



Вестник Росавтотранса

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

15 лет Агентству автомобильного транспорта

Работникам и ветеранам автомобильного и городского пассажирского транспорта

Уважаемые коллеги!
Поздравляю вас с профессиональным праздником!



Автомобильный и городской пассажирский транспорт — это фундамент повседневной мобильности миллионов граждан и надежная опора экономики России. Ваша работа определяет ритм жизни всей страны. От нее зависят благополучие людей, эффективность логистики и развитие регионов.

Отрасль активно развивается: автопарки в субъектах Федерации регулярно пополняются новой техникой, обновляется инфраструктура.

Но главной ценностью вашего труда всегда было и остается внимание к человеку. Для пассажира нет ничего важнее уверенности в том, что автобус или троллейбус приедет точно по расписанию и не придется терять время в ожидании на остановке.

Именно такой профессиональный и внимательный подход к делу отличает настоящих мастеров. За каждым выверенным рейсом стоит ваш ответственный труд — водителей, механиков, слесарей, диспетчеров, инженеров и управленцев.

Особая благодарность — ветеранам отрасли, чья преданность делу и высочайшая дисциплина остаются главным ориентиром для нового поколения работников автомобильного и городского пассажирского транспорта.

Дорогие коллеги, желаю вам успехов, благополучия и всего самого доброго! С праздником!

Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации
А. С. Никитин

Дорогие друзья!

Примите мои искренние поздравления с Днем работника автомобильного и городского пассажирского транспорта!

Каждый день вы безопасно и в срок доставляете пассажиров и грузы до мест назначения. Только за прошлый год с вашим участием перевезено 14 миллиардов человек. В абсолютных числах на каждого жителя страны, от младенцев до пенсионеров, пришлось по 96 поездок — это внушительная цифра.

Автобусы, трамваи, троллейбусы, электробусы обеспечивают свыше 70% всех пассажирских поездок. При этом автотранспорт перевозит 83% грузов в стране. Это демонстрирует масштаб вашей работы и подчеркивает значимость вклада отрасли в экономику России.

Министерство транспорта совместно с другими ведомствами ведет работу по обновлению подвижного состава в городских агломерациях. С помощью мер федеральной поддержки с 2020 года в стране обновлено более 23 тыс. транспортных средств.



Но главное — это внимание к людям, обеспечение их мобильности. Пассажирам и грузоотправителям важны пунктуальность расписания и возможность добраться до пункта назначения в срок. Поэтому в основе вашей деятельности лежат клиентоцентричность и стабильность работы транспорта. Уверен, что соотечественники благодарны вам за каждодневную заботу о них.

Желаю вам дальнейших профессиональных успехов и достижений, неиссякаемых сил и энергии для новых свершений. Крепкого здоровья, счастья и благополучия!

Министр транспорта Российской Федерации
Д. В. Ядров

В этом году День автомобилиста отмечается в России в 50-й раз

День работников автомобильного транспорта был установлен Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 января 1976 года № 2847-IX, а затем подтвержден Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 октября 1980 года № 3018-X «О праздничных и памятных днях».

С тех пор он отмечался в последнее воскресенье октября. С 1996 по 2000 год автомобилисты отмечали свой профессиональный праздник вместе с работниками дорожного хозяйства согласно Указу Президента РФ от 14 октября 1996 года № 1435.

Указом Президента РФ от 25 июня 2012 года № 897 установлен праздник — День работника автомобильного и городского пассажирского транспорта. Его вместе празднуют автомобилисты и сотрудники городского пассажирского транспорта.





Уважаемые коллеги, ветераны и сотрудники Росавтотранса!



Желаю вам крепкого здоровья, новых достижений и успехов в работе на благо отечественного транспорта!

Заместитель министра транспорта РФ
А.Н. Шило

Коллективу Росавтотранса

Уважаемые коллеги!



Желаю коллективу крепкого здоровья, стабильной работы и уверенных профессиональных результатов.
С праздником!

Директор Департамента государственной политики
в области автомобильного и городского пассажирского транспорта
Министерства транспорта РФ
А.А. Енин

От всей души поздравляю с Днем работника автомобильного
и городского пассажирского транспорта!



Труд транспортников – это не просто маршруты, графики и рейсы. Это ежедневная ответственность за безопасность и комфорт миллионов людей, это надежная связь между городами и районами, это работа, которая делает жизнь общества ритмичной и удобной.

Особые слова благодарности – водителям, диспетчерам, инженерам, механикам, всем тем, кто выходит на линию в любую погоду и в любое время суток.

В этом году «Вестник Росавтотранса» посвящен 15-летию агентства. За этот период учреждение стало важной опорой транспортной отрасли, надежным партнером для регионов и эффективным инструментом реализации государственных задач в сфере автомобильных перевозок и безопасности дорожного движения. Пусть следующие 15 лет будут не менее плодотворными, а коллектив – таким же сплоченным и целеустремленным.

И.о. генерального директора ФБУ «Росавтотранс»
О.Д. Толстухин



За эти годы Росавтотранс стал важной частью транспортной системы страны, объединяя профессионалов, развивая современные подходы к организации пассажирских перевозок и внося значимый вклад в повышение безопасности и качества транспортного обслуживания. За масштабными результатами всегда стоят люди, их знания, ответственность и готовность каждый день решать самые разные задачи.

Для Мосгортранса особенно ценно наше профессиональное взаимодействие. Мы вместе обсуждаем актуальные вопросы развития городского и автомобильного транспорта, обмениваемся практическим опытом и ищем решения, которые помогают сделать поездки пассажиров более комфортными, безопасными и удобными. Уверен, что именно такое сотрудничество позволяет всей отрасли двигаться вперед.

Желаю Вам и всему коллективу ФБУ «Росавтотранс» новых профессиональных достижений, успешной реализации самых амбициозных проектов, надежных партнеров и сильной команды. Пусть накопленный за 15 лет опыт станет прочной основой для дальнейшего развития, а впереди будет еще больше значимых инициатив и результатов, которыми можно по праву гордиться.

Крепкого здоровья, благополучия и успехов Вам и Вашим коллегам!

Генеральный директор ГУП «Мосгортранс»
Н.А. Асаул



Уважаемые коллеги!

От имени международных автомобильных перевозчиков России примите самые добрые и искренние поздравления по случаю 15-летия со дня образования ФБУ «Росавтотранс»!

Сегодня ФБУ «Росавтотранс» является профессиональной и авторитетной организацией, деятельность которой направлена на содействие автотранспортным предприятиям при осуществлении ими автомобильных перевозок в городском, пригородном, междугородном и международном сообщении.

Одним из приоритетных направлений деятельности ФБУ «Росавтотранс» является реализация обязательств, вытекающих из многосторонних международных соглашений, предъявляющих требования к перевозкам скоропортящихся продуктов и опасных грузов, к режимам труда и отдыха водителей, а также двусторонних соглашений о международном автомобильном сообщении.

АСМАП высоко ценит наши партнерские отношения в рамках деятельности комиссий и рабочих групп Минтранса России, Ространснадзора, Европейской экономической комиссии ООН, а также при проведении международных переговоров. В тесном рабочем взаимодействии ФБУ «Росавтотранс» и АСМАП совместно принимают участие в обсуждении наиболее актуальных проблем внутрироссийских международных автоперевозок.

В дни празднования юбилея от всей души желаем Вам, уважаемый Олег Дмитриевич, и коллективу ФБУ «Росавтотранс» крепкого здоровья, счастья, благополучия, исполнения планов и замыслов, а также дальнейшего активного развития!

От имени российских международных автомобильных перевозчиков – членов АСМАП с уважением генеральный директор АСМАП А.Н. Курушин





ФБУ «РОСАВТОТРАНС»: 15 лет на службе транспортной отрасли

ФБУ «Росавтотранс» отмечает свой 15-летний юбилей активной работы в сфере нормативно-правового и организационного обеспечения отрасли автомобильного транспорта России. Оно учреждено распоряжением Минтранса России от 2 августа 2011 года № ИЛ-86-р «О создании федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта», устав которого утвержден распоряжением Минтранса России от 7 октября 2011 года № ИЛ-113-р «Об утверждении устава федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта». Согласно свидетельству ФНС внесена запись в ЕГРЮЛ 17.10.2011.

Основанное в 2011 году подведомственное учреждение Минтранса России решает поставленные ведомством задачи: осуществляет мониторинг и координацию регулярных межрегиональных и международных маршрутов, обеспечивает функ-

ционирование тахографического контроля, развивает систему профессиональной подготовки водителей и координирует внедрение современных цифровых сервисов на пассажирском транспорте.

За 15 лет работы учреждение стало надежным связующим звеном между государством и перевозчиками, превратив сложные регуляторные механизмы в понятные и прозрачные процессы. В его сферу деятельности входят также научно-методическое сопровождение транспортной отрасли, участие в совершенствовании нормативной базы, международное сотрудничество в рамках ЕАЭС и иных межправительственных соглашений. Пятнадцатилетний опыт и накопленные компетенции позволяют Росавтотрансу уверенно отвечать на современные вызовы, содействуя повышению безопасности, надежности и технологичности автомобильной отрасли страны.



Коллективное фото ФБУ «Росавтотранс» в 2026 году.

17 ноября 2011 года по распоряжению бывшего тогда министром транспорта РФ Игоря Евгеньевича Левитина на пост генерального директора ФБУ «Росавтотранс» был назначен Сергей Сухареv. Наш корреспондент побеседовал с ним об истории Росавтотранса и поставленных перед ним задачах.

— **Сергей Александрович, с чего все начиналось? Расскажите о ключевых моментах создания и развития учреждения.**

— Вопрос о создании единого ведомства долгое время витал в воздухе — его поднимали и перевозчики, и региональные организаторы, но именно Николай Анатольевич Асаул сыграл решающую роль и стоял у истоков создания ФБУ «Росавтотранс». Шаг оказался своевременным: на тот момент большое количество функций и полномочий Минтранса России, вытекающих из международных договоров РФ, либо практически не реализовывались, либо выполнялись различными общественными организациями на юридически необоснованных основаниях. Летом 2011 года руководство Минтранса России, опираясь на эту позицию, официально приняло решение о

создании Агентства автомобильного транспорта.

— **Рождение и первые шаги агентства — это, пожалуй, один из самых сложных моментов. Нужны были специалисты, правовые документы. С какими задачами пришлось справиться в первую очередь?**

— 7 октября 2011 года приказом министра транспорта РФ был утвержден устав агентства. Помню номер документа ИЛ-86 и пожелание министра Игоря Евгеньевича Левитина агентству автомобильного транспорта такой же надежной работы в автомобильной отрасли, как у нашего главного на тот момент лайнера ИЛ-86 в авиации.

Все начиналось с коллектива из пяти человек, который за полгода вырос до ста, сложилась команда профессионалов, были определены пути развития по направлениям деятельности, созданы филиалы в различных городах России от Владивостока до Калининграда.

Пожалуй, по всем направлениям деятельности, будь то перевозка скоропортящихся, опасных грузов или соблюдение режима труда и отдыха водителей при осуществлении международных автомобильных перевозок, агентство выступило инструментом взаимодействия участ-

ников автотранспортной отрасли и государственного регулирования. Была организована работа по аккредитации соответствующих сервисных центров, мастерских, организаций, осуществляющих выпуск тахографических карт. В 2012 году началась большая познательная работа по введению российской тахографии.

Яркой страницей деятельности Агентства автомобильного транспорта стали реализация требований законодательства в области межрегиональных пассажирских перевозок и создание маршрутной сети регулярных пассажирских перевозок в междугородном сообщении в масштабах всей страны.

В этой связи большая работа была проделана по организации межрегиональных перевозок с Республикой Крым, городом федерального значения Севастополь.

— **А что насчет филиалов Росавтотранса? На первом этапе вы активно создавали их в административных центрах федеральных округов. Насколько важно было прийти в регионы и как это повлияло на работу с перевозчиками на местах?**

— Одной из основных задач при создании агентства как раз и была организация работы с participa-

ми автотранспортной отрасли в регионах. Большую помощь нам оказывали органы исполнительной власти на местном уровне. Было важно создать удобные условия для взаимодействия перевозчиков и организаций, испытывающих подвиганиям, предоставляющих сервисное обслуживание различного оборудования, услуги по выпуску карт водителей и многое другое.

— **За 15 лет через агентство прошло много специалистов. Что, на ваш взгляд, было самым важным звеном в команде на начальном этапе? Какие принципы работы вы закладывали, которые, как вам кажется, сохранились и сейчас?**

— Безусловно, многое в работе коллектива, особенно в период становления, зависит от людей, их сплоченности, умения объединить усилия для достижения поставленных целей. У нас была настоящая команда профессионалов, многие специалисты, которые начинали в Росавтотрансе, и сейчас продолжают работать в автотранспортной отрасли в различных направлениях. Уверен, что и сегодня коллектив агентства автомобильного транспорта — это настоящие профессионалы своего дела!

— **Сегодня перед автотранспортной отраслью стоят новые вызовы — цифровизация, экологические стандарты, беспилотные технологии. Какие направления, по вашему мнению, должны стать приоритетными для Росавтотранса в следующие 15 лет?**

— Безусловно, на сегодняшний день с приходом цифровых технологий, развитием интеллектуальных систем очевидны необходимость и эффективность их применения на автомобильном транспорте. Будущее за искусственным интеллектом, беспилотным транспортом и системами, обеспечивающими безопасными и доступными транспортными услугами общество.

— **Ваши пожелания Росавтотрансу и коллективу в юбилейный год.**

— Хотелось бы пожелать коллективу Агентства автомобильного транспорта сплоченной работы в интересах автотранспортной отрасли, реализации поставленных задач с применением новых технологий. Пусть каждый день приносит удовлетворение от проделанной работы и гордость за общий результат.

Продолжение на 4–5-й стр.



ФБУ «РОСАВТОТРАНС»: 15 лет на службе транспортной отрасли

Продолжение.
Начало на 3-й стр.

Движение вперед – маршрут построен!

Регулярные перевозки пассажиров и багажа – не просто транспортная услуга, а важная составляющая комфортной жизни миллионов людей. И в выстраивании этой сложной, но жизненно необходимой системы ФБУ «Росавтотранс» играет одну из ключевых ролей.

В основе этой работы – Федеральный закон № 220-ФЗ от 13 июля 2015 года «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», который задает вектор развития регулярных перевозок в новом правовом поле. Следуя его положениям, ФБУ «Росавтотранс» предлагает формировать удобную и предсказуемую маршрутную сеть по всей стране.

Фундамент текущей работы был заложен уже в первые годы: распоряжение Минтранса России № МС-202-р от 31 декабря 2015 года и приказ Минтранса № 536 от 26 декабря 2017 года определили порядок организации межрегиональных автобусных маршрутов и регламент предоставления госуслуг. На этой базе агентство выстроило четкую систему приема и рассмотрения заявлений – от регистрации и изменения сведений об остановочных пунктах до установления новых маршрутов.

В настоящее время согласовано 413 международных маршрутов регулярных перевозок, в реестре межрегиональных маршрутов зарегистрирован 5551 маршрут, а в реестре остановочных пунктов – 3614 остановок. За этими показателями – реальные маршруты, по которым ежедневно едут пассажиры, и тысячи решений, принятых для удобства и безопасности перевозок.

Важным шагом на пути к эффективности стала цифровизация. В 2019 году был автоматизирован процесс приема и рассмотрения заявлений, позволяющий принимать документы с электронной подписью в электронном виде, что

заметно ускорило взаимодействие с перевозчиками. Развитие цифровых сервисов продолжилось и далее: в 2022 году на ЕПГУ появилась услуга по установлению межрегиональных маршрутов регулярных перевозок, в 2023-м – услуга по регистрации и изменению сведений об остановочных пунктах, а также по согласованию международного маршрута. В 2025 году запущена комплексная государственная услуга «Регистрация остановочного пункта». Она объединила несколько этапов работы с остановочными пунктами в один процесс, сократив количество обращений и документов, а значит, и время на оформление.

Особое место в этой системе занимает Управление пассажирских перевозок, его возглавляет Елена Колесник. Под ее руководством реализуются проекты, которые делают работу перевозчиков прозрачнее, а поездки пассажиров – удобнее.

Так, под руководством Кристины Будачевой отдел межрегиональных перевозок обеспечивает бесперебойную работу с маршрутной сетью: здесь детально прорабатывают вопросы установления и корректировки межрегиональных автобусных маршрутов, следят за соблюдением требований законодательства и поддерживают взаимодействие с перевозчиками.

Не менее значим вклад отдела международных маршрутов во главе с Ириной Соловых. Специалисты отдела выстраивают процессы по маршрутам, выходящим за пределы страны, уделяя особое внимание согласованию условий перевозок, соблюдению международных норм и требований.

Под началом руководства Управления пассажирских перевозок реализованы ключевые проекты по цифровизации госуслуг, совершенствованию нормативной базы и созданию более комфортных условий для российских перевозчиков. В основе этой работы – сочетание строгого следования нормам и поиска практических решений. Специалисты профильных отделов ежедневно обеспечивают бесперебойную работу маршрутной сети, прорабатывают вопросы установления и корректировки маршрутов, следят за соблюдением законодательства и урегулируют спорные ситуации.

Больше 10 лет в ритме безопасности: как Росавтотранс строил систему тахографического контроля

В соответствии с возложенными Минтрансом России на ФБУ «Росавтотранс» обязанностями по обеспечению функционирования системы тахографического контроля в начале 2013 года были сформированы новые отделы, основной задачей которых стал тахографический контроль на территории РФ. В настоящее время это отдел тахографии и отдел нормативного регулирования тахографии, которые возглавляют Екатерина Боровкова и Игорь Бурков, работающие в агентстве с 2013 года.



Екатерина Боровкова



Игорь Бурков

Отделы являются структурными подразделениями Управления тахографии и грузовых перевозок, начальником которого является Евгений Никитухин.

Для повышения уровня безопасности дорожного движения путем совершенствования системы контроля за режимом труда и отдыха



Работники Росавтотранса на международном тахографическом форуме.

водители, а также для автоматизации деятельности работников была создана автоматизированная информационная система «Тахографический контроль» (АИС ТК). Посредством данной системы с момента внедрения по настоящее время в реестрах ФБУ «Росавтотранс» учтены сведения более чем о 2,1 млн тахографов, 3,95 млн блоков СКЗИ тахографа, 6 млн карт и 1790 мастерских.

На протяжении всего времени работники отделов принимали активное участие в подготовке и обсуждении нормативных правовых актов, регулирующих систему тахографического контроля в Российской Федерации, а также в развитии АИС ТК. Как результат совершенствуются действующие отраслевые акты, создается инфраструктура национальной тахографии, формируется российский контур средств криптографической защиты информации (СКЗИ), АИС ТК своевременно адаптируется под современные требования законодательства. Кроме того, утверждаются типы средств измерений всех моделей российских тахографов, цифровизируется работа с данными, АИС ТК интегрируется с комплексной информационно-аналитической системой КИАКС ТС РВ, развиваются тахографы нового поколения с функцией передачи данных, создаются личные кабинеты участников тахографического процесса.

Для удобства пользователей на официальном сайте ФБУ «Росавтотранс» создан портал системы тахографического контроля, а также реализована возможность самостоятельной проверки состояния тахографического оборудования, ранее учтенного учреждением.

Таким образом, то, что в начале 2010-х годов воспринималось как набор отдельных нормативных

требований, сегодня превратилось в сложную цифровую инфраструктуру, объединяющую государство, водителей, перевозчиков, изготовителей оборудования и мастерские. За короткий исторический период Россия прошла путь от первых этапов внедрения тахографов до национальной системы с криптографической защитой данных.

В настоящее время, принимая во внимание необходимость международного транспортного сообщения в условиях внешнего санкционного давления, работники принимают участие в развитии межгосударственного взаимного признания тахографических систем дружественных государств, а также обеспечивают взаимодействие АИС ТК с ЕАИС ТО и Федеральным информационным фондом по обеспечению единства измерений.

Россия, партнеря по ЕАЭС, Турция создают международную альтернативную ЕСТР систему контроля режима труда и отдыха водителей

Подведомственное учреждение Минтранса России наделено полномочиями выполнять обязательства РФ в рамках Европейского соглашения о работе экипажей транспортных средств, выполняющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), принятого в 1970 году в Женеве. Главная цель ЕСТР – безопасность на дорогах, обеспечение строгих норм работы и отдыха водителей-дальнобойщиков и автобусов, а также предотвращение усталости и аварийности.

Специалисты отдела тахографии ЕСТР регулярно участвуют в заседаниях структурных подразделений ЕЭК ООН, связанных с автомобильным транспортом и реализацией условий ЕСТР, подготавливая ключевые документы и защищая интересы России. Подготовленные ФБУ «Росавтотранс» проекты документов впоследствии публикуются к заседаниям указанных структурных подразделений ЕЭК ООН.

Из-за санкционного давления и дискриминационной политики Европейского союза соблюдение ЕСТР в привычном формате стало затруднительным. В ответ Минтранс России и Росавтотранс выступили с инициативой создать альтернативную систему контроля внутри Евразийского экономического союза (ЕАЭС) посредством взаимного признания национальных тахографических систем.

Параллельно ведется работа в двустороннем формате: совместно с коллегами из Беларуси и Турции прорабатываются практические



Кристина Будачева – 8 лет в учреждении
Елена Колесник – 9 лет
Ирина Соловых – 10 лет.



Рабочее заседание в конференц-зале Управления тахографии.



ФБУ «РОСАВТОТРАНС»: 15 лет на службе транспортной отрасли



Российская делегация на заседании ЕСТР.

решения для перевозок и соглашения единая позиция на международных площадках ООН. В 2026 году в Санкт-Петербурге на Международном транспортно-логистическом форуме Росавтотранс организовал специальную экспертную сессию, где представители стран региона обсудили пути развития автоперевозок и совместные шаги по защите рынка.

Эксперты Росавтотранса продолжают ежедневную работу: готовят документы для рассмотрения на международных площадках, оптимизируют механизмы контроля и внедряют цифровые сервисы, делая международные автомобильные перевозки надежными и устойчивыми к внешним вызовам.

Соглашение СПС, «ГосЛог» и МТК «Север – Юг»

Отдел СПС, а в настоящее время отдел грузовых перевозок был создан в структуре ФБУ «Росавтотранс» с первых дней существования учреждения для формирования цивилизованного рынка автомобильных грузоперевозок, повышения их надежности и снижения аварийности. На сегодняшний день отдел входит в состав Управления тахографии и грузовых перевозок и является ключевым звеном в реализации государственной политики в сфере международных и внутрироссийских грузовых перевозок.

Главным направлением деятельности отдела является реализация Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС). С 2015 года отделом выдано более 28 тыс. свидетельств СПС, а также реализована возможность подачи заявлений через Единый портал государственных услуг (ЕПГУ).

Отдел принимает участие в заседаниях рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) в рамках Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, готовит предложения от имени Российской Федерации. Работники отдела участвуют в развитии бесшовных транспортных коридоров, в том числе в рамках МТК «Север – Юг».

Команда участвует в формировании Национальной цифровой платформы для грузоперевозок (ЕЦП «ГосЛог»). Отделом были внесены предложения по сохранению норм СПС для внутрироссийских перевозок скоропортящейся продукции, которые были единогласно поддержаны на Координационном совете Минтранса России.

Невидимый механизм видимого порядка

Отдел организационно-технического обеспечения работы Межведомственной аттестационной комиссии, осуществляющей профессиональную аттестацию экспертов-техников и ее аннулирование, создан для того, чтобы снять с членов комиссии всю бумажную и техническую рутину. Отдел входит в состав Управления тахографии и грузовых перевозок.

Отдел готовит документы, бронирует помещения, настраивает оборудование, ведет делопроизводство и протоколы МАК, архивирует материалы, координирует графики и следит за сроками. На первый взгляд, это незаметная работа. Но попробуй представить аттестацию без вовремя распечатанных материалов, без работающего микрофона или без четкого расписания – все встанет. Отдел – тот механизм, который обеспечивает порядок.



Ольга Марушенкова

Коллектив отдела небольшой, но каждый – на своем месте. Руководитель им Ольга Марушенкова.

Ольга Марушенкова работает уже 11 лет. Ее задача – сделать так, чтобы комиссия работала как часы, а кандидаты в эксперты-техники чувствовали себя уверенно.

Специалист по документационному обеспечению в отделе Ирина Бодрова знает, где лежит любой документ за последние десять лет, и может поднять историю любой аттестации за пять минут.

За рассмотрение жалоб на деятельность экспертов-техников в отделе отвечает Геннадий Чугаев. Он – эксперт в области независимой технической экспертизы ТС. Его задача – подготовить позицию по каждой жалобе и представить ее на рассмотрение членам МАК.

За все время существования отдела проведено 138 заседаний, подготовлено и опубликовано 138 протоколов МАК.

За последний год отдел сделал работу комиссии значительно удобнее. Полностью перевели документооборот в электронный вид. Раньше на подготовку одного заседания уходило три дня, теперь – один. За прошлый год не было ни одного срыва заседания по организационной или технической причине. Это результат слаженной работы отдела.

Мы хотим, чтобы работа МАК была максимально комфортной и прозрачной. Поэтому внедрены система профессиональной аттестации в режиме ВКС и четкие критерии оценки.

Цель отдела – не просто обеспечить заседание, а сделать так, чтобы каждый член МАК и эксперт-техник чувствовал: аттестация – это честно, организованно и по-человечески.

От сбора данных до создания и развития информационных систем

В ФБУ «Росавтотранс» активно развивается Управление информационных технологий и аналитической работы – цифровое ядро учреждения, где собираются, обрабатываются и превращаются в управленческие решения потоки данных со всех структурных подразделений. Управление было сформировано как структурное подразделение в 2021 году и объединило отдел цифровых технологий и отдел аналитики. У истоков создания управления стояла Мария Золотая – действующий начальник управления.

Одно из ключевых направлений работы – анализ деятельности подразделений в части ведения статистики. Управление обрабатывает данные и превращает их в наглядные презентации, графики и аналитические справки для руководства ФБУ «Росавтотранс» и Минтранса России.

Отдел цифровых технологий отвечает за бесперебойную работу техники, автоматизированных рабочих мест, поддержание корпоративной сети и обучение работников Росавтотранса новому программному обеспечению. Параллельно управление занимается приемкой работ по контрактам от разработчиков до модернизации информационных систем.

Управление координирует развитие трех ключевых систем: АПК БПГПГ (подготовка водителей и инженерно-технического состава, контроль выдачи разрешительных документов), АИС ТК (тахографи-



Рабочий процесс отдела правового обеспечения: на фото Роза Гарифуллина, которая работает в агентстве с 2012 года.

ческий контроль) и АИС ЕСТР (выполнение условий Европейского соглашения). Совместно с другими подразделениями управление вывело на ЕПГУ семь государственных услуг, включая одну комплексную, что сократило сроки рассмотрения документов и исключило человеческий фактор.

На страже закона и интересов отрасли ФБУ «Росавтотранс»

Правовое обеспечение деятельности ФБУ «Росавтотранс» началось с 2012 года. Изначально правовую работу в условиях создания ФБУ «Росавтотранс» осуществлял один работник – Роза Гарифуллина, с усложнением задач впоследствии был создан отдел. Команде требовалось закладывать прочный правовой фундамент: от разработки локальных актов до законодательской работы совместно с Минтрансом России, ведения судебных споров и сопровождения закупок. В настоящее время под руководством Розы Гарифуллиной работают три специалиста, вместе они образуют команду, которая гарантированно закрывает все правовые вопросы ФБУ «Росавтотранс».

Роза Гарифуллина неоднократно награждалась почетными грамотами ФБУ «Росавтотранс», ей объявлена благодарность министра транспорта Российской Федерации. Ключевым направлением работы стало обеспечение актуальности устава ФБУ «Росавтотранс» в связи с ростом объема задач

Подразделение берет на себя весь комплекс правовых вопросов, регулярно актуализируя устав учреждения, разработку локальных актов для осуществления финансово-хозяйственной деятельности ФБУ «Росавтотранс» и участия в заседаниях судов общей юрисдикции и арбитража в целях защиты интересов ФБУ «Росавтотранс». Качественная подготовка документов и правовая аргументация получили высокую оценку в Минтрансе России.

В 2025 году впервые внесены изменения в устав Росавтотранса, позволившие оказывать услуги, приносящие доход от деятельности. В рамках этого направления подразделением разработан регламент работы в части оказания содействия в оформлении многократных китайских виз для водителей-международников: за год направлено свыше 5 тыс. официальных писем в консульские учреждения КНР. Отдельное направление – профилактика коррупционных правонарушений, включая разработку антикоррупционных стандартов и мониторинг их эффективности.

Сейчас юридическая служба работает на опережение: анализирует изменения в законодательстве, предупреждает риски и формирует высокую правовую культуру в учреждении, обеспечивая надежную защиту интересов ФБУ «Росавтотранс».

Патриотизм, традиции и командный дух трудового коллектива

ФБУ «Росавтотранс» – сплоченный коллектив, где работники активно участвуют в корпоративных и общественно значимых мероприятиях. Команда агентства принимала участие во II Фестивале спорта с прохождением норм ГТО вместе с 16 сборными транспортных ведомств, а также в международной спартакиаде, где коллектив продемонстрировал командный дух и отличную физическую подготовку.

Особое место в жизни Учреждения занимают почтение исторической памяти и поддержка общенациональных патриотических инициатив. Работники возлагают цветы к мемориалам, присоединяются к движениям, приуроченным ко Дню Победы, народного единства, воинской славы и т.д., многие участвуют в гуманитарных и благотворительных проектах. Коллектив регулярно организует тематические



Руководство Управления цифровых технологий и отдела аналитики.

Окончание на 6–7-й стр.



ФБУ «РОСАВТОТРАНС»: 15 лет на службе транспортной отрасли



Коллективное посещение парка «Патриот» и «Дороги памяти» с детьми работников Росавтотранса.



Возложение цветов с Советом ветеранов РОО «Ветераны войны и труда автомобильного транспорта»: на фото Андрей Жильцов.

экскурсии, в том числе с посещением Музейно-храмового комплекса ВС РФ и парка «Патриот».

ФБУ «Росавтотранс» много лет взаимодействует и поддерживает членов Совета ветеранов региональной общественной организации «Ветераны войны и труда автомобильного транспорта» при Министерстве транспорта Российской Федерации, который утвержден с 2002 года.

Андрей Яковлевич Жильцов возглавляет Совет ветеранов с 2019 года, является заслуженным работником транспорта России, имея за спиной 53-летний стаж работы в отрасли пассажирского транспорта России

Не менее важное значение придается укреплению семейных ценностей и продвижению принципов семейноцентричности. Для Росавтотранса проводятся яркие социальные и культурно-досуговые мероприятия: совместное празднование Масленицы с народными гуляньями в музее-заповеднике «Коломенское», увлекательные творческие мастер-классы, чествование детей-первоклассников работников, субботники и другие.

За закрытой дверью – открытые сердца

Главный ресурс любой организации – это люди: их знания, мотивация и преданность делу определя-

ют, насколько устойчиво и успешно работает вся система.

Так, отдел кадров и режима ФБУ «Росавтотранс» под руководством Екатерины Шипиловой сосредоточен на работе с кандидатами и действующими работниками, кадровом делопроизводстве, разрешении конфликтов, воинском учете и контроле соблюдения режимных требований.



Александр Галицын – главный специалист отдела кадров и режима – за 11 лет службы запустил работу по охране труда и гражданской обороне, а также участвовал в закупочной и судебной деятельности

Административным отделом руководит Наталья Гончарова. Она обеспечивает организационную, документационную и техническую поддержку учреждения. Коллектив из пяти специалистов отвечает за хранение и структурирование всей документации агентства, активно участвует в общественной жизни.



Наталья Гончарова пришла работать главным специалистом в ФБУ «Росавтотранс» в мае 2015 года. В 2016 году ввели в работу облачную систему документооборота, которую надо было освоить в срочном порядке, взаимодействовать с техподдержкой, помогать в освоении ОСЭД работникам ФБУ «Росавтотранс»

Эффективная финансовая система и учет

Становление ФБУ «Росавтотранс» в 2011 году началось именно с отдела бухгалтерского учета. От его эффективной работы зависит поддержка всей финансово-хозяйственной деятельности учреждения.

Работники не ограничиваются формальным учетом: они помогают коллегам в оформлении документов, объясняют порядок начислений и подсказывают способы предотвращения ошибок.



Заместитель главного бухгалтера Татьяна Черномазова работает в учреждении с момента его основания, выстраивала учет с нуля и сегодня контролирует ключевые участки, сверки и инвентаризации. Отдел бухгалтерии работает как надежный тыл, обеспечивая точный учет и стабильность организации

Развитие регионального планирования и транспортного образования

1 августа 2024 года в структуре ФБУ «Росавтотранс» создано Управление по взаимодействию с регионами. Руководство осуществляет Ксения Резниченко.

Отдел регионального планирования, работу которого курирует Мария Никитина, обеспечивает реализацию поручений Минтранса России по государственной поддержке регионов в обновлении транспорта.

Отдел выполнил работу по отбору субъектов Российской Федерации для обновления подвижного состава по федеральному проекту «Развитие общественного транспорта», провел опрос по оценке качества транспортного обслуживания в агломерациях в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» и на постоянной основе обеспечивает анализ эффективности использования транспортных средств, приобретенных за счет средств специальных казначейских кредитов.

Профессиональные знания – фундамент безопасности!

Отдел транспортного образования и аттестации с 2012 года обеспечивает проведение процедур аттестации специалистов по безопасности дорожного движения, экзаменов для консультантов, водителей, занимающихся перевозкой опасных грузов или задействованных в международных перевозках.

За время работы более 8 тыс. консультантов и более 451 тыс. водителей были проэкзаменованы для перевозки опасных грузов, более 115 тыс. человек получили свидетельства профессиональной компетентности международного перевозчика и более 202 тыс. человек прошли аттестацию по безопасности дорожного движения.

Ежедневно важнейшие этапы работы, которые требуют точности, последовательности и особого внимания к каждой детали, выполняет Юлия Волейко.



Юлия Волейко работает в отделе уже 11 лет. И сейчас полученный ею опыт – важная часть компетенций отдела транспортного образования и аттестации

Восемь филиалов ФБУ «Росавтотранс» обеспечивают выполнение задач на региональном уровне

Настоящая сила учреждения – в его региональной сети. Восемь филиалов ФБУ «Росавтотранс», развернутые во всех федеральных округах страны, обеспечивают практическую реализацию единой государственной политики от Калининграда до Дальнего Востока. За каждым из этих подразделений стоят свои герои, чей многолетний труд заслуживает отдельного внимания.

Филиалы ФБУ «Росавтотранс» осуществляют организацию и рассмотрение заявлений в сфере регулярных перевозок и взаимодействуют с исполнительными органами субъектов в федеральных округах, а также ведут системный контроль за функционированием мастерских и сервисных центров тахографического контроля.

Кроме того, филиалы ФБУ «Росавтотранс» выполняют важную экспертно-консультационную функцию, оказывая всестороннюю информационную и методическую поддержку перевозчикам. Подразделения Учреждения в федеральных округах участвуют в квалификационных экзаменах по профессиональной деятельности международного автомобильного перевозчика и аттестации специалистов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, принимают активное участие в экзаменационных комиссиях по



Выезд коллектива ФБУ «Росавтотранс» на природу.



ФБУ «РОСАВТОТРАНС»: 15 лет на службе транспортной отрасли

перевозкам опасных грузов, а также анализируют локальные транспортные потоки для подготовки предложений по совершенствованию маршрутных сетей на всей территории России.

За каждым направлением стоит ежедневный труд профессионалов. Так, например, в Центральном федеральном округе профессиональный путь Марины Титовой неразрывно связан с историей ФБУ «Росавтотранс». Она одна из первых, кто организовывал работу филиала, создавая его с самого начала. Также она активно участвовала в координации работы международных автобусных маршрутов через пункты пропуска на государственной границе, входящие в ЦФО.



В Северо-Западном федеральном округе (Калининградская область) Александр Трухин (14 лет работы) организовывал проведение крупных столов, семинаров и встреч по организации международных пассажирских и грузовых перевозок. Он оказывает содействие в организации патриотических автопробегов с участием детско-юношеских школ в городе Калининграде. Александр Николаевич имеет нагрудные знаки «Почетный авто-транспортник» и «Почетный работник транспорта России».



В Приволжском федеральном округе Владимир Давыденко работает на протяжении 13 лет, имея за плечами колоссальный опыт квалифицированной работы. С 2014 года Владимир Алексеевич на протяжении шести лет принимал активное участие в организации турнира по мини-футболу «Кубок Росавтотранса», ежегодно формируя сильную и конкурентоспособную команду. Сейчас он продолжает принимать участие в специализированных обучающих семинарах по эффективности организации дорожного движения и транспортного обслуживания населения, выездных мероприятиях и профессиональных курсах, связанных с транспортной



отраслью, оказывает содействие повышению качества транспортного обслуживания и укреплению взаимодействия транспортных организаций с ФБУ «Росавтотранс». Владимир Алексеевич за годы работы в транспортной отрасли награжден нагрудными знаками «Почетный авто-транспортник», «Почетный работник транспорта России» и «200 лет транспортному образованию России».



В Северо-Кавказском федеральном округе Олег Скоромный с 2013 года участвовал в организации работы по перевозке скоропортящихся продуктов, принимал непосредственное участие в создании и становлении филиала, а также в открытии первых сервисных центров по тахографическому контролю в Ставрополе и Ессентуках.



Елена Ревва осуществляет свою профессиональную деятельность в ФБУ «Росавтотранс» в Северо-Кавказском округе более 10 лет. Еще

до начала работы в учреждении она была преподавателем по подготовке специалистов в области перевозки опасных грузов и до сегодняшнего дня является действующим консультантом по вопросам перевозки опасных грузов. Полученный практический опыт стал одним из преимуществ, помогающих ей объективно и глубоко применять свои знания в организации работы по данному направлению.

В Сибирском федеральном округе Андрей Пак выполняет задачи транспортной отрасли, стоящие перед ФБУ «Росавтотранс» более 14 лет. В 2016 году при непосредственном участии Андрея Борисовича ФБУ «Росавтотранс» выступило национальным координатором пробного международного автопробега Китай – Монголия – Россия, который дал старт движению грузового транспорта по новому экономическому коридору, а в 2018 году – уже национальным координатором пассажирской и грузовой тестовой перевозки по маршруту Дальня (КНР) – Маньчжурия (КНР) – Забайкальск (РФ) – Новосибирск (РФ).



Татьяна Кумец на протяжении 12 лет обеспечивает стабильность международного автобусного сообщения. Ее плодотворная работа имеет особое значение и для оптимизации маршрутной сети в Сибирском федеральном округе. Ежедневно выполняя эту работу, Татьяна Сергеевна обеспечивает то, что для пассажира кажется само собой разумеющимся – четкую и устойчивую работу системы автобусных перевозок.



Дмитрий Сидорчук 13 лет осуществляет свою профессиональную деятельность в ФБУ «Росавтотранс», и его многолетний опыт – важная составляющая для надежной работы в том числе и в аттестационном направлении. Вместе с тем он принимал участие и обеспечивал организацию заключительной части российско-китайского автопробега в 2018–2023 годах.

В юбилейный год трудовой коллектив Росавтотранса подходит с гордостью за пройденный 15-летний путь. Превратившись в надежную опору Минтранса России и ключевой центр компетенций автотранспортной отрасли, агентство уверенно смотрит в будущее.





Новосибирский автовокзал: главный транспортный узел Сибири

От региональных инициатив к федеральным приоритетам

Новосибирский автовокзал – ключевой транспортный узел города и один из крупнейших автовокзалов Сибири. Он играет решающую роль в обеспечении пассажирских перевозок как внутри региона, так и в масштабах страны.

«В настоящее время автовокзал работает круглосуточно и предоставляет полный комплекс услуг, – рассказала директор ООО «Автовокзал–Главный» Екатерина Стефанова. – К услугам пассажиров – просторный зал ожидания, оснащенный стойками зарядки телефонов и бесплатным Wi-Fi, кассы, комната матери и ребенка, туалеты, камера хранения, вендинговые аппараты. Расписание и необходимая информация выводятся на электронные табло и TV-экраны».

Директор отметила также, что на первом этаже Новосибирского автовокзала созданы специальные условия для пассажиров с ограниченными возможностями здоровья: размещено абонентское устройство с телефонной трубкой системы голосовой двусторонней связи «Яна», предназначенное для организации двусторонней голосовой связи администратора и людей с ограниченными возможностями здоровья, вызов администратора производится автоматически при снятии трубки, точно так же абонент отвечает на вызов со стороны администратора, и никакие дополнительные действий от абонента для разговора не требуются; рядом с окном администратора расположена коммуникативная система (текстофон) «Контакт», предназначенная для слабослышащих и глухих людей (инвалидов по слуху), которая работает путем преобразования входящего речевого сигнала в текст, а при исходящем от инвалида сообщении преобразует его в речь синтезированным голосом или передает его в виде текстового сообщения, создавая возможность диалога между инвалидами по слуху и людьми без нарушения слуха. Для маломобильных групп населения предусмотрены выделенные парковочные места, обеспечен доступ на объект, есть возможность воспользоваться инвалидным креслом-коляской, устроен адаптивный лифт для подъема на второй этаж и др.

На автовокзале выполняются все меры, предусмотренные планом обеспечения транспортной безопасности. Для помощи пассажирам работает кол-центр: всю необходимую информацию можно получить по телефону ежедневно с 8:00 до 23:00.

Каждый день через автовокзал проходит порядка 80 рейсов, связывающих Новосибирск с десятками населенных пунктов. География маршрутов охватывает не только Новосибирскую область, но и соседние регионы: Алтайский край, Республику Алтай, Кемеровскую, Томскую и Омскую области, а также Центральную Азию: Казахстан, Таджикистан, Узбекистан. Для удобства пассажиров кроме остановочного пункта на Новосибирском автовокзале организована сеть остановочных пунктов, расположенных на территории города, которые используются перевозчиками по регулярным междугородным маршрутам на основании утвержденных свидетельств и карт маршрутов.

Особого внимания требует процесс посадки на неавтоматизированных остановочных пунктах, находящихся за пределами города. Здесь все держится на внимательности водителей и дисциплине самих пассажиров: никакой электронной системы контроля доступа или турникетов, которые могли бы подсказать, что все на местах. Водитель лично сверяет-



ся с посадочными ведомостями, а пассажиры – внимательно следят за прибытием своего рейса, чтобы не пропустить автобус в общем потоке. Такая «ручная» организация требует от обеих сторон большого терпения и ответственности, ведь именно от слаженности действий на таких точках, от своевременности отправления по расписанию в путь с каждого остановочного пункта зависит посадка в транспортное средство пассажира на транзитном неавтоматизированном остановочном пункте.

Новосибирский автовокзал активно переходит на цифровой формат, делая процесс поездки максимально легким и комфортным. Сейчас подавляющее большинство пассажиров предпочитают покупать билеты онлайн – через официальные сайты, где оформление занимает считанные секунды. Внедрение электронных терминалов самообслуживания также существенно оптимизировало работу касс, избавив клиентов от долгих ожиданий и лишней суеты.

Важным достижением в работе автовокзала стало использование нового цифрового способа подтверждения статуса многодетной семьи при помощи ID в национальном мессенджере MAX. Теперь наличие статуса члена многодетной семьи можно подтвердить максимально быстро через цифровой ID.

Пассажиру достаточно предъявить электронный идентификатор (или привязанную к нему социальную карту) при покупке билета – посадке, чтобы подтвердить право на льготу. Отличная новость для студентов! С 1 сентября 2026 года для подтверждения скидки на посадку достаточно предъявить электронный студенческий билет. Это исключает необходимость носить с собой бумажные студенческие билеты и справки, делая процесс оформления проезда со скидкой более удобным.

«Автовокзал – объект транспортной инфраструктуры, поэтому вопросам безопасности здесь уделяется приоритетное внимание, – отметила Екатерина Стефанова. – Тут строго следуют требованиям федерального законодательства: на территории комплекса действует пропускной и внутриобъектовый режим. Также внимательно следят за качеством перевозок: все автобусы оснащены системой ГЛОНАСС/GPS, что позволяет в режиме реального времени отслеживать навигационную информацию о транспортных средствах».

Вместе с тем в регионе серьезной проблемой остается недобросовестная конкуренция со стороны нелегальных перевозчиков. Новосибирский автовокзал регулярно выступает с инициативами по борьбе с такими участниками рынка, а

именно с перевозками на местных транспортных средствах на международных и межрегиональных направлениях, а также с недобросовестными электронными ресурсами. Данные о выявляемых в ходе перевозочной деятельности фактах нарушений действующего законодательства направляются в контрольные органы, по ним проводятся контрольные мероприятия, но этого недостаточно. В соответствии с действующим транспортным законодательством контрольные органы в основном применяют меры к перевозчикам, но не к владельцам интернет-ресурсов, распространяющих информацию о незаконных перевозках. Возникает правовой дисбаланс: если российские агрегаторы строго соблюдают законодательство и работают только с официальными перевозчиками, то иностранные интернет-площадки игнорируют требования РФ. Они предлагают поездки по демпинговым ценам, не имея при этом никаких разрешительных документов. В результате пассажир, стремясь сэкономить, неосознанно выбирает небезопасный транспорт, что наносит прямой экономический удар по легальным компаниям, которые несут расходы на налоги, сборы и обеспечение безопасности перевозок.

«Мы считаем, что решение данного вопроса заключается в упрощении и повышении эффективности правоприменительной практики – в частности, в ускорении процедур блокировки недобросовестных электронных ресурсов, распространяющих информацию о нелегальных перевозках, и в обеспечении неотвратимости ответственности для иностранных платформ, игнорирующих российские требования, – подчеркнула директор ООО «Автовокзал–Главный» Екатерина Стефанова. – Важно поднять еще одну острую тему, которая касается каждого из нас. Еще 10 лет назад в регионе осуществляли деятельность автовокзал и 23 автостанции. Сейчас в Новосибирской области остались две автостанции и автовокзал. И это Новосибирская область, площадь которой 177,756 тыс. км² и численность более 2,7 млн человек. Подобная ситуация наблюдается и в других регионах. Напрашивается вопрос, что к этому привело. Ответ простой: рост затрат в связи с ужесточением требований к содержанию и осуществлению деятельности объектов транспортной инфраструктуры. Решение данной проблемы: изменение подходов со

стороны государства к сохранению существующих объектов транспортной инфраструктуры и их развитию, в первую очередь, на законодательном уровне».

При этом надо признать, что остановочные пункты, размещенные вне территории автовокзала, играют важную роль в транспортной доступности для пассажиров на междугородных маршрутах. Есть необходимость законодательного урегулирования ряда вопросов по таким остановочным пунктам, которые уже накопились за период действия Федерального закона РФ № 220-ФЗ от 13.07.2015 «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».

Если говорить о перспективах развития, то стоит напомнить, что Новосибирск – крупнейший транспортный узел Западной Сибири, расположенный на пересечении транспортных магистралей, включая Транссиб. Потенциал Новосибирского автовокзала, связанного с транспортным обеспечением гостей и жителей города, остается пока не реализованным в полном объеме как транспортного хаба.

Однако наметились позитивные сдвиги. В настоящее время власти объединяют усилия для расширения транспортных возможностей. Так, регион и Федерация реализуют два крупных дорожных проекта Новосибирской области – расширение Чуйского тракта (Р-256) и строительство восточного обхода Новосибирска, которые перешли из категории региональных инициатив в федеральные приоритеты. Учитывая удачное расположение Новосибирского автовокзала рядом с восточным въездом в город, он обеспечит выход пассажирских маршрутов на северные и восточные трассы, в направлениях на Кемерово, Томск, Алтайский край, Республику Алтай, Омскую область, Казахстан.

Таким образом, перспективы Новосибирского автовокзала зависят от решения взаимосвязанных задач: выравнивания конкурентных условий на рынке пассажирских перевозок и завершения транспортной интеграции автовокзала в городскую и региональную маршрутную сеть. При их выполнении автовокзал приобретет статус транспортного хаба Сибири, обеспечивающего выход пассажирских маршрутов на северные, восточные и южные направления.

«Уважаемые коллеги! Поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем работника автомобильного и городского пассажирского транспорта! Наша работа – это не просто перевозка, а фундамент экономики и связующее звено между городами. Желаю нам государственной поддержки, надежных партнеров и благодарных пассажиров. Уверена, что общими усилиями мы сделаем транспортную систему Новосибирской области и всей страны по-настоящему современной, безопасной и комфортной. Крепкого здоровья и новых профессиональных успехов!»

Екатерина СТЕФАНОВА,
директор
ООО «Автовокзал–Главный»

**НОВОСИБИРСКИЙ
АВТОВОКЗАЛ – ГЛАВНЫЙ**





Двадцать лет в пути

Как «Пальмира» выросла из небольшого перевозчика в одного из заметных игроков транспортного рынка Ленинградской области



Транспортная компания «Пальмира» в этом году отмечает 20-летний юбилей.

За два десятилетия компания выросла из небольшого перевозчика с парком в десять арендованных «Газелей» до крупного игрока с шестью филиалами. Сегодня у нее маршрутная сеть в девяти муниципальных районах Ленинградской области. Компания выполняет заказные и социальные перевозки, работает по государственным и муниципальным контрактам.

За 20 лет «Пальмира» накопила огромный опыт в построении маршрутных сетей, составлении расписания, подборе бортового оборудования, подготовке кадров, обновлении подвижного состава.



Руководитель компании «Пальмира» Марина Жукова

С десяти «Газелей»

История началась банально. Марина Жукова, будущий основатель и бессменный руководитель компании, приобрела десять «Газелей» и сдала их в аренду. Через три месяца арендатор перестал платить, а кредит остался на ней. Тогда она обратилась в «Пассажиравтотранс» с предложением – дать ей работу на этих машинах. Так компания встала на первые маршруты в Санкт-Петербурге. Раскручивать их пришлось с нуля: почти год Марина Жукова провела прямо на линии, рассказывая пассажирам о новом, никому не известном направлении и постепенно наработывая пассажиропоток.

Работа под брендом «Пальмира» началась в 2006 году, после реорганизации. Год спустя в линейку услуг была включена работа по договорам аренды с экипажем, а с 2010 года компания вышла на рынок заказных перевозок – возили сотрудников заводов и строительных объектов. Среди первых клиентов были «Электропульт», торгово-развлекательные центры «Мега», «Лето» и «Радуга». Тогда же компания начала возить организованные детские группы – направление бизнеса, которое вывели позднее на рынок Ленинградской области.

Со временем рынок заказных перевозок изменился: пришли компании с более низкими тарифами, и доля заказных перевозок

в общем объеме услуг «Пальмиры» снизилась примерно с половины до четверти. Акцент сместился на регулярные и социальные перевозки, но само направление компания не свернула – корпоративные шаттлы для развития сотрудников по-прежнему работают и в Санкт-Петербурге, и в Ленинградской области.

Своя модель работы

Название компании, по признанию Марины Жуковой, для нее символично: звезда на эмблеме – путеводная, связанная с освоением новых направлений, а само слово «Пальмира» отсылает к древнему городу, историю которого в компании когда-то изучали отдельно, формируя собственную идеологию бренда.

С первых лет действует и другой принцип: «Пальмира» никогда не привлекала фрилансеров и сторонних подрядчиков для основных перевозок – ни маршрутных, ни заказных – и никогда не сдавала борта автобусов под чужую рекламу. Ответственность за жизнь и безопасность пассажира, считает Марина Жукова, требует полного понимания того, как устроен весь процесс, поэтому ключевые операции компания всегда вела своими силами.

Поворот на область

Серьезное расширение географии пришлось на период панде-

мии. Когда в 2020 году значительная часть городских маршрутов оказалась приостановлена, а по лизинговому и кредитному обязательствам за уже закупленный подвижной состав нужно было платить, компания начала активно осваивать Ленинградскую область. Первым стал пятилетний контракт во Всеволожске, затем – в Тихвине, Волхове. «Пальмира» выходила на новые маршруты, создавала коллективы и выстраивала новую для себя логику, внедряла современные удобные сервисы для пассажиров. Одной из первых компания внедрила безналичную оплату проезда в 47-м регионе.

Так постепенно сложилась и сегодняшняя структура: шесть филиалов, и в каждом – полноценное автотранспортное предприятие с диспетчеризацией, ремонтной зоной, медицинским контролем и круглосуточной линией связи для обращений пассажиров. Самый крупный филиал – Тихвинский, где работают более ста человек и эксплуатируются свыше 65 машин. Самый молодой – филиал в Сосновом Бору с особенно простой логистикой.

Автобус как рабочий инструмент

Парк компании обновляется по жесткому правилу: автобус не должен эксплуатироваться дольше семи лет, поэтому основная часть подвижного состава на сегодняш-

ний день – машины возрастом около двух лет. С 2024 года «Пальмира» участвует в программах льготного лизинга и уже обновила 67 автобусов большого и среднего класса со скидкой 40% от первоначальной стоимости за счет федеральных субсидий, а до конца 2026 года планирует обновить еще 24 машины. За два десятилетия компания поработала с самой разной техникой – от МАЗ-103 до автобусов китайского производства и современных отечественных моделей, по которым «Пальмира» и сегодня сотрудничает с заводами-изготовителями, передавая им замечания по итогам эксплуатации.

В планах компании – участие в инфраструктурных проектах региона, связанных с созданием новых парков пассажирских транспортных средств, «умных» остановок и использованием альтернативных источников энергии.

Еще одна грань – социальные перевозки

Особое место в истории «Пальмиры» занимает работа с социальными незащищенными категориями граждан. В рамках сотрудничества с петербургским Городским информационно-расчетным центром «ГИРЦ» запущен проект социального такси. Услуги соцтакси со временем распространили на людей с инвалидностью и других маломобильных граждан. «Пальмира» на протяжении многих лет обслуживает общества инвалидов, глухих и слабослышащих, зачастую на безвозмездной основе. Так, компания организовывала поездки в Севастополь и на Валаам для представителей этих обществ. Важным направлением стала работа с участниками СВО и их семьями: компания подписала соглашение с филиалом фонда «Защитники Отечества» в Ленинградской области, и сейчас три будущих водителя из Тихвина обучаются на категорию D.

Кадры – один из главных вопросов отрасли

Отдельная тема, которую в компании поднимают регулярно, – статус

профессии водителя. За последние 25–30 лет она во многом утратила прежнюю значимость: если в советское время водитель автобуса был квалифицированным и хорошо оплачиваемым специалистом, то с появлением коммерческих маршрутов и изменением условий труда профессия стала менее привлекательной. Сейчас отрасль испытывает острый кадровый дефицит, и в «Пальмире» считают, что решать его нужно не только набором новых людей, но и возвращением уважения к самой профессии – через обучение и систему поощрений.

Опыт за пределами регулярных маршрутов

Опыт компании не ограничивается регулярными и социальными перевозками. В ее истории были международные маршруты в Финляндию – в Иматру, Лаппеенранту, Оулу, Хельсинки, прерванные закрытием границы, межрегиональное сообщение Санкт-Петербург – Москва и собственный опыт работы на таксомоторном рынке: в петербургский период у «Пальмиры» были бренды «Такси 404» и «Такси 5 млн» с парком более ста машин и корпоративными клиентами, такими как «Яндекс» и Сбербанк. Когда на рынок пришли агрегаторы, это направление пришлось закрыть, но полученный опыт, считают в компании, является частью общего профессионального багажа.

Взгляд на отрасль

Опыт международных маршрутов, межрегионального сообщения и работы в такси, по словам руководства компании, дает практическое понимание многих процедур на рынке, а вместе с ним и основание формулировать предложения по совершенствованию отраслевого законодательства, в частности, требований к закупкам по № 44–ФЗ.

Будучи подрядчиком по 18 государственным и муниципальным контрактам на выполнение работ по перевозке пассажиров на маршрутах с регулируемым тарифом, мы видим следующие основные направления совершенствования законодательства в сфере закупок по № 44–ФЗ: переход от электронных аукционов к открытым конкурсам в электронном виде с четким набором критериев, влияющих на конечное качество перевозки для пассажира; разработка и утверждение государственными и муниципальными заказчиками подробных планов-графиков закупок, содержащих полную информацию о маршрутах, объемах перевозок и финансировании; заключение контрактов на срок не менее семи лет, соответствующий сроку полезного использования автобуса, и другие меры, – отметила Марина Жукова.

Двадцать лет – и дальше

Итак, за двадцать лет «Пальмира» меняла технику, маршруты, рынок и требования к перевозчикам – компания проходила через кризисы, расширяла географию и постепенно формировала собственную модель работы.

– Мне кажется, наш опыт действительно дорогого стоит, – говорит Марина Жукова. – За двадцать лет мы успели поработать в самых разных направлениях, столкнуться с множеством проблем и найти решения. Чем больше направлений мы открываем, тем больше опыта получаем и тем меньше ошибок совершаем в будущем. Я бы прожила эти двадцать лет точно так же: активно, бурно, замечательно и даже проблемно. Результат всегда зависит от людей, которые работают вместе, и в этом смысле успех за нами.





ОСАГО на уровне

Его социальная значимость — в гарантированном восстановлении справедливости после ДТП



Президент Всероссийского союза страховщиков (ВСС), Российского союза автостраховщиков (РСА) и Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Евгений Уфимцев

Страхование автотранспорта остается одним из самых социально значимых сегментов страхового рынка, однако его потенциал далеко не исчерпан. Потребность в страховой защите в экономически непростой ситуации и осознанная полезность добровольных видов автострахования остаются главными стимулами спроса. Президент Всероссийского союза страховщиков (ВСС), Российского союза автостраховщиков (РСА) и Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Евгений Уфимцев рассказал об основных изменениях в ОСАГО и главных тенденциях на рынке автострахования в 2026 году.

— **Говоря об автостраховании, в первую очередь мы думаем об ОСАГО. Система обязательного страхования автогражданской ответственности работает уже более двадцати лет, расскажите, как она изменилась за эти годы.**

— ОСАГО за последние годы перешло от когда-то жесткого регулирования к более гибкой, персонализированной и технологичной модели благодаря реформе индивидуализации тарифов ОСАГО. Эти изменения были направлены на достижение справедливого ценообразования и упрощение жизни как водителям, так и потерпевшим. Благодаря точечной настройке тарифа и его специальных коэффициентов страховые компании могут устанавливать для каждого водителя справедливую цену договора с учетом всех особенностей стажа, региона, мощности автомобиля и так далее. А благодаря здоровой конкуренции между страховщиками за аккуратных водителей стоимость договора удается удерживать, даже несмотря на непростую экономическую ситуацию с дефицитом запчастей и перманентным ростом выплат в последнее время.

Нужно понимать, что ОСАГО — это не просто коммерческий продукт, а важнейший социальный инструмент, который выполняет функцию «великого уравнителя» на дорогах. Его социальная значимость заключается в гарантированном восстановлении справедливости после дорожно-транспортного происшествия независимо от финансового положения виновника. В отличие от многих других видов страхования, где выплата защищает имущество самого страхователя, в ОСАГО страховая компания платит за ущерб, который клиент нанес другому человеку. Поэтому развитие и постоянное совершенствование

ние системы ОСАГО — один из главных приоритетов страховщиков.

ОСАГО активно цифровизируется: сейчас более 80% всех договоров обязательной «автогражданки» заключается онлайн, работает электронный европротокол, а с 2025 года действует обязательное электронное урегулирование убытков по ОСАГО у всех страховщиков. Внедрение новых технологий позволило выявлять больше недобросовестных схем, а в будущем также будет усилен контроль за наличием договоров. Это включает в себя не только работу камер, но и интеграцию баз данных страховщиков с государственными информационными системами, что затрудняет оформление поддельных документов.

Страховые продукты становятся более гибкими. Так, в 2024 году на рынке появились краткосрочные договоры ОСАГО — можно заключить договор на день, неделю или месяц. Сейчас такие «короткие» договоры составляют почти 40% от всех договоров ОСАГО и особенно популярны среди такси. Для обеспечения доступности ОСАГО в проблемных сегментах, например, для такси или регионов с высокой аварийностью, был запущен и отлажен механизм перестраховочного пула, который распределяет убыточные риски между всеми страховыми компаниями.

Также активно идет обсуждение увеличения лимита за вред жизни и здоровью каждого потерпевшего. Сейчас он составляет в ОСАГО 500 тыс. руб., при этом в ОСГОП данный лимит при похожих правоотношениях достигает 2 млн руб. Мы считаем, что с учетом накопленной инфляции, а также для справедливого соответствия этот лимит в ОСАГО должен быть увеличен.

— **Говоря о тарифах, сколько сейчас в среднем стоит договор ОСАГО для владельцев автомобилей?**

— Средняя премия по годовым договорам обязательной «автогражданки» за первые восемь месяцев 2026 года составила 7761 руб., по краткосрочным — 214 руб.

— **А сколько сейчас составляет средняя выплата и почему она растет? Вы упомянули об этом раньше.**

— Средняя выплата по договорам ОСАГО в январе — августе 2026 года достигла 126,351 тыс. руб. Она увеличилась на 10,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В августе же 2026 года она составила 141,679 тыс. руб. и в сравнении с августом 2025 года выросла на 14,4%. Кро-

ме того, по прогнозам РСА, средняя выплата по ОСАГО продолжит свой рост.

19 сентября начали действовать новые справочники средней стоимости запчастей РСА. Эти справочники актуализированы в соответствии со вступившими в силу изменениями в Единую методику Банка России, в соответствии с которой определяется размер расходов на ремонт поврежденных автомобилей при выплате по ОСАГО. Цена запасных частей в этом справочнике в среднем увеличилась на 8,2% по сравнению с предыдущей версией. По подсчетам РСА, в результате применения новых цен на запчасти будет наблюдаться закономерный рост страховой выплаты примерно на 7–8%.

— **В чем заключаются изменения в новом порядке определения средних цен на запчасти? Будет ли рост стоимости запчастей постоянным?**

— Нет, такой рост не будет постоянным. Цены в этой версии заметно возросли, поскольку они сформированы именно по новым правилам. Вступили в силу изменения, в соответствии с которыми массив рыночных цен на запчасти, на основании которых определяется средняя цена, более верно определяет среднюю цену «оригинала» (берется медианная цена среди всех предложений на рынке). В дополнение к этому более строго отбрасываются цены на некачественный неоригинал. Это крайне важно в нынешних условиях, когда на рынке появляется все больше некачественного неоригинала, который, конечно, продается по более низким ценам, но фактически использовать его при ремонте автомобиля невозможно. Если цена такого неоригинала дала вклад в среднюю стоимость запчасти, то может быть так, что денег на ремонт не хватит, поскольку СТО просто не сможет установить на автомобиль потерпевшего негодную запчасть, которая тем не менее продается как подходящий аналог. Так что рост средних цен на запчасти работает в пользу автовладельцев, потребителей страховых услуг, ведь число случаев, когда денег на ремонт не хватает, будет снижаться. Что касается изменения рыночных цен, то мы их постоянно отслеживаем, и оценка, рассчитанная по одним и тем же правилам формирования средних цен, дает рост за предыдущие месяцы не более 3% в квартал.

— **Когда вы упомянули новые технологии, вы сказали о камерах, контролирующими наличие договоров, и об интеграции**

баз данных страховщиков с госорганами, которые помогают выявлять недобросовестные схемы в страховании. Много ли сейчас людей ездит без договора? Как камеры и интеграция баз данных помогают в раскрытии мошеннических практик? Расскажите об этом.

— В целом по России долю водителей без договора ОСАГО мы оцениваем в 7–10%. При этом в ряде регионов доля таких водителей значительно выше. Например, больше всего водителей без ОСАГО ездит в Ингушетии — более половины, в Северной Осетии это треть — 34%, в Карачаево-Черкесии и Тыве тоже около 30%. В Дагестане без обязательной автостраховки ездит каждый четвертый, а в Бурятии и Кабардино-Балкарии — примерно каждый пятый.

Запуск проверки ОСАГО по камерам — одна из самых ожидаемых мер, которая поможет в борьбе с такими водителями. При наличии проверок по камерам исчезнет экономический смысл экономить на договоре ОСАГО, ведь по закону за первое нарушение штраф составляет 800 руб., а вот уже за повторные — от 3 до 5 тыс. Сейчас эта инициатива на финишной прямой, и мы ожидаем, что в следующем году она уже может заработать.

Что касается второй части вопроса, то в первом квартале 2026 года страховщики направили в правоохранительные органы 1767 обращений на 1,41 млрд руб. Годом ранее их было на треть меньше, а объем — ниже на 56%. При этом возбуждаемость уголовных дел выросла с 28 до 35%. Обмен информацией — как страховщиков друг с другом, так и страховых компаний с правоохранительными органами — является одним из ключевых «двигателей» процесса. Сейчас страховщики не имеют полного доступа к информации с государственных цифровых комплексов, однако эти инициативы также активно прорабатываются. ВСС подготовил необходимые изменения в локальные законодательные акты, которые позволят страховщикам получать недостающие сведения от органов исполнительной власти и положительно скажутся на практике осуществления страховых компаний своих обязательств по договорам страхования.

— **А увеличение лимитов по ОСАГО за жизнь и здоровье, как далеко продвинулась эта инициатива?**

— Вопрос об увеличении этого лимита обсуждается РСА с другими участниками страхового рынка и государственными органами. Данное предложение предполагает выравнивание лимита выплат в ОСАГО по жизни и здоровью с существующим лимитом по ОСГОП. В настоящее время в похожих ситуациях при ДТП максимальная выплата по ОСАГО составляет 500 тыс. руб. по жизни и здоровью, в то время как по ОСГОП — 2 млн руб., и инициатива призвана устранить это несоответствие и привести к улучшению защиты потерпевших. Однако любое изменение в законодательстве требует тщательных расчетов и времени. Этот законный проект в Госдуму пока не внесен, но мы надеемся, что в ближайшее время эта инициатива будет развиваться.

— **Какие еще инициативы, связанные с ОСАГО, сейчас в приоритете страховщиков?**

— Кроме того, о чем мы говорили выше, одна из острых проблем сейчас — так называемые сверхлимитные выплаты. Речь о случаях, когда машину направили

на ремонт, но организовать его не удалось или сроки начали нарушаться. Тогда со страховщика, как правило, взыскивают больше 400 тыс. руб., хотя именно такой лимит установлен законом об ОСАГО. Весной этого года Конституционный суд постановил, что это незаконно, и указал, что норму нужно закрепить в законе более четко. Проект поправок уже подготовлен, сейчас его рассматривают Минфин России, ЦБ и страховое сообщество. Это очень важная инициатива, ведь сверхлимитные выплаты чаще получают не потребители, а профессиональные автосервисы. Они используют «серые» зоны в законодательстве и судебной практике, а для обычных автовладельцев это в итоге оборачивается ростом стоимости договора. Кроме того, отдельно обсуждается мера, чтобы человек мог сам выбирать станцию техобслуживания для восстановления авто и получать деньги за уже выполненный ремонт без учета износа.

Также в настоящее время разрабатывается законопроект о высокоавтоматизированных транспортных средствах (беспилотные транспортные средства). Их передвижение подразумевает отсутствие водителя, управляющего ТС. Это потребует адаптации страхового законодательства с точки зрения как тарификации, так и оформления ДТП, процедуры урегулирования убытков. Сейчас при расчете страховой премии по договорам ОСАГО многое зависит от характеристик водителя: выбор базовой ставки, применение коэффициентов бонус-малус, возраста — стажа, коэффициента в зависимости от наличия условия об ограничении количества допущенных водителей. С учетом отсутствия водителя за рулем нужно переосмыслить подходы к тарификации, проработать вопрос о возможности оформления ДТП без участия сотрудников полиции и другие вопросы. В последнее время эти темы активно обсуждаются госорганами с участием страхового сообщества.

— **Евгений Владимирович, в заключение пару слов и о других видах страхования автотранспорта: каско, ОСГОП — что можно выделить здесь?**

— Каско на рынке автострахования сейчас пользуется большой популярностью. Если раньше договор каско воспринимался как опция для состоятельных водителей, то в настоящее время он востребован водителями из разных социальных слоев. Во многом это стало возможно благодаря гибкости страховщиков и готовности предлагать персональные продукты. Сейчас страхователь может самостоятельно комбинировать набор рисков, покупать подписочные модели, активируемые через мобильные приложения, приобретать страховку только на время поездки и использовать такие продукты, как мини-каска. Кроме того, востребованность договоров каско наблюдается как для новых автомобилей, так и для подержанных.

Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчиков также развивается и реагирует на потребности клиентов. Так, важным изменением в 2026 году стало то, что с 1 сентября 2026 года вступили в силу поправки в закон об ОСГОП, предусматривающие возможность заключения краткосрочных, сроком менее года, договоров этого вида страхования. Такие краткосрочные договоры ОСГОП особенно востребованы у перевозчиков такси.

