



Вестник Росавтотранса

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

С Днем работника автомобильного и городского пассажирского транспорта!



Уважаемые друзья!

Искренне поздравляю вас с Днем работника автомобильного и городского пассажирского транспорта!

Благодаря работе водителей, механиков, диспетчеров

и многих других специалистов стабильно функционирует система грузовых и пассажирских перевозок. Люди получают удобную и безопасную услугу. Отрасль развивается динамично, модернизируется техника, активно внедряются цифровые форматы оформления документов, многое делается для повышения безопасности движения. Уверен, опираясь на свой профессионализм, вы решите все актуальные задачи в рамках национальных проектов и обеспечите слаженную работу автотранспортного комплекса. Желаю вам двигаться только вперед! Ветеранам отрасли – здоровья и долголетия!

Министр транспорта РФ
Е.И. ДИТРИХ



Дорогие друзья,
уважаемые коллеги!

От всей души поздравляю с профессиональным праздником всех работников автомобильного и городского пассажирского транспорта!

В основе всех успехов, достигнутых в ходе реализации поставленных перед отраслью задач, лежит нелегкий труд людей самых разных специальностей. Ежедневно вкладывая свои знания и опыт, стараясь делать свою работу качественно, с самоотдачей, вы участвуете в развитии современного автотранспортного комплекса России, способствуете совершенствованию автомобильных перевозок и улучшению обслуживания пассажиров.

Несмотря на все сложности, с которыми в этом году столкнулись многие предприятия, осуществляющие автоперевозки, жизнеобеспечение страны и транспортное обслуживание населения функционируют в полном объеме, миллионы россиян имеют возможность пользоваться привычной маршрутной сетью для своих поездок.

Перед отраслью обозначены новые цели, направленные на

оптимизацию перевозочных процессов, внедрение новых технологий на автомобильном транспорте, на повышение безопасности на дорогах, инвестиционную привлекательность и конкурентоспособность отрасли.

Сегодня мы особенно чтим трудовые подвиги и заслуги тех, кто посвятил автомобильному делу многие годы жизни и внес неоценимый вклад в становление отрасли. Дорогие ветераны, ваше дело находит продолжение и успешно приумножается.

Уважаемые коллеги! Примите искренние слова благодарности за ваш труд и профессионализм. Желаю вам доброго здоровья, удачи в решении поставленных задач, благополучия и безаварийной работы!

Генеральный директор
ФБУ «Росавтотранс»
А.В. ДВОЙНЫХ

Залог безопасности

Тахограф «Меркурий»: под бдительным «ОКОМ» скорость и отдых

СОБЫТИЕ

Почти два года в России действует программа «Цифровая экономика Российской Федерации», разработанная Правительством РФ в соответствии с указом Президента России от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Цель программы – создание условий для перехода страны к цифровой экономике, которая станет основой системного развития и внедрения цифровых технологий в социальной сфере, государственном управлении и, конечно же, в сфере транспорта. Являясь активным участником этого процесса, группа компаний «Инкотекс» формирует тенденции и разрабатывает новые инженерные решения в области тахографического контроля в сфере облачных решений и онлайн-технологий.

В мае 2020 года в России стартовала пилотная программа по оснащению транспортных средств онлайн-тахографами. Программа предполагает существование модернизированной тахографического оборудования, а также передачу данных от сторонних систем поддержки работоспособности водителя через новый тахограф в единую автоматизированную информационную систему тахографического контроля. В рамках апробации онлайн-тахографов с функцией приема и передачи сигналов GSM/GPRS и технических устройств, по-

зволяющих контролировать состояние работоспособности водителей в пути, в июле 2020 года в городе Пермь была осуществлена первая в России поставка новых автобусов ЛиАЗ с онлайн-тахографом «Меркурий ТА-001». Аппарат предназначен для обеспечения безопасности движения на дорогах. Постоянная связь с водителем и контроль остановок позволяют регулировать действия сотрудника, находящегося за рулем, на расстоянии. Устройство также помогает предотвратить угон – транспорт нельзя украсть, так как он сразу будет обнаружен при помощи специального встроенного датчика GPS. На тахографе есть специальная кнопка, которая направляет сигнал, если возникает проблема во время движения. В случае экстренной ситуации води-

тель может направить свои точные координаты.

Пермская городская агломерация успешно прошла отбор и получила право первой участвовать в проекте. Это стало результатом последовательной работы органов власти Пермского края, направленной на формирование современной модели транспортного обслуживания населения. В регионе оптимизируется маршрутная сеть, развивается система безналичной оплаты проезда, введено удобное тарифное меню.

Пока что пилотная партия нового оборудования установлена на 42 новых автобусах, переданных Минтрансом России Пермскому краю в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В меро-

приятии по передаче городским перевозчикам модернизированных автобусов приняли участие министр транспорта РФ Евгений Дитрих и временно исполняющий обязанности губернатора Пермского края Дмитрий Махонин.

В настоящее время специалисты, работающие над пилотным проектом по внедрению на территории Российской Федерации тахографов нового поколения, приступили к практической части отладки систем автоматического приема и обработки данных, передаваемых тахографами, для их последующей передачи в надзорные органы.

Пилотный проект предполагает отработку и систематизацию организационных, технических и программных решений, позволяющих обеспечить полноценное внедрение

и использование онлайн-тахографов. На базе ФБУ «Росавтотранс» ведется реализация проекта по сбору, хранению, обработке и передаче информации с устройств в контрольные органы с использованием существующих информационных систем, имеющих возможность обработки тахографической информации через единую автоматизированную информационную систему «Тахографический контроль» (АИС «ТК»).

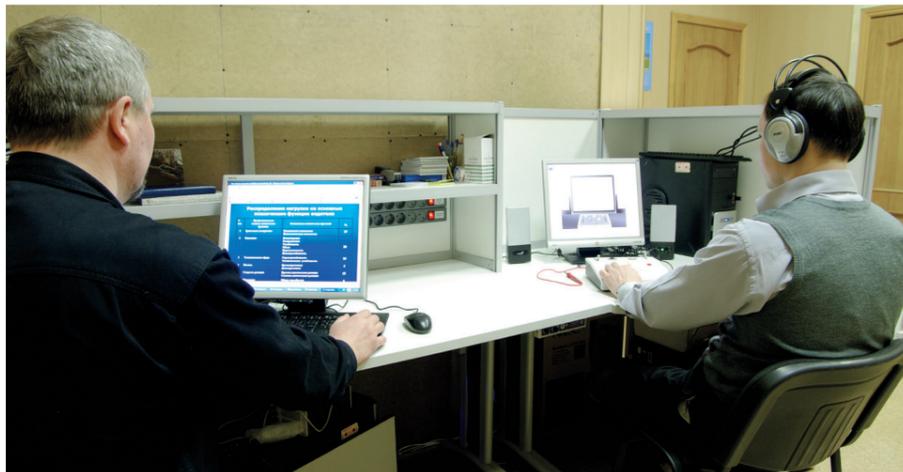
В планах на ближайшие несколько месяцев в рамках реализации мероприятия по обновлению подвижного состава общественного пассажирского транспорта помимо Пермского края новой техникой обеспечить еще 11 городских агломераций – Белгородскую, Воронежскую, Екатеринбургскую, Ивановскую, Казанскую, Кемеровскую, Липецкую, Нижегородскую, Омскую, Самарско-Тольяттинскую и Череповецкую. Всего новым оборудованием будут оснащены более 500 транспортных средств.

По результатам проведения эксперимента в будущем предполагается все транспортные средства, перевозящие пассажиров, оснащать оборудованием, способным в онлайн-режиме передавать данные о скоростном режиме и нарушениях режима труда и отдыха водителя. Вопрос обеспечения безопасности – один из важнейших при организации пассажирских перевозок. Безопасность людей на дороге – главный приоритет, и яркое тому подтверждение – национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги».





УПДК-МК, испытуемый



УПДК-МК, психолог и испытуемый

Не уснуть за рулем

Поможет специальное тестирование водителя

БЕЗОПАСНОСТЬ

Когда говорят о безопасности на дорогах, то в центре внимания оказываются состояние дорог, исправность автотранспорта, наличие светофоров и разметки, прочие технические факторы. А о человеческом факторе, который является причиной очень большого числа ДТП по статистике, равному 80–90% от всех происшествий, речь практически не идет.

Между тем согласно результатам научных исследований получается, что по частоте попадания в аварии всех водителей можно разделить на три группы: очень хорошие – 2%, крайне редко попадающие в ДТП, то есть хорошие – 88% и непригодные к профессии – 10%, на долю которых и приходится до 40% ДТП. Для непригодного водителя вероятность попасть в аварию в среднем в сто раз выше, чем для очень хорошего водителя. Но даже если всех непригодных водителей исключить из профессии, снижение аварийности не будет полным. Увы, и хорошие водители тоже являются участниками ДТП. Есть ли возможность улучшить показатели? Результаты научных исследований свидетельствуют, что учет психофизиологических особенностей и текущего состояния конкретного водителя может дополнительно повысить эффективность его работы.

На сегодняшний день есть три ступени учета этих показателей. Первая ступень – это профессиональный отбор, который позволяет не допустить в профессию людей, непригодных для нее в силу их личных особенностей. К ним, прежде всего, относятся неспособность выдерживать монотонность работы, нарушение функции внешнего внимания, то есть человек не может одновременно держать в поле зрения несколько объектов.

Вторая ступень – обязательный медицинский и психофизиологический предрейсовый контроль. По результатам медицинского осмотра, если водитель практически здоров, медработник разрешает ему сесть за руль. И все же готов ли водитель выполнять свои профессиональные обязанности? Может быть, он, несмотря на положительное заключение врача, слишком



«Вигитон», браслет и водитель

устал, его внимание рассеяно, скорость реакции по каким-то причинам снижена? В таких случаях непродолжительные, но тем не менее весьма объективные психофизиологические методики будут незаменимы.

И, наконец, третья ступень – это контроль за состоянием водителя в рейсе. Если исключить состояние дорог и транспортных средств, недостаточную подготовленность водителя, то основными причинами тяжелых аварий являются усталость и засыпание за рулем, которое, по международной статистике, приводит примерно к 5% аварий. Если же рассматривать только тяжелые аварии с гибелью людей, то это уже 20% случаев. То есть каждый пятый смертельный случай – результат засыпания.

– Мы не один год предлагали начать использовать технологии учета психофизиологического состояния водителей для повышения безопасности движения в автотранспортной сфере, но только три года

назад, после распоряжения Президента России, дело сдвинулось, что называется, с мертвой точки, – отметил генеральный директор АО «НЕЙРОКОМ» Валерий Дементенко. – И дело здесь не в наших приборах, а в том, чтобы учет психофизиологических особенностей и контроль водителя за рулем стали общепринятой практикой. На рынке сегодня существует довольно много предложений, реализующих подход, изложенный выше. Их можно сравнивать по разным параметрам, но главный – это уже доказанная на практике эффективность снижения вероятности ДТП.

Основная задача компании «НЕЙРОКОМ», которая на рынке уже 30 лет, – разработка и производство систем, обеспечивающих транспортную безопасность за счет снижения отрицательного влияния человеческого фактора.

Уже 25 лет АО «НЕЙРОКОМ» успешно взаимодействует с РЖД. Здесь накоплен колоссальный практический опыт по применению

методик и оборудования, реализующих все три ступени контроля. Благодаря комплексу приборов, которые применяются в школах машинистов, медицинских центрах и непосредственно в кабинах локомотивов, удалось снизить аварийность на РЖД более чем на 40%. Использование аналогичных технологий на автомобильном транспорте даст не меньший эффект, уверены специалисты АО «НЕЙРОКОМ».

– При поддержке МВД России в десяти автошколах был проведен эксперимент: с использованием нашего универсального психофизиологического комплекса УПДК-МК для оценки психофизиологических качеств кандидатов в водители было проведено тестирование курсантов школ и выдавались заключения о том, какие проблемы каждый из них будет иметь впоследствии на дороге, – пояснил Валерий Дементенко. – Эти заключения сравнили с отзывами инструкторов. В восьми случаях из десяти оценки совпали. По результатам этого эксперимен-

та было принято решение оснащать такими приборами автошколы, но не для того, чтобы не допускать человека в профессию, а чтобы получать информацию об особенностях его психики, исходя из которой, он мог бы принимать осознанное решение, садиться ему за руль или воздержаться от такого решения.

Что касается автоматизации и объективизации предрейсовых осмотров, то комплекс ЭкОЗ-01, разработанный АО «НЕЙРОКОМ», позволяет оперативно, кроме определения состояния здоровья стандартными методами, оценить уровень готовности водителя к рейсу. Такие характеристики, как, например, индивидуальные показатели тремора, скорость реакции, позволяют оценить психофизиологическое или эмоциональное состояние человека и принять решение о его допуске к работе.

В АО «НЕЙРОКОМ» разработан и комплекс приборов «Вигитон®» для поддержания работоспособного состояния водителя. Если оборудовать автомобили этими системами управления состоянием водителей, то число гибнущих ежегодно на дорогах России людей можно сократить на 4–5 тыс.

Как подчеркнул Валерий Дементенко, компания предлагает очень малыми средствами, которые не идут ни в какое сравнение с теми, что расходуются на инфраструктурные проекты, достичь высоких результатов в обеспечении безопасности людей на дорогах. На сегодняшний день и в министерствах, и в госструктурах, и на автопредприятиях уже есть общее понимание, что водителей, которые садятся за руль, следует предварительно отбирать и в дороге контролировать.

– Но переломить ситуацию, как нам представляется, можно только волевым способом, – отметил Валерий Дементенко. – Необходимо политическое решение. Как это было с введением ремней безопасности. Сделали их обязательными, гибнуть люди стали меньше. Если сделать обязательными приборы тестирования и поддержания работоспособного состояния водителя, соответственно снизится не только число погибших, но и общая аварийность.



УПДК-МК, комплект



«Вигитон», комплект

Стандарты надежности и комфорта

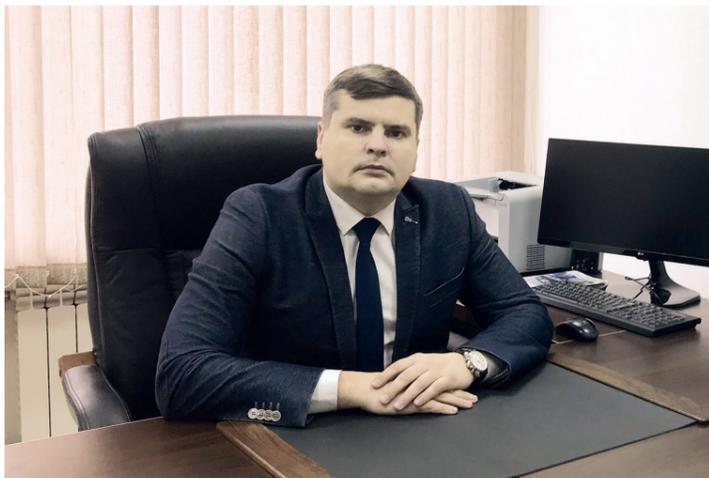
Их гарантирует государственное предприятие Красноярского края «Краевое АТП»

В ЧИСЛЕ ЛУЧШИХ

Когда в августе 2019 года в поселке Каменка, находящемся примерно в 200 километрах от Красноярска и в 10 километрах от Ачинска, на складах воинской части начали взрываться боеприпасы, одним из первых, пришедших на помощь местному населению, стало государственное предприятие Красноярского края «Краевое автотранспортное предприятие» (ГПКК «Краевое АТП»).

Тогда в общей сложности из близлежащих населенных пунктов было эвакуировано более 16 тыс. человек. Несколько сотен из них вывезли автобусы АТП. Пришли на помощь сотрудники предприятия и в период крупных лесных пожаров, полыхавших в Красноярском крае опять же в 2019 году. И вновь водители АТП помогли местному населению, вывезли жителей близлежащих сел на безопасное расстояние от полыхающих лесов.

Впрочем, в жизни АТП есть и радостные события. Как пример, автобусное обслуживание участников XXIX Всемирной зимней Универсиады–2019, проходившей в марте прошлого года в Красноярске. Автобусами предприятия в полном объеме выполнялись пассажирские перевозки как на территории края, так и в межрегиональном сообщении. В увидевшем свет в апреле 2019 года специальном выпуске журнала «Транспортный комплекс Красноярья» была опубликована статья под названием «Единая команда». Особое место в этой публикации отводилось слаженной работе всего коллектива ГПКК «Краевое АТП», которое в канун универсиады по итогам конкурса получило статус единого транспортного оператора спортивного праздника. Созданный



Генеральный директор ГПКК «Краевое АТП» Роман Хайсерверин

под его проведение специальный филиал предприятия был усилен лучшими специалистами со всего края, командированными на дни универсиады в Красноярск. В итоге на плечи коллектива предприятия легла огромная ответственность за безопасность 3 тыс. спортсменов и около 300 тыс. зрителей, которых нужно было вовремя привезти и увести, и чтобы никто не ощутил дискомфорта.

В июле 2019 года ГПКК «Краевое АТП» возглавил Роман Хайсерверин, не новичок в автотранспортной отрасли, поскольку успел пройти школу в качестве сотрудника министерства транспорта Красноярского края. Назначение Романа Михайловича руководителем АТП предполагало выведение им организации на более высокий уровень развития. Молодому руководителю оказалось это под силу. В начале февраля 2020 года Роман Хайсерверин был переназначен генераль-

ным директором АТП, но буквально через месяц предприятие оказалось в сложных условиях, связанных с эпидемией COVID-19. Тем не менее ГПКК «Краевое АТП» не уменьшило ни количество рейсов, ни их географию. Ведь основным видом деятельности предприятия являются услуги по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом по 400 маршрутам городского, пригородного, междугородного сообщений в пределах 21 муниципального образования Красноярского края.

Свою деятельность ГПКК «Краевое АТП» начало в 1993 году. За прошедшие 27 лет в регионе были созданы 17 филиалов предприятия. Сегодня ими выполняются перевозки по городским маршрутам, пригородные и междугородные перевозки на территории Красноярского края, межрегиональные перевозки (Красноярский край – Республика Хакасия), перевозки по



заказам сторонних предприятий и населения. Ежегодно АТП обслуживает более 10 млн пассажиров. Для этого у предприятия есть 500 автобусов. Штатная численность сотрудников АТП – 1,2 тыс. человек.

– Мы очень гордимся своим ГПКК «Краевое АТП», – отметил Роман Хайсерверин, – для нас самое важное – быть полезными жителям и гостям нашего Красноярского края, выполнять обязанности по перевозке пассажиров на высоком качественном уровне и неукоснительно соблюдать все меры безопасности.

По случаю Дня работника автомобильного и городского пассажирского транспорта особую благодарность Роман Хайсерверин выразил водителю автобуса Канского филиала Сергею Щемерову, диспетчеру Каратузского филиала Нине Дьячковой, начальнику смены Новоселовского филиала Виктору Михалевичу, водителю автомобиля Шушенского филиала Валерию Польшцеву, заместителю директора по перевозкам Шарыповского фи-

лиала Николаю Покровкину, главному инженеру Ужурского филиала Виктору Комлеву, главному инженеру Тасеевского филиала Роману Григорьеву, диспетчеру Красноярского филиала Валентине Гейгер, водителю автобуса Красноярского филиала Леониду Алехину, водителю автомобиля Дивногорского филиала Владимиру Немцеву, водителю автобуса Манского филиала Владимиру Кавзунову, водителю автобуса Казачинского филиала Владимиру Кадырову, водителю автобуса Большемуртинского филиала Павлу Данилюку, водителю автобуса Балахтинского филиала Виктору Карпенко, главному бухгалтеру Заозерновского филиала Нине Хромовой, водителю автобуса Иланского филиала Николаю Рыженкову, водителю автобуса Ирбейского филиала Павлу Шустеру.

Роман Михайлович Хайсерверин поздравляет своих коллег и желает им здоровья, счастья и благополучия.

Приоритет – безопасность

К достижению этой цели стремится Красноярский краевой автотранспортный союз

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ



Исполнительный директор РОР КАС
Денис Куницин

Более пяти лет в Красноярском крае действует региональное объединение работодателей «Красноярский краевой автотранспортный союз» (РОР КАС). В его состав входят АТП всех форм собственности, осуществляющие перевозку пассажиров по регулярным маршрутам в междугородном, межсубъектном, пригородном сообщениях, а также предприятия городского пассажирского автотранспорта. Объединение работает на безвозмездной основе, членские взносы с членов союза не взимаются. Президиумом РОР КАС изучаются, анализируются и доводятся до АТП нормативные документы всех уровней.

– Мы осуществляем тесное взаимодействие с министерством

транспорта Красноярского края, краевыми Госавтоинспекцией, МУГАДН, другими органами, контролирующими перевозку и безопасность пассажиров, – отметил исполнительный директор РОР КАС Денис Куницин. – По нашей инициативе в крае с целью повышения безопасности движения, выявления фактов нарушений правил дорожного движения, действующего законодательства, нелегальной перевозки пассажиров и других нарушений создана постоянно действующая рабочая группа по контролю за перевозкой пассажиров и багажа на междугородных маршрутах. Кроме того, по всем возникающим у перевозчиков проблемным вопросам РОР КАС обращается в краевое министерство транспорта. Ежегодно объединение принимает участие в работе по организации и проведению конкурса профессионального мастерства водителей пассажирского автотранспорта.

В целом в крае создана и действует достаточно эффективная система перевозки пассажиров по междугородным маршрутам. На основе изучения пассажиропотоков утверждены регулярных маршрутов, расписание движения по ним. Законодательством Красноярского края в числе прочих вопросов определен перечень мест отправления автобусов при заказных перевозках, выполняемых более трех раз в месяц с одного места в соответствии со ст. 38 ФЗ № 220–ФЗ.

Все регулярные перевозчики обслуживают маршруты на основании договоров с министерством транспорта Красноярского края. В полном объеме выполняются требования по использованию соответствующих типов транспортных средств, оснащению подвижного состава всеми необходимыми си-

стемами контроля. Кроме того, перевозчики обеспечивают выполнение всех установленных требований по техническому обслуживанию и эксплуатации транспортных средств, по контролю за работой водителей, в том числе на линии. У большинства перевозчиков все автобусы, кроме тахографов и системы ГЛОНАСС, оснащены системами видеонаблюдения, фиксирующими ситуацию как на дороге, так и в салоне автобуса. Системы позволяют в постоянном режиме контролировать действия водителей и на достаточно высоком уровне обеспечивать безопасность движения на маршрутах. Правда, все это требует существенных дополнительных затрат, что способствует довольно вольготному поведению нелегаль-

ных перевозчиков, игнорирующих соблюдение необходимых мер безопасности, а значит, предписанных законодательством норм.

– Серьезная проблема в нашем крае – это активно работающие нелегальные перевозчики, которые ведут свою деятельность параллельно с перевозчиками официальными, – подчеркнул Денис Куницин. – Нелегалы осуществляют регулярные перевозки под видом заказных. Они игнорируют соблюдение режима труда и отдыха водителей, контроль за их работой на линии.

Как отметил Денис Куницин, нелегальные перевозчики, по сути, вынуждают своих водителей систематически нарушать скоростной режим и, таким образом, сокращать время в пути на регулярных

маршрутах на два часа и более по сравнению с официальными перевозчиками. За счет этого нелегалы привлекают к себе дополнительных пассажиров. Такие перевозки воспринимаются пассажирами именно как регулярные. Действия нелегалов, помимо того, что они противостоят требованиям добротности и здоровой конкуренции, ставят под угрозу жизнь и здоровье сотен пассажиров. Только за восемь месяцев 2020 года в Красноярском крае по вине нелегалов совершено более 90% из 49 ДТП. В них погибли два человека и восемьдесят три получили травмы различной степени тяжести. В настоящее время услугами нелегалов, осуществляющих перевозки по регулярным маршрутам, пользуются более 40% пассажиров. Министерством транспорта Красноярского края, МУГАДН, Госавтоинспекцией принимаются меры по пресечению незаконной деятельности. Однако существующая система нормативных документов, регламентирующих перевозки пассажиров автобусами на регулярной основе, оказывается низкоквалифицированной и фактически не обеспечивает должный порядок в этой области. В результате сама отрасль, включая объекты инфраструктуры, поставлена на грань выживания. За последнее время нагрузка автобусов на регулярных маршрутах снизилась до 35–40%.

– Тем не менее наши законопослушные перевозчики искренне надеются на то, что порядок в отрасли регулярных пассажирских перевозок будет наведен, – подчеркнул Денис Куницин. – Они продолжают оказывать качественные услуги пассажирам по своевременной и, что самое главное, безопасной доставке их в пункты назначения.



Урок для логистики

Пандемия ускорила процесс цифровизации

АКТУАЛЬНО!



Заместитель генерального директора ООО «ПЭК» Вадим Филатов

В 2020 году День работника автомобильного и городского пассажирского транспорта отмечается в сложных условиях. Но, как это ни парадоксально, именно пандемия показала, насколько важна автомобильная отрасль в жизни нашего государства. Одной из тех организаций, которой удалось правильно расставить акценты, стала крупнейшая представительница российского автотранспортного комплекса ООО «Первая экспедиционная компания» (ПЭК), которой, кстати, в 2021 году исполнится 20 лет. За прошедшие почти два десятилетия компания стала лидером на рынке перевозок сборных грузов страны и вошла в десятку самых быстроразвивающихся компаний России.

Сегодня ПЭК – это более 200 филиалов со складами по всей Российской Федерации, в Китае, в Европе и Казахстане. Собственный автопарк превышает 2 тыс. единиц техники. Оснащена компания необходимым современным оборудованием и, что самое главное, укомплектована высококвалифицированным, ответственным водительским и обслуживающим технику персоналом.

– 2020 год стал годом испытаний на прочность как для всего транспортного комплекса страны, так и для нашей компании в частности, – отметил совладелец и

акционер, заместитель директора ООО «Первая Экспедиционная Компания» Вадим Филатов, – и эти испытания мы преодолеваем с достоинством. Можно вспомнить, как в начале весны экономика практически замерла, а потом из-за повышенного спроса пришлось работать в круглосуточном режиме и в условиях ежечасно меняющейся обстановки. От умения адаптироваться к внешним условиям, корректировать свою стратегию и тактику зависело не только будущее конкретной компании или транспортного предприятия, но и возможность функционирования экономики в целом. Мы много раз говорили и продолжаем настаивать на том, что транспортная отрасль – это мобильность, энергия, движение, жизнь всей экономики. Этот факт понимают и на государственном уровне, поэтому работа транспортных предприятий не останавливалась даже в пандемию.

Получить статус системообразующего для страны предприятия – это большая ответственность, которая требует от компании мобилизации дополнительных ресурсов. Этот статус ПЭК получила и сделала все, чтобы перейти на формат безопасной доставки до двери клиента. Максимально переориентированы ресурсы в области логистики: от забора груза на складе, магистральной перевозки до доставки «последней мили», когда клиентам нет необходимости посещать офис или терминал. Доставка осуществляется с максимальным соблюдением мер безопасности, дезинфекции и бесконтактного взаимодействия. Требования и стандарты Роспотребнадзора были реализованы во всех подразделениях, терминалах и офисах компании. Если на первом этапе пандемии были только опасения, что грузооборот просядет, то сейчас сложно представить, как вообще может функционировать экономика в условиях ограничений, если работа транспортных компаний остановлена.

– Исходя из всех карантинных испытаний, стало ясно, что логистика остро нуждается в трансформации, – подчеркнул Вадим Филатов. – Пандемия актуализировала вопрос цифровизации, ускорила перевод многих процессов в онлайн-режим. К примеру, мы реализовали возможность дистанционного оформления грузов, онлайн-оплаты, обмена документами и технологию получение



груза по СМС-коду. В целом год у нашей компании проходит под эгидой диверсификации бизнеса.

Сегодня ПЭК – это не только перевозка сборных и генеральных грузов, но и складские операции, ответственное хранение, 3PL-услуги (комплекс логистических услуг, который включает в себя доставку, хранение, управление запасами, комплектацию заказов и доставку конечным потребителям), внешняя торговля, интернет-коммерция, авиа- и экспресс-доставка и многое другое. В компании создана и действует собственная экосистема, на базе которой интернет-магазин или предприятие может продавать свои товары по всей России, а также осуществлять поставки из Китая, Европы или США. Важно, что для конечного потребителя весь процесс сводится к несколь-

ким кликам мыши за компьютером.

В рамках цифровизации логистических процессов с 1 октября «ПЭК» осуществляет практическое тестирование системы электронного оформления перевозок в рамках всероссийского пилотного проекта Минтранса России. В ходе эксперимента компания обрабатывает механизмы оформления первичных перевозочных документов в цифровом виде. Пока что электронные транспортные накладные и путевые листы компания использует на пяти маршрутах. Речь о перевозках из Москвы в направлении Пензы, Воронежа, Нижнего Новгорода, Белгорода и Великого Новгорода.

Как отметил Вадим Филатов, в процессе практического тестирования электронного оформления документации используются разные сценарии. К примеру, когда

во время перевозки случаются замены транспортного средства на маршруте или смена пункта назначения.

Одна из целей участия в эксперименте для ПЭК – ввод в промышленную эксплуатацию электронного оформления грузоперевозок и масштабирование проекта на всю филиальную сеть компании. Кроме того, в ПЭК ожидают, что оцифровка первичных перевозочных документов упростит взаимодействие с контрольно-надзорными органами. В частности, отпадет необходимость предоставления бумажных носителей по запросу ведомств, так как вся необходимая информация будет храниться в едином реестре, имеющем доступ для проверяющих. Еще один существенный плюс в переходе на электронный документооборот – «обеление рынка» и создание равных конкурентных условий для всех перевозчиков. Это будет выгодно как транспортным компаниям, так и государству.

В планах ПЭК – дальнейшее укрепление своих позиций на международном рынке. Для этого компания проводит географическую экспансию в Европу и страны Азиатско-Тихоокеанского региона. В 2019 году ПЭК открыла филиал в Китае, в городе Гуанчжоу. Кроме того, благодаря контракту с крупнейшей немецкой компанией Emons Spedition в прошлом году началась доставка грузов из любой части Европы практически в любую точку России. На сегодняшний день по таким маршрутам еженедельно отправляются две полные фуры сборных грузов.

– Наша компания из перевозчика сборного груза уверенно трансформируется в мультисервисного логистического оператора, – отметил Вадим Филатов. – В ближайшее время логистика будет серьезно меняться, переоснащаться и развиваться, что потребует от нас нестандартных идей, оригинальных решений, сил и знаний для их реализации. Уверен, что потенциал у ПЭК большой, а дополнительным стимулом для его реализации может стать еще и поддержка государства.



Цифровая трансформация логистики —

фактор успеха в условиях новых вызовов

IT-ТЕХНОЛОГИИ



Генеральный директор
ГК «Деловые Линии»
Фарид Мадани

Во время пандемии цифровизация фактически стала условием выживания бизнеса. Сегодня требуется быть не просто в тренде, используя передовые технологии, но и готовыми к тому, что экономическая модель может поменяться и придется работать в совершенно иных условиях, причем, когда на адаптацию отведены считанные дни. Именно этому научил 2020 год.

— Нам помог ранее созданный технологический задел, — отметил генеральный директор ГК «Деловые Линии» Фарид Мадани. — Имеющаяся база позволила оперативно ввести опции для дистанционного обслуживания клиентов в период ограничений из-за пандемии, а также перевести сотрудников на удаленную работу без потерь во взаимодействии подразделений. Сейчас мы используем передовые IT-решения на всех этапах оказания услуги доставки, с момента

обращения клиента и до передачи груза на «последней миле». Многие из этих решений работают не один год.

Как отметил Фарид Мадани, к примеру, компания давно применяет автоматизированные системы управления транспортом и складом TMS и WMS, ведет аналитику на массивах Big Data, применяет искусственный интеллект. Между тем пандемия ускорила внедрение новых проектов, реализация которых планировалась на перспективу, в течение 3–5 лет. Это касается как внутренних процессов компании, так и взаимодействия с клиентами. Таким образом, автоматизировано более 60% операций, связанных с логистикой. В их числе — планирование рейсов для водителей, информирование клиентов о статусах доставки, подтверждение заказа и управление перевозкой в режиме онлайн. Внедрено удаленное управление доставкой, которое позволило менеджеру по логистике без потерь в качестве справиться с повышенным потоком заявок. На дистанционную работу был оперативно переведен контакт-центр.

— Если говорить о клиентском сервисе, мы в дополнение к имеющимся ранее опциям внедрились возможность отслеживать движение автомобиля на карте, добавили к функционалу видеозвонки личному менеджеру и анализ персональной отчетности по сохранности грузов и срокам перевозки, — подчеркнул Фарид Мадани. — Что касается практических инноваций в логистике, мы отталкиваемся от текущих реалий и в основном развиваем те технологии, которые в течение 3–4 месяцев после внедрения могут показать эффективность. К примеру, «беспилотники» или грузовые дроны потенциально интересны, но в отдаленной перспективе.

В ГК «Деловые Линии» прекрасно понимают, что со временем цифровая гонка будет только расти. Согласно аналитике Ericsson, более 60% логистических компаний в ближайшие пять лет внедрят и будут использовать Big Data и искусственный интеллект для доставки товаров еще до поступления заказов, то есть на этапах прогнозирования спроса и формирования складских запасов. Соответствующий опрос был проведен среди 2 тыс. зарубежных компаний. В России же этой логике «Деловые Линии» следуют уже сейчас. Компания не только имеет собственные разработки, но и предлагает их корпоративным клиентам. В «Деловых Линиях» предпочитают платформенные решения на основе алгоритмов. В качестве одного из основных инструментов для принятия бизнес-решений компания использует метод имитационного моделирования. То есть проверяет гипотезу на цифровом двойнике,

что экономически гораздо выгоднее, чем в реальной жизни.

— Мне очень нравится фраза: логистика — это новая нефть, — отметил Фарид Мадани. — Согласно недавнему исследованию McKinsey, инвестиции в логистические стартапы в 2019 году составили почти 30 млрд долларов. Полагаю, что в 2020 году эта цифра будет существенно выше, что вполне обоснованно. Современные решения помогают крупным игрокам увеличить маржинальность бизнеса до 10% и более. Например, в ГК «Деловые Линии» по отдельным направлениям расходы сокращены на 30–40%, временные издержки — до 50%.

Между тем, по мнению Фариды Мадани, в погоне за внутренней оптимизацией нельзя забывать о клиенте, который стал гораздо более требовательным по всем параметрам. Опция доставки обрастает массой «фишек». Применительно к корпоративным клиентам, считает генеральный директор ГК «Дело-

вые Линии», цифровизация специализированных логистических компаний открывает огромные перспективы. С учетом именно технологического отрыва профильных игроков бизнесу выгодно передавать доставку на аутсорсинг.

— Если говорить о цифровизации отрасли «сверху», то стоит отметить электронную транспортную накладную и электронный путевой лист, — подчеркнул Фарид Мадани. — Помимо очевидного удобства, это хороший резерв для снижения себестоимости услуги перевозки. Как пример, снижение до 5% холостых прогонов, которые осуществляются при заездах в АТП для сдачи путевой и перевозочной документации. В качестве глобальной идеи также отмечу переход на экосистемы, которые могут значительно повысить безопасность на дороге. Это, в частности, государственные инфраструктурные проекты «Умный город» и «Безопасные и качественные автомобильные дороги».



Свежесть продуктов гарантирована

Транспорт для скоропортящихся пищевых продуктов будут испытывать на новой станции

КРИТЕРИЙ — КАЧЕСТВО

В сентябре 2020 года на базе ООО «Автокрейт» начала функционировать вторая в России испытательная станция, предназначенная для проверки соответствия транспортных средств требованиям международного Соглашения о перевозке скоропортящихся продуктов (СПС).

Строительство станции началось в июле 2018 года, а уже в феврале 2020 года прошли первые испытания автомобильной техники. Сначала в тестовом и отладочном режиме, а после получения аттестата Росстандарта, подтверждающего необходимые эксплуатационные и метрологические характеристики оборудования, в режиме контрольных испытаний.

К концу августа 2020 года все параметры испытательной станции были приведены в соответствие с требованиями приказов Минтранса России, определяющих порядок уполномочивания станции на подготовку протоколов СПС для новых транспортных средств и на получение статуса эксперта СПС по транспортным средствам, находящимся в эксплуатации. Спустя всего месяц, в сентябре 2020 года, Минтранс России наделил «Автокрейт» полномочиями на проведение испытаний в качестве испытательной станции СПС и на проверку транспортных средств в качестве эксперта СПС.

Станция «Автокрейт» уникальна в технологическом плане и позволяет проводить очень широкий спектр испытаний автомобильной техники: от испытаний и проверок по методикам СПС до контрольных и в перспективе сертифика-



ционных испытаний транспортных средств.

С одной стороны, испытания по методикам СПС требуют беспрецедентно высокой точности измерений температуры и высокой стабильности холодильного оборудования на протяжении десятков часов. А для работы экспертов СПС нужна площадка для размещения 17-метрового полуприцепа с неизменной в течение нескольких часов температурой воздуха и освещенностью не менее 2000 люкс. Кстати, в часовой и ювелирной промышленности требования к освещенности немного ниже.

С другой стороны, контрольные и сертификационные испытания транспортных средств требуют глубокого холода до минус 30 градусов и жары до плюс 50 градусов. Причем эти режимы в камере с внутренними габаритами, позволяющими разместить в ней полноразмерный полуприцеп, нужно держать иногда до нескольких суток.

Специалистам «Автокрейта» удалось подобрать технические

решения для испытательного оборудования и средств измерений, которые удовлетворяют всем этим требованиям и позволяют проводить испытания в максимально автоматизированном режиме. Результаты испытаний обрабатываются центральным компьютером испытательной станции и выпускаются в виде официального протокола.

За плечами инженеров «Автокрейта» многолетний опыт испытаний автомобильной техники на соответствие требованиям технических регламентов, соглашений и стандартов. В том числе и большой опыт взаимодействия с заводами-изготовителями изотермических фургонов и рефрижераторов. Поэтому в отчетах о проведенных испытаниях от «Автокрейта» приводятся не только итоговые значения контролируемых параметров по методике СПС, но и весь массив данных, полученных в ходе испытаний. Для заводов это важная информация, позволяющая им улучшать конструкцию и повышать эксплуатационные качества транспортных



средств для перевозки скоропортящихся грузов.

Начало работы станции СПС «Автокрейт» — это важное событие для той части транспортной отрасли России, которая выполняет внутренние и международные перевозки скоропортящихся грузов, а также для российских производителей техники для этих перевозок. Так получилось, что с 2016 года, когда был введен действующий порядок получения свидетельств СПС, и до сентября 2020 года в России работала только одна уполномоченная станция. Для тех, кто понимает, насколько сложного и дорогого технического решения требуют официальные методики СПС, это не удивительно. Теперь же у российских и иностранных перевозчиков появилась еще одна удобная и современная испытательная станция, а у производителей автомобильной техники — новая высокотехнологичная лаборатория.

Расположена станция в пяти минутах езды от трассы М-7, в пригороде Нижнего Новгорода. Работает

без выходных и перерывов, круглосуточно, 353 дня в году с учетом перерывов на регламентное обслуживание испытательного оборудования. Подробная информация о месте нахождения испытательной станции, о том, как до нее доехать, а также о порядке проведения испытаний и проверок, необходимых документах и формировании стоимости услуг можно узнать на сайте компании www.ac-ppov.ru. Здесь же можно оформить заявку на проведение испытаний и согласовать их сроки.

Весь спектр работ осуществляется в просторном производственном корпусе, а для представителей заказчика на период ожидания в нем предусмотрены комфортные условия.

Адрес ООО «Автокрейт»: Нижегородская обл., Богородский муниципальный р-н, Доскинский сельсовет, п. Буревестник, ул. Производственная, 5а/1. Электронная почта: info@ac-ppov.ru, телефон +7 (831) 422-60-40. www.ac-ppov.ru

Логичная логистика «Магнита»

Она направлена на охват всей маршрутной сети

ПРИОРИТЕТЫ



**Директор департамента транспортной логистики «Магнита»
Евгений Еременко**

В рамках шестой международной конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности. Новая реальность», прошедшей в Москве 1 октября 2020 года, в номинации «Коммерческий грузовой автоперевозчик на внутрироссийских маршрутах (крупнотоннажные грузовые автомобили)» лауреатом премии «Грузовики и дороги» стала компания «Магнит». Этот бренд сегодня известен практически каждому россиянину. И не только потому, что является ориентиром для крупнейшей сети продовольственных магазинов в России. Это бренд одной из наиболее развитых логистических систем в стране, которая обеспечивает своевременную доставку товаров более чем в 20 тыс. магазинов, расположенных в 3,7 тыс. населенных пунктах. Логистическая система компании включает также 38 распределительных центров и более 5,1 тыс. единиц собственных грузовиков, являясь, таким образом, одним из крупнейших грузовых автопарков в России по объему автопарка.

С 2019 года компания реализует новую стратегию развития логистики «Цепочка свежести». Она охватывает такие направления, как распределение товаров, транзитную и международную доставку, работу распределительных центров, структуру управления. Сфо-

кусирована стратегия на доставке ассортимента категорий «фреш» и «ультрафреш». В соответствии с этим «Магнит» запустил целый ряд инициатив, включая внедрение системы геоаналитической логистики для оптимального распределения транспортных средств и увеличения их производительности, внедрение электронного документооборота и цифровизацию всех бизнес-процессов в автотранспортных предприятиях.

– Мы не только перевели собственный транспорт на электронный документооборот, но сейчас активно тестируем электронный документооборот с наемными перевозчиками, – отметил директор департамента транспортной логистики «Магнита» Евгений Еременко. – Это серьезно сокращает затраты и время на обработку документов и предоставляет партнерам огромное число преимуществ: уход от большого количества бумаг, которые нужно пересылать и дополнять. Кроме того, нужно контролировать работу сотрудников в наших магазинах. В рамках работы с персоналом компания развивает комплексную систему обучения и стажировки водителей, реализует мероприятия по обеспечению безопасного и экономичного вождения, стремится повышать престиж профессии водителя и мотивировать сотрудников к профессиональному росту. Это тоже большой прорыв, который нам позволил достичь серьезной эффективности и снижения затрат по транспортной логистике.

Одной из важнейших задач компании является обеспечение максимального количества магазинов в час пик свежим товаром. Поэтому стандартные автопоезда-сцепки будут использоваться только на дальних маршрутах. На большинстве коротких направлений и в густонаселенных городах планируется перейти на малогабаритный грузовой транспорт. Это будут двухосные грузовые автомобили, которые более эффективны в городских условиях, поскольку позволяют делать несколько рейсов в день для подвоза в магазины максимально свежего товара. Доля мало- и среднетоннажных грузовиков в логистике «Магнита» к 2023 году должна достигнуть 55–60%.

Для повышения экологической эффективности системы логистики «Магнит» переводит свои транспортные средства на газомоторное



топливо, содействует разработке и внедрению электрогрузовиков, реализует программу обновления автопарка.

– Цель этого обновления – добиться максимальной эффективности в работе, – сказал Евгений Еременко. – В ближайшее время мы собираемся переоборудовать более 250 наших грузовиков на газодизель и начать тестирование автотранспорта на электричестве.

На отработанной с годами «Магнитом» готовности к увеличению и модернизации своего автопарка с целью поставки в собственную торговую сеть свежих продуктов и полезных в быту товаров события 2020 года, связанные с пандемией коронавируса, по большому счету серьезно не отразились. Конечно, были сложности, связанные с вводом определенных ограничений на передвижение грузового транспорта в ряде регионов. Но благодаря государственному органам, с которыми компания работала в круглосуточном режиме, транспорту «Магнита» удавалось вовремя доставлять продукцию в населенные пункты, где находятся магазины торговой сети компании.

– Естественно, необходимо было менять внутренние процессы, свя-

занные с обеспечением безопасности наших сотрудников и покупателей, со стажировкой и обучением водителей, прохождением медицинского осмотра, выпуском машин на линию, – отметил Евгений Еременко. – Нужно было минимизировать контакты, возникла необходимость в дополнительной обработке транспорта, закупке средств индивидуальной защиты для наших сотрудников. Несколько офисов перешли на удаленную работу. Но все это не повлияло на эффективность нашей работы, команда сработала слаженно.

В первые месяцы пандемии объемы перевозок всего ассортимента товаров автомобилями «Магнита» не только не сократились, напротив, они возросли на 20%. Более чем на 30% увеличилась доставка продуктов первой необходимости, что позволило на должном уровне обеспечить снабжение магазинов. И это благодаря тому, что в перевозках был задействован весь пятитысячный автопарк компании. К перевозкам также был привлечен наемный транспорт, с которым, кстати, «Магнит» работает уже более 10 лет.

В начале прошлого года наемным транспортом осуществлялось порядка 100 рейсов в день. Сегодня

уже 700 рейсов в сутки, а к концу нынешнего года планируется увеличить количество рейсов, которые осуществляют партнеры «Магнита», до 2 тыс.

– Активный рост численности наших транспортных средств в самом начале был связан с быстрым ростом сети магазинов, который, собственно, продолжается и сейчас, – пояснил Евгений Еременко. – При этом основная сложность и на начальном, и на текущем этапе развития сети магазинов «Магнит» заключается не только в большом количестве транспортных средств, необходимом для обеспечения потребности в доставке в крупнейшую в России по числу магазинов и их географии розничную сеть. Транспортная логистика компании «Магнит» предъявляет высокие требования к качеству транспортных услуг, для выполнения которых требуется, во-первых, особая конфигурация грузовиков: транспорт должен быть обеспечен рефрижераторными установками, гидроборатами, такелажными лентами и т. п. Во-вторых, необходимо обеспечить доставку товаров в магазины в двухчасовые окна со своевременностью не менее 98%. При этом плечи перевозок при доставке товаров в магазины достигают более 1,8 тыс. км. На этапе становления сети таких транспортных средств у компании было крайне недостаточно, ввиду чего «Магнит» формировал собственный автопарк, полностью отвечающий требованиям компании. Но ситуация из года в год меняется, формируются автопарки других компаний, которые способны предоставить транспортную услугу высокого уровня и в соответствии с требованиями компании «Магнит». Как следствие, часть перевозок мы стали доверять нашим партнерам. Отсюда и увеличение доставляемых объемов грузов, осуществляемых привлеченным автотранспортом.

Таким образом, транспортная логистика «Магнита», подчеркнул Евгений Еременко, полностью выполняет предъявляемые к ней новой стратегией поставок «Цепочка свежести» требования и обеспечивает необходимый уровень оптимизации затрат компании, внося тем самым свой вклад в устойчивый рост розничной сети «Магнит».



Над спецвыпуском работали:
Юрий Бурялин – главный редактор

Валерий Будумян – специальный корреспондент
Юлия Толмачева – Агентство автомобильного транспорта
Сергей Лебедкин – верстка

Редакция газеты «Транспорт России» –
rustransport@mail.ru
На правах рекламы