

80 (январь-март 2022)

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Тверь: комплексный подход
к цифровизации (стр. 32)



ЕФС МКПП против
серых перевозчиков (стр. 12)



ТЕМА НОМЕРА:

Избран наблюдательный
совет МАДИ.
Председателем стал
Игорь Евгеньевич
Левитин

18
стр.

«Умная оплата» проезда в мобильном приложении

ВЫСОКАЯ СКОРОСТЬ
ОБСЛУЖИВАНИЯ
ПАССАЖИРОВ

Пассажиру больше не нужно
«что-то к чему-то прикладывать»,
при оплате проезда

-  →
Открыть
мобильное
приложение
-  Включите
Bluetooth →
Подтвердить оплату
и получить электронный
билет
-  3
Предъявить
электронный билет
контролеру

Мобильное приложение самостоятельно определит
маршрут и стоимость проезда



1
(март 2006)



10
(март-апрель 2007)



20
(январь-февраль 2009)



30
(июль-август 2010)



40
(март-апрель 2012)



50
(сентябрь-октябрь 2013)



60
(январь-март 2017)



70
(июль-сентябрь 2019)

ВСТРЕЧАЕМ ОЧЕРЕДНОЙ ЮБИЛЕЙ!

80 (январь-март 2022)

- Обновленный макет журнала
- Новый раздел «Транспортная безопасность»
- Всегда актуальная информация



Содержание



Состав экспертного совета отраслевого журнала «Российские Автобусные Линии» **4**

Слово редактора **6**

Отрасль и власть

Новый общественный транспорт поступает в регионы **8**

В Совете Федерации предложили ужесточить наказание за нелегальные перевозки **8**

Виктор Басаргин и Евгений Москвичев обсудили работу по законодательному обеспечению в сфере транспорта **9**

Безопасность и профилактика в приоритете **10**

Более 163 млрд рублей будет направлено на строительство и реконструкцию дорог **11**

В Минтрансе обсудили борьбу с серыми перевозчиками **12**

Обновлена автоматизированная система «220-ФЗ» **13**

Правление «РАВС» обсудило перечень обязательных платных услуг автовокзалов **14**

Тема номера

Избран Наблюдательный совет МАДИ **18**

Наука и практика **21**

Автовокзалы и ПАТП

В поселке Пряжа – новая автостанция **22**

Маленький автовокзал с большой историей **24**

Информационные технологии

Пассажирские перевозки оцифруют **28**

Региональные цифровые проекты повышают эффективность перевозчиков и удобство для пассажиров **32**

Современные мультимедийные решения двигают прогресс вперед **36**

Технологии против серых перевозчиков **38**

Отрасль и наука

Будущее отрасли **40**

Транспортная безопасность

Радиосвязь на объектах транспортной инфраструктуры и на общественном транспорте **42**

Транспортная безопасность с учетом отраслевой специфики **44**

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

80 (январь-март 2022)
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 27.07.2015 г.

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

Периодичность выхода:

4 выпуска в год

Тираж: 4000 экз.

Распространение: подписка и целевая рассылка

Территория распространения:
Москва и регионы Российской Федерации, страны СНГ

Главный редактор: Лоран Борис Олегович

Шеф-редактор: Твердунов И.А.

Выпускающий редактор: Лоран А.Е.

Советник главного редактора: Керов В.В.

Помощник главного редактора: Лоран О.В.

Продвижение журнала в соцсетях: Лоран Д.Б.

Юридическое сопровождение: Грек Е.А.

Дизайн и верстка: Бубнова О.В.

Корректор: Боровицкая Н.М.

Реклама и распространение:

ООО «Производственное объединение автовокзалов»

тел.: +7 (495) 741-83-61; **E-mail:** info@p-oa.ru

Адрес редакции и учредителя: 119415, г. Москва,

просп. Вернадского, д. 39, оф. 613, тел.: +7 (495) 739-34-00,

+7 (915) 232-94-09; **E-mail:** info@rosbuslines.ru

Мнение редакции не всегда может совпадать с мнением авторов.

За точность и достоверность изложенной информации отвечает

авторы. За содержание рекламных материалов редакция

ответственности не несет. Цена свободная. Подписано в печать

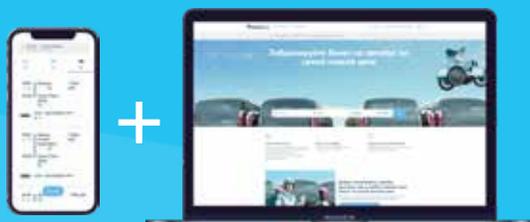
30.03.2022 г. Отпечатано в типографии ООО «Подольская фабрика

офсетной печати», 142100, г. Подольск, Революционный проспект,

д. 80/42. Номер заказа: 02321-22.



Продуктовая линейка



1. Мобильное приложение BlaBlaCar и web-сайт по продаже автобусных билетов online

Сегодня BlaBlaCar - это одна из наиболее популярных платформ для пассажирского автотранспорта в России, легкий старт продаж и рост заработка за счет увеличения загрузки ваших автобусов. Мы гарантируем стабильные и своевременные выплаты партнерам и персональную поддержку от команды BlaBlaCar Pro.

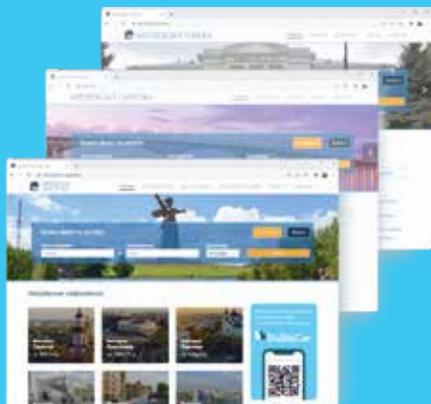
2. Продукты и сервисы Авибус

Современные ИТ решения для комплексной автоматизации автовокзалов и перевозчиков. Включают в себя систему автоматизации Авибус, мобильное приложение водителя, дисплей и автоинформатор, шлюз передачи данных в АЦБПДП и доступ к GDS для продажи билетов соседних автовокзалов в своих кассах.



3. Разработка сайтов для автовокзалов по продаже автобусных билетов online

Нашими техническими решениями пользуются более 30 автовокзалов по всей России. Среди них автовокзалы Волгограда, Кирова, Иваново, Томска, Липецка, Нижнего Новгорода и др. Всё готово к началу работы: можем за короткий срок создать мощный брендингованный сайт и начать продажи билетов.



4. Терминалы самообслуживания

Благодаря использованию терминала автовокзал получает дополнительный надежный и удобный для пассажиров канал продаж электронных автобусных билетов.





СОСТАВ ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА ОТРАСЛЕВОГО ЖУРНАЛА «РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ»



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



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



Блудян Н. О., д.т.н., профессор,
председатель правления,
директор Ассоциации
«Транспортная Ассоциация
Московской Агломерации»



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



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



Поплаухин Д. А.,
директор Департамента
цифрового развития
Минтранса России



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



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



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



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



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



Старовойтов О. И.,
президент Российского
автотранспортного союза



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





Ассоциация содействия развитию
транспортной отрасли «Транспортная
Ассоциация Московской Агломерации»
(Ассоциация «ТАМА»)

ПЕРВЫЙ СРЕДИ РАВНЫХ

Консолидатор представителей
транспортного сообщества
и смежных отраслей



В БУДУЩЕЕ С ЛИДЕРАМИ

ГУП
«Мосгортранс»



Группа Автолайн



ГУП «Московский
Метрополитен»



Московский
Метрополитен

ООО «Континентал
Аутомотив РУС»



АО
«Центральная ППК»



ООО «Гортакси»



ООО «ПК транспортные
Системы»



ООО «Сити-Мобил»

СИТИ
МОБИЛ

ООО
«Аэроэкспресс»



ООО «ТаксиБизнесКар»



121170, г. Москва, ул. Дениса Давыдова, д.2, стр. 2Б
+7 (499) 148-65-19
np-tama@mail.ru
www.nptama.ru





Борис Лоран,
главный редактор
журнала «Российские
автобусные линии»,
президент ассоциации
«Единая Транспортная
Система «Автобусные
Линии Страны»

Уважаемые коллеги!

Вы держите в руках юбилейный, 80-й номер журнала «Автобусные линии страны». Сразу отметим, что расширен экспертный совет журнала. Теперь в его составе 13 человек. К круглой дате мы обновили макет журнала и добавили новый раздел – «Транспортная безопасность».

Тема номера связана с ведущим отраслевым вузом – Московским автомобильно-дорожным государственным техническим университетом (ГТУ МАДИ). Избран новый состав наблюдательного совета вуза и его председатель – помощник Президента Российской Федерации Игорь Левитин. Поздравляем с избранием и с юбилеем – Игорю Евгеньевичу в феврале исполнилось 70 лет. Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» и ГТУ МАДИ подписали соглашение о сотрудничестве. Его результатом должно стать более тесное взаимодействие учебного заведения и отраслевой ассоциации в деле подготовки квалифицированных молодых кадров.

Пример такого сотрудничества – прошедшая в ГТУ МАДИ 80-я, юбилейная международная научно-методическая и научно-исследовательская конференция «Цифровизация как фактор устойчивого развития грузовых перевозок и транспортной мобильности». Доклады будущих специалистов оценивали опытные профессионалы-автотранспортники. Материал о конференции – в разделе «Отрасль и наука».

В разделе «Отрасль и власть» представлена информация о совещании, прошедшем в Минтрансе РФ под руководством заместителя министра Кирилла Богданова. Обсуждался вопрос нормативного правового обеспечения создания и эксплуатации единой федеральной системы мониторинга и контроля перевозок пассажиров (ЕФС МКПП). Информация Агентства автомобильного транспорта сообщает о дальнейшем совершенствовании автоматизированной системы «220-ФЗ». Правление Ассоциации «РАВС» обсудило проект приказа Минтранса РФ «Об утверждении перечня обязательных платных услуг, оказываемых на автовокзалах, автостанциях за счет юридического лица, индивидуально-го предпринимателя или участников договора простого товарищества». Сформированные предложения отправлены в Минтранс РФ.

Рассказ о двух автобусных станциях: исторической – в Опочке Псковской области и новейшей – в Карельском поселке Пряжа – в разделе «Автовокзалы и ПАТП». Оба объекта входят в состав предприятий – членов Ассоциации «Развитие автовокзалов страны».

Раздел «Информационные технологии» открывает статья о первом заседании рабочей группы Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» по цифровизации пассажирских перевозок. Максим Исаев, заместитель генерального директора ООО «ДАТАПАКС», в своем интервью объясняет преимущества комплексных цифровых решений. Цифровые решения приобретают все большее значение в реализации национальных проектов и поручений Президента России. Важно принятие необходимого законодательства для их функционирования на территории страны.

ШТРИХ-М: ИТС

Многофункциональный программно-аппаратный комплекс для автоматизации и обеспечения безопасности пассажирских перевозок



Сервис мониторинга транспорта и контроля работы водителя



Интеллектуальный терминал водителя

Интерфейс водителя, обеспечивающий передачу информации между водителем и системой.



Многофункциональный автомобильный компьютер МАК-1

Осуществляет сбор и хранения данных от терминалов оплаты, счётчиков пассажиров, различных датчиков, получения данных о местоположении и скоростных параметров ТС, а также регистрацию режимов труда и отдыха водителя.



Терминалы оплаты проезда с печатью и без печати билетов

Автоматические устройства, предназначенные для приёма бесконтактных банковских, транспортных карт, мобильных телефонов с технологией NFC, QR-кодов.



Мобильный терминал оплаты проезда

Переносной терминал оплаты проезда с онлайн передачей данных на основе планшета со встроенным сканером штрих-кода. Принимает оплату бесконтактными банковскими картами, транспортными картами и наличными денежными средствами.



Многофункциональный автомобильный компьютер МАК-2

Осуществляет сбор, хранение и обработку информации от терминалов оплаты, счётчиков пассажиров, различных датчиков, контроль оплаты проезда и выполнения расписания движения ТС, передачу данных на сервер для службы контроллеров, диспетчеров, а также функции видеонаблюдения.



Счётчик пассажиров СПП-1

Автоматическое устройство, предназначенное для подсчёта пассажиров, вошедших в транспортное средство и вышедших из него, а также видеорегистрации происходящего в зоне дверей.



Многофункциональный терминал оплаты проезда ТОП-М

Принимает к оплате: бесконтактные банковские, транспортные карты, мобильные телефоны с технологией NFC, монеты и купюры, выдает сдачу монетами.



НОВЫЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ПОСТУПАЕТ В РЕГИОНЫ

В рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» автопарки Саратовской и Новгородской городских агломераций получили новый подвижной состав.

Мероприятия по обновлению общественного транспорта проводятся в рамках Федерального проекта «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» с применением механизма лизинга. Перевозчики приобретают транспортные средства со скидкой 60 % от их стоимости.

46 троллейбусов марки «Адмирал» переданы Саратову. Ранее в город по нацпроекту уже поступили 24 единицы такого общественного транспорта. Новые низкопольные троллейбусы соответствуют самым современным требованиям и обеспечивают комфорт и безопасность для пассажиров.

Новые комфортабельные автобусы марки «ЛиАЗ» поступили в Великий Новгород. На маршруты, которые связывают отдаленные части города и населенные пункты с центром столицы региона и важными социальными и культурно-досуговыми учреждениями, выйдет 19 новых автобусов, работающих на природном газе – метане.

Пассажировместимость каждого автобуса – 108 человек, в том числе имеется 28 отдельных

пассажирских сидений. Транспорт удобен и для маломобильных граждан: в салоне предусмотрена зона для инвалидной коляски с возможностью ее крепления при движении, а также откидная аппарель. Для повышения безопасности дорожного движения транспортные средства оборудованы видеокамерами для контроля обстановки внутри салона и снаружи.

Всего в 2021 году в 14 городских агломераций поступили 477 новых троллейбусов и автобусов.

По информации Минтранса России

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ ПРЕДЛОЖИЛИ УЖЕСТОЧИТЬ НАКАЗАНИЕ ЗА НЕЛЕГАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ

В конце прошлого года сенаторы направили в Правительство РФ предложение об ужесточении ответственности за организацию и осуществление нелегальных перевозок пассажиров. Документ утвержден профильным комитетом Совфеда по экономической политике. По словам зампреда комитета палаты Валерия Васильева, речь может идти о лишении водительских прав или о конфискации транспорта.

«Рекомендовать Правительству РФ рассмотреть вопрос об ужесточении ответственности за организацию и осуществление нелегальных

перевозок пассажиров. Существующие меры административного наказания не являются серьезным препятствием для нелегальных перевозок пассажиров», – отмечается в документе.

В настоящее время так называемые псевдо-заказные перевозки перетягивают на себя пассажиропоток, предлагая более низкую стоимость перевозки и имея значительно меньшие издержки из-за невыполнения ими обязательных требований. Также они могут, наоборот, завышать стоимость билетов, поскольку организуют рейсы по тем маршрутам, где официальные перевозчики ездят слишком редко. Кроме того, на законодательном уровне не определены понятия нелегального перевозчика и регулярной перевозки пассажиров, что значительно снижает эффективность работы надзорных органов по пресечению нелегальных перевозок.

Сейчас за перевозки без лицензии грозит штраф для граждан и должностных лиц в размере 50 тыс. рублей, для индивидуальных предпринимателей – 100 тыс. рублей, для юридических лиц – 400 тыс. рублей. Нарушение правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси влечет наложение штрафа на водителя в размере 1 тыс. рублей, на должностных лиц – 10 тыс. рублей, на юридических лиц – 30 тыс. рублей. «Увеличение денежных штрафов не будет иметь серьезного воздействия. Совсем другое дело – лишение прав на существенный период времени и задержание транспортного средства», – считает Васильев.

Он также добавил, что одним из факторов, препятствующих легальным автомобильным перевозкам по межрегиональным маршрутам, является то, что на межрегиональных маршрутах не более 60 % остановочных пунктов включено в реестр ФБУ «Росавтотранс». «Это требование является условием легальных перевозок, так как согласовать маршрут, на котором есть не внесенные в реестр пункты, невозможно. Документы на регистрацию должны подавать собственники остановочных пунктов, которые не торопятся это делать из-за непосильных требований в области транспортной безопасности», – объяснил сенатор.

По информации ТАСС



ВИКТОР БАСАРГИН И ЕВГЕНИЙ МОСКВИЧЕВ ОБСУДИЛИ РАБОТУ ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬНОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

25 января 2022 года в Ространснадзоре состоялась встреча руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Виктора Басаргина и председателя Комитета Государственной Думы Российской Федерации по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Евгения Москвичева.

В ходе встречи представители Ространснадзора и Комитета Государственной Думы РФ по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры обсудили вопросы эффективного контроля и возможного изменения законодательства для целей совершенствования контроля в транспортной сфере. В завершение совещания начальник Госавтодорнадзора Алексей Сергеев продемонстрировал представителям Комитета работу программного комплекса КИАСК-ТС-РВ.

На встрече также присутствовали руководитель аппарата Комитета Государственной Думы Российской Федерации по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Ираклий Асламазов, заместитель руководителя аппарата Комитета Государственной Думы Российской Федерации по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Станислав Москвичев, заместители руководителя Ространснадзора Виктор Гулин, Сергей Сарицкий, Александр Проходцев, а также начальники управлений Центрального аппарата Ространснадзора.

По информации Ространснадзора



БЕЗОПАСНОСТЬ И ПРОФИЛАКТИКА В ПРИОРИТЕТЕ

17 марта 2022 года состоялось заседание итоговой Коллегии Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Его открыл руководитель Ространснадзора Виктор Басаргин, который представил членам коллегии итоговый доклад о контрольно-надзорной деятельности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

«В 2021 году кардинально изменилось законодательство, мы работали в условиях более 120 новых нормативных актов по всем профилям нашей деятельности. Более 100 нормативных актов нами было актуализировано, что сегодня в целом и создает эту новую законодательную и нормативную среду».

Однако работа по формированию нормативно-правовой базы еще продолжается. Так, в 2021 году Ространснадзором были подготовлены и утверждены в рамках постановлений Правительства Российской Федерации шесть положений о видах контроля. В том числе продолжается работа Ространснадзора по утверждению регламентов предоставления государственных услуг и лицензионной деятельности.

Виктор Басаргин отметил, что в работе службы сменились акценты, начиная с прошлого года основным принципом является именно профилактическая деятельность. Проведенные профилактические мероприятия позволили снизить аварийность на транспорте и достичь ключевых показателей деятельности службы при осуществлении государственного контроля. «Благодаря профилактической работе мы видим сегодня, что значительно повысилось доверие наших подконтрольных субъектов», – сказал глава Ространснадзора.

«Что касается контрольно-надзорной деятельности: по результатам проведенных контрольных мероприятий в 2021 году идет снижение выявленных нарушений, что говорит о том, что повышается эффективность нашей работы, а для наших поднадзорных субъектов безопасность выходит в приоритет», – подчеркнул Виктор Басаргин.

Основной задачей на 2022 год у Ространснадзора является цифровая трансформация контрольно-надзорной деятельности за счет автоматизации процессов. Так, в 2021 году Ространснадзором технически реализован видеомониторинг движения судов в черте города Москвы в рамках соглашения, заключенного между Ространснадзором и Департаментом транспорта города Москвы, введена в эксплуатацию комплексная информационно-аналитическая система контроля транспортных средств в режиме реального времени (КИАСК ТС РВ), которая при использовании навигационных технологий ГЛОНАСС позволяет контролировать перевозку пассажиров и опасных грузов.

Кроме того, Ространснадзор принимает активное участие в проводимом с 1 августа 2021 года по 1 июля 2022 года эксперименте по оптимизации и автоматизации процессов разрешительной деятельности, в том числе лицензирования. В рамках эксперимента подготовлены оптимизированные стандарты по восьми услугам. Результатом проведенной работы стало сокращение срока предоставления лицензии. Реализована возможность получения государственных услуг по лицензированию посредством универсальной формы подачи заявления о предоставлении лицензии в федеральной государственной информационной системе «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)».

Интересной является работа Ространснадзора по созданию новых подходов к пониманию рисков наступления негативных последствий, анализа имеющихся данных о причинении вреда (ущерба) различного масштаба и тяжести охраняемым законом ценностям. На сегодняшний день Ространснадзором проводится эксперимент по разработке новой концепции своевременной и регулярной классификации рисков, с точки зрения оценки вероятности

их возникновения в той или иной области по видам транспорта в разрезе субъектов Российской Федерации. Такая работа, осуществляемая на регулярной основе, позволит Ространснадзору использовать в том числе меры профилактики в полном спектре для недопущения наступления риска и предотвращения возможных последствий таких рисков.

«В ближайших планах Ространснадзора стоит задача выстроить централизованную систему обработки большого массива данных, поступающих из интегрированных систем и различных источников информации. После окончательного внедрения и апробации данной системы мы будем готовы выйти с инициативой в Правительство Российской Федерации о проведении пилотного эксперимента на территории двух-трех субъектов Российской Федерации», – отметил в своем докладе Виктор Басаргин.

«На 2022 год мы ставим перед собой задачи завершить работу, связанную с нормативно-законодательным обеспечением деятельности Ространснадзора, продолжать работу по внедрению инструментов непрерывного дистанционного контроля, внедрению современной и регулярной классификации рисков, продолжим обеспечивать реализацию программ профилактики, совершенствовать кадровую политику, развивать информационные системы. И мы рассчитываем, что все предпринимаемые нами действия серьезным образом отразятся на повышении безопасности функционирования транспортного комплекса», – завершил свой доклад руководитель Ространснадзора.

Стоит отметить, что для достижения указанных целей разработан целый комплекс задач, которые предстоит решить в 2022 году. Подробно эти задачи определены в Публичной декларации Ространснадзора.

Также с докладом об итогах деятельности Общественного совета при Ространснадзоре за 2021 год выступил его председатель Владимир Белозеров.

В завершение заседания руководитель Ространснадзора поблагодарил коллег за их неоценимый вклад в деятельность службы.

БОЛЕЕ 163 МЛРД РУБЛЕЙ БУДЕТ НАПРАВЛЕНО НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЮ ДОРОГ

На строительство и реконструкцию федеральных и региональных автодорог и объектов дорожной инфраструктуры из федерального бюджета в 2022–2024 гг. дополнительно будет направлено свыше 163 млрд рублей. Соответствующее распоряжение подписано Председателем Правительства РФ.

«Качественная дорожная инфраструктура нужна для развития экономики во всех регионах страны. Финансирование позволит в первую очередь ускорить реализацию крупных инфраструктурных проектов, которые окажут поддержку и смежным отраслям, а после завершения строительства улучшится транспортная связанность регионов», – отметил Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин на заседании Правительства 9 марта.

Дополнительные средства позволят начать и ускорить строительство и реконструкцию участков федеральных автодорог общей протяженностью 757 км, входящих в международные транспортные маршруты «Запад – Восток» и «Север – Юг». Речь о проектах строительства и реконструкции на маршруте Казань – Екатеринбург, реализации обходов Калининграда (7-й, 9-й очереди), Твери и Рязани, реконструкции существующего обхода Саратова, продолжении развития платных участков на дорогах М-1 «Беларусь» и М-3 «Украина». Также планируется начать проектные работы на 14 объектах строительства и реконструкции общей протяженностью 217 км, таких как обходы Махачкалы, Грозного, Орла, Саратова (южный), Пугачева, Приозерска, реконструкции подъезда к Самаре и других.

В рамках оказания поддержки субъектам планируется обеспечить реализацию ряда крупных социально значимых проектов, таких как продолжение реконструкции региональной дороги Нарьян-Мар – Усинск в Ненецком автономном округе, строительство автодорожного обхода Кемерово и других.

По информации Ространснадзора

По информации Минтранса России

В МИНТРАНСЕ ОБСУДИЛИ БОРЬБУ С СЕРЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ

Заместитель министра транспорта Российской Федерации Кирилл Богданов 16 марта провел совещание по вопросу нормативного правового обеспечения создания и эксплуатации единой федеральной системы мониторинга и контроля перевозок пассажиров автобусами в междугородном сообщении в целях снижения доли нелегальных перевозчиков.

В совещании приняли участие представители Минтранса России, Ространснадзора, ФБУ «Росавтотранс», ФГУП «ЗащитаИнфоТранс», ООО «Технопасс», отраслевых ассоциаций и компаний, работающих на рынке пассажирских автобусных перевозок.

Кирилл Богданов доложил о приоритетных проектах цифровизации пассажирских перевозок в рамках Транспортной стратегии до 2030 года и о статусе обеспечения запуска на федеральном уровне системы мониторинга автобусных перевозок в рамках исполнения Поручения Президента Российской Федерации.

Представитель ООО «Технопасс» Алексей Остренин рассказал о проблематике нелегального рынка пассажирских перевозок в межрегиональном сообщении, принципах работы ЕФС МКПП и результатах ее тестовых испытаний.

Были высказаны предложения об установлении на законодательном уровне понятия «нелегальная перевозка», об отсрочке оплаты услуг на тестовый режим после запуска системы и о проработке механизма финансирования содержания ЕФС МКПП в виде процента от штрафов за нарушения, выявленные системой.

Заслушали информацию об участии членов Ассоциации «ЕТС «Автобусные Линии Страны» в пилотных проектах и тестовых испытаниях ЕФС МКПП, о методах и результатах борьбы Ассоциации перевозчиков Свердловской области с нелегальными пассажирскими перевозками. Было представлено мнение Российского автотранспортного союза об обеспечении создания

и эксплуатации системы за бюджетные средства. Представитель Ространснадзора высказал мнение о применении системы для мониторинга существующих установленных правил при осуществлении пассажирских перевозок автобусами. Кроме того, обсудили еще ряд поднятых участниками вопросов. По результатам совещания решили:

1. Подтвердить актуальность проблемы негативного влияния серого рынка пассажирских перевозок автомобильным транспортом на деятельность автовокзалов и добросовестных перевозчиков.
2. Поддержать необходимость существования системы мониторинга, обеспечивающей неотвратимость и беспристрастность выявления нарушений и привлечения нарушителей к ответственности.
3. Минтрансу России рассмотреть и учесть опыт Свердловской области по борьбе с нелегальными перевозками и последующего их перетока на автомобильный транспорт вместимостью менее восьми мест.
4. Минтрансу России проработать возможность финансирования содержания ЕФС МКПП в виде платы от доли собираемых штрафов за нарушения, выявляемые системой.
5. Минтрансу России проработать возможность предоставлению «каникул» (отсрочки) по плате перевозчиков за работу системы на один год после запуска.

ОБНОВЛЕНА АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ СИСТЕМА «220-ФЗ»



Министерство транспорта
Российской Федерации
АГЕНТСТВО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Росавтотранс продолжает модернизацию автоматизированной системы «220-ФЗ» (АС «220-ФЗ»), предназначенной для автоматизации процесса подачи и обработки заявлений на установление, изменение, прекращение действия регулярных маршрутов межрегиональных перевозок, заявлений на включение в реестр, изменение и исключение сведений об остановочных пунктах по межрегиональным маршрутам автомобильного пассажирского транспорта.

Ряд изменений, внесенных в систему в 2022 году, направлен на выявление пересекающихся по расписанию маршрутов. При этом пользователи АС «220-ФЗ» теперь смогут на этапе подачи заявления проверить путь подъезда к остановочным пунктам, включенным в правовой акт субъекта.

Для корректного указания пути следования транспортных средств по маршруту в заявлениях на установление/изменение межрегиональных маршрутов в системе представлены сведения о путях подъезда/выезда к остановочным пунктам в соответствии с нормативно-правовыми актами субъектов РФ.

При наличии нормативно-правовых актов субъектов РФ о путях подъезда/выезда к остановочным пунктам, включенным в состав заявления на установление/изменение маршрута, на странице подачи заявления предусмотрено появление предупреждения о необходимости проверки пути следования к остановочному пункту.

Наименования остановочных пунктов в данном предупреждении являются активной ссылкой,

ФБУ Росавтотранс совершенствует автоматизированную систему «220-ФЗ». Расширен функционал системы, появились новые инструменты.

при нажатии на которую будет произведен переход на страницу соответствующего остановочного пункта, где в разделе «Подъездные пути» представлены сведения о путях подъезда/выезда.

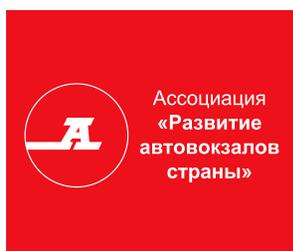
Кроме того, в разделе 13. «Поиск и просмотр маршрутов в реестре межрегиональных маршрутов» предложен инструмент для сравнения расписания в заявлении с расписанием маршрутов в реестре, у которых производится отправление из общих остановочных пунктов. При этом разница по времени отправления между маршрутами должна удовлетворять положениям приказа Минтранса России от 24 января 2018 г. № 27 «Об установлении значений минимальной разницы в расписаниях между временем отправления транспортных средств, предусмотренных частью 1 статьи 7 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ».

Данный инструмент позволит заявителю (перевозчику) самостоятельно сформировать список маршрутов с указанием времени отправления по каждому остановочному пункту, а также определить перевозчиков по данным маршрутам, от которых необходимо получить согласование расписания в целях удовлетворения требований частей 1 и 2 статьи 7 Федерального закона № 220-ФЗ перед подачей заявления на установление/изменение межрегионального маршрута в ФБУ «Росавтотранс».

Ознакомиться с инструкцией по работе с АС «220-ФЗ» можно на сайте ФБУ «Росавтотранс».

По информации ФБУ «Росавтотранс»

ПРАВЛЕНИЕ «РАВС» ОБСУДИЛО ПЕРЕЧЕНЬ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ПЛАТНЫХ УСЛУГ АВТОВОКЗАЛОВ



Правление Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» провело заседание в режиме видеоконференции. Обсуждался проект приказа Минтранса России «Об утверждении перечня обязательных платных услуг, оказываемых на автовокзалах, автостанциях за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества».

На заседании присутствовали 13 из 15 членов правления Ассоциации. Также участвовали приглашенные эксперты, представлявшие предприятия различных регионов Российской Федерации:

- президент Ассоциации «РАВС» Лоран Борис Олегович;
- Чеченская Республика – ООО «ПУТЬ», Вахит Даштаевич Махмудов;
- Ростовская область – АО «Донавтовокзал», Макарова Любовь Александровна;
- Тамбовская область – ООО «АВТОВОКЗАЛ», Штро Вера Анатольевна;
- Ярославская область – ГУ ЯО «Яроблтранс-ком», Косогоров Алексей Львович;
- Республика Карелия – ОАО «Карелавтотранс», Горустович Игорь Михайлович;
- Воронежская область – ООО «АВТОВОКЗАЛ», Синягин Владимир Валерьевич;
- Свердловская область – ООО «Немезида инвест», Ильяшенко Сергей Юрьевич, Васильев Александр Геннадьевич;
- Новосибирская область – ООО «АВТОВОКЗАЛ – ГЛАВНЫЙ», Стефанова Екатерина Александровна;
- Ставропольский край – ОАО «Автовокзал», Ермоленко Александр Васильевич;
- Псковская область – ГППО «Псковавтотранс», Алексеева Анастасия Валентиновна;

- Калининградская область – ГП КО «Автовокзал», Семашко Татьяна Федоровна.

Основные вопросы, которые обсуждались на заседании:

1. Обсуждение предложений, замечаний и принятие консолидированной позиции в виде итогового документа заседания Правления по проекту Приказа Минтранса РФ «Об утверждении перечня обязательных платных услуг, оказываемых на автовокзалах, автостанциях за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества».
2. Обсуждение предложений Российского автотранспортного союза по внесению в КоАП РФ изменений, направленных на пресечение незаконной предпринимательской деятельности в области пассажирского автомобильного транспорта.

По результатам прошедшего обсуждения, на основании высказанных участниками заседания предложений был сформирован итоговый документ. Президенту Ассоциации «РАВС» Лорану Б.О. было поручено направить указанный документ от Ассоциации письмом на имя



министра транспорта Российской Федерации Виталия Савельева.

Приводим содержание отзыва на проект приказа Минтранса России «Об утверждении перечня обязательных платных услуг, оказываемых на автовокзалах, автостанциях за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества» с некоторыми сокращениями.

На оценке регулирующего воздействия находится проект приказа Минтранса России «Об утверждении перечня обязательных платных услуг, оказываемых на автовокзалах, автостанциях за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества» (далее – Проект приказа) (ID проекта 02/08/01-22/00124539).

Проект приказа разработан Министерством транспорта Российской Федерации в целях реализации требований части 5 статьи 34 Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в редакции Федерального закона от 06.12.2021 № 401-ФЗ «О внесении изменений в статью 34 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации

и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Без утвержденного перечня обязательных платных услуг, оказываемых на автовокзалах, автостанциях за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества, установленного федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, реализация требований части 5 статьи 34 Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ невозможна.

Вопрос утверждения перечня обязательных платных услуг, оказываемых на автовокзалах, автостанциях, обсуждается автотранспортным сообществом с 2017 года, после того как по итогам заседания Госсовета по вопросам комплексного развития пассажирских перевозок 22.09.2017 в Ульяновске Президентом Российской Федерации дано поручение Правительству Российской Федерации от 25.10.2017 № Пр-2165ГС «е» определить орган исполнительной власти, уполномоченный на формирование перечней обязательных услуг автовокзалов, тарифов и сборов на обязательные платные услуги, а также утвердить федеральные правила формирования указанных тарифов и сборов.

Большинство предложений, поступивших от операторов рынка, были учтены Министерством транспорта Российской Федерации при подготовке проекта Федерального закона от

06.12.2021 № 401-ФЗ «О внесении изменений в статью 34 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Рассмотрев проект приказа, правление Ассоциации отметило следующее.

Представленный перечень обязательных платных услуг, оказываемых на автовокзалах, автостанциях за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества, подразделен на два раздела услуг в соответствии с положениями Федерального закона от 06.12.2021 № 401-ФЗ, и их наименование, несмотря на высказывание некоторых представителей автотранспортного сообщества, не может служить предметом обсуждения.

Между тем список услуг, включенных в проект приказа, считаем неполным. Так, автор проекта приказа представил перечень обязательных платных услуг, оказываемых на автовокзалах, автостанциях за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества, составленный исходя из положений Приказа Минтранса России от 02.10.2020 № 406 «Об утверждении минимальных требований к оборудованию автовокзалов и автостанций», формулируя перечень услуг, вытекающих из состава помещений в здании автовокзала и автостанции.

В соответствии с понятиями, утвержденными Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (утвержденными Постановлением Правительства РФ от 01.10.2020 № 1586), предназначение автовокзалов и автостанций – оказание услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа.

В целях реализации своего предназначения автовокзалы и автостанции руководствуются не только положениями Приказа Минтранса России от 02.10.2020 № 406, но и множеством других действующих нормативно-правовых

актов, которые устанавливают дополнительные требования, в ходе реализации которых пассажирам и перевозчикам оказываются иные обязательные услуги, без выполнения которых осуществление автовокзалом и автостанцией своего предназначения невозможно.

Перечень обязательных платных услуг, оказываемых на автовокзалах, автостанциях за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества, по своему назначению должен стать основой для дальнейшего отнесения затрат автовокзалов и автостанций на оказание услуг и их включения в стоимость обязательных платных услуг.

При этом деление перечня обязательных платных услуг на два раздела выполнено Министерством транспорта Российской Федерации в соответствии с положениями Федерального закона от 06.12.2021 № 401-ФЗ, а следовательно, их наименование, как и количество разделов, не может служить предметом обсуждения. Мы лишь можем заняться наполнением данных разделов.

При этом перечень обязательных платных услуг, оказываемых на автовокзалах, автостанциях за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества, должен включать в себя список всех услуг и работ, осуществляемых автовокзалом и автостанцией для соблюдения всех обязательных требований, установленных законодательством.

Необходимо учесть, что перечень услуг должен содержать именно список услуг, а не перечисление помещений в здании или частей территории автовокзала, автостанции, взятых из перечня, которые сами по себе не являются услугами.

В связи с этим предлагаем нашу редакцию проекта перечня обязательных платных услуг, оказываемых на автовокзалах, автостанциях за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества. Для наглядности вариант представлен в таблице в сравнении с вариантом Министерства транспорта Российской Федерации (*Таблица 1*).

Таблица 1

Предложения по изменению проекта Перечня обязательных платных услуг, оказываемых на автовокзалах, автостанциях за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества

Вариант Минтранса России	Предлагаемый вариант
<p>1. Услуги, связанные с обслуживанием пассажиров, для которых в соответствии с билетом автовокзал, автостанция являются пунктом посадки, которые включают:</p> <p>а) предоставление:</p> <ul style="list-style-type: none"> • залов ожидания, • комнаты матери и ребенка (при наличии), • медицинского пункта для оказания первой помощи (при наличии), • туалетов, • кресел-колясок и специальных подъемных устройств для пассажиров из числа инвалидов; <p>б) информационное обеспечение пассажиров:</p> <ul style="list-style-type: none"> • информирование о расположении отдельных элементов комплекса зданий и сооружений автовокзала, автостанции, предназначенных для оказания услуг пассажирам (касс, перронов (площадок), залов ожидания, комнаты матери и ребенка (при наличии), медицинского пункта для оказания первой помощи (при наличии), туалетов), с указанием пути следования пассажиров к ним/из них; • информирование пассажиров о времени прибытия и отправления транспортных средств, в том числе о задержках и изменениях в расписании; <p>в) досмотр пассажиров, ручной клади и багажа.</p>	<p>1. Услуги, связанные с обслуживанием пассажиров, для которых в соответствии с билетом автовокзал, автостанция являются пунктом посадки, которые включают:</p> <p>а) услуги, связанные с использованием пассажирами помещений зданий и территории автовокзала, автостанции;</p> <p>б) услуги по информационному обслуживанию пассажиров, в том числе посредством справочной службы (бюро), а также с использованием средств автоматизации и цифровизации;</p> <p>в) услуги по обеспечению режима транспортной безопасности пассажиров на автовокзале, автостанции;</p> <p>г) услуги пассажирам из числа инвалидов;</p> <p>д) услуги по посадке пассажиров в транспортные средства.</p>
<p>2. Услуги, связанные с обслуживанием транспортных средств и их экипажей, которые включают:</p> <p>а) организацию движения транспортных средств на территории автовокзала, автостанции;</p> <p>б) предоставление для транспортных средств перронов (площадок) для посадки/высадки пассажиров;</p> <p>в) предоставление членам экипажа:</p> <ul style="list-style-type: none"> • туалетов; • комнаты отдыха водителей на срок до 1 часа перед отправлением автобуса по маршруту и до 30 минут с момента высадки пассажиров из автобуса и разгрузки их багажа; <p>г) досмотры транспортных средств, членов экипажа и их личных вещей.</p>	<p>2. Услуги, связанные с обслуживанием транспортных средств и их экипажей, которые включают:</p> <p>а) организацию движения транспортных средств на территории автовокзала, автостанции и содержание технических средств организации движения;</p> <p>б) услуги по предоставлению для транспортных средств перронов (площадок) для посадки/высадки пассажиров;</p> <p>в) услуги, связанные с использованием членами экипажей помещений зданий и территории автовокзала, автостанции;</p> <p>г) услуги по обеспечению режима транспортной безопасности транспортных средств и сотрудников перевозчика на автовокзале, автостанции;</p> <p>д) услуги диспетчерской службы, в том числе с использованием средств автоматизации и цифровизации;</p> <p>е) услуги по предоставлению площадки для стоянки автобусов между рейсами;</p> <p>ж) услуги по предоставлению постов для уборки и осмотра автобусов (для автовокзалов, на территории которых расположены остановочные пункты маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа в международном сообщении).</p>
<p>Отсутствует</p>	<p>3. При оказании обязательных платных услуг, указанных в пунктах 1 и 2 настоящего перечня, владелец автовокзала или автостанции должен руководствоваться положениями федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, а также принятыми в соответствии с ними и утвержденными правовыми актами.</p>



ИЗБРАН НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ СОВЕТ МАДИ

27 декабря 2021 года состоялось заседание Ученого совета университета, на котором был избран Наблюдательный совет Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета.

На заседании Ученого совета присутствовали: Игорь Евгеньевич Левитин – помощник Президента Российской Федерации; Евгений Сергеевич Москвичев – председатель комитета Государственной Думы РФ по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры; Сергей Николаевич Катырин – президент Торгово-промышленной палаты Российской Федерации; Алексей Владимирович Андреев – генеральный директор управляющей компании АО «ДСК «АВТОБАН»; Сергей Владимирович Гайсин – генеральный директор ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ»; Петр Валерьевич Иванов – заместитель руководителя Федеральной антимонопольной службы; Михаил Юрьевич Моргунов – референт Управления Президента Российской

Федерации по обеспечению деятельности Госсовета Российской Федерации; Александр Николаевич Морозов – заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации; Мераби Порфирьевич Чочуа – президент ООО «Корпорация МОССТРОЙТРАНС». В формате видеосвязи принял участие заместитель министра науки и высшего образования Российской Федерации Дмитрий Владимирович Афанасьев.

Исполняющий обязанности ректора МАДИ доктор технических наук, профессор Дмитрий Борисович Ефименко представил членам Ученого совета состав Наблюдательного совета, обозначил его место в структуре МАДИ и роль

в развитии университета. Дмитрий Борисович поблагодарил членов Наблюдательного совета за неравнодушие и деятельное участие в судьбе высшего учебного заведения.

Ученый совет МАДИ единогласно избрал Наблюдательный совет в составе:

- помощника Президента Российской Федерации Левитина Игоря Евгеньевича;
- генерального директора управляющей компании АО «ДСК «АВТОБАН» Андреева Алексея Владимировича;
- заместителя министра науки и высшего образования Российской Федерации Афанасьева Дмитрия Владимировича;
- президента АО «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» Бокарева Андрея Рэмовича;
- заведующего кафедрой транспортной телематики МАДИ Власова Владимира Михайловича;
- генерального директора ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ» Гайсина Сергея Владимировича;
- заведующего кафедрой автомобилей МАДИ Иванова Андрея Михайловича;
- заместителя руководителя Федеральной антимонопольной службы Иванова Петра Валерьевича;
- президента Торгово-промышленной палаты Российской Федерации Катырина Сергея Николаевича;
- генерального директора ПАО «КАМАЗ» Когогина Сергея Анатольевича;
- первого заместителя министра транспорта Российской Федерации Костюка Андрея Александровича;
- генерального директора Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) Курушина Андрея Николаевича;

Наша справка:

Левитин Игорь Евгеньевич

Родился 21 февраля 1952 года в поселке Цебриково Одесской области. В 1973 году окончил Военное училище железнодорожных войск и военных сообщений в Ленинграде. С 1973 по 1980 год проходил воинскую службу в Одесском военном округе и Южной группе войск.

В 1983 году окончил Военную академию тыла и транспорта. В течение двух лет занимал пост военного коменданта железнодорожного участка и станции Ургал на БАМе. Участвовал в стыковке «Золотого звена». С 1985 по 1994 год работал на Московской железной дороге в должностях военного коменданта участка, начальника отдела воинских перевозок, заместителя начальника военных сообщений.

С 1996 года – сотрудник ЗАО «Северстальтранс», с 1998 года – заместитель генерального директора компании. Курировал тему транспортного машиностроения, железнодорожных перевозок и работу морских портов.

В 2004 году назначен министром транспорта и связи Российской Федерации. С мая 2004 года – министр транспорта Российской Федерации. С 2012 года – советник, а с 2013 – помощник Президента Российской Федерации.



- заместителя мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Ликсутова Максима Станиславовича;

- директора Департамента транспорта Аппарата Правительства России Мещерякова Анатолия Анатольевича;

- референта Управления Президента Российской Федерации по обеспечению деятельности Госсовета Российской Федерации Моргунова Михаила Юрьевича;



- заместителя министра промышленности и торговли Российской Федерации Морозова Александра Николаевича;

- председателя комитета Государственной Думы РФ по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Москвичева Евгения Сергеевича;

- президента ООО «Корпорация МОССТРОЙ-ТРАНС» Чочуа Мераби Порфирьевича.



Члены Наблюдательного совета единогласно проголосовали за избрание председателем Совета помощника Президента Российской Федерации Игоря Евгеньевича Левитина. Обращаясь к Ученому совету МАДИ, Игорь Евгеньевич выразил благодарность за оказанное доверие, а также обозначил ключевые задачи работы Наблюдательного совета: обеспечение развития университета и его включение в стратегически важные государственные проекты.

Поздравляем Игоря Евгеньевича Левитина с юбилеем!

За Вашими плечами достойный путь служения Отечеству на самых ответственных постах. Вы всегда трудились и трудитесь во имя России, проявляя профессионализм, волю и энергию.

Вы внесли большой вклад в дело развития российского транспортного комплекса и продолжаете уделять этой работе много сил и времени. Благодаря Вашей деятельности отрасль получила поддержку и новые импульсы для развития.

Уважаемый Игорь Евгеньевич! Желаем Вам крепкого здоровья, новых успехов в профессиональной деятельности, реализации самых смелых планов!



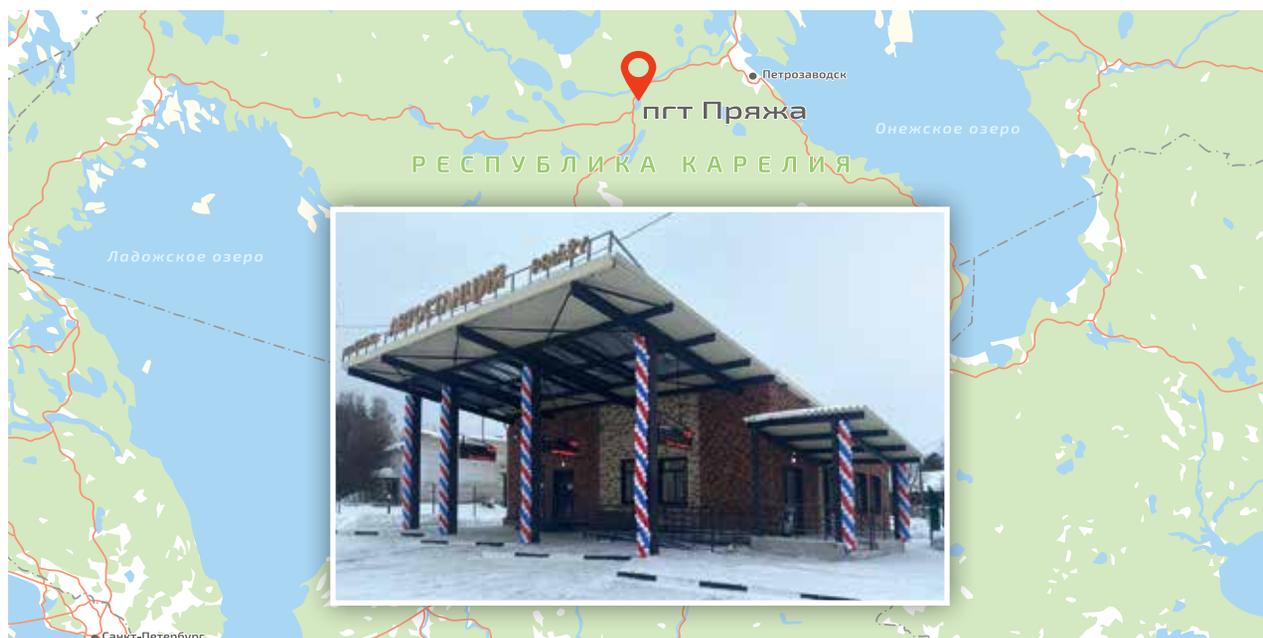
НАУКА И ПРАКТИКА

Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ) и Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» 16 марта подписали соглашение о сотрудничестве.

Соглашение предусматривает взаимодействие ведущего отраслевого вуза и профессиональной ассоциации транспортников по следующим направлениям:

- обмен информацией о внедрении новых технологий, научно-исследовательских и научно-практических разработках;
- проведение совместных конференций, семинаров, круглых столов;
- информирование студентов об актуальных и перспективных разработках в сфере пассажирского автомобильного транспорта, выступление представителей автотранспортного комплекса перед студентами университета;
- подготовка квалифицированных специалистов в рамках целевого обучения по основным профессиональным образовательным программам высшего образования по актуальным специальностям (направлениям подготовки) для Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны»;
- обмен специалистами в рамках образовательных и научных программ в целях осуществления преподавательской деятельности и проведения исследовательских работ по направлениям, представляющим взаимный интерес;
- проведение учебной, производственной и преддипломной практики для студентов МАДИ;
- реализация различных форм и методов интеграции образования и производства, выполнение выпускных квалификационных работ по конкретным проблемам функционирования ассоциации;
- проведение совместных научных исследований, опытно-конструкторских и иных работ по актуальным направлениям деятельности сторон;
- организация профориентационной работы для студентов университета;
- обмен информацией, документацией, литературой и библиографическими изданиями;
- организация учебных занятий с инженерно-техническим и административно-управленческим персоналом согласно потребностям и заявкам ассоциации;
- обеспечение условий для функционирования образовательного комплекса непрерывного обучения.

Исполняющий обязанности ректора МАДИ Дмитрий Ефименко, подписавший соглашение от имени университета, отметил важность получения студентами практических навыков и опыта в дополнение к теоретическим знаниям. Президент ассоциации Борис Лоран в ответном слове сказал, что отрасль ждет выпускников, владеющих новыми знаниями и самыми современными, прежде всего цифровыми, технологиями.



В ПОСЕЛКЕ ПРЯЖА – НОВАЯ АВТОСТАНЦИЯ

30 декабря прошлого года было получено разрешение на ввод в эксплуатацию автостанции в поселке городского типа Пряжа, а уже 9 февраля состоялось ее торжественное открытие.

В церемонии приняли участие министр по дорожному хозяйству, транспорту и связи Республики Карелия Сергей Щебекин, глава администрации Пряжинского национального муниципального района Оксана Гаврош и генеральный директор Государственного унитарного предприятия Республики Карелия «Карелавтотранс» Игорь Горустович.

При помощи федерального бюджета и бюджета Республики Карелия новая автостанция построена в рамках Федеральной целевой программы социально-экономического развития Республики Карелия. На 2022 год запланирована реконструкция еще двух объектов – автовокзала в Петрозаводске и автостанции в городе Пудож.

Деревянное здание старой автостанции было построено еще в середине XX века и на

момент начала реконструкции было заморожено, поскольку не соответствовало требованиям современного законодательства: не могло обеспечить безопасное и комфортное пребывание пассажиров и их обслуживание, имело сильные повреждения стен, перекрытий и фундамента.

Проектную документацию по реконструкции здания автостанции разработало ООО «Северо-западная инженеринговая компания» из Санкт-Петербурга. Был создан проект, не имеющий аналогов в Российской Федерации: реконструкцию автостанций в выделенных еще во времена СССР границах планировать крайне трудно, а зачастую невозможно. Но в итоге новая станция разместилась точно в тех границах, где были старые здания и инфраструктура.



При проектировании специалисты столкнулись с множеством проблем, связанных с получением дополнительных разрешений и согласований. Возникли трудности при формировании проекта в условиях ограниченной площади земельного участка, наличия в непосредственной близости других объектов и коммуникаций.

При проектировании было минимизировано негативное воздействие на окружающую среду. Проектом предусмотрены локальные очистные сооружения, позволяющие обеспечить безопасное накопление сточных вод с территории автостанции. Это благоприятно скажется на экологии Пряжинского муниципального района, чьи леса, озера и реки привлекательны для местного населения, жителей нашей республики и гостей Карелии.

Неоценимую помощь в оперативном решении проблем, возникавших в процессе реконструкции, оказали глава Пряжинского городского поселения Валентин Гарнин, глава администрации Пряжинского национального муниципального района Оксана Гаврош и заместитель начальника казенного учреждения Республики Карелия «Управление капитального строительства



при Министерстве строительства Республики Карелия» Елена Митрофанова.

Ввод в эксплуатацию новой автобусной станции позволил решить множество транспортных проблем района. Граждане получают информацию о времени прибытия рейсов, количестве свободных мест и стоимости проезда. Новое здание позволило обеспечить пассажирам комфорт при ожидании рейсов. Соблюдаются нормы пожарной и транспортной безопасности, безопасности дорожного движения, организован доступ маломобильных групп населения.

Автостанция войдет в опорную сеть карельских автостанций. Через нее ежедневно будут проходить не менее 12 пригородных и междугородных маршрутов, в том числе в г. Санкт-Петербург и Финляндскую Республику. Объем пассажирских перевозок составит в среднем 150 человек в сутки.

Открытие автостанции позволило создать новые рабочие места в государственном предприятии, филиал которого пополнил ряды предприятий Пряжинского района.





МАЛЕНЬКИЙ АВТОВОКЗАЛ С БОЛЬШОЙ ИСТОРИЕЙ

История автостанции Опочка начиналась в те времена, когда никаких автобусов и в помине не было. Некоторые пассажиры даже не догадываются, что скромное здание станции – объект культурного наследия федерального значения. Станции без малого 170 лет!

Сегодня автобусная станция Опочка входит в ГППО «Псковавтотранс». (ГППО – Государственное предприятие Псковской области). Предприятие – член ассоциации «Развитие автовокзалов страны», а его руководитель Алексей Евгеньевич Семенов – член правления ассоциации. Станция обслуживает в среднем 300 пассажиров в день, которые приезжают или отправляются шестьюдесятью пригородными, междугородними и международными рейсами.

История

Город Опочка основан в 1414 году как крепость, защищающая подступы к Пскову. 17 августа 1772 года был учрежден почтовый тракт между Псковом и Опочкой, а в ноябре 1836 года тракт был продлен от Опочки к Невелю. В 1854 году в городе построена почтовая станция.

Опочецкая почтовая станция, относилась ко второму разряду станций со стойлами на 36 лошадей. Она занимала квадратный участок размером 28 на 28 саженей, на котором вдоль лицевой стороны располагался станционный дом, а симметрично, по обеим сторонам – двое ворот в кирпичной ограде. Набор помещений станционного дома составляли: баня, четыре зала для приезжающих, квартира содержателя гостиницы, кухня, комната для записи подорожных и ретирады в дворовой пристройке.

Все служебные и хозяйственные постройки были объединены под общую крышею и располагались вдоль боковых и тыловой границ станции. Слева – изба, кухня, ретирада для ямщиков, комната станционного смотрителя, справа – погреб, амбар, навес для экипажей. Замыкала двор длинная (почти 60 метров!) конюшня. Посреди двора был устроен колодец.



Восстановленное после войны здание.



Автобусы на перроне станции.

Наше время

До нашего времени из всех этих строений дошел только станционный дом, в котором сегодня и располагается городская автостанция. С 1957 года автостанция Опочка входит в систему пассажирских перевозок Псковской области. Небольшая станция – важный транспортный объект. Только с 2005 по 2013 год здесь продано более 1,5 млн билетов. Обслужено, с учетом транзитных пассажиров, за этот период более 5 млн человек.

Глава Опочецкого района Юрий Ильин отмечает важность автостанции для города, района и его жителей. Сегодня пассажиры хотят получать на станции следующие услуги:

- Доступность и актуальность информации о маршрутах, времени отправления и стоимости билетов.

- Своевременное информирование об изменениях на проходящих через станцию маршрутах.
- Удобный зал ожидания с камерой хранения, кафе, интернетом, теплым туалетом.
- Комфортная посадка в автобус: освещённая посадочная площадка, навесы, защищающие от осадков.
- Возможность переоформления билета на другой маршрут при форс-мажорных обстоятельствах.

Но время идет и предъявляет новые, более высокие требования. И то, что было достаточным вчера, завтра будет считаться анахронизмом.

Руководитель ГППО «Псковавтотранс» Алексей Евгеньевич Семенов родился 11 февраля 1962 года в городе Опочка Псковской области в семье почетного транспортника – директора Опочецкого автотранспортного предприятия Евгения Павловича Семенова. Закончил военное училище и 17 лет прослужил в Вооруженных силах СССР и Российской Федерации.

В 2002–2003 годах прошел президентскую программу подготовки управленческих кадров для народного хозяйства при Псковском политехническом институте. С 2002 года – сотрудник ГППО «Псковавтотранс».

В нынешнем году потомственный транспортник Алексей Евгеньевич отмечает двойной юбилей: 60 лет со дня рождения и 20 лет трудовой деятельности на предприятии. От всей души поздравляем дважды юбиляра!



Автостанция Опочка. Наше время.

Будущее

Что же такое автостанция будущего? Конечно же, это красивое здание с комфортным залом ожидания. Жизнь ускоряется, и требование сегодняшнего дня – это сокращение времени ожидания даже на самых комфортных автостанциях или автовокзалах.

А значит, первое, что необходимо сделать, по мнению главы района, – это развивать систему информирования об оптимальных маршрутах и создать возможность удобного и быстрого

приобретения проездных билетов. В том числе и дистанционно, не выходя из дома или офиса. Станция, как отправной пункт маршрута, должна способствовать комфортному и быстрому отправлению в поездку.

Долгое ожидание должно стать форс-мажором. При этом пассажир должен быть уверен, что профессионалы решат его проблемы, а он сможет скоротать время в комфортном кресле в тепле и уюте. Пустые кресла в зале ожидания – это прежде всего свидетельство того, что транспортная доступность населению обеспечена, а значит, автостанция работает профессионально.

Как глава Опочецкого района и житель города Опочки Юрий Ильин хочет видеть автостанцию красивыми воротами в исторический город. В то же время необходимо сохранить колорит старинной почтовой станции. Она может стать музеем, который будет демонстрировать все этапы развития пассажирского сообщения в России.

Опочецкая почтовая станция

Дата постройки станции в Опочке – 1854 г.
Относится ко второму разряду станций со стойлами на 36 лошадей
с 1957 года Автостанция «Опочка» входит в систему пассажирских перевозок Псковской области

Станция занимает квадратный участок 28x28 сажень (59.6м), на котором вдоль лицевой стороны располагался "Станционный дом" и симметрично по сторонам - двое ворот в кирпичной ограде. Набор помещений станционного дома составляли бани, 4 зала для приезжающих, квартиру содержателя гостиницы, кухню, комнату для записи подорожных, и ретирады в дворовой пристройке. Все служебные и хозяйственные постройки были объединены под общую крышею и располагались вдоль боковых и тыловой границ участка станции. Слева - "изба", кухня, ретирада для ямщиков, комната станционному смотрителю, справа - погреб, амбар, навес для экипажей. Замыкала двор длинная / 28 сажень / конюшня. Посреди двора был устроен колодезь.

Почтовая станция и место отправления и прибытия дилижанса

Объединение автовокзалов и автостанций Псковской области в которое входит автостанция «Опочка» с 2011 года является членом Ассоциации «Развитие автовокзалов страны»

ЕДИНАЯ ФЕДЕРАЛЬНАЯ СИСТЕМА МОНИТОРИНГА И КОНТРОЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК АВТОБУСАМИ

переход на территорию



Нелегалов нет



нелегаловнет.рф
+7 499 653-65-68

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ОЦИФРУЮТ

28 января прошло заседание рабочей группы Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» по цифровизации пассажирских перевозок.

Решение о проведении рабочей группы было принято на совещании Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» представителей Министерства транспорта Российской Федерации и компаний – участниц рынка сферы транспорта и логистики под председательством заместителя министра транспорта Российской Федерации К. И. Богданова по вопросу реализации «Стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года».

В повестку дня мероприятия вошли следующие вопросы:

1. Приоритеты и проекты Минтранса России в сфере цифровизации пассажирских перевозок в рамках реализации Транспортной стратегии и стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли.
2. Цели, задачи и планы рабочей группы Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» по цифровизации пассажирских перевозок на 2022 год.
3. Практика цифровых решений для управления пассажирскими перевозками в субъектах Российской Федерации.

Полина Давыдова, исполнительный директор Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика», кратко рассказала о деятельности организации, ее участниках, стоящих перед ней целях и задачах. Также Полина Давыдова сообщила о создании рабочей группы и представила ее руководителя – председателя Совета директоров ООО «Датапакс» Андрея Черемных.

Кирилл Богданов, заместитель министра транспорта Российской Федерации, председатель Наблюдательного совета и руководитель Управляющего комитета Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» в своем докладе рассказал о приоритетах и проектах Минтранса России по цифровизации пассажирских перевозок. Одна из инициатив, разработанных в рамках Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, – «Зеленый цифровой коридор пассажира». Она предусматривает увеличение скорости перевозок, повышение их качества, снижение стоимости, обеспечение бесшовных перевозок. Выполнение этих задач невозможно без применения современных цифровых технологий. Докладчик отметил важность межрегиональных автобусных перевозок для обеспечения мобильности населения. Также он поднял вопрос о необходимости контроля в этом секторе перевозок и борьбы с серыми перевозчиками, которые сегодня занимают более половины рынка. Здесь сможет помочь Единая федеральная система контроля межрегиональных автобусных перевозок, которая разработана и прошла тестовые испытания.

Еще один интересный проект, который отметил докладчик, – Платформа региональной или городской мобильности. Подобные платформы необходимы для управления региональным общественным транспортом. Такая платформа, разработанная ООО «Датапакс», внедрена в Твери. Проект получил высокую оценку Председателя Правительства Российской Федерации Михаила Мишустина.

В нынешнем году планируется запуск пилотного проекта Минтранса России по интероперабельности различных цифровых сервисов. Пилот стартует в нескольких регионах

с перспективой дальнейшего расширения на всю территорию России.

Андрей Черемных, председатель Совета директоров ООО «ДАТАПАКС», руководитель рабочей группы, доложил о целях, задачах, направлениях деятельности и планах работы рабочей группы на 2022 год. Основной задачей рабочей группы на ближайшее время докладчик назвал создание дорожной карты по реализации проекта «Зеленый цифровой коридор пассажира». Кроме того, планируется проведение семинаров, ознакомление с наилучшими практиками в области цифровизации и разбор неудачных решений. Крайне важна работа по внесению предложений по совершенствованию нормативной правовой базы. В приоритете – развитие сервисов оплаты, построение оптимального маршрута и создание цифрового профиля пассажира. Большой работы требует выполнение заложенных в программу целевых показателей. Докладчик особо выделил следующие показатели:

- Сокращение времени ожидания городского общественного транспорта.
- Количество перевезенных пассажиров на одного сотрудника.
- Доля пассажиров, использующих безналичную оплату проезда.
- Применение биометрических технологий.

Была отмечена задача создания интегрированных систем оплаты проезда, единых для различных видов транспорта и разных регионов, обеспечения проезда льготных категорий граждан.

Еще одна проблема, требующая решения, – транспортное обслуживание жителей отдаленных населенных пунктов. Один из возможных вариантов ее решения – развитие перевозок по требованию.

Игорь Нестоленко, советник министра транспорта Тверской области, сообщил о реализуемом в Тверской области проекте новой транспортной модели пассажирских перевозок. Проект запущен в феврале 2020 года. Сегодня в его рамках работают 585 автобусов на 195 маршрутах. В результате внедрения новой модели выиграли как пассажиры, так и регион. Пассажиры получили

Тверская область

585 автобусов на 195 маршрутах	Число ДТП с участием общественного транспорта снижено на 67 %
> 1500 новых рабочих мест	Доля безналичной оплаты проезда превысила 80 %

дополнительные удобства и выгоды за счет оптимизации маршрутной сети, четкого выполнения расписания и применения различных форм оплаты проезда. Разработано специальное мобильное приложение для пассажиров. Поездки стали безопаснее: число ДТП с участием общественного транспорта снижено на 67 %.

В регионе создано более 1500 новых рабочих мест, значительно выросла собираемость налогов, обновлен парк общественного транспорта. Доля безналичной оплаты проезда превысила 80 %. В марте этого года продолжится расширение проекта. К нему подключится Конаковская агломерация.

Максим Исаев, заместитель генерального директора ООО «Датапакс», представил созданную компанией цифровую платформу, рассказал о ее структуре и возможностях. Платформа реализует комплексный подход, объединяя несколько групп сервисов, удобных и выгодных для пассажиров, компаний-перевозчиков и региональных властей. Использование цифровых решений, заложенных в платформу, способствует выполнению целевых показателей. Также Максим Исаев рассказал о возможностях мобильного приложения, разработанного специально для пассажиров.

Анатолий Путин, начальник департамента транспорта администрации города Пермь, сообщил, что реформа городского транспорта началась в 2020 году. Перевозчики переводятся на брутто-контракты, внедряются новые сервисы: диспетчеризация, безналичная оплата проезда, информирование пассажиров, видеонаблюдение. Проводится сбор и обработка аналитических данных, которые используются для дальнейшей оптимизации работы городского транспорта. За 2021 год 700 городских автобусов и 90 трамваев перевезли около

Пермь, 2021 год

700 городских автобусов и **90** трамваев
перевезли около **192** млн пассажиров

Доля безналичной оплаты проезда достигла **85 %**

192 млн пассажиров. При этом доля безналичной оплаты проезда достигла 85 %.

По результатам заседания рабочей группы были приняты следующие решения:

1. Поручить руководителю рабочей группы Черемных А.Ю. (ООО «Датапакс») включить в план работы рабочей группы проведение заседаний группы по вопросам нормативного правового регулирования стратегического направления «Зеленый цифровой коридор пассажира».

2. Руководителю рабочей группы Черемных А. Ю. представить план членам рабочей группы в срок не позднее 8 февраля 2022 г. Членам рабочей группы внести свои предложения в план и направить в Ассоциацию ЦТЛ в срок не позднее 15 февраля 2022 г. Готовый план представить в Минтранс России до 1 марта 2022 г.

3. Обеспечить участие руководителя рабочей группы Черемных А. Ю. (ООО «Датапакс») в совещаниях ФОИВ по вопросам законопроектной деятельности и развития проектов по стратегическому направлению «Зеленый цифровой коридор пассажира».

4. Предложить Минтрансу Тверской области осуществлять взаимодействие с ФГБУ «СИЦ Минтранса России» для дальнейшего распространения опыта внедрения новой транспортной модели пассажирских перевозок на другие субъекты Российской Федерации.

5. Поддержать предложение Лорана Б. О. (Ассоциация «ЕТС «АЛС», Ассоциация «РАВС») приглашать на заседания рабочей группы, в первую очередь для обсуждения нормативного правового регулирования стратегического направления «Зеленый цифровой коридор пассажира», представителей департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта

Минтранса России и Комитета Государственной Думы Российской Федерации по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, с привлечением представителей МВД РФ и Ространснадзора.

6. Организовать совещания с представителями федеральных органов законодательной власти в лице профильных представителей Государственной Думы и Совета Федерации РФ по вопросам развития нормативно-правовой базы по тематике проекта «Зеленый цифровой коридор пассажира» и в рамках реализации стратегии развития цифрового транспорта.

7. Отметить важность проектов по биометрии на транспорте (взаимодействие с Минцифры России в части внедрения Единой биометрической системы), реализации проекта по биометрии в ГУП «Московский метрополитен», внедрению биометрии в аэропортах, на разных видах транспорта и организовать межведомственное совещание по данному вопросу с участием руководителя рабочей группы А. Ю. Черемных.

8. Участникам заседания (компаниям, федеральным и региональным органам исполнительной власти, утвержденным в составе рабочей группы) направить в Ассоциацию ЦТЛ уточненную информацию о своих представителях в составе рабочих групп в случае необходимости изменений/дополнений в срок не позднее 15 февраля 2022 г.

9. Поручить Давыдовой П. М. (Ассоциация ЦТЛ) организовать для членов рабочей группы в срок не позднее 4 февраля 2022 г. на базе Ассоциации ЦТЛ информационный ресурс для размещения материалов заседаний рабочей группы.

10. Подготовить и направить запрос ответственным департаментам Минтранса России от заместителя министра транспорта К. И. Богданова о текущей нормативной правовой деятельности Минтранса России по регулированию рынка пассажирского транспорта с целью формирования общего плана нормативного правового регулирования в области цифровой трансформации пассажирских перевозок на 2022 год и включения в общую повестку министерства.



Центр Управления Междугородными Пассажирами Перевозками

Член Российского автотранспортного союза

Ваш помощник и консультант в отрасли автобусных пассажирских перевозок

- Консультация по оборудованию автовокзалов и автостанций, документальное сопровождение, до внесения в Реестр остановочных пунктов.
- Подготовка рекомендаций для пассажирских автоперевозчиков, связанных с установлением или изменением межрегиональных маршрутов регулярных перевозок с учетом маршрутной сети субъектов Российской Федерации.
- Подготовка заключений по всем правовым вопросам, связанным с организацией автотранспортного обслуживания населения (город, пригород, межгород, а также деятельности АВ и ОП)
- Консультация автоперевозчиков и автовокзалов по вопросам исполнения 16-ФЗ «О транспортной безопасности»
- Комплексная консультация организации автотранспортного обслуживания (в том числе оборудование АВ и ОП, порядок регистрации междугородных маршрутов, корпоративные отношения, налоговое, антимонопольное законодательство, анализ и комментарии норм НПА РФ, субъекта, муниципальных образований)

+7 (925) 424-30-90 info@tsumpp.ru

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

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ЦИФРОВЫЕ ПРОЕКТЫ ПОВЫШАЮТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И УДОБСТВО ДЛЯ ПАССАЖИРОВ



Датапакс

О модернизации транспортной системы в Твери, о путях развития платформ комплексной автоматизации работы пассажирского транспорта, о перспективах и проблемах цифровизации отрасли нам рассказал заместитель генерального директора ООО «Датапакс» **Максим Исаев**

Самый комплексный и самый известный проект на основе вашего цифрового решения реализован в Твери. Получит ли он развитие в масштабах области? Есть ли реализованные проекты в других регионах?

В Тверской области создан региональный транспортный оператор, который управляет транспортной системой с помощью наших цифровых решений. Это позволяет оперативно включать в транспортную сеть новые районы и новые виды транспорта. Уже сейчас проект вышел за пределы столицы Тверской области (Тверь и Калининский район) и реализован еще в пяти муниципалитетах области. В июле 2021 года он запущен в Ржеве, Кимрах, Старице и Зубцове. В марте этого года – в Конаково. На сегодня уже более половины населения Тверской области пользуется новым транспортом. В планах региона внедрить новую транспортную модель на территории всей Тверской области и возродить трамвайное движение в городе Твери.

На сегодня наши цифровые решения внедрены во многих регионах России. Но Тверской проект,

который задал новый высокий стандарт транспортного обслуживания, самый показательный из реализованных. Он получил высокую оценку на федеральном уровне и предлагается к тиражированию в других регионах. В июле прошлого года цифровая платформа «Транспорт Верхневолжья» была продемонстрирована Председателю Правительства Российской Федерации Михаилу Владимировичу Мишустину. По итогам презентации Председатель отметил, что «это достойно подражания и масштабирования в рамках страны».

Какие виды общественного транспорта охватывает предлагаемая вашей компанией система?

На сегодня это все типы наземного общественного транспорта: автобусы, троллейбусы, трамваи, электробусы...

А разве электробус чем-то отличается от обычного автобуса?

Для пассажира – не отличается, он также должен соблюдать расписание движения и

предоставлять все услуги наравне с иными видами транспорта. А вот с точки зрения организации и управления это не одно и то же. Нужно предусмотреть объекты инфраструктуры, учитывать ограничения по времени работы, интервальности заряда аккумуляторных батарей и прочие особенности такого вида транспорта. Ведь общественный транспорт начинается с транспортного планирования и моделирования эффективной маршрутной сети.

В любом крупном городе важно организовать удобную стыковку городских маршрутов с расписанием внутрирегионального и межрегионального транспорта. Как решается этот вопрос?

Это очень актуальный вопрос для обеспечения мобильности пассажиров! Связка всех видов транспорта – наша текущая задача, над решением которой мы работаем. В планах – объединение городского и пригородного транспорта в единую мультимодальную систему перевозок.

Объединение цифровых сервисов пассажирских перевозок только на первый взгляд кажется легкой задачей: за кажущейся простотой создания единой точки входа в мобильность стоит огромная многоуровневая работа государственных органов и бизнеса. Прежде всего, необходимо обеспечить совместимость и открытость многочисленных информационных систем, которые внедряются в транспортной отрасли. Это позволит не только согласовывать расписания маршрутов различных видов транспорта, но и предоставлять мультимодальное планирование маршрутов и приобретение билетов в едином приложении.

То есть пассажир может спланировать маршрут на разных видах транспорта и приобрести единый билет на всю поездку?

Здесь возможны различные подходы. Как приобретение одного единого билета, так и создание одного заказа с разными билетами на различные виды транспорта.

А что с транспортом дальнего следования? Поездами, самолетами?

Связанность регионов необходимо повышать на национальном уровне. Это возможно при внедрении комплексных цифровых решений в регионах, которые отвечают единым стандартам и обеспечивают технологичную систему управления общественным транспортом

Комплексные цифровые решения для управления мобильностью в регионах должны включать не только распространенные сервисы по оплате проезда и информированию пассажиров, но и сервисы для организации работы общественного транспорта, контроля транспортной работы и пассажиропотоков, оперативное управление перевозками, оптимизацию маршрутной сети и другие.

Компании-перевозчики, особенно малые, региональные, справедливо сетуют на финансовые трудности. Еще и пандемия негативно сказалась на их доходах. По силам ли внедрение вашего решения малым компаниям?

Мы используем гибкий индивидуальный подход к ценообразованию, учитывающий масштаб деятельности перевозчика и его потребности.





Он может пользоваться цифровыми сервисами как услугой, без использования капитальных затрат на внедрение и сопровождение программного обеспечения. Выбор необходимого именно ему набора функций позволит в дальнейшем оптимизировать затраты и экономить ресурсы.

Вы выступаете за развитие крупных, региональных транспортных систем?

Да, конечно. Только комплексный подход дает возможность использовать весь потенциал цифровой платформы и предоставлять максимальный уровень сервиса для пассажиров. Цифровая платформа объединяет все потоки данных и сконцентрирована на выполнении функций для трех ключевых групп: пассажиры, регион и перевозчики.

– Пассажиры получают современные сервисы в мобильном приложении, с помощью которого они могут спланировать маршрут, оплатить проезд или сообщить о внештатной ситуации.

– Регион, как орган управления, получает полный набор функций, которые позволяют эффективно управлять транспортной системой, осуществлять контроль выполнения транспортной работы и качества обслуживания, собирать билетную выручку и выявлять безбилетные поездки.

– Перевозчики получают инструменты автоматизации процессов для наилучшего оказания транспортных услуг, способы мониторинга состояния как автобусов, так и водителей. Реформа тверского транспорта позволила в разы

увеличить собираемость налогов, обеспечить почти стопроцентную регулярность работы транспорта и, что важно, ликвидировала рынок нелегальных перевозчиков. Значительно снизилась и аварийность с участием общественного транспорта, возросла безопасность перевозок.

Способы оплаты проезда через мобильное приложение – это, безусловно, удобно. Но как быть пожилым людям, которые не имеют смартфона?

Система предоставляет различные способы оплаты проезда: приложением, банковской или транспортной картой. Проезд можно оплатить даже наличными. Пассажир сам выбирает приемлемый для него способ оплаты. На примере Тверской области мы видим рост популярности безналичных способов оплаты проезда – на сегодня она составляет уже более 86 % и постепенно увеличивается.

Переход на безналичную оплату – один из основных инструментов «обеления» отрасли, и здесь важно способствовать внедрению новых технологий оплаты с целью повышения скорости обслуживания и исключения участия дополнительного персонала: кондуктора или водителя.

Как часто используют мобильное приложение для планирования поездок?

Пассажиры любят экономить свое время в пути. Планируя свой маршрут, они могут посмотреть движение транспорта на карте, актуальное расписание и прогноз прибытия

транспорта на остановочный пункт. В Тверской агломерации более 300 тысяч человек скачали мобильное приложение, около 176 тысяч – больше половины – регулярно его используют. А порядка 60 тысяч – пользуются ежедневно. Это самое популярное региональное мобильное приложение.

Если не секрет, какие дальнейшие планы? В каких еще регионах предполагается внедрить вашу платформу?

Решениями нашей компании заинтересовались более 40 регионов РФ, в 10 мы уже реализуем пилотные проекты и надеемся, что в ближайшие годы многие регионы выйдут на новый уровень цифровизации общественного транспорта.

Как давно ваша компания занимается разработкой цифровых решений для пассажирского транспорта?

Комплексное цифровое решение, как новый стандарт транспортной системы, разработано

и впервые внедрено в Твери. Но оно появилось не на пустом месте. Отдельные автоматизированные системы эксплуатируются и совершенствуются уже десятки лет. Залогом успеха в таких проектах являются компетенции нашей команды, опыт некоторых сотрудников в сфере цифровизации пассажирского транспорта составляет более двадцати лет. Так что комплексная цифровая платформа базируется на надежных, проверенных решениях.



АССОЦИАЦИЯ «ЕТС <АЛС > ИНИЦИАТОР И РАЗРАБОТЧИК ПРОЕКТА «ЕДИНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА МЕЖДУГОРДНИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК И АВТОВОКЗАЛОВ РОССИИ»

АССОЦИАЦИЯ, ОСНОВАННАЯ В 2005 ГОДУ:

- разрабатывает и способствует внедрению современного технического обеспечения деятельности автотранспортного комплекса;
- способствует развитию объектов автотранспортной инфраструктуры;
- содействует повышению уровня транспортной безопасности в отрасли;
- организует взаимодействие, взаимовыгодное сотрудничество и обмен опытом между организациями автотранспортной отрасли;
- участвует в нормотворчестве и реализации государственной политики в сфере регулирования автотранспортной деятельности;
- участвует в разработке и реализации государственных и региональных проектов и программ, направленных на развитие пассажирского автомобильного транспорта
- готовит предложения по совершенствованию и дальнейшему развитию нормативно-правовой базы федерального и регионального уровней в сфере пассажирского автомобильного транспорта;
- осуществляет сотрудничество с международными организациями в сфере автомобильного транспорта;
- занимается издательской деятельностью;
- освещает деятельность Партнерства в средствах массовой информации и в сети Интернет;
- организует мероприятия (конференции, выставки, семинары) по тематике автомобильного транспорта;
- формирует базы данных субъектов пассажирского автомобильного транспорта и объектов автотранспортной инфраструктуры;

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



Видео-конференц-связь в переговорной

СОВРЕМЕННЫЕ МУЛЬТИМЕДИЙНЫЕ РЕШЕНИЯ ДВИГАЮТ ПРОГРЕСС ВПЕРЕД

Современные цифровые технологии проникают во все сферы жизни и неуклонно двигают прогресс вперед.

Они реализуются в различных комплексных мультимедийных решениях, которые находят свое применение в образовании, бизнесе, сфере искусства, медицине, торговле, туризме, на транспорте и в других отраслях.

Мультимедийные комплексы можно условно разделить на следующие основные блоки.

Визуализационные решения

К таким решениям относятся: профессиональные дисплеи, коммерческие телевизоры, светодиодные экраны, видеокубы, информационные

киоски, видеопроекторы и проекционные экраны. Сфера применения визуализационных решений чрезвычайно широка. Это потоковые аудитории и учебные классы, транспортные терминалы, ситуационные центры и диспетчерские, музейные и выставочные залы, холлы общественных зданий, рестораны быстрого питания, розничная торговля.

Система мониторинга в ситуационном центре

Отдельное место занимают решения Digital Signage (дословно «цифровые вывески»), где



Система мониторинга в ситуационном центре

дисплеям отводится ключевая роль в донесении информации до клиента. Одним из ярких примеров являются всепогодные дисплеи с защитным антивандальным стеклом, которые активно используются под открытым небом на транспортных терминалах, в качестве уличных театральных афиш и билбордов.

Профессиональное звуковое оборудование

Эта категория продуктов включает акустические системы, микрофоны, усилители мощности, линейные массивы, аудиоисточники, аудио-процессоры, микшеры, системы оповещения. В современных мультимедийных комплексах при внедрении звуковых решений выполняется акустический расчет помещения, учитываются архитектурные особенности площадки и специфика отделочных материалов (во избежание паразитных звуковых отражений), решается вопрос звуковой маскировки (например, это важно для офисных пространств типа Open space).

Конференц-системы и ВКС

Конгресс-системы – неотъемлемая часть конференц-залов в крупных корпорациях, отелях и бизнес-центрах. С помощью этих решений проводятся конференции, симпозиумы, съезды и другие крупномасштабные мероприятия, рассчитанные на большую аудиторию, в том числе многоязычную. Конгресс-система также может устанавливаться и в небольшой переговорной (до 10 человек). В состав решения входят: пульта председателя и делегатов, центральный блок с микшером и коммутатором, система голосования, ПО и интерфейсные устройства. Для мероприятий международного уровня дополнительно используется оборудование для синхронного перевода.

В залах, где монтаж стационарной проводной системы нежелателен или невозможен в принципе (здание представляет собой архитектурную или историческую ценность), используются беспроводные решения.

ВКС в переговорной

ВКС (видео-конференц-связь) снимает вопросы расстояния и позволяет объединить за одним виртуальным столом участников совещания или конференции из разных городов и даже стран, при этом значительно снижая временные и финансовые издержки. Для ВКС используются видеокамеры, дисплеи, микрофоны, терминалы, кодеки и динамики.

Коммутация и управление

Коммутация и управление – неотъемлемая часть любой мультимедийной системы, хотя в большинстве случаев и невидима взгляду. Это кабели, коммутаторы, процессоры, масштабаторы, усилители и удлинители сигналов, процессоры, котроллеры. Такие решения обеспечивают передачу сигналов между всеми составляющими мультимедийного комплекса и позволяют запускать, выключать и проводить диагностику любой единицы оборудования в любой точке сети, в том числе дистанционно.

Компания AUVIX является официальным дистрибьютором ведущих мировых производителей мультимедийного оборудования, а также обладает экспертизой в области создания мультимедийных комплексов любого масштаба и любого уровня сложности.

Для контактов:

Сиротин Илья Александрович,
директор по развитию бизнеса
Тел.: +7 (495) 797-57-75, доб. 216
Моб.: +7 (985) 997-18-03
E-mail: i.sirotin@auvix.ru
129085 г. Москва, Звездный бульвар, д. 21

AUVIX 
ТЕХНОЛОГИИ ЯРКИХ РЕШЕНИЙ



ТЕХНОЛОГИИ ПРОТИВ СЕРЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Серый рынок общественного транспорта тормозит развитие отрасли пассажирских перевозок и вывод его из тени – важнейшая задача.

14 февраля состоялось заседание Подкомитета Российского союза промышленников и предпринимателей. Цель встречи – консолидация позиции бизнеса по вопросу «обеления» отрасли пассажирских перевозок и дальнейшего формирования «дорожной карты» для работы с Правительством РФ, ФНС, Ространснадзором и Рострудом.

В заседании принял участие заместитель генерального директора компании «Датапакс» Максим Исаев. В своем выступлении он рассказал о решениях для управления мобильностью в регионах, которые способствуют выведению перевозчиков из «тени». Эксперт подчеркнул, что прозрачность пассажирских перевозок обеспечивается комплексным подходом. Сюда входит реорганизация экономики общественного транспорта, грамотные инструменты финансирования, закупка нового подвижного состава, оптимальное планирование маршрутной сети. При этом цифровизация проходит красной нитью через все процессы отрасли и выводит транспортное обслуживание на новый качественный уровень.

Именно комплексный подход дает значительные социально-экономические эффекты: «обеление» отрасли, кратный рост налоговых поступлений в бюджет, экономию ресурсов. Одна из возможностей цифровой



платформы «Датапакс» – регулирование безбилетного проезда. Сервис обрабатывает данные о перевезенных пассажирах и оплаченных проездах, с высокой точностью прогнозирует безбилетные поездки и автоматически управляет заказ-нарядами для контролеров.

Спикер отметил, что одним из основных инструментов «обеления» отрасли является переход на безналичную оплату проезда. Здесь важно способствовать внедрению новых технологий оплаты с целью повышения скорости обслуживания и исключения участия дополнительного персонала: кондуктора или водителя.

«Нам удалось запустить в эксплуатацию новую технологию – возможность оплаты проезда в общественном транспорте без необходимости «что-то к чему-то прикладывать». Пассажирам больше не нужно задерживаться у валидатора на входе или протискиваться к нему в час пик. Мобильное приложение самостоятельно определяет, в каком транспортном средстве находится пассажир, по какому маршруту следует, на каком остановочном пункте совершена посадка и какова стоимость проезда. Пассажиру остается только подтвердить оплату», – рассказал Максим Исаев.



ООО «Датапакс» занимается разработкой и внедрением информационно-технологических решений в области пассажирского транспорта. Ключевой продукт компании – цифровая платформа пассажирских перевозок «Датапакс» – комплексный инновационный инструмент по управлению общественным транспортом городов и регионов.

Цифровая платформа «Датапакс» стала победителем Первой национальной премии IT-проектов «Цифровые вершины» в номинации «Лучшее IT-решение для транспорта». Финальный этап конкурса прошел на Гайдаровском форуме.

Премия «Цифровые вершины» проводится под патронатом Минцифры России. В этом году на конкурс поступило 768 заявок, в финале оказались только 64 проекта из 23 регионов страны. Соучредителем номинации «Лучшее IT-решение для транспорта» выступило Министерство транспорта РФ.



БУДУЩЕЕ ОТРАСЛИ

В Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете (МАДИ) обсудили цифровизацию перевозок.

На кафедре «Автомобильные перевозки» МАДИ прошла 80-я международная научно-методическая и научно-исследовательская конференция «Цифровизация как фактор устойчивого развития грузовых перевозок и транспортной мобильности». Ряд докладов был посвящен теме цифровизации пассажирских перевозок.

Дмитрий Мороз, заведующий кафедрой «Автомобильные перевозки» МАДИ, рассказал о деятельности кафедры, на которой обучаются более 400 студентов, работают три профессора и 11 доцентов. Докладчик особо отметил высокий уровень трудоустройства выпускников. Причем большинство вчерашних студентов находят работу по специальности. Этому способствует тесное сотрудничество кафедры с предприятиями транспортной отрасли.

Как пример такого взаимодействия Дмитрий Мороз представил развитие нового направления подготовки – «Специалист по агломерационной мультимодальной мобильности». Разработка соответствующего профессионального стандарта проводится совместно с Московским метрополитеном.

В организации практик и стажировок для студентов кафедра сотрудничает не только с транспортными организациями и профессиональными ассоциациями transportников, но и с непрофильными предприятиями, которым необходимы специалисты по организации перевозок.

Борис Лоран, президент ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», в очередной раз поднял вопрос борьбы с серыми перевозками в пассажирском секторе, которые, по оценке, занимают около 40 % рынка. Особое внимание он уделил необходимости законодательного регулирования деятельности компаний-агрегаторов и организаторов совместных поездок. Меньшая их часть работает в тесном взаимодействии с автовокзалами и легальными перевозчиками и даже выступает за создание единых и понятных правил работы. Большая часть, к сожалению, работает в сером секторе, поддерживая нелегальных перевозчиков.

По мнению докладчика, дальше затягивать принятие законов, регулирующих деятельность

агрегаторов и предоставление цифровых сервисов, нельзя. Цифровизация без законодательного регулирования не двигает отрасль вперед, а напротив, тормозит ее развитие.

Также Борис Лоран поднял проблему «спящих» маршрутов, которые существуют только на бумаге: есть в сетке расписания, внесены в реестр, но реально не обслуживаются. Такая ситуация не позволяет выйти на такие маршруты другим перевозчикам.

В заключение докладчик отметил, что современные цифровые инструменты в отрасли пассажирских перевозок должны создаваться и внедряться с учетом реальных потребностей транспортников.

Представитель компании «Датапакс» Максим Исаев представил цифровые решения для общественного транспорта и пассажирской мобильности, рассказал об опыте ООО «Датапакс» в разработке и внедрении таких решений. Докладчик обозначил основные проблемы в области пассажирских перевозок и особо выделил отсутствие контроля за перевозками и достоверных, точных данных для их планирования. Максим Исаев представил цифровые сервисы «Датапакс» для управления пассажирским транспортом. Как пример был приведен сервис выявления безбилетного проезда и интеллектуального управления контролерами, который позволяет на 30 % увеличить эффективность работы по контролю оплаты проезда.

Цифровые сервисы, объединенные в единую цифровую платформу, наиболее эффективны, выгодны и удобны как для пассажиров, так и для перевозчиков, и для регионов. Это на практике продемонстрировала транспортная реформа, реализованная в Тверской области.

Александр Прокопенков из Ассоциации «ТАМА» представил доклад «Цифровая трансформация агломерационной мобильности». Он сообщил, что интеллектуальная транспортная система агломерации состоит из транспортных средств и инфраструктуры, выделил три группы зрелости интеллектуальных транспортных систем. Также была представлена структура транспортной мобильности Московской агломерации с разделением по



типу использования: совместное или индивидуальное.

Также докладчик выделил основные задачи в рамках реализации программы «Мобильный город». Программа, в частности, предусматривает интегрирование ИТС в инфраструктуру, развитие мультимодальных транспортных схем, создание онлайн-сервисов по планированию поездок.

Представитель МАДИ, доцент Артем Жуков, рассказал о работе по имитационному моделированию остановочного пункта. Цель работы – создать модель остановочного пункта городского наземного пассажирского транспорта для исследования способов и факторов повышения эффективности эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры. В процессе доклада были представлены основные задачи, пути и методы их решения и полученные результаты. В итоге была разработана имитационная модель остановочного пункта, которая имеет важные преимущества перед ранее созданными моделями.

На конференции был представлен еще ряд докладов о научно-исследовательских работах в области организации перевозок наземным пассажирским транспортом. Активное участие в конференции принимали студенты, магистры и аспиранты университета. Доклады будущих специалистов вызвали живой интерес и эмоциональные комментарии опытных транспортников. Была особо отмечена важность деятельности кафедры по подготовке будущих транспортников. Отрасль нуждается в грамотных специалистах, владеющих самыми современными методами и технологиями работы.

РАДИОСВЯЗЬ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ

При контакте со многими организациями, которые связаны с безопасностью на объектах и субъектах транспортной инфраструктуры (ОиСТИ), большинство участников данной области в первую очередь говорят о видеонаблюдении и досмотровом комплексе как о комплексе инструментов предотвращения актов незаконного вмешательства (АНВ) и террористических актов. А об оперативном канале связи упоминают в последнюю очередь и ограничиваются в большинстве случаев мобильной связью, что в корне неправильно. Для полного исполнения требований транспортной безопасности, предотвращения АНВ и терактов на объектах транспортной инфраструктуры (ОТИ) и субъектах транспортной инфраструктуры (СТИ) необходимо подходить комплексно к решению вопросов транспортной безопасности на ОТИ и СТИ. Оно включает в себя развертывание системы цифровой радиосвязи, сертифицированной по ПП РФ № 969 2016 г., досмотровый комплекс, видеонаблюдение, оповещение и т. д.

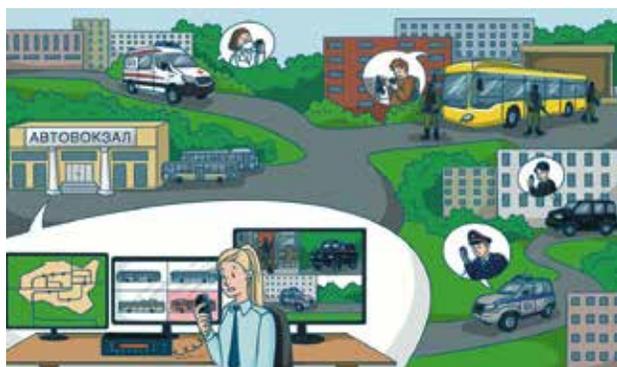
Компания «Аргут» не в первый раз говорит, что для осуществления мер безопасности на ОиСТИ важно развернуть качественную и информационно-безопасную цифровую радиосвязь. Компания «Аргут» имеет в своем арсенале компоненты и саму систему радиосвязи, безопасную не только согласно требованиям транспортной безопасности, но и с точки зрения системы радиосвязи и ее компонентов, как часть критической информационной инфраструктуры (КИИ). Это особенно важно сейчас, в условиях нестабильной и напряженной международной обстановки. Инженеры радиолоботории компании «Аргут» разработали программное обеспечение для системы радиосвязи Аргут – СУРА. На текущий день компания с гордостью может сообщить, что имеет в составе своей продукции, сертифицированной как технические средства обеспечения транспортной безопасности, российское программное обеспечение (радиостанция Аргут А73) и разработанный и собранный в России радиоретранслятор Аргут DR-50. Благодаря этому продукция компании «Аргут» может использоваться на стратегических и важных ОТИ.

На текущий день можно сказать, что сейчас одна из самых уязвимых отраслей пассажирских перевозок – это автобусные. Можно согласиться, что в последнее время активно идет внедрение систем онлайн-видеонаблюдения навигации на пассажирский автотранспорт. Создается комплекс мер по предотвращению терактов на территории автостанций и автовокзалов. Однако же сам процесс перевозки пассажиров имеет ряд уязвимостей. В пределах городов, особенно крупных, где мобильная связь развернута, это не особо видно. Но за городом можно встретить ситуацию, когда нет устойчивого сигнала сотового оператора, и тогда дорогая система навигации видеонаблюдения не позволяет произвести оперативно соответствующие меры в случае чрезвычайных ситуаций на междугородних, пригородных и межрегиональных маршрутах автобусного пассажирского транспорта. А это уже ситуация, когда время прибытия групп быстрого реагирования, специальных и других служб очень важно. Цена промедления – здоровье и жизнь наших граждан на маршруте следования пассажирского транспорта.

Компания «Аргут» предлагает развернуть систему цифровой радиосвязи с сертификатом соответствия требованиям по ПП РФ № 969 2016 г. Разворачивание такой инфраструктуры возможно на основе сети радиоретрансляторов. Ее наличие вдоль основных маршрутов следования пассажирского транспорта позволит иметь постоянное и устойчивое покрытие радиосвязи, что позволит всегда находиться на связи.

Использование радиосвязи на пассажирском транспорте позволит осуществлять переговоры с диспетчерским пунктом, со службами технической помощи, правоохранительными органами, со спасателями, скорой медицинской помощью, с группой быстрого реагирования подразделения транспортной безопасности и другими ведомствами, без использования средств сотовой связи. В случае необходимости можно оперативно связаться с нужной службой.

Оснащение автовокзалов, автостанций, пассажирского автобусного транспорта радио-



связью и объединение ее в единую систему на уровне всего региона и интегрирование ее в существующую систему «Безопасный город» позволит контролировать и знать, где находится тот или иной автобус, маршрутное такси и т. д. Также такая система позволит связаться с диспетчерским пунктом водителю автобуса в любой момент и не зависеть от сигнала сотовой связи (Рис.1, 2).

Наличие сети радиоретрансляторов на дорогах не только позволит иметь устойчивую связь на пассажирском транспорте, но и обеспечит стабильную связь различным службам, к примеру скорой медицинской помощи, при условии наличия у данной службы соответствующего оборудования.

Компания «Аргут» имеет опыт в разворачивании инфраструктуры радиосвязи вдоль трасс на различных сложных объектах (Крымский мост, автотрасса Симферополь – Керчь, трасса «Холмогоры» (М-8), на железнодорожных узлах и т. д.) и ее диспетчеризации.

При этом в процессе внедрения единого пункта управления транспортной безопасностью в регионе имеется несколько сложностей:

1. Нет федеральной целевой программы по оснащению пассажирского транспорта. К сожалению, все ФЦП завершились в декабре 2020 г.
2. Бюрократический и административный барьер в регионах.
3. Нет понимания у ОТИ и СТИ, зачем это нужно. Для решения имеющихся сложностей необходимо формирование:
 - финансирования в рамках ФЦП по транспортной безопасности;
 - круглых столов, форумов с участием представителей глав регионов и смежных ведомств, перевозчиков для обсуждения путей решения по формированию единой системы управления транспортной безопасностью в регионах.



Система радиосвязи «Аргут», сертифицированная по транспортной безопасности, на основе которой может быть развернут подобный комплекс, обладает следующими преимуществами:

- базовое оборудование российской сборки и программное обеспечение российского происхождения;
- использование IP-соединений с возможностью выделенного канала;
- постоянное и устойчивое покрытие;
- межведомственное соединение и взаимодействие;
- объединение в единую радиосеть групп, использующих несовместимое оборудование различных диапазонов и стандартов радиосвязи при сохранении имеющегося парка радиостанций (аналог, DMR и APCO-25);
- объединение в единую радиосеть нескольких групп абонентов, удаленных друг от друга на любые расстояния;
- возможность создания единого центра управления для управления силами и средствами подразделения, независимо от расстояния;
- осуществление контроля и анализа радиопереговоров путем использования сервера записи переговоров;
- радиосвязь вдоль протяженных объектов (железные дороги, автотрассы, тоннели, водные пути, побережье и т. п.).

По вопросам сотрудничества:



Климентий Печенкин,
менеджер по радиосистемам
транспортной безопасности
и развитию компании
ООО «Аргут»
Почта: m4@argut.net
Тел.: +7 (977) 585-77-35
+7 (499) 346-06-32 доб. 1108



ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ С УЧЕТОМ ОТРАСЛЕВОЙ СПЕЦИФИКИ

В рамках прошедшего в Москве ТБ-форума специалисты обсудили актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности (ТБ) объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного и городского наземного электрического транспорта.



Владимир Катаргин, заместитель начальника управления транспортной безопасности Росавтодора

Владимир Катаргин напомнил о функциях федерального дорожного агентства в области обеспечения транспортной безопасности и представил результаты работы агентства в этом направлении.

Докладчик отметил недостаточность финансирования работ по обеспечению транспортной безопасности, что приведет к увеличению сроков выполнения запланированных работ. Агентство разработало и отправило в Минтранс России единые рекомендации по оснащению объектов транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности. По мнению Росавтодора, это помогло бы оптимизировать затраты субъектов на обеспечение ТБ. Однако решение по этому вопросу на сегодня не принято.

Введение паспорта обеспечения ТБ стало одним из ключевых изменений, внесенных в закон о транспортной безопасности. Однако были выявлены проблемы с оформлением и направлением в агентство паспортов ТБ. Росавтодор проводил и проводит разъяснительную работу, что



Ассоциация «ЕТС
«АЛС» уделяет большое внимание обеспечению транспортной безопасности

дает положительные результаты. Актуальным остается вопрос внесения изменений в паспорт обеспечения ТБ и его аннулирование. Владимир Катаргин напомнил, что аннулирование паспорта осуществляет субъект транспортной инфраструктуры. Он же должен поставить в известность Росавтодор с объяснением причины аннулирования. При внесении изменений субъект обязан переутвердить паспорт и заново отправить его в компетентный орган.

Агентство считает возможным отказаться от отправления паспортов в компетентный орган на бумажном носителе. Однако переход на цифровой документооборот потребует внесения изменений в действующее законодательство.

При смене собственника транспортного средства субъект обязан аннулировать паспорт ТБ. Однако когда право собственности вернулось к субъекту, он может использовать старый паспорт, если сведения в нем по-прежнему достоверны.

В планах – принятие новых правил аттестации сил обеспечения транспортной безопасности и порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности. Также докладчик сообщил, что продолжается работа по внедрению цифрового документооборота. Через портал госуслуг возможна подача заявлений на аккредитацию специализированных и аттестующих организаций, подразделений транспортной безопасности. С помощью ЕИС ОТБ планируется перевести в цифру документооборот по категорированию объектов, оценке уязвимости, ведению реестра и прием паспортов ОТБ.



Борис Лоран,
президент ассоциации
«Единая Транспортная
Система «Автобусные
Линии Страны»

Борис Лоран разделил сферу междугородних пассажирских перевозок на две зоны: белую и серую. В первой действуют легальные перевозчики и автовокзалы, которые обеспечивают транспортную безопасность и контролируются государством. Вторая – место работы нелегальных перевозчиков, где речь об обеспечении ТБ не идет. Это огромная дыра в безопасности, на обеспечение которой государство и законопослушные субъекты транспортной инфраструктуры тратят огромные силы и средства.

Еще одна проблема, по словам докладчика, – отсутствие законодательного регулирования цифровых сервисов, предлагающих услуги пассажирам. Если ряд крупных сервисов старается действовать в легальном поле и даже выступает за принятие необходимых законов, то множество остальных составляют серую цифровую зону.

Длительная процедура принятия новых законов дает возможность серым игрокам рынка подготовиться, найти новые лазейки и продолжать свою деятельность. Единая федеральная система мониторинга и контроля пассажирских перевозок была создана в рамках выполнения поручения Президента Российской Федерации. Однако законодательное внедрение системы затянулось, и в итоге она так и не была внедрена.

По мнению Бориса Лорана, сегодня в серой зоне находится примерно треть всех пассажирских перевозок. Здесь не обеспечивается безопасность движения и транспортная безопасность, не платятся налоги. Такую ситуацию невозможно представить в другом виде транспорта.

Чтобы дать возможность легальным перевозчикам и автовокзалам спокойно работать и развиваться, выполнять требования по обеспечению транспортной безопасности, государство должно приложить все усилия для ликвидации серого сектора пассажирских перевозок. Минтранс России серьезно озабочен этой проблемой, но его инициативы тонут в длительных межведомственных согласованиях. А «левые» перевозчики продолжают отбирать пассажиров и деньги у легальных компаний без уплаты налогов и обеспечения транспортной и вообще какой-либо безопасности.



Илья Степин,
начальник отдела
антитеррористической
защищенности ГУП
«Мосгортранс»

Илья Степин сообщил, что предприятие эксплуатирует 8123 транспортных средства, подлежащих защите от актов незаконного вмешательства. Единственный объект транспортной инфраструктуры находится в состоянии реконструкции. Поэтому докладчик поднял проблемы, которые возникали при реализации требований по обеспечению ТБ именно транспортных средств.

Разработку и утверждение паспортов обеспечения транспортной безопасности необходимо, согласно действующим требованиям, проводить не только по группам транспортных средств, но и по маршрутам движения. Мало того, при перенаправлении транспортного средства на другой маршрут, что является обычной практикой, нужно заново оформлять и утверждать паспорт. Эта работа отнимает много сил и средств. Подготовка паспортов в электронном виде могла бы облегчить эту задачу. Также возможно привязывать группу транспортных средств не к конкретному маршруту, а ко всей маршрутной сети, которую обслуживает предприятие.

Есть вопросы к требованиям, которые касаются привлечения сил обеспечения транспортной безопасности. В случае объявления уровня безопасности № 2 перевозчик обязан обеспечить досмотр не менее 30 % пассажиров. Если на междугородних перевозках это требование еще можно выполнить, то в условиях перевозок внутри огромного мегаполиса оно представляется абсолютно невыполнимым.

Силами обеспечения транспортной безопасности должен осуществляться осмотр транспортных средств при выходе на линию и возвращении. Это требование ведет к росту затрат компании перевозчика на обеспечение ТБ.



Алена Беликова,
директор Государственного предприятия Калининградской области «Автовокзал»

Нет полной ясности по объектам и территориям, исключенным из перечня объектов транспортной инфраструктуры. Для ГУП «Мосгортранс» это автобусные парки. Требований по обеспечению ТБ на таких объектах нет. Но здесь находятся транспортные средства, на которые распространяется законодательство о транспортной безопасности. При этом объекты попадают под действие закона о противодействии терроризму. Убрали одни требования – получили другие.

Алена Беликова в первую очередь подняла тему высоких затрат на обеспечение транспортной безопасности. По ее мнению, выполнение требований по обеспечению транспортной безопасности для объектов третьей категории требует ежегодно не менее десяти миллионов рублей.



В заседании приняли участие члены Ассоциации «РАВС»

Также Алена Беликова высказала недоумение по поводу разделения ответственности между субъектом и привлеченным подразделением транспортной безопасности. Субъект привлекает ПТБ для защиты объекта от актов незаконного вмешательства. При этом в случае возможных нарушений в работе подразделений ответственность несет субъект. Такие случаи были: предприятие штрафовали за нарушения, допущенные ПТБ. При этом стоимость услуг по защите объектов очень высока.

Проведение досмотра на автовокзале, по мнению докладчика, процедура сколь затратная, столь же и бесполезная. Любой, кто не желает проходить досмотр, может сесть в автобус на ближайшей промежуточной остановке, где его никто не будет досматривать. Если сравнить автовокзал с торговым центром, то число людей, находящихся в торговом центре, значительно больше. При этом требования к антитеррористической защищенности там куда более лояльные.

Согласно требованиям по обеспечению ТБ на объектах третьей категории нужно досматривать от 5 до 20 % пассажиров. При этом в случае проверки любой пронос считается нарушением. Так нужно ли пропускать через рамки и интроскопы весь поток? Или можно проверять каждого двадцатого?

Обеспечивать транспортную безопасность необходимо, но законодательство нужно совершенствовать, убирать из него избыточные и нелогичные требования. Эту работу, по мнению Алены Беликовой, нужно вести с учетом мнений всех заинтересованных сторон.

Безопасность транспортно-пересадочных узлов

Вопросы обеспечения транспортной безопасности ТПУ осветил Михаил Ромашин, заместитель начальника Службы безопасности по аналитической работе и контролю билетных решений ГУП «Московский метрополитен». Он отметил, что современные транспортно-пересадочные узлы очень удобны для пассажиров. С другой стороны, как места массового скопления людей они привлекательны для совершения актов незаконного вмешательства.

Сегодня ТПУ рассматривается как группа различных объектов транспортной инфраструктуры разных категорий или некатегоризируемых, на которые распространяется действие законодательства о транспортной безопасности. Безопасность общественных зон, торговых центров и других мест массового пребывания людей, входящих в состав узла, регулируется законом о противодействии терроризму. Такая система не позволяет обеспечивать комплексную безопасность ТПУ.

По мнению докладчика, транспортно-пересадочный узел необходимо рассматривать как единую зону безопасности, в границах которой обеспечение антитеррористической защищенности транспортных и других объектов четко скоординировано. Это позволит повысить уровень безопасности ТПУ, снизить затраты субъектов и обеспечить удобство для пассажиров. Для решения этой задачи необходимо внесение изменений в действующее законодательство.



ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

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

- ▶ 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

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

Журнал

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



АССОЦИАЦИЯ «РАЗВИТИЕ АВТОВОКЗАЛОВ СТРАНЫ»

**05 июля
2011 года**

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

**25 апреля
2018 года**

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

ЦЕЛИ АССОЦИАЦИИ:

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

АССОЦИАЦИЯ ЯВЛЯЕТСЯ:

- членом Российского автотранспортного союза
- членом Пан-Европейской Ассоциации Автовокзалов (Association of Paneuropean Coach Terminals «АРС»);
- членом Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны».

119415, г. Москва, проспект Вернадского, д. 39, офис 613

www.npravs.ru info@npravs.ru +7 (495) 786-35-00, +7 (926) 302-57-75





Avibus
from BlaBlaCar

Помогаем вашему бизнесу расти

Группа компаний BlaBlaCar предлагает одни из лучших решений и сервисов на рынке. **Комплекс продуктов компании** — это полный набор программных решений и сервисов для продажи билетов онлайн.

Контакты

Дмитрий Судовиков

руководитель по развитию (представитель продукта Avibus)

dmitriy.sudovikov@blablacar.com

Вячеслав Сальников

руководитель отдела продаж

vyacheslav.salnikov@blablacar.com

Дмитрий Урусов

руководитель по развитию (терминалы и сайты для автовокзалов)

dmitry.urusov@blablacar.com

ИНГОССТРАХ

Просто быть уверенным

Страхование гражданской ответственности перевозчика пассажиров (ОСГОП)

Индивидуальный менеджер

Быстрое оформление договора

Круглосуточная диспетчерская служба



Полная информация
о продуктах по QR-коду

СПАО «Ингосстрах».
Лицензии ЦБ РФ СИ № 0928,
СЛ № 0928, ОС № 0928-03,
ОС № 0928-04, ОС № 0928-05,
ПС № 0928 от 23.09.2015,
ОС № 0928-02 от 25.12.2019. Реклама.

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

реклама