставлении дополнительных мер поддержки.

Кроме того, с 1 июня для нас стала доступна программа льготного кредитования. Не смотря на лимитированные суммы, она позволит сохранить штатную численность работников. В этом случае данный займ можно будет не возвращать. Сейчас мы активно работаем с банками для его получения, чтобы не пропустить первый месяц выплаты. Ведь он доступен только в течение 6 месяцев.

Все меры, которые сегодня предлагаются для поддержки бизнеса, важны и эффективны, и их список постоянно растет. Конечно, сложившаяся ситуация во многом свела к минимуму экономические достижения прошлых лет, но, благодаря вниманию руководства страны и региона, у отрасли появилась возможность остаться на плаву.



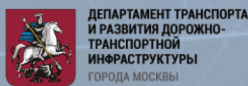
# Arthur D Little

- Arthur D. Little - консалтинговая компания, реализующая проекты по разработке стратегии и развитию бизнеса, повышению операционной эффективности, внедрению технологий и инноваций
- Arthur D. Little - первая в мире консалтинговая компания. Основана в 1886 году
- Глобальная структура компании включает более 40 офисов по всему миру
- За последние 7 лет компания реализовала более 2 тыс. проектов

Arthur D. Little может оказать поддержку игрокам автобусной отрасли по следующим направлениям:

- Определить перспективные направления бизнеса, помочь компаниям выйти на новые рынки и запустить новые продукты и услуги
- Понять меняющиеся клиентские потребности, привлечь потребителей и научить компании эффективно с ними взаимодействовать
- Создать платформы мультимодальной мобильности
- Помочь компаниям оптимально организовать свою деятельность и повысить эффективность управления бизнесом
- Сократить затраты и оптимизировать процессы с целью повышения прибыльности
- Подготовить игроков автобусной отрасли к четвертой промышленной революции и цифровизации

Примеры клиентов, с которыми работала наша команда:



# Finn Lamex



СДЕЛАНО В ФИНЛЯНДИИ



## АВТОБУСНЫЕ ЛОБОВЫЕ СТЕКЛА

ЛОБОВЫЕ СТЕКЛА ДЛЯ ВСЕХ ЕВРОПЕЙСКИХ МАРОК АВТОБУСОВ:

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



реклама

**VEGABUS**  
ЗАПЧАСТИ ДЛЯ АВТОБУСОВ

+7 495 799-24-99



finnlamex.ru

## АВТОВОКЗАЛ: МАРШРУТЫ БЕЗОПАСНОСТИ

**Интервью с Алексеем Жировым, генеральным директором Государственного унитарного предприятия Свердловской области**



*Алексей Жиров*

До сегодняшнего дня в ряде мест страны продолжается поиск оптимального варианта организации работы автовокзалов. Меняют их юридический статус, организационно-правовую принадлежность, форму собственности. В то же время есть ряд примеров, когда автовокзалы, выступая в самых различных статусах, успешно сотрудничают с перевозчиками, взяв на себя функцию ответственного диспетчера, – за организацию безопасного и культурного обслуживания пассажиров на маршрутах автобусных перевозок. Один из таких коллективов вот уже долгие годы возглавляет Алексей Жиров. Сегодня он делится опытом работы объединения автовокзалов Свердловской области.

– В новейшей истории России немало крутых поворотов в экономической жизни страны, в течении социальных процессов, в том числе и в транспортной отрасли. А как складывалась сегодняшняя структура вашего предприятия?

– Должен сказать, что сеть нашей автотранспортной инфраструктуры была заложена

еще в 1972 году. Руководствуясь циркулярным Указанием Министерства автомобильного транспорта РСФСР № 290-ц, приказом по Среднеуральскому территориальному транспортному управлению от 27 ноября 1972 года № 183, было организовано Свердловское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций на базе ряда автовокзалов и автостанций региона. Это было сделано с целью более четкой организации перевозки пассажиров на маршрутах пригородного и междугородного сообщения. Необходимо было повышать уровень безопасности перевозок на линии. Стояла задача создания единой системы управления и дальнейшего совершенствования организации пассажирских перевозок, развития сети автовокзалов и автостанций, а также повышения эффективности использования подвижного состава.

– Насколько успешно вновь созданная хозяйствующая структура выполняла возложенные на нее функции?

– На протяжении целого ряда лет Объединение расширялось и развивалось. Росла сеть автовокзалов и автостанций, кассовых пунктов. Велось строительство новых автовокзалов и автостанций. Реконструировали старые здания. Нередко их открывали в приспособленных помещениях. И уже в 1987 году в составе Объединения насчитывалось 72 автовокзала, автостанций и кассовых пунктов.

– Но потом были 90-е годы с их бессмысленным отрицанием всего предыдущего опыта организации жизни на прин-

ципах сложившихся правовых норм, здравого смысла и социальной справедливости...

– Разумеется, начались структурные изменения и в Объединении. Некоторые автовокзалы, автостанции и кассовые пункты вновь были переданы в ведение автотранспортных предприятий или в муниципальную собственность. Кассовые пункты закрывали по причине их нерентабельности. Решением № 256 от 7 июля Комитета по управлению государственным имуществом по Свердловской области Свердловское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций было преобразовано в Государственное областное предприятие «Автовокзал». За ним сохранились функции единого производственно-технического и коммерческого комплекса, занимающегося организацией работы по обеспечению перевозки пассажиров и провозу багажа автобусными маршрутами пригородного и междугородного сообщения, проходящими через его автовокзалы, автостанции. Потом был ряд других переименований без изменения видов деятельности и организационно-правовой формы. Учредителем предприятия является Правительство Свердловской области в лице Свердловского областного комитета по управлению государственным имуществом. В 2005 году в связи с внесением записи в Единый государственный реестр, Государственное унитарное областное предпри-



ятие «Автовокзал» переименовано в Государственное унитарное предприятие Свердловской области «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта». В таком качестве наш коллектив трудится вот уже пятнадцать лет. Собственником имущества является Свердловская область. В качестве учредителя выступает Министерство по управлению государственным имуществом Свердловской области. Предприятие находится в ведомственном подчинении Министерства транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области. Я перечисляю все наши статусные позиции не случайно. За опытом работы к нам уже неоднократно приезжали коллеги из других регионов. Поэтому такую подробную информацию привожу для тех, кто захочет строить свою работу с учетом нашего опыта. Не понаслышке знаю, что в некоторых местах очень много вопросов возникает с позиционированием автовокзалов в организации автобусного пассажирского обслуживания населения. Порой люди бросались из одной крайности в другую. То передавали автовокзалы и автостанции в частную собственность, то забирали их обратно под управление государственных структур, муниципалитетов. Замалялись при этом по судам бегать. А сколько было моральных издержек?

– В связи с тем, что на территории области параллельно работают и другие хозяйствующие субъекты с аналогичными функциями, прошу вас, Алексей Алексеевич, назвать города и населенные пункты, где представлены ваши структурные подразделения.

– Сегодня в состав Государственного унитарного предприятия Свердловской области «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта» входят пять автовокзалов в городах: Екатеринбург, Асбест, Нижний Тагил, Камышлов, Красноуфимск; двенадцать автостанций в городах и населенных пунктах: Алапаевск, Арти, Ачит, Белоярский, Богданович, Заречный, Ирбит, Нижние Серги, Рефтинский, Серов, Талица, Туринская Слобода; семь пунктов продажи билетов в городах и населенных пунктах: Бисерть, Бутка, Верхняя Салда, Зайково, Михайловск, Невьянск, Пышма. Кроме этого, в структуру объединения входят автоколонна в городе Асбест и кассовый пункт в городе Красноуфимск. По шкале категорирования объектов транспортной инфраструктуры пятнадцать автовокзалов и автостанций имеют вторую – четвертую категорию. Десять объектов не подлежат категорированию. В соответствии с этим мы строим нашу работу по обеспечению безопасности автобусных пассажирских перевозок.

– Какое количество населения пользуется вашими услугами?

– Автобусные перевозки мы ведем по 430 маршрутам. Из них: 150 – пригородные, 270 – междугородные, 4 – международные. Общая их протяженность – 70 359 километров.

Наши маршруты пролегли более чем через 780 населенных пунктов, расположенных на территории Свердловской области. Еще 124 – находятся на территории других субъектов России и восемь – на территории других государств.

В 2019 году ежедневно от автовокзалов и автостанций объединения отправлялось 1 072 рейса в дни минимального пассажиропотока и 1 299 рейсов – в дни максимального пассажиропотока. Ежедневно услугами объединения пользуется до 20 тысяч пассажиров.

– С какими планами ваш коллектив идет в завтра?

– Предприятие активно развивает деятельность по улучшению качества обслуживания пассажиров, в том числе связанную с предоставлением дополнительных и сопутствующих услуг. Благодаря проведенным в последнее время работам по реконструкции и ремонту зданий и сооружений, сотрудники объединения получили возможность трудиться в нормальных условиях, а пассажирам предоставляются услуги должного качества. Особое внимание уделяем обеспечению безопасности пассажирских перевозок. На крупных автовокзалах осуществляется контроль за техническим состоянием автобусов. Здесь оборудованы смотровые ямы. Территории и входы в здания автовокзалов контролируются специалистами из службы охраны. Повсеместно организовано видеонаблюдение. В зданиях автовокзалов установлено соответствующее оборудование для досмотра багажа пассажиров. Налажен медицинский осмотр водителей перед отправкой в рейс. Все усилия нашего коллектива направлены на то, чтобы создать каждому пассажиру безопасные и комфортные условия для путешествия по автобусному маршруту.

Беседовала Татьяна Ямова

# ЧТО МОЖЕТ ДАТЬ БИЗНЕСУ И ОРГАНАМ ВЛАСТИ ИЗУЧЕНИЕ СУБЪЕКТОВ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



Лилия Саранчук

В 72-м номере журнала содержится статья «Мониторинг состояния автобусов, используемых в регулярном сообщении на территории Свердловской области, и задачи регионов по обновлению парка автобусов». В продолжение напечатанного материала вашему вниманию представляется исследование субъектов предпринимательской деятельности, индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, обслуживающих регулярные маршруты пассажирских перевозок и внесенных в реестр Министерства транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области.

Исследование проводилось мною под научным руководством заведующего кафедрой автомобильного транспорта Института автомобильного транспорта УГЛТУ к.т.н. Сидорова Б. А.

Дискуссии о состоянии транспортных организаций, которыми

представлены регулярные перевозки, проблемах их деятельности и перспективах развития с завидной регулярностью вновь и вновь возникают на всех площадках, где собирается хотя бы два перевозчика. Споры имеют высокий уровень эмоциональности, что, к сожалению, не позволяет перейти участникам дискуссий к диалогу цифр и фактов. Это исследование, надеюсь, в какой-то мере развеет устойчивые мифы и позволит самим перевозчикам и органам власти перейти к детальному изучению состоянию рынка регулярных перевозок, в том числе через изучение с экономических и организационных характеристик субъектов бизнеса.

## Оценка перевозчиков по организационно-правовой форме

Межмуниципальная маршрутная сеть регулярных перевозок Свердловской области обслуживается 163 хозяйствующими субъектами. Из них 56 юридические лица, в том числе 9 муниципальных предприятия, что составляет 40 % от общего их числа, и 98 индивидуальных предпринимателя, что составляет 60 % от общего числа хозяйствующих субъектов.

В состав юридических лиц входят 3 простых товарищества: «Красноуфимск», «Тагильское» и «ГТМ «Экспрес».

Предпочтение субъектов предпринимательской деятельности в сфере осуществления регулярных перевозок на межмуниципальной маршрутной сети в выборе организационно-правовой формы

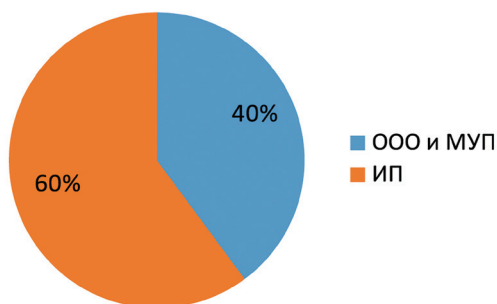
«индивидуальный предприниматель» по отношению к организационно-правовой форме «юридическое лицо» почти в 1,5 раза объясняется тем, что такой выбор организационно-правовой формы был сделан в момент образования, более 15-25 лет назад (как покажут результаты ниже представленного анализа), и был обусловлен сравнительной простотой регистрации индивидуальных предпринимателей, получения ими лицензии и наличием финансово-правовых преимуществ. В последнее время перевозчики в основном регистрируют бизнес в форме юридического лица.

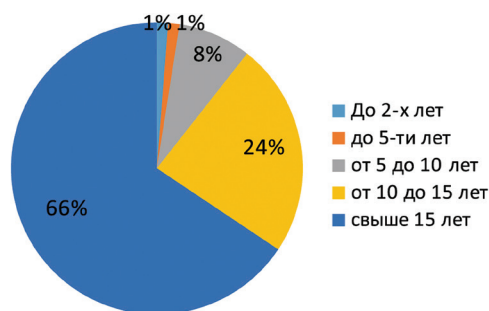
В 90-х и начале 2000-х годов прирост бизнеса шел за счет прихода на рынок транспортных организаций, образованных в форме «индивидуальных предпринимателей». «Новый бизнес» не принимался всерьез руководителями, чья производственная деятельность началась ранее 90-х, нигилизм по отношению к ИП как чему-то вторичному, несущественному на рынке перевозок и сегодня в убеждениях многих представителей бизнеса и органов управления. Однако, при детальном рассмотрении транспортных организаций выявляются факты, гооверящие об ином.

## Оценка перевозчиков по сроку образования (регистрации) бизнеса

Анализ по срокам образования (регистрации) бизнеса проводился по количеству субъектов предпринимательской деятельности, а также в разрезе организационно-правовых форм.

В прилагаемые к аналитическому отчету таблицы в отно-





шении каждого субъекта предпринимательской деятельности, включенного в Реестр министерства, внесены данные о сроке регистрации из Единого государственного реестра юридических лиц (ЕГРЮЛ) или соответственно из Единого государственного реестра индивидуальных предпринимателей (ЕГРИП).

Для проведения анализа по срокам образования (регистрации) бизнеса были установлены следующие критерии:

- до 2-х лет;
- от 2-х до 5-ти лет;
- от 5-ти до 10-ти лет;
- от 10-ти до 15-ти лет;
- свыше 15-ти лет.

Определено, что самая ранняя регистрация бизнеса из числа 163 перевозчиков, обслуживающих межмуниципальные регулярные перевозки, произведена в 1991 году.

По итогам анализа установлено что Реестр содержит:

- 2 транспортных организации, ранее 2-х лет, что составляет – 1 % от общего числа перевозчиков;
- 2 транспортных организации, образованные в период от 2-х до 5-ти лет назад, что составляет – 1 % от общего числа перевозчиков;
- 13 транспортных организаций, которые образованы в период от 5-ти до 10-ти лет назад, что составляет – 8 % от общего числа перевозчиков;
- 38 транспортных организаций (вторая по количеству группа) в период образованы от 10-ти до 15-ти лет назад, что

составляет – 24 % от общего числа перевозчиков;

- 105 транспортных организаций (самая значительная по численности группа) образованы 15 лет назад и более, что

составляет 66 % от общего числа перевозчиков.

Далее представлен анализ сроков образования по форме регистрации, отдельно по форме «индивидуальный предприниматель» и отдельно по форме «юридическое лицо».

#### **Сроки образования (регистрации) бизнеса в форме «индивидуальный предприниматель»**

По итогам анализа установлено, что:

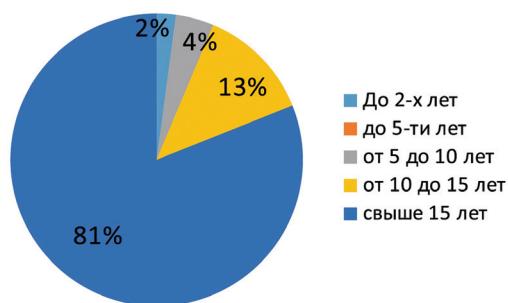
- 2 ИП образованы в течение последних 2-х лет, что составляет 1 % от общего числа ИП;
- образование ИП в период от 2-х до 5-ти лет назад не зарегистрировано. Таким образом в период действия 220-ФЗ зарегистрировано два ИП.
- 4 ИП образовано в период от 5-ти до 10-ти лет назад, что составляет 4 % от общего числа ИП;
- 12 ИП образовано в период от 10-ти до 15-ти лет назад, что составляет 13 % от общего числа ИП;
- 77 ИП образовано 15 и более лет назад, что составляет 81 % от общего числа ИП.

Таким образом, ИП, представленные на рынке пассажирских межмуниципальных перевозок со сроком более 10 лет, составляют 94%.

#### **Сроки образования (регистрации) бизнеса в форме «юридического лица»**

По итогам анализа установлено, что:

- 1 предприятие – ЮЛ – образовано в течение последних 2-х лет,



что составляет 1 % от общего числа юридических лиц;

- 1 предприятие образовано от 2-х до 5-ти лет назад, что составляет 1 % от общего числа юридических лиц; таким образом в период действия 220-ФЗ образовано два юридических лица.

- 9 предприятий образовано в период от 5-ти до 10-ти лет назад, что составляет 14 % от общего числа юридических лиц;

- 26 предприятий образовано в период от 10-ти до 15-ти лет назад, что составляет 40 % от общего числа юридических лиц;

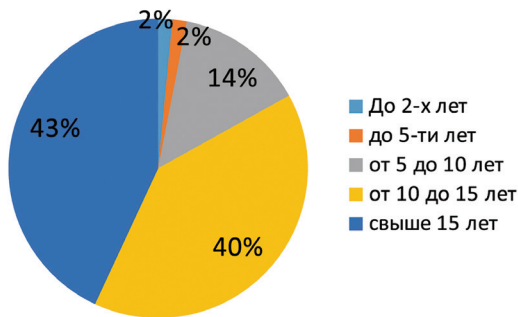
- 28 предприятий образовано в период 15 и более лет назад, что составляет 43 % от общего числа юридических лиц.

Юридические лица, образованные более 10 лет назад составляют 83%.

О чем говорят эти цифры:

1) За последние 5 лет зарегистрировано и пришло на рынок регулярных перевозок 2% от числа субъектов предпринимательской деятельности, причем 3 % – из числа юридических лиц, и 2 % – из числа индивидуальных предпринимателей. Эти данные подтверждают, что в последний период предприниматели отдадут предпочтение организационно-правовой форме – «юридическое лицо».

2) На рынке регулярных перевозок Свердловской области более 10-ти лет работают 83 % юридических лиц и 94% индивидуальных предпринимателей, что показывает стабильность транс-



портного бизнеса и привлекательность регулярных перевозок для инвестирования и развития частного бизнеса, не смотря на невысокую экономическую результативность (по словам руководителей хозяйствующих субъектов).

До проведения данного анализа, я, как и многие, разделяла мнение о «разрушающемся рынке». Рынок пассажирских перевозок оказался очень стабилен, устойчив, причем в обоих организационно-правовых формах.

Не смотря на постоянно слышимые заявления: «бизнесом не возможно заниматься!!!» и «все – закрываюсь!!!», бизнес демонстрирует завидную стрессоустойчивость, приспособляемость и потенциал возможности – работать в изменяемых условиях. Вот данные об уходе предприятий с рынка: с 2015 года, с момента ведения реестра министерства, прекратили деятельность на рынке междугородных и пригородных перевозок 9 перевозчиков, внесенных в указанный реестр Свердловской области, что составляет 5,5%.

3) Рынок настолько насыщен и «поделен», что просто некому новенькому на этот рынок прийти, 2% от числа за два последних года, и всего 4 транспортных организации за период действия 220-ФЗ. Такая стабильность имеет положительную оценку – все субъекты имеют «положительную историю» перевозок, опыт работы – это не случайные люди. Но имеет она и негативную сторону: нет притока новых, амбициозных молодых

предпринимателей. Может именно поэтому, что для них нет ниши легального прихода на рынок, или она ничтожна мала, это порождает так называемые «заказные перевозки» по

регулярным маршрутам Это требует дальнейшего изучения.

4) При таком значительном сроке работы предприятий их руководители стали профессионалами. Вместе с тем, за рамками данного исследования, изучался образовательный уровень первых лиц транспортных организаций, в том числе наличие высшего образования. Результаты не радуют, так как только треть имели высшее профессиональное автотранспортное образование. Предъявляемые требования к руководителю транспортной организации, занимающейся перевозкой пассажиров, должны подталкивать бизнес передавать управление предприятием специалистам, профессионально подготовленным лицам. Высшая школа должна снабдить отрасль высокопрофессиональными кадрами, а эти кадры должны быть востребованы, в том числе в виде руководителей бизнеса. Как альтернатива – владельцам бизнеса идти самим учиться, у многих это не плохо получается.

4) Организационная форма «индивидуальный предприниматель» не «засоряет рынок», а является его основой. На некоторых локальных рынках пригородного сообщения транспортные организации представлены исключительно в форме ИП.

5) Если 90% предприятий существуют на рынке более 10 лет, а 66% работают более 15 лет и при этом бедствуют, то в этом надо разбираться. Этап первоначального накопления капитала давно про-

шел. Как сочетаются в реальной производственной деятельности устойчивость на рынке и снижение в последние 5 лет в 2-4 раза инвестиций в приобретение автобусов (по данным ранее опубликованной статьи)?

Возможно, стабильности рынка регулярных перевозок на межмуниципальных маршрутах междугородного сообщения конкретно в Свердловской области способствует политика поддержки бизнеса, принятая Правительством области, выраженная в том, что на межмуниципальных и межрегиональных маршрутах обеспечивается предоставлением перевозчикам компенсаций за перевозку льготных категорий пассажиров. Кроме этого, конкурсные процедуры до 2015 года проводились исключительно по необходимости и с целью повышения качества и безопасности регулярных перевозок. В отличие от иных регионов Уральского федерального округа на межмуниципальных маршрутах междугородного сообщения был сохранен вид регулярных перевозок с нерегулируемым тарифом, что позволило в соответствии с Федеральным законом от 30.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ» выдать всем перевозчикам, обслуживающим межмуниципальные маршруты междугородного сообщения, свидетельства об осуществлении перевозок по маршрутам с нерегулируемым тарифом на 5 лет с последующим продлением.

Таким образом, междугородные перевозки с нерегулируемым тарифом стали в Свердловской области экономической основой перевозчиков и позволяют им заниматься и менее доходными видами сообщений.



Всего перевозчиков, включенных в Реестр	Перевозчики, обслуживающие только межгород	Перевозчики, обслуживающие межгород и пригород	Перевозчики, обслуживающие только пригород
163	94	27	42

Всего перевозчиков в форме ИП, включенных в Реестр	Перевозчики, обслуживающие только межгород	Перевозчики, обслуживающие межгород и пригород	Перевозчики, обслуживающие только пригород
98	61	16	21

Перевозчиков		Перевозчики, обслуживающие только межгород		Перевозчики, обслуживающие межгород и пригород		Перевозчики, обслуживающие только пригород	
всего	ИП	всего	ИП	всего	ИП	всего	ИП
163	98	94	61	27	16	42	21
		58%	62%	16%	16%	26%	22%

Анализ занятия перевозчиками, включенными в Реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом Свердловской области, видами сообщения.

По результатам анализа вышеприведенных данных установлено, что:

- 94 перевозчика обслуживают только межмуниципальные маршруты междугородного сообщения, что составляет 58% от общего количества перевозчиков;
- 27 перевозчиков обслуживают межмуниципальные маршруты пригородного и междугородного

сообщения, что составляет 16% от общего количества перевозчиков; - 42 перевозчика обслуживают только межмуниципальные маршруты пригородного сообщения, что составляет 26% от общего количества перевозчиков.

Для сравнения представлен анализ по участию индивидуальных предпринимателей и юридических лиц в обслуживании различных видов сообщения на межмуниципальных маршрутах Свердловской области.

Индивидуальные предприниматели:

Данные исследования подтверждают, что основное направление регулярных перевозок, которое выбирают в равной степени как юридические лица, так и ИП – это междугородние перевозки.

При сравнении данных о всех субъ-

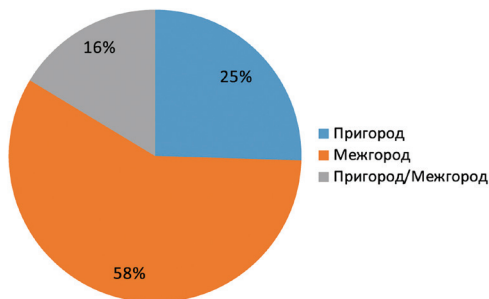
ектах транспортной деятельности, обслуживающих межмуниципальные маршруты, с данными перевозчиков, работающих в организационно-правовой форме «индивидуальный предприниматель», видно, что организационно-правовая форма на выбор перевозчиком вида сообщения нее влияет. Индивидуальные предприниматели в равной степени участвуют в обслуживании всех видов сообщения, пользуются правами и преимуществами, предоставленными транспортным организациям, работающим в сфере перевозок пассажиров на территории Свердловской области.

Никакой дискриминации, ущемления «малого бизнеса» нет и в помине!

Таким образом, можно утверждать, что перевозчики, работающие в форме ИП, уверенно работают на маршрутах всех видов сообщения. «Слабость» рынка пассажирских перевозок не в наличии в нем перевозчиков в форме ИП, а в иных факторах, которые еще предстоит нам определить.

Период перехода в карантин, в связи с предотвращением распространения коронавируса, выявил экономические параметры перевозчиков, которые ранее были вне изучения, которым совсем не придавалось значения, не устанавливалось их влияние на экономику и производственную деятельность предприятий.

Например, код ОКВЭД. Присваивался он предприятиям по пред-



ложению налоговых органов или выбирался самостоятельно. Но никаким образом этот выбор не связывался с получением или наоборот с отказом в получении каких-либо преференций в получении налоговых льгот, субсидий. В настоящее время Правительство РФ увязывает получение льгот и субсидий с определенными кодами ОКВЭД. Выяснилось, что значительная часть перевозчиков, до 10%, при определении кода ОКВЭД вышли из группы, определяемой как автотранспортная деятельность. При этом ранее ни один орган не делал замечания по данному параметру, характеризующему деятельность организации.

Еще большее значение приобрела используемая транспортная организацией система налогообложения. Ранее выбор системы налогообложения интересовали предприятия с точки зрения «оптимизации налогов», а также простоты расчета и уплаты налогов.

В Правительстве РФ внесено предложения об установлении «налоговых каникул» на уплату налога НДС на регулярных автобусных маршрутах с нерегулируемым тарифом. Таких маршрутов много, примерно, половина маршрутов, включенных в региональные реестры. Нерегулируемые тарифы применяются и в городских перевозках. Однако, при принятии такой меры не принимается во внимание, что НДС уплачивают только транспортные организации, которым утверждена налоговыми органами общая система налогообложения. В Свердловской области к таким предприятиям относятся 8% пассажироперевозчиков. Кроме этого, если предприятие прекратило работу, не осуществляет рейсы, не оказывает услуги и не

имеет поступлений денег, то оно фактически не уплачивает НДС. Таким образом, незнание сколько именно перевозчиков имеет общее налогообложение не позволяет органам власти оценить возможный эффект, мера поддержки будет принята, работа Правительством РФ проделана, положительный эффект будет незначительным.

На уровне регионов также предоставлены льготы по налогу. Например, в Свердловской области, принят областной закон, снизивший с 6% до 1% налог на доходы; налог уплачивается при упрощенной системе налогообложения (налог с доходов). Отличное решение региональных властей!!! Это если не знать, что этой льготой смогут воспользоваться только 6% пассажироперевозчиков. Массовая система налогообложения УНС, где налог выплачивается по формуле «доходы минус расходы» и ЕНВД (налог на вмененный доход).

Таким образом, основная масса перевозчиков не могут воспользоваться налоговыми льготами или же эти налоги (например, транспортный налог) не занимают основного места в затратах предприятий по налогам, и, как следствие, реальной помощи в части льгот по налогам транспортные организации пассажироперевозок не получают.

Постановлением правительства №576 от 24.04.2020г. утверждены Правила получения субсидий предприятиям, внесенным в реестр предприятий малого и среднего бизнеса, отраслей, пострадавших в период эпидемии.

Внесение в реестр малого и среднего бизнеса производится налоговыми органами при утверждении предприятию системы налогообложения, а именно ЕНВД и упрощенной системы

(оба варианта). Таким образом, сразу «отсечены» предприятия, не включенные в реестр, так называемые крупные предприятия. А ведь они тоже испытывают серьезные финансовые трудности по выплате заработной платы.

Пунктом 3 подпунктом «д» указанного постановления предусмотрено, что субсидии не смогут получить предприятия, имеющие задолженность по налогам на 1 марта с. г. более 3000 рублей. Вот яркий образец отсутствия представления у органов власти, что просто по техническим причинам масса предприятий имеет задолженности на 1 марта. Идет подготовка годового баланса, готовятся отчеты, сверка налогов. Затем предприятия «подчищают» платежи. Смехотворная задолженность в 5-7 тысяч лишит помощи в получении зарплаты около 100 работников среднего или малого предприятия. Задолженность, погашенная в апреле с. г., все равно будет показана как задолженность на 1 марта. Оперативно проведенный мониторинг показал, что более 40% членов САПС, не смогут получить субсидию по данному основанию. Полагаем, что число перевозчиков Свердловской области, которым будет отказано в получении указанной субсидии, будет только расти.

Пришло время точного и всеобъемлющего анализа различных параметров транспортных организаций, занятых в пассажирских перевозках. Необходимо восстановить обязательную подачу статистических данных всеми без исключения транспортными организациями. Дальнейшее планирование, влияние органов власти на развитие отрасли без знания организационного, экономического положения предприятий транспортного комплекса не возможно и будет неэффективно.

## НА СТРАЖЕ КОРПОРАТИВНЫХ ИНТЕРЕСОВ



Станислав Новичихин

Первая транспортная корпорация в Челябинской области образовалась в 2012 году в результате слияния двух транспортных направлений бизнеса. Это вокзальная сеть ООО «Служба организации движения» и Автотранспортное предприятие г. Челябинска. По многочисленным обращениям перевозчиков области в конце 2013 года было создано Некоммерческое партнерство, которое в дальнейшем переросло в Союз «Челябинский областной автотранспорт» и вошло в состав Корпорации. Сегодня ее директор и президент Союза Станислав Новичихин рассказывает о работе коллектива по обеспечению безопасного и культурного обслуживания пассажиров.

Корпорация – это динамично развивающееся предприятие, состоящее из трех профильных дивизионов, где каждое подразделение играет важнейшую роль в развитии пассажирской автотранспортной сети региона. Многолетний опыт пассажирских перевозок, слаженная работа сотрудников ООО «Служба организации движения», наличие обширного собственного автопарка, а также долгосрочное и плодотворное сотрудничество с привлеченными в Союз пере-

возчиками позволяют Корпорации безоговорочно выдерживать конкуренцию и тем самым вырабатывать устойчивую деловую репутацию и признание пассажиров.

В регионе по итогам минувшего года транспортом нашего предприятия было перевезено 70 процентов пассажиров. Всего было перевезено свыше 1,22 миллиона человек. Выполнено 176 тысяч рейсов по регулярным маршрутам. Мы также осуществляем заказные перевозки. В прошлом году в интересах наших постоянных деловых партнеров и по разовым заказам выполнено почти 1300 рейсов. Обеспечиваем транспортное обслуживание крупных, в том числе международных культурных и спортивных мероприятий. Должен отметить, что Первая транспортная корпорация имеет большой опыт работы на рынке аренды автобусов и микроавтобусов. Наша компания поможет решить любую задачу, связанную с перевозкой людей. Мы предлагаем различные варианты аренды автобусов и аренды микроавтобусов: от самых экономичных до аренды транспорта самого высокого уровня. Постоянно развиваемся, обновляем наш автопарк, стремимся повышать качество нашего сервиса по аренде автобусов и оперативно выполняем все требования и пожелания наших клиентов. У нас в коллективе работают высокопрофессиональные водители, высококвалифицированные ремонтные рабочие и опытные инженерно-технические ра-

ботники, а также компетентные менеджеры по заказам.

Сегодня наша компания – это самое крупное предприятие в сегменте пассажирских перевозок в Челябинской области. Общая численность сотрудников составляет 480 человек. Мы своевременно производим отчисления налогов в бюджеты всех уровней, ежегодно наращивая объемы платежей. Предприятие имеет развитую инфраструктуру по обслуживанию и ремонту транспортных средств: собственная хорошо оснащенная ремонтная база, современная портальная автомойка, специализированные цехи, что позволяет вести технологические процессы на современном уровне. Имеем лицензию и сертификат на выполнение различных узконаправленных ремонтных работ. На нашей производственной базе осуществляем ремонт и техническое обслуживание, как собственного транспорта, так и транспорта сторонних организаций на коммерческой основе. У нас сложились крепкие партнерские отношения с сетевыми поставщиками ГСМ, такими как ООО «Лукойл», ООО «Газпромнефть» и ООО «Роснефть», благодаря чему используем только высококачественное экологичное топливо.

В парке компании насчитывается свыше 200 единиц автобусов разной вместимости. Корпорация очень серьезно и тщательно подходит к подбору персонала и обеспечению

безопасности пассажиров. Все транспортные средства застрахованы и оснащены современной системой «ГЛО-НАСС». В каждом автобусе установлено, как минимум, четыре видеокамеры. Автовокзалы оборудованы удобными перронами, залами ожидания, пунктами питания, медицинским кабинетом, комнатой матери и ребенка, камерами хранения. Внедрены сервисы по продаже билетов онлайн.

Постоянное обновление автобусного парка, повышение качества подготовки водителей, строительство новых автовокзалов, использование мобильных технологий позволяет Корпорации выходить на качественно новый уровень в бизнесе. Мы открываем новые маршруты на межмуниципальных перевозках. Развиваем службу экспресс-доставки не крупногабаритных грузов автобусами. Сформировали собственную туристическую службу. Эффективность нашей работы в том, что все предприятия работают на достижение единого результата, а главное преимущество такой модели – гибкое управление и возможность для оптимизации затрат. При этом наш коллектив осуществляет ряд собственных социальных и благотворительных программ.

С учетом решения сегодняшних задач и дальнейшего развития компании обновляем парк подвижного состава, как автобусами малой вместимости, так и большими комфортабельными автобусами. Очень перспективным для укрепления экономики предприятия и повышения качества обслуживания пассажиров мы рассматриваем переход на экологически чистый вид топлива –



газомоторное. Мы перевели на этот вид топлива 32 машины, в том числе две большой вместимости, которые используем на международных (мы осуществляем перевозки в Казахстан) и туристических маршрутах. Они работают на метане.

Как известно, государство стимулирует перевод работы автомобильного транспорта на газомоторное топливо и компенсирует часть затрат на приобретение таких автобусов. В частности, за автобус большой вместимости перевозчику из бюджета возмещается 2,5 миллиона рублей. И мы готовы делать такие приобретения. Однако отечественный автопром автобусы подобного класса не выпускает. Когда нужную тебе машину большой вместимости покупаешь за рубежом, компенсация вам по существующему положению не полагается. Парадокс. Мы обращались в разные инстанции с просьбой внести поправки в установленный порядок, однако, нам ни где не смогли помочь.

К сожалению, в своей повседневной практике перевозчики встречаются и с другими проблемами самого разного характера. Чтобы отстаивать свои корпоративные интересы мы объединились в Союз «Челябинский областной автотранспорт», президентом которого избран я. Все началось с создания в

2013 году Некоммерческого партнерства, которое в итоге переросло в Союз. Основными целями его деятельности является защита и продвижение интересов перевозчиков, взаимодействие с органами законодательной и исполнительной власти, осуществление совместной работы в сфере организации транспортного обслуживания населения на территории области. Цель всех наших усилий – повышение престижа и социальной значимости специалистов автотранспортной сферы.

Союз является постоянным участником Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Министерстве транспорта Российской Федерации. В рамках этого профессионального объединения вносим предложения по усовершенствованию транспортного законодательства. Реализуем меры, способствующие развитию маршрутной сети, улучшению экологии и повышению безопасности дорожного движения. Проводим консультации с представителями муниципальных образований и перевозчиками по исполнению № 220-ФЗ и нормативно-правовых актов, изданных в соответствии с указанным документом.

Мы вносим предложения при формировании программ повышения квалификации персонала предприятий автотранспорта, организуем обмен передовым опытом работы. Оказываем коллегам помощь в подготовке документов, планировании регулярных перевозок. Готовим информацию об исполнении нормативно-правовых актов для высшего исполнительного

органа государственной исполнительной власти, субъекта РФ или муниципального образования. Раз в год у нас проходят встречи с министром дорожного хозяйства и транспорта области. Перечень форм и направлений работы можно продолжить. Но в нашей деятельности главное: задать свои вопросы соответствующим представителям власти и получить от них конкретные ответы, совместно обозначить пути решения. Большую поддержку в своей работе мы получаем со стороны Объединения союзов автоперевозчиков Уральского федерального округа (президентом его является Николай Косюк), в который входит и наша общественная организация.

Союз «Челябинский областной автотранспорт» ежегодно проводит конкурсы профессионального мастерства водителей автобусов. До тридцати предприятий направляют своих наиболее опытных представителей на соревнование за звание лучшего. Такие конкурсы собирают до 70 участников. Соревнование идет в двух номинациях: автобусы малой и большой вместимости. Для победителей предусмотрены вымпелы, дипломы. Наш Союз установил для лучшего водителя денежный приз – сто тысяч рублей. Отмечаем также самого молодого участника соревнований. Мы также изготовили и вручаем победителям конкур-

сов профессионального мастерства значки.

Всегда празднично и торжественно у нас отмечают дни работников автомобильного транспорта. Им предшествует большая работа, связанная с представлением лучших людей отрасли к ведомственным наградам, наградам муниципальных образований. Их вручают представители областной администрации. Для участников торжеств мы организуем концерты. Такие праздники укрепляют авторитет и престиж профессии водителя.

Станислав Новичихин  
директор Первой транспортной  
корпорации, президент Союза  
«Челябинский областной  
автотранспорт»

## ОТКРЫТИЕ ТПУ «ЩЕЛКОВСКИЙ» ПЕРЕНЕСЛИ



Открытие транспортно-пересадочного узла (ТПУ) «Щелковский» на востоке Москвы, первоначально запланированное на июнь, состоится в октябре 2020 года, сообщили в пресс-службе многофункционального комплекса «Щелковский».

ТПУ строится компанией «Киевская площадь» в рамках реконструкции Щелковского автовокзала, начавшейся в 2017 году. Компания подписала инвестсоглашение с властями Подмосковья, ко-

торым принадлежит здание вокзала, о создании многофункционального комплекса общей площадью более 150 тысяч квадратных метров (шесть подземных и пять надземных этажей), в котором должны разместиться транспортный хаб, магазины, развлекательные зоны, кафе и рестораны.

«Открытие объекта с учетом вынужденной задержки из-за ситуации с распространением коронавирусной инфекции планируется провести в октябре 2020 года. Сейчас на строительной площадке работает порядка 700 человек, включая представителей подрядных организаций и будущих арендаторов», – сообщили в пресс-службе комплекса.

Там также добавили, что строительство объекта вышло на финальную стадию в конце прошлого года, все фасадные работы завершены, за исключением монтажа девятиметровых часов, которые планируется установить в июне.

«Что касается внутренних работ, то часть помещений автовокзала уже сданы заказчику и опечатаны, в том числе офисные помещения для сотрудников, кассы, комната матери и ребенка, туалеты, автомойка, помещение для ремонта автобусов и так далее. В общей сложности это порядка 30-40% площадей автовокзала. Продолжаются отделочные работы в зонах ожидания и на перронах. Их планируется закончить в течение ближайших нескольких месяцев», – добавили в пресс-службе.

ГК «Киевская площадь»

# КОНТРОЛЬНО-РЕВИЗИОННАЯ СЛУЖБА – ЗА РАБОТОЙ

Интервью с директором ООО «Служба организации движения» Сергеем Валеевым



Сергей Валеев

ООО «Служба организации движения» начало свою работу в январе 2012 года. Компания была создана как производственная структура в составе Первой транспортной корпорации. Это производственное объединение позиционирует сегодня себя в Челябинске как новая региональная модель автотранспортных пассажирских перевозок. О работе службы и ее перспективах развития мы беседуем с директором ООО «Служба организации движения» Сергеем Валеевым.

– Сергей Рафаилович, с чего начиналось ваше предприятие?

– Уже в первый год работы наше предприятие пополнило свои активы покупкой одного автовокзала и трех автостанций. В настоящее время в структуру предприятия входят 17 автовокзалов и автостанций, расположенных на важнейших транспортных узлах Челябинской области. Сегодня – это единый производственно-хозяйственный комплекс. На предприятии в общей сложности трудятся более 220 человек.

– Как шло формирование сети автовокзалов и автостанций, которые составляют нынешнюю производственную структуру

ООО «Служба организации движения»?

– В основном автовокзалы и автостанции, составляющие одну из важнейших инфраструктур автотранспортного обслуживания населения региона, являются собственностью корпорации. Если нет возможности выкупить объекты, берем их в аренду. Как, например, в прошлом году это мы сделали в городе Нязепетровске. Мы приняли участие в объявленном местной администрацией конкурсе на получения здания автостанции в аренду. И выиграли его. Хочу отметить, что расширение нашей сети не является формальным наращиванием количества производственных подразделений. Этот процесс представляет собой, прежде всего, обеспечение совершенно нового качества обслуживания пассажиров. Как правило, вводя в структуру новые автовокзалы и автостанции, мы проводим в их помещениях капитальный ремонт. А нередко возводим новые здания. Как это было, например, в городе Магнитогорске. Здесь мы возвели практически на пустыре новый автовокзал. Оснастили его самым современным оборудованием. Привели в соответствие с требованиями транспортного законодательства территории. Оборудовали перроны, места для стоянки автобусов. В здании для удобства пассажиров организовали работу ряда торговых предприятий и точек общественного питания. Сегодня автовокзал в Магнитогорске стал украшением города. Это без лишней скромности и преувеличения. В Троицке также, по сути, вели новое строительство. Здесь мы привели в образцовое состояние долгие годы

пустовавшее полуразрушенное здание. Таким образом, около 90 процентов автовокзалов и автостанций находятся в собственности компании.

– Насколько я знаю, большинство автовокзалов являются заложниками сложившейся тарифной политики, в силу которой вся их экономика была построена на вознаграждении от продажи билетов, а не от дохода от оказания непосредственных услуг терминального обслуживания. В связи с этим у меня такой вопрос: насколько в своей работе вы доверяете информационным технологиям?

– Здесь у нас ответ однозначный. Будущее за информационными технологиями. И мы последовательно идем в направлении цифровизации отрасли. Вот этапы этого пути, который для нас начался с момента образования компании в 2012 году. Вначале мы взяли на вооружение арендованную программу АСУ. Следующий этап – внедрение новой системы бронирования и создание сайта для интернет-покупки билетов. Организовали работу пунктов пополнения городских транспортных карт. В дальнейшем ввели систему безналичного расчета. В 2018 году были введены в эксплуатацию терминалы самообслуживания по продаже билетов. На всех автовокзалах и автостанциях организованы зоны самообслуживания. Далее – запуск мобильного приложения на базе Android и IOS «Автобус» по онлайн-продаже билетов. В минувшем году внедрили АСУ собственной разработки по управлению автовокзалами и автостанциями с привлечением сторонних юридических лиц на

территории УРФО. Предлагаем сотрудничество нашим соседям из других регионов Уральского федерального округа и за его пределами для совместной работы в рамках единой системы по реализации билетов. Это не только экономические интересы, но и реальные меры по повышению качества обслуживания наших пассажиров. Установили взаимодействие с агрегаторами «Басфор», «Яндекс», «Е-трафик», «Tutu. ru», «BlaBlaCar» и другими по продвижению на федеральном уровне онлайн-продаж билетов.

**– Насколько широка сеть автотранспортных предприятий, с которыми вы сотрудничаете?**

– Услугами сети наших автовокзалов и автостанций пользуются свыше ста перевозчиков. Работу с ними строим на договорной основе с соблюдением всех требований транспортного законодательства. В автовокзале в Челябинске работает кабинет медицинского предрейсового и послерейсового контроля водителей. Осуществляем также технический контроль за транспортными средствами перед их выходом на маршрут. Помимо всего этого, мы организовали работу контрольно-ревизионной службы. В ее функции входит проверка наличия билетов у пассажиров, находящихся в автобусе. Служба следит за санитарным состоянием в салонах автобусов. Контролирует соблюдение водителями правил дорожного движения на маршруте, выполнение

графика движения. За нарушения, установленные контрольно-ревизионной службой, виновные подвергаются в установленном порядке штрафу. Вначале перевозчики с нескрываемым негативом отнеслись к нашему нововведению. Но, увидев положительные результаты от работы контролеров, согласились, что это дело стоящее. У нас также создана служба экспресс-доставки не крупногабаритных грузов автобусами. Все эти меры направлены на повышение качества обслуживания пассажиров. Продолжается совместная работа автовокзалов с надзорными органами и агрегаторами федерального уровня по борьбе с нелегальными перевозчиками.

**– Как известно, в минувшем году в стране прошло лицензирование всех видов автобусных перевозок. Помогло ли это нововведение в транспортном законодательстве в борьбе с нелегальными перевозчиками?**

– Ситуация на дорогах практически не изменилась. Как работали на маршрутах регулярных пассажирских перевозок нелегалы, так и работают. Отправляясь за несколько минут до выхода на маршрут рейсового автобуса, несанкционированный перевозчик, под видом работы по заказу, собирает пассажиров, которые являются потенциальными плательщиками за проезд организованному и законопослушному перевозчику. В результате средства не попадают в бюджет автопредприятия, за кото-

рым данный маршрут закреплен на всех законных основаниях, не досчитывается и государственная казна пополнения в виде налогов.

**– Как же остановить нелегальных перевозчиков?**

– Министерство транспорта и дорожного хозяйства Челябинской области по нашим жалобам своим приказом ввело в регионе ограничения при организации перевозок пассажиров и багажа по заказу. Но это не останавливает нелегальных перевозчиков. Например, наши специалисты посчитали, что ежедневно между Челябинском и Екатеринбургом за сутки проходит в обоих направлениях свыше ста транспортных единиц под видом заказных. Как известно, законом сейчас установлено, что транспортное средство, в котором насчитывается восемь и более посадочных мест, осуществляет пассажирские перевозки. Нелегальные перевозчики срочно пересели на автомобили, в которых семь пассажирских мест. Благо, автопром и такие выпускает. Теперь закон они не нарушают. Получили лицензию на оказание услуг такси и вперед, на регулярные маршруты, переманивать пассажиров у законопослушных перевозчиков. И нередко на улицах Челябинска можно увидеть, как два таких лихача, спешат прямо на красный свет светофора, чтобы опередить друг друга и прибыть на следующую остановку раньше конкурента.

Беседовал Валерий Калиниченко

*Валеев Сергей Рафаилович в 2010 году окончил Челябинскую государственную академию культуры и искусства. Стал специалистом в области документоведения и документационного обеспечения управления. В дальнейшем прошел профессиональную переподготовку в Финансовом университете при Правительстве Российской Федерации по программе «Государственное и муниципальное управление».*

*Трудовую деятельность начал в 2007 году в коммерческих организациях. Прошел путь от менеджера до руководителя предприятия. С 2013 года работал в МУП «Копейское пассажирское автопредприятие» заместителем директора. В дальнейшем возглавил коллектив. С июля 2018 года по настоящее время работает в ООО «Служба организации движения» в должности руководителя автовокзалов Челябинской области.*

*Женат. В семье двое детей. Занимается спортом.*

# МОСГОРТРАНС В ЛИЦАХ

Представляем ключевых руководителей блока управления перевозками филиала Службы эксплуатации и развития автовокзалов ГУП «Мосгортранс»

Государственное унитарное предприятие города Москвы «Мосгортранс» – основной в столице и крупнейший в Европе оператор наземного городского пассажирского транспорта. В апреле 2014 года его филиал Служба эксплуатации и развития автовокзалов (СЭиРА) приступил к управлению четырьмя автостанциями. За шесть лет автовокзальный комплекс Москвы изменился. Автостанции столицы стали более современными – везде есть залы ожидания, перроны, информационные экраны, телевизоры и другие удобства, которые помогают пассажирам комфортно провести время в ожидании своего рейса. Начали работу 3 новых международных автовокзала: «Южные ворота», «Северные ворота» и «Саларьево». ГУП «Мосгортранс» стал ключевым оператором автовокзалов, отправляющих в рейсы автобусы более 300 перевозчиков.

Ежедневную работу с перевозчиками – автотранспортными компаниями и индиви-

дуальными предпринимателями – в СЭиРА ведет отдел управления пассажирскими перевозками при поддержке отдела развития автовокзалов. В преддверии Дня московского транспорта мы решили рассказать читателям «Российских автобусных линий» об их руководителях.

**Елена Галдина: «Понять причину проблемы и предложить решение!»**

Начальник отдела управления пассажирскими перевозками (ОУПП) Елена Галдина начала работу в СЭиРА в юридическом отделе. Елена участвовала в подготовке проекта договора, по которому строится взаимодействие автовокзала и перевозчика, по претензионной работе, разборе обращений граждан, не раз представляла и защищала интересы филиала в различных органах и организациях, а также в судах. «Понять причину проблемы и предложить решение», – этот девиз работы Елены сразу привлек внимание заместителя директора СЭиРА по перевозкам Андрея Таранца. Участие активного профессионального юриста во встречах с перевозчиками помогло до-

«Ключевые задачи нашего отдела – развитие перевозок, открытие новых маршрутов и сохранение старых», – рассказывает Елена Галдина. «При закрытии автостанций «Красногвардейская» (на реконструкцию) и «Теплый Стан» мы старались перевести и сохранить все маршруты, пойти навстречу перевозчикам». Основной задачей является не только сохранение и увеличение количества рейсов, но и наращивание пассажиропотока, перевозимого легально, комфортно и безопасно с автовокзалов и автостанций ГУП «Мосгортранс». Для привлечения пассажиров ведется активная работа по развитию продаж с помощью интернет-сервисов, проводятся мероприятия по развитию обратных продаж, которые в ближайшее время планируется вывести на новый уровень путем сотрудничества с автовокзалами других регионов. Выстраиваются отношения по привлечению и увеличению числа регулярных перевозчиков и сокращению тем самым числа заказных рейсов. Закрытие автостанций в 2020 году осуществлялось синхронно с открытием рейсов от международного автовокзала «Саларьево». Годом ранее по такой же схеме осуществлялось закрытие автостанций «ВДНХ», «Тушинская» и «Новогиреево», тогда перевозчикам был предложен новый международный автовокзал «Северные ворота».

Сейчас за рейсы каждой автостанции и автовокзала отвечает конкретный сотрудник отдела, ведущий работу с перевозчиками. Специалисты ОУПП – не





случайные люди. Могут посмотреть на ситуацию извне и изнутри. Многие начинали свою трудовую деятельность на автостанциях и автовокзалах СЭиРА. Кто-то в должности администратора, кто-то в должности диспетчера, но есть и те, кто пришел в филиал из других структур и после знакомства со сферой перевозок уже себя не мыслит где-то еще. Ежедневная работа на станциях дала им бесценную практику. ОУПП проводит постоянный мониторинг изменений действующего законодательства в области пассажирских перевозок, транспортной безопасности, консультирует перевозчиков по вопросам осуществления совместной деятельности.

«В любой ситуации важно понять суть проблемы, посмотреть на ситуацию со стороны, а иногда даже предложить нестандартное решение. Проявить индивидуальный подход. Выслушать перевозчика», – подчеркивает Елена. Работа отдела – это постоянная, непрерывная работа сплоченной команды, работа на результат, несмотря ни на какие трудности и обстоятельства. Здесь каждый приходит на помощь другому, а не оставляют наедине с проблемой, и каждый знает, что может рассчитывать на плечо коллеги. «Сотрудник ОУПП

должен быть внимательным, коммуникабельным, быстро обучаемым, умеющим ориентироваться в законодательстве, регулирующем перевозки, быть всесторонне развитым. Имеющим качественное образование, желательное транспортное, юридическое или экономическое», – добавляет она. Кстати именно такой человек работал в соседнем отделе блока по управлению перевозками СЭиРА – сейчас Юлия Гаврилова «правая рука» Елены, заместитель начальника отдела.

**Юлия Гаврилова: «Автобусные перевозки – это то, что я люблю!»**

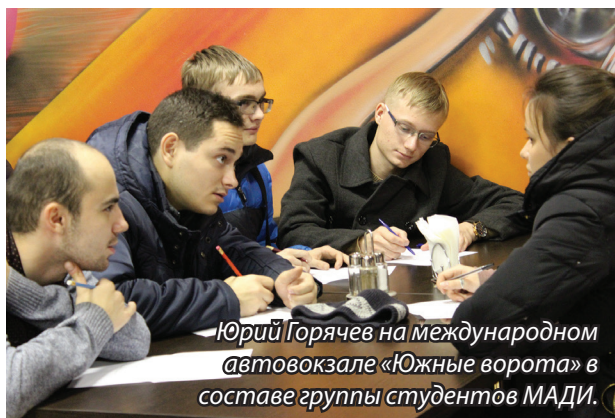
По образованию финансист, Юлия Гаврилова верный продолжатель отраслевой династии. Родители всю жизнь отдали автотранспортному предприятию родного города: папа – водитель, мама прошла большой трудовой путь с рабочих специальностей до руководителя различными подразделениями пассажирского автотранспортного предприятия (ПАТП). Юлия знает хорошо все нюансы отрасли перевозок: от работы кассира до начальника автовокзала. В Москву Юлию пригласили уже с опытом работы администратора, которому порой приходилось выпол-



Юлия Гаврилова

нить обязанности начальника международного автовокзала «Северные ворота». Опыт работы на автостанциях позволяет знать ситуацию изнутри и в мельчайших деталях, понимать перевозчиков с полуслова, досконально разбираться в документах.

«Перевозки – это то, что я люблю. Работа с людьми, решение их проблем. На автостанции, в контакт-центре и в отделе управления пассажирскими перевозками кипит настоящая жизнь. Постепенно, набираясь опыта, конечно, привыкаешь, становишься спокойнее, терпеливее», – говорит Гаврилова Юлия. Разностороннее развитие, умение найти решение в кризисной ситуации помогло Юлии и Елене выстроить планомерную поэтапную работу по переводу рейсов с закрываемых автостанций. Сложившаяся ситуация с распространением коронавирусной инфекции внесла свои коррективы в планы по открытию Международного автовокзала «Саларьево», но тем не менее первые рейсы были отправлены 12 мая 2020 года. К 24 мая автовокзал принял рейсы всех перевозчиков «Красногвардейской», кто выбрал его для дальнейшей работы. Одновременно перево-



Юрий Горячев на международном автовокзале «Южные ворота» в составе группы студентов МАДИ.

завать обязанности начальника автовокзала. До перевода в офис СЭиРА Юлия трудилась несколько лет администратором на автостанциях, включая наиболее крупную – «Красногвардей-

дилась часть рейсов автостанции «Теплый Стан». А к 1 июня был подготовлен переход всех перевозчиков «Теплого Стана» на новый международный автовокзал. Процесс сопровождался большой договорной работой, которую, точно, как часы, выполнили сотрудники ОУПП под руководством Елены и Юлии. Большую поддержку в организации автовокзала обеспечили коллеги – отдел развития автовокзалов под руководством Юрия Горячева.

**Юрий Горячев: «Приоритет – качество обслуживания пассажиров и перевозчиков»**

Выпускник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета знакомился с автовокзальной тематикой на научно-практических конференциях и экскурсиях по автостанциям, которые проводит СЭиРА студентам профильного вуза. О работе автостанции «Красногвардейская» и международного автовокзала «Южные ворота» студентам группы Юрия рассказывали их начальники и руководитель отдела развития автовокзалов. Слова последнего о том, что инициативных, ответственных, стремящихся развиваться профессионально, очень ждут в СЭиРА, и им помо-

гут расти, тогда казались Юрию далеким будущим. Как и слова, что в перспективе они смогут возглавить такие ключевые подразделения, как отдел развития автовокзалов. Спустя несколько лет это стало свершившимся фактом. Придя в СЭиРА на должность специалиста, уже через год Юрий заслужил должность ведущего специалиста. А еще через год стал заместителем начальника отдела управления пассажирскими перевозками. В 2020 году Юрий возглавил отдел развития автовокзалов и с благодарностью вспоминает своих наставников – начальников отделов управления пассажирскими перевозками и развития автовокзалов, которые перешли на другие руководящие должности.

«Повысить качество обслуживания пассажиров и перевозчиков. Вести активное развитие каналов продаж. Развивать новые направления и маршруты. Нарастивать обратные и межсегментные продажи. Организовать разработку удобного мобильного приложения и установку терминалов по продажам билетов. Выстроить оперативное взаимодействие с коллегами – автовокзалами регионов России, позволяющее совместно защищать интересы автовокзального комплекса, перенимать друг у друга ценный



Елена Галдина

разработчиками программного обеспечения, используемого для автоматизации работы автовокзалов и управления пассажирскими перевозками, происходит практически в ежедневном, а иногда и ежечасном формате, потому что автомобильный транспорт – это сложнейшие бизнес-процессы, объективно, более сложные, чем иные виды транспорта, если рассматривать сам факт организации перевозок пассажиров и взаимодействие между пассажирами, автовокзалами и автотранспортными предприятиями. Режим работы автомобильного транспорта всегда только один 24/7», – говорит Юрий. Разница в часовых поясах (автовокзалы Мосгортранса используют программное обеспечение барнаульской компании «Артмарк», которой руководит Евгений Устюгов) не является помехой, именно совместная работа объединяет и скрепляет регионы. «Постоянно учиться, в том числе у разработчиков, которые отделили транспортной отрасли более 25 лет, совместно работать и максимально повышать компетенции, как сотрудников, так и целиком компании,



На международном форуме с коллегами из России и зарубежных стран.

вот какую цель мы ставим перед собой, и только этот подход будет востребован нашими пассажирами и партнерами-перевозчиками» – говорит Юрий. «Мы понимаем, что самое ценное, это получить максимальные компетенции и опыт, и это важнейший параметр, особенно для подразделений со степенью автоматизации практически 95% и желанием довести этот показатель до 100%, стать первыми в полностью цифровой отрасли экономики. Совместными усилиями нам удалось запустить продажи билетов в обратном направлении, внедрить Интернет-продажи, что особенно актуально в текущей эпидемиологической ситуации, онлайн-табло отправления рейсов, виджет расписания на сайте Мосгортранса, позволяющий пассажиру получить актуальную информацию о рейсах сразу со всех наших автовокзалов и автостанций, личные кабинеты для перевозчиков, большой набор аналитических отчетов и многое другое», – рассказывает Юрий. «Приятно общаться с профессионалами, понимающими вас с полуслова», – добавляет он.

Как и прежде, в отделе рады передавать знания и опыт молодежи. «Амбициозный, усердный, настойчивый, ответственный, дисциплиниро-

ванный, трудолюбивый, добрый», – такие качества Юрий особенно ценит в людях.

Опыт работы в отделе управления пассажирскими перевозками позволяет Юрию говорить с коллегами на одном языке, совместно работать над увеличением количества маршрутов и направлений, анализировать статистику и предлагать смелые решения. Растить помогает профессиональная литература. Как выяснилось, Юрий наш постоянный читатель. Первые номера журнала «Российские автобусные линии» он прочел еще студентом – журнал есть в библиотеке МАДИ. Сейчас любимый журнал регулярно приходит ему на работу, и он с нетерпением ждет каждый новый номер. «Особенно привлекают статьи по экономике, изменениям в законодательстве, транспортной отрасли», – рассказывает Юрий. А в этом году в родном вузе на научно-практической конференции Юрий уже был в роли докладчика, рассказывая, как меняется автовокзальный комплекс столицы, и как студенты могут принять участие в этом процессе. Студенты слушают Юрия с интересом. Они видят перед собой человека, которой всего несколько лет назад был точно таким же, как они.



Юрий Горячев рассказывает о развитии автовокзалов на конференции в МАДИ

### Формирование команды

Формирование кадрового резерва, наставничество, рост перспективных сотрудников – руководство готово поддержать активных инициативных работников, начинающих трудовой путь в Мосгортрансе. «Умные, ответственные сотрудники стремятся расти профессионально. И мы, по возможности, помогаем им повышать квалификацию, в карьерном росте», – говорит директор СЭиРА Андрей Скворцов. Блок управления перевозками под руководством заместителя директора по перевозкам СЭиРА Андрея Таранца – наглядный пример практической реализации подхода управления персоналом, поощряющего целеустремленность, инициативу и нацеленность на результат. Неудивительно, что с такими людьми приятно работать и расти. А развиваться есть в чем. В Москве начал работу новый международный автовокзал «Саларьево». ГУП «Мосгортранс» приглашает перевозчиков к сотрудничеству – открытию новых направлений, маршрутов и рейсов. Добро пожаловать на первый международный автовокзал Новой Москвы!

Максим Голиков



Юлия Гаврилова с коллегами отправляет болельщиков ЧМ по футболу на автостанцию «Красногвардейская»

# **«Серые перевозки — это ваши потерянные доходы».\***

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

## ЦИФРОВОЙ ИНСТРУМЕНТ ОПЕРАТИВНОГО РЕАГИРОВАНИЯ

С 20 декабря 2019 по 28 февраля 2020 года Минтранс России провел эксперимент по мониторингу пассажирских автобусов на межрегиональных маршрутах с использованием прототипа Единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок (ЕФС МКПП), разработанной компанией «Современные технологии пассажирского комплекса» (ООО «Технопасс»). Организаторы преследовали три цели. Прежде всего, определить набор информации, достаточный для выявления нарушений правил пассажирских перевозок и привлечения нарушителя к ответственности, в автоматическом режиме. Кроме этого, было необходимо определить возможности ЕФС МКПП в качестве интегратора информационных данных пассажирских перевозок. И, конечно же, эксперимент должен был продемонстрировать возможности анализа ситуации в части нарушений правил пассажирских перевозок в «реальной жизни». В эксперименте приняли участие несколько субъектов РФ – Нижегородская область, Краснодарский Край, Московская область, а также города Ставрополь, Челябинск, Волгоград. Инициатива получила полную поддержку от руководства регионов. В ходе 71 дня эксперимента в шести регионах России прототип системы собрал около 13 миллионов фактов проезда более чем 60 тысяч автобусов в транспортном потоке с почти полутора тысяч камер ПДД и нескольких десятков рамок «Платон». Система сопоставляла динамические и справочные данные, проводила аналитику в

автоматизированном режиме. В ходе эксперимента ЕФС МКПП производила обмен данными с информационными системами ГИБДД, Госавтодорнадзора, Росавтотранса, Министерства транспорта, ЗащитаИнфоТранс, Национального союза страховщиков ответственности, системами предрейсового медицинского контроля и др. Результат эксперимента подтвердил факт большой доли нарушителей, особенно в части выявления регулярных перевозок под видом заказных. Из общего числа зафиксированных автобусов был определен объем межрегиональных автобусов, пересекавших границы между шестью субъектами РФ – участниками эксперимента. По государственному регистрационному знаку и информации о владельце автобуса было выявлено, что 33% автобусов не имеют лицензии, 66% – не имеют действующих полисов обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика. 43% перевозчиков при этом не передали в АЦБ ПДД информацию о рейсе или передали неполные данные. Кроме этого, по перемещениям в межрегиональном сообщении различных автобусов каж-

дого перевозчика проводился анализ, позволявший выявлять систематичность движения, наличие расписания движения и проводить проверку на наличие в реестре регулярных межрегиональных перевозок. Таким образом можно констатировать, что ЕФС МКПП доказала способность выявлять регулярные рейсы, организованные под видом заказных, а также регулярного движения без лицензий. Анастасия Москвина, руководитель проекта, ООО «Технопасс», отметила: «В ходе эксперимента перед нами стояла задача выявить наиболее эффективные интеграции с ведомственными источниками информации, найти практическое применение всем поступающим данным. За счет активного участия всех сторон процесса ИТ-система ЕФС МКПП доказала свою работоспособность. Было отработано выявление типичных нарушений перевозчиков-нарушителей. Можно констатировать, что у контролирующих органов появится современный «цифровой инструмент» оперативного реагирования на правонарушение на пассажирском транспорте».

Пресс-служба ООО «ТЕХНОПАСС»



## ЦИФРОВЫЕ СЕРВИСЫ ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА



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

Модернизация транспорта сегодня является неотъемлемой частью модернизации и цифровизации всех сфер общественной жизни. На смену устаревшему автопарку, бумажным билетам и ручным системам учета движения транспорта приходят современные низкопольные автобусы, оснащенные высокотехнологичным оборудованием, безналичная оплата проезда, универсальные платформы-агрегаторы транспортных услуг и автоматизированные диспетчерские системы. Безусловно, в силу сложности, затратности и комплексности процесса, модернизация и цифровая трансформация транспортной отрасли не будет быстрой, но задача повышения качества транспортного обслуживания при существующем уровне платежеспособности населения и возможностей бюджетного финансирования делает ее неизбежной.

Развитие транспортных систем предполагает их интегрирование в региональную и глобальную транспортную ин-

фраструктуру и опирается на подход, связанный с механизмом синхронной (комплексной) оптимизации параметров перевозок и элементов транспортной инфраструктуры: магистралей, дорог местного значения, дорожных развязок, парковок и мест отдыха, пересадочных узлов, заправочных станций и станций технической поддержки, пассажирских терминалов и т.п. Современный этап развития систем управления пассажирским наземным транспортом основывается на принципах интеграции различных подсистем в рамках концепции интеллектуальных транспортных систем.

Цифровые технологии порождают новые тенденции в развитии общественного транспорта: формируется принципиально новая философия транспортного обслуживания, получившая в мире название MaaS (мобильность как услуга). В рамках этой концепции ведущая роль переходит от организаторов к пассажирам – организация транспортного обслуживания фокусируется не на возможностях перевозчиков и регуляторов, а на потребностях пассажиров. Мультиформатные транспортные платформы позволяют организовать транспортное обслуживание так, что пассажирам предоставляется по сути единая услуга выбора способов передвижения маршрутным и немаршрутным транспортом, включающая планирование и осуществление мультимодальных поездок, безналичную оплату проезда, информирование о движении транспортных средств и другие возможности в соответствии с

предпочтениями самих пассажиров. Цифровые сервисы позволяют осуществлять транспортное обслуживание через единое мобильное приложение, позволяющее пассажирам планировать маршрут и оплачивать проезд на любом виде общественного транспорта, независимо от того, кто является организатором перевозки и непосредственным владельцем транспортного средства. Пользователю не нужно иметь много приложений с разными инструментами – картой, маршрутным навигатором, платежным приложением для пополнения транспортной карты, приложением каршеринга или велшеринга – весь этот функционал может быть объединен на базе единой цифровой платформы.

Единые приложения транспортной мобильности уже работают во многих городах мира. Например, с помощью программы Whim app (Хельсинки) можно заказать такси, купить билет на автобус и забронировать велосипед в аренду, а приложение UbiGo (Гетеборг) дает возможность оплачивать поездки на общественном транспорте, каршеринге, такси или велосипеде с одного счета. Похожим функционалом обладает программа SMILE (Вена), при этом она имеет стандартизованный интерфейс и позволяет всем партнерам по мобильности напрямую импортировать все данные из внутренних систем. С помощью приложения Beeline жители Сингапура могут забронировать место в автобусе частного перевозчика и отслеживать его перемещение. В США получила

распространение программа Bridj (Бостон, Канзас, Вашингтон) – мобильное приложение, которое позволяет пассажирам использовать шаттлы для осуществления поездок на работу и обратно в определенное время. Цифровое транспортное приложение S'hail (Дубай) дает пассажиру возможность полностью спланировать свою поездку: достаточно ввести точку отправления и пункт назначения, и программа сразу покажет лучший маршрут, выполнит стыковки на мультимодальной поездке, оповестит о стоимости проезда и даст возможность сообщать семье или друзьям о своем точном местоположении.

Цифровая платформа дает преимущества не только пассажирам, но и органам власти, организующим перевозки, и перевозчикам. Существенно улучшаются, в частности, возможности

использования транспортной инфраструктуры, прежде всего автовокзалов и других пересадочных узлов. Платформа включает сервисы планирования и оптимизации расписаний и маршрутов, мониторинга движения и состояния транспортных средств, диспетчерского управления, продажи билетов, управления информационными табло, анализа обратной связи от пассажиров и многое другое.

Цифровая платформа позволяет устранить негативные проявления «человеческого фактора» при осуществлении и контроле транспортного обслуживания, в том числе – повысить прозрачность сбора платы за проезд, что способствует сокращению «теневого» сектора и повышению бюджетных доходов.

Цифровизация общественного транспорта позволяет также собирать большие данные

высокого качества, которые необходимы не только самому общественному транспорту, но и другим отраслям – туризму, культуре, ритейлу и др. Зачастую именно транспортная доступность определяет возможности людей посетить тот или иной магазин, музей, концерт, медицинский или спортивный центр, исторический памятник, природный заповедник и др.

Организация транспортного обслуживания с точки зрения мобильности как услуги и создание единой цифровой транспортной платформы является неотъемлемой частью построения экосистемы умного города и реализации национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации». Это позволяет ожидать заметного развития проектов и широкого использования цифровых платформ общественного транспорта в самом ближайшем будущем.



# ЕДИНЫЙ ЦЕНТР КОНТРОЛЯ ЗА ВОДИТЕЛЯМИ

## В России планируют создать единый центр контроля за водителями, куда будет поступать информация со всех дорожных камер в стране.

Это позволит усовершенствовать действующую систему фотовидеофиксации нарушений ПДД, пока завязанную на региональные дата-центры. В частности, предполагается исключить необоснованный доступ должностных лиц к личным данным автовладельцев и сформировать единую базу для автоматического розыска транспортных средств (ТС). По предварительным данным, проект обойдется в сумму от 100 млн.

### В одну корзину

В России ведется работа по созданию единого федерального центра автоматической фиксации нарушений ПДД (ЦАФАП). Он будет агрегировать информацию о нарушениях с дорожных камер из всех регионов России. Об этом сообщается в материалах Национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет», с которыми ознакомились «Известия».

Представитель НТИ «Автонет» подтвердил работу над созданием единого ЦАФАП. По его словам, опытный прототип системы уже разработан НП «ГЛОНАСС».

Данные с камер будут загружаться в федеральный сегмент единого ЦАФАП. Проект предполагает использование как уже действующего оборудования в субъектах РФ, так и установку нового. Срок развертывания системы составит от двух до пяти месяцев, затраты – около 100 млн рублей.

Сегодня на российских дорогах установлено более 16 тыс. дорожных камер, включая передвижные. За прошлый год было выписано 142 млн штрафов на 106,5 млрд рублей, из них более 80% – с помощью камер. Информация с комплексов изначально поступает на локальные серверы в регионах. А после сбора и обработки передается в федеральную информационную систему ФИС ГИБДД-М.

Вице-президент НП «ГЛОНАСС» по технологиям Евгений Белянко рассказал «Известиям», что прототип создан на базе сервисной телематической платформы «Автодата» (в ее формировании участвуют в том числе автопроизводители и дилеры).

– Сегодня на региональном уровне в ряде случаев используются технические средства контроля, методика и принципы работы которых не соответствуют требованиям МВД. Также нет возможности мониторинга работоспособности региональных систем из федерального центра, – отметил он.

По его словам, проверка доступа сотрудников эксплуатирующей организации к информации единого ЦАФАП будет осуществляться с помощью электронной подписи. А все загруженные материалы – перепроверяться на соответствие требованиям МВД (тип комплекса, его расположение, тип нарушения), некон-

диционные – автоматически отбраковываться.

Обработанные в едином ЦАФАП данные с камер фотовидеофиксации каждого региона будут выгружаться в соответствующие региональные системы для вынесения постановлений о нарушении ПДД. Единая система позволит исключить не только установку камер в непопулярных местах и неправомерные штрафы, но также несанкционированный доступ к личным данным автовладельцев (для этого должностному лицу придется сформировать мотивированный запрос и подтвердить его электронной подписью), следует из материалов НТИ «Автонет».

За создание в стране федеральной системы автоматической фиксации также выступает МВД, сказал источник «Известий», знакомый с ситуацией. По его словам, в нескольких регионах уже запущен пилотный проект для того, чтобы «обкатать» новые принципы ее работы. В качестве базовой версии используются комплексы фиксации и принципы работы, применяемые в ЦАФАП-Москва (работает в столице и Подмосковье), говорит собеседник «Известий». Проект МВД более масштабный, он предполагает около 1 млрд рублей инвестиций за счет установки в регионах единого ПО и комплексов фиксации нарушений одного типа.



«Известия» направили запрос в МВД.

### Небезупречный контроль

В материалах «Автонета» поясняется, что действующая система дорожных камер фотовидеофиксации имеет уязвимости. В частности, она не защищена от доступа третьих лиц к данным передвижения спецтранспорта – военных колонн, кортежей первых лиц и ТС, задействованных в розыскных и контртеррористических операциях.

Также есть риск несанкционированного или бесконтрольного доступа региональных должностных лиц к персональным данным автовладельцев, говорится в презентации. Помимо этого, отсутствуют единые стандарты работы центров, что негативно влияет на корректность назначения штрафов (об этом «Известия» уже писали), нет федеральной системы автоматизированного розыска ТС по материалам фиксации нарушений в регионах.

По действующей системе автомобилисты также не застрахованы от изменений

исходных данных материалов с камер должностными лицами на местах «в коррупционных или иных личных целях». Такие случаи были в регионах. Например, в 2013 году жители Краснодарского края столкнулись с массовой фальсификацией данных комплексов измерения скорости, из-за чего незаконно были выписаны десятки тысяч штрафов (расследовалось уголовное дело).

Эксперт по комплексам фотовидеофиксации Григорий Шухман отметил, что сами по себе камеры на дорогах – хороший инструмент снижения аварийности и смертности в ДТП. Так, по данным ГИБДД, в 2019-м число погибших на дорогах снизилось до 16,9 тыс. человек против 18,2 тыс. годом ранее.

Однако, по его словам, это не панацея от аварий. Обоснованность установки знаков также нужно периодически проверять, чтобы избежать генерации штрафов на пустом месте, сказал эксперт.

По мнению Григория Шухмана, необходимы единые

требования к комплексам фотовидеофиксации и единая методика оценки материалов с них. Это позволит в том числе внедрить полноценный сервис электронного обжалования наказания, а также выявлять ошибки в работе камер, чтобы избежать абсурдных штрафов, считает он.

В свою очередь, директор института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Бликин предупредил о риске монополизации рынка технических средств для автоматической фиксации нарушений ПДД в процессе создания федерального ЦАФАП.

– Создать единый центр обработки данных технически возможно, но вряд ли целесообразно, поскольку за организацию движения отвечают сегодня именно местные власти, – сказал он «Известиям». При этом эксперт не исключил, что такой центр может оказаться полезен для раскрытия серьезных преступлений.

Александр Волобуев  
iz.ru



Федеральный сервис продажи автобусных билетов [buspay.ru](http://buspay.ru)

Используйте наш многолетний опыт работы в транспортной отрасли

Присоединяйтесь к числу наших партнеров

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

E-mail: [vmeste@buspay.ru](mailto:vmeste@buspay.ru)

реклама



## ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

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

**Подшивку всех номеров  
можно найти в:**

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

Журнал

**РОССИЙСКИЕ  
АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ**

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

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

# Центр Управления Междугородными Пассажирскими Перевозками



**Ваш помощник и партнер в мире автобусных пассажирских перевозок**

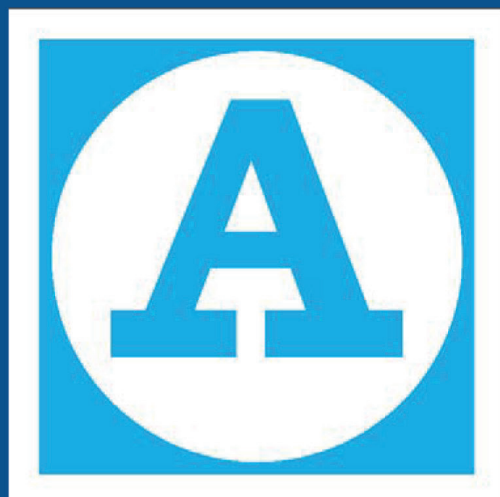
- Оказание помощи автоперевозчикам и автовокзалам в оптимизации и формировании автобусных маршрутов регулярных перевозок (международных и межрегиональных).
- Подготовка рекомендаций для перевозчиков, связанных с установлением или изменением межрегиональных маршрутов регулярных перевозок с учетом маршрутной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

**консультационно-аналитический  
центр в сфере транспорта**

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

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

**АССОЦИАЦИЯ**



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

**ПАРТНЕРСТВО ДОБРОСОВЕСТНЫХ  
АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ**

**2005–2020**

**ПЯТНАДЦАТИЛЕТИЕ  
СОЗИДАНИЯ**