

# РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 70 июль-сентябрь

**2019**



тема номера:

**ЗАСЕДАНИЕ ГОССОВЕТА ПО  
ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ СЕТИ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И  
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
26 ИЮНЯ 2019 г.**

**АВТОПАСС**

**цифровые технологии**

### РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 ГОДА

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

**Учредитель:**

Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны»

**Периодичность выхода:**

от 4 до 8 выпусков в год

**Спец. Тираж:** 4000 экз.

**Распространение:** подписка и целевая рассылка

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

**Экспертный совет:**

**Ахохов А. Ч.** – заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

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

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

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

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

**Лоран Б. О.** – автор и руководитель проекта «Единая транспортная система «Российские автобусные линии»

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

**Новоселов В. И.** – президент СРО

«Транспортный союз Сибири»

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

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

**Главный редактор:** Б. О. Лоран

**Выпускающий редактор:** А. Е. Лоран

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

**Отдел рекламы:** А. А. Голошуков, О. Е. Филиппова

**Юридическое сопровождение:**

Г. Т. Кязимов, Е. А. Грек

**Отдел подписки и распространения:**

А. Д. Белоусова, О. Б. Лоран

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

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

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

**Корректор:** А. С. Сивков

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

**Адрес редакции:**

125212, г. Москва, Кронштадтский бульвар, д. 7, строение 4, офис 21  
тел.: +7 (495) 739-34-00, (495) 231-68-35  
E-mail: info@rosbuslines.ru

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

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

Цена свободная.

Подписано в печать  
26.08.2019 г.

Отпечатано в типографии  
ООО «МЛ Принт»  
115280, РФ, г. Москва, ул.  
Ленинская слобода, д. 19, эт. 1,  
ком. 41х1д, оф. Х; тел. +7 (495)  
649-81-31  
сайт: www.mlprint.ru



#### СЛОВО РЕДАКТОРА

2

#### ТЕМА НОМЕРА

◆ Заседание Госсовета по вопросам развития сети автомобильных дорог и обеспечения безопасности дорожного движения 4

◆ Перечень поручений по итогам заседания Государственного совета 10

#### ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

◆ «СОЧИ – 2019»; итоги мероприятий, проведенных Российским

Автотранспортным Союзом 12

◆ Прошу вернуть судебный порядок 18

#### АВТОВОКЗАЛЫ И ПАТП

◆ Москва. Встреча в «Саларьево»: замыкая круг 22

◆ «О реализации требований Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ

«О транспортной безопасности» и мерах по совершенствованию

антитеррористической защищенности транспортных средств в ООО «ТК «55-ая

Параллель» 24

◆ Главный автовокзал г. Ростова-на-Дону – современный транспортный узел на

юге России 26

◆ Тульский автовокзал: история и современные технологии 28

◆ Государственное предприятие Калининградской области «Автовокзал» 30

◆ Казань — автовокзал «Восточный» 32

#### ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

◆ Развивая сотрудничество, поддерживаем законодательную инициативу 35

◆ Электронному билету - быть! 36

◆ Анализ потребительского поведения пассажиров: «за» или «против» цифровых технологий в работе автовокзалов 38



Уважаемые коллеги!

26 июня, в Кремле, под председательством Владимира Путина состоялось заседание Государственного совета, посвящённое вопросам развития сети автомобильных дорог общего пользования и обеспечения безопасности дорожного движения. Обсуждались меры, направленные на повышение эффективности дорожного строительства, качества ремонта и содержания дорог, улучшения организации дорожного движения. Перечень поручений главы государства, данных по итогам заседания Государственного совета, опубликован 18 июля на сайте Кремля ([www.kremlin.ru](http://www.kremlin.ru)). Стратегически важное для нашей отрасли звучит так: «Правительству Российской Федерации... обеспечить создание единой федеральной системы мониторинга и контроля перевозок пассажиров автобусами в междугородном сообщении в целях снижения доли нелегальных перевозчиков на рынке перевозок пассажи-

ров автомобильным транспортом», – говорится в документе. Срок реализации этого поручения – 1 декабря 2020 года. Минтранс России до 15 октября планирует провести эксперимент по мониторингу и контролю пассажирских перевозок с использованием единой федеральной системы, обеспечивающей учет и контроль пассажиров, транспортных средств перевозчиков, бронируемых и продаваемых билетов на регулярных и заказных межрегиональных перевозках автомобильным транспортом. Организацию эксперимента и контроль за его проведением обеспечивает Минтранс России, перевозчики участвуют в нем добровольно и бесплатно. Оценка результатов эксперимента должна быть проведена до 31 октября, а доклад – направлен в правительство, следует из документа. Это позволит упорядочить рынок, а также выявить тех, кто не соблюдает требования дорожной безопасности.

Несколько слов о цифровизации отрасли и проектах нормативных документов, необходимых для стабильности рынка. Регулярно в СМИ появляются общественные деятели с заявлениями о закрытии тех или иных онлайн сервисов или отмене тех или иных нормативно-правовых актов. Это недалековидно. Если просто запретить онлайн-сервисы по продаже услуг автоперевозчиков, этим можно добиться только того, что завтра весь этот объем предложений переместится в соц.сети и мессенджеры. Сегодня нет критериев, определенных законодательством, по которым можно было бы определить добросовестность интернет-агрегаторов. Весь объем перевозок, реализующихся через интернет, сегодня составляет 6-7% от общей массы. Нужно бороться не с торговыми площадками, их нужно просто поставить в рамки четких требований, а с причиной проблемы – с нелегальными автоперевозчиками, которые так или иначе находят себе пассажиров, занимаясь демпингом, не соблюдая никаких требований действующего законодательства, не выполняющих мероприятия по транспортной безопасности и прочее, что делают добросовестные перевозчики. А это делается разработкой и принятием необходимого и правильно сформулированного пакета законов и нормативных актов. Вот этим надо активно заниматься в составе рабочих групп, а не бросать популистские лозунги и заявления в СМИ. 19 июля по результату обработки поступивших предложений от операторов рынка нашей ассоциацией были подготовлены и направлены в Департамент программ развития Минтранса России предложения в проекты нормативных правовых актов по вопросу перехода на безбумажное электронное оформление пассажирских перевозок, а именно – Проект Постановления Правительства РФ «Об утверждении требований к автоматизированной информационной системе бронирования перевозок, к базам данных, входящим в ее состав, и к ее оператору»; 25 июля были переданы все наши предложения в Департамент гос. политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта по проекту ФЗ «О внесении изменений в ФЗ «О регулировании отношений, возникающих при заключении с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» договоров перевозки пассажиров автомобильным транспортом по заказу в целях, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». К моменту выхода этого номера журнала в свет, будет закончена работа ещё над рядом стратегических для отрасли НПА: внесение поправок в 112-ПП РФ «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»; Проект приказа Минтранса России «Об утверждении состава и порядка предоставления владельцу автовокзала (автостанции) сведений об оформленных билетах»; Проект приказа Минтранса России «Об утверждении состава обязательных платных услуг на автовокзалах (автостанциях)»; Проект Федерального закона № 674420-7 «О внесении изменений в статью 34 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»», принятого в первом чтении 10.07.2019 г.

Принятие этих документов позволит закрыть ту брешь в законодательстве, которая мешает стабильному развитию нашей отрасли.

*С уважением,*

Борис Лоран



**НОВОЕ  
ПРАКТИЧЕСКОЕ ПОСОБИЕ  
УЖЕ В ПРОДАЖЕ!**



**АССОЦИАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ**

**Контакты:  
109147, Москва, ул. Марксистская, д. 34, стр. 9  
Тел.: +7 (495) 622-00-07  
[www.asmap-service.ru](http://www.asmap-service.ru)**



## ЗАСЕДАНИЕ ГОССОВЕТА ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

26 июня в Георгиевском зале Большого Кремлёвского дворца под председательством Владимира Путина состоялось заседание Государственного совета, посвящённое вопросам развития сети автомобильных дорог общего пользования и обеспечения безопасности дорожного движения.



*Обсуждались меры, направленные на повышение эффективности дорожного строительства, качества ремонта и содержания дорог, улучшение организации дорожного движения.*

**В. Путин:** Уважаемые коллеги, приступим к нашей повестке. Сегодня мы проанализируем, как идёт развитие сети автодорог и насколько эффективно повышается безопасность дорожного движения. Цели и задачи по этим направлениям подробно определены в соответствующих национальных проектах.

Дорог высокого качества у нас, к сожалению, по-прежнему мало. Общая протяжённость дорог высшей – первой – категории увеличилась, правда, за последние четыре года на 2423 километра, причём главным образом за счёт федеральных трасс: здесь дороги, полностью соответствующие нормативным требованиям, составляют 83 процента. Конечно, нужно отметить и признать, что в 2010 году их было намного меньше – всего 38,6 процента.

То есть здесь, по федеральным трассам, по дорогам федеральным, мы имеем дело с хорошим, во всяком случае, заметным движением вперёд. А вот доля таких дорог регионального значения по-прежнему не дотягивает даже до половины.

Для достижения системных перемен в дорожном хозяйстве каждому региону в ближайшее время необходимо разработать и принять соответствующую программу, и не декларативную, а реалистичную, рассчитанную на период не менее чем до 2024 года. Это даст возможность дорожным строителям планировать работу «вдолгую», загодя приобретать дорогостоящую технику, резервировать строительные материалы, вкладываться в специалистов и новые технологии.

В программах создания новых дорог надо предусмотреть реализацию проектов на основе государственно-частного партнёрства, поддержать внедрение контрактов жизненного цикла, мы об этом неоднократно уже говорили. Они должны получить самое широкое распространение, заключаться на более длительную перспективу, с исполнением работ по проектированию, строительству, содержанию и ремонту дорог. Очевидно, что это потребует изменений законодательной и нормативной базы, а также новых управленческих решений. Конечно, хотелось бы сегодня услышать, уважаемые коллеги, что здесь уже сделано, что запланировано, какие реги-

оны готовы внедрять этот метод и как в целом идёт распределение финансовых ресурсов, заключение контрактов и выполнение работ в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»...

...Отмечу также, что административные барьеры по-прежнему остаются препятствием для внедрения инновационных решений, современных материалов и конструкций, для объективного выбора наиболее эффективного подрядчика в ходе конкурсов. При этом много, очень много контролёров, много суеты, бумажной волокиты, претензий надзорных органов, которые, кстати, нередко противоречат друг другу, а объекты или не сдаются в срок, либо их качество остаётся сомнительным.

Хотел бы также обратить ваше внимание, что сейчас дорожники часто не имеют возможности получить аванс на исполнение контрактных обязательств «живыми деньгами» – их заменяют казначейскими аккредитивами, что крайне осложняет своевременную поставку оборудования, конструкций, материалов. Конечно, я понимаю финансовые организации, тех, кто контролирует эту работу. Конечно, понимаю: сначала лучше добиться от подрядчиков, чтобы они технику закупили, чтобы они на этой технике что-то произвели, а только потом поставщики оборудования и материалов получали бы через казначейство деньги. Так, навер-

ное, надёжнее, но нужно всё-таки проявлять какую-то гибкость, для того чтобы стройка шла вперёд, не останавливалась.

Ещё одна важная тема – привнесение в нормативное состояние региональных и муниципальных мостов. Этот вопрос мы рассматривали недавно на совещании в Астрахани и договорились, что к сегодняшнему Госсовету будут представлены конкретные предложения. Хотелось бы сегодня услышать, что предлагается.

Уважаемые коллеги! Безопасность дорожного движения во многом зависит от качества и обустроенности дорог, в том числе – от их освещённости. С этим у нас, прямо скажем, беда. За пределами агломераций практически на всех дорогах – крошечная темень. И дело не только в неразвитой инфраструктуре. Дело, надо об этом прямо сказать, в объективном дефиците средств: ночной тариф на электроэнергию достаточно дорогой. Это вынужденная экономия, и она приводит, к сожалению, к авариям и трагедиям.

За такую ситуацию отвечают и энергетики, и главы регионов, и Правительство в целом. Прошу всех, безусловно всех, кого я сейчас упомянул, согласованно и незамедлительно приступить к решению вопроса о тарифах для освещения дорог. И, конечно, нужно определиться с темпом, с пошаговым решением этих задач: что, где, когда нужно в первую очередь начать освещать.

Ещё одна важная задача – наладить эффективное регулирование проезда тяжеловесных машин. Известно, какой урон они наносят дорогам, особенно дорогам, которые не предусмотрены для этих машин, когда нарушают нормы перевозки грузов. ДТП на разбитых трассах неизбежны.

Необходим контроль за соблюдением правил проезда грузовиков.

Конечно, причинами аварий, в том числе и с тяжёлыми последствиями, является не только состояние дорог. Абсолютное большинство ДТП происходит по вине водителей, которые грубо нарушают правила дорожного движения. Особую озабоченность вызывают нелегальные перевозки пассажиров, которые часто приводят к авариям. Ради наживы такие перевозчики игнорируют закон, подвергают риску жизнь граждан. Мы должны делать всё для предупреждения опасного, безответственного поведения на дорогах. В последние годы это направление стало одним из приоритетов в государственной политике.

В целом – и это всё-таки приятно отметить и нужно об этом сказать, – в целом по стране количество ДТП продолжает снижаться. Однако 30 регионов, напротив, нарастили аварийность. Не буду сейчас называть эти субъекты Федерации, каждый руководитель хорошо знает, должен знать положение дел. Рассчитываю, что во всех регионах этим вопросам будет уделяться максимальное внимание.

Теперь несколько слов о камерах видеослежения. Цель их установки, уважаемые коллеги, – хочу, чтобы и здесь, в этом зале, я был услышан, и за периметром Кремля, чтобы те, кто этим занимается, знали и слышали, – цель их установки – снижение аварийности и травматизма на дорогах, сохранение жизни людей. Не нужно эти камеры, особенно на опасных участках, специально скрывать и прятать. В этом случае происходит прямая подмена смысла всех этих мероприятий – вместо того, чтобы дисциплинировать водителей, их просто подводят

под штраф, а это не самоцель, это только средство достижения нужного нам результата. Прошу навести здесь порядок.

Повторю: предупреждение ДТП – ключевая задача. Надо постоянно вести просветительскую работу, в том числе для подрастающего поколения. Хорошо себя зарекомендовали центры профилактики детского травматизма. Они созданы в 38 регионах при непосредственном участии страховых обществ. Полагаю, что такие центры должны быть в каждом субъекте Федерации. Прошу вас, уважаемые коллеги, обратиться на это внимание.

У нас очень много тем для обсуждения сегодня. Их подробно в течение нескольких месяцев анализировала рабочая группа Госсовета. Самые острые, актуальные вопросы были отработаны накануне нашего заседания вместе с представителями ведомств и Правительства.

Прошу руководителя рабочей группы Алексея Самбуевича Цыденова доложить результаты. Пожалуйста.



**А.Цыденов:** Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые коллеги!

Как Вы уже сказали, тема развития автомобильных дорог и безопасности дорожного движения – одна из приоритетных в нашей стране, и недаром она в Вашем Указе выделена в отдельный национальный проект. Перед нами поставлены амбициозные задачи – обеспечить нормативное состояние не менее 50 процентов региональных дорог и не менее 85 процентов дорог агломераций, на 10 процентов снизить количество участков дорог, работающих в режиме пере-

грузки, и в 3,5 раза снизить смертность на дорогах.

В рамках работы созданной при Госсовете рабочей группы «Транспорт» мы совместно со всеми регионами, Правительством и федеральными министерствами и службами очень внимательно изучили текущую ситуацию, наши возможности, ресурсы, проблемы и риски, которые перед нами стоят, и выработали ряд предложений для безусловного достижения поставленных целей.

Владимир Владимирович, хотел бы отдельно поблагодарить Вас за созданный новый формат работы Госсовета. Это беспрецедентный уровень взаимодействия регионов и федеральных органов власти...

...На сегодня утверждён паспорт нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», предусмотрены необходимые объёмы финансирования и утверждён перечень мероприятий.

С целью достижения поставленных целевых показателей были рассмотрены следующие вопросы: ресурсное обеспечение, в том числе стройматериалы, их наличие, цена, техника, кадры; рассмотрены процедуры и правовые вопросы, такие как разработка ПСД и рабочей документации; использование передовых технологий; полномочия заказчика; работа Главгосэкспертизы; формирование сметных цен, в том числе региональных; земельные вопросы; терпланирование; пересечение инженерных коммуникаций; закупочные процедуры в рамках ФЗ-44; реализация контрактов жизненного цикла и другие вопросы.

В части безопасности дорожного движения рассмотрены основные причины ДТП и меры по их устранению или миними-

зации, в том числе: профподготовка и обучение водителей; работа с детьми в образовательных организациях; повышение культуры поведения водителей, пешеходов и пассажиров, их ответственность за нарушение правил дорожного движения; своевременное оказание медицинской помощи и работа санавиации; распределение полномочий между органами власти всех уровней по организации и обеспечению безопасности дорожного движения, а также эксплуатация и сохранность дорог; полномочия МВД по государственной политике в этой области; повышение роли и ответственности агрегаторов такси и операторов каршеринга; механизмы противостояния нелегальным автобусным перевозкам международного, межрегионального и межмуниципального сообщения; информационное взаимодействие МВД, Минздрава и транспортных организаций в части исключения допуска к вождению лиц, не имеющих водительских прав, а также имеющих медицинское или иное ограничение...



**Е. Дитрих:** Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые члены Совета, приглашённые!

Хотел бы, Владимир Владимирович, тоже от имени федеральных органов высказать благодарность за формат подготовки к Госсовету, который мы в этот раз попробовали. Провожу регулярные встречи с руководителями регионов, но провести такое объединённое обсуждение – со всеми руководителями субъектов, по всем вопросам, с участием экспертов, ведомств и даже Министерства финансов –

нам никогда не доводилось. Полагаю, этот формат очень эффективен.

Поддержку прозвучавшие предложения руководителей подгрупп, они обсуждены и согласованы...

...Мы также внимательно следим за показателями аварийности на дорогах федеральной сети. В частности, разделяем встречные потоки (собственно, это одна из основных причин аварийности), строим барьерные ограждения по оси трасс, это позволяет избегать самых тяжёлых и сложных аварий, лобовых столкновений. Реализуем целый комплекс иных мероприятий. На федеральных трассах аварийность падает.

Но сегодня фокус нашего внимания – это регионы. Развитие дорог мы реализуем в рамках двух национальных проектов: «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»...



**А. Дрозденко:** Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые коллеги!

Безопасность дорожного движения была и остаётся одной из актуальных проблем современного общества. В соответствии с показателями статистики положительная динамика в нашей с вами работе по обеспечению безопасности дорожного движения есть. Благодаря принятым мерам число погибших в автомобильных авариях за последние шесть лет сократилось на одну треть, причём прогресса удалось добиться в условиях интенсивного роста парка транспортных средств,



который в динамике составил 20 процентов.

Но мы прекрасно понимаем: чтобы добиться показателей национального проекта и решить задачу по повышению уровня безопасности дорожного движения, нам нужно принимать новые меры. Ведь сегодня абсолютно ясно, обеспечение безопасности дорожного движения – проблема комплексная: правовая, социально-экономическая, административная, техническая, научная, психологическая.

Но, наверное, самое главное в ней – это человеческий фактор.

...Мы предлагаем совместно с некоммерческой организацией «Российский союз автостраховщиков» с привлечением Банка России и заинтересованных федеральных органов исполнительной власти завершить доработку законопроекта, направленного на стимулирование законопослушного поведения участников дорожного движения, путём применения при расчёте страховой премии по договорам страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств повышающих или понижающих коэффициентов в зависимости от наличия или отсутствия в предшествующие периоды фактов неоднократного нарушения правил дорожного движения, а также предоставление дополнительных скидок за безаварийную езду...

...Что касается транспортных перевозок – это зона ответственности, которая связана с доверием водителю множества человеческих жизней. Именно здесь необходимо проработать такой механизм, который будет гарантировать безопасность наших пассажиров. Необходимо обеспечить доступ юридических лиц, индивидуальных предпри-

нимателей, которые предоставляют услуги по аренде автомобилей, перевозке пассажиров и багажа, в том числе легковым такси, в рамках мероприятий по цифровизации, к информационным ресурсам, позволяющим осуществлять проверку водителей по информационным базам на предмет наличия водительских удостоверений соответствующих категорий и отсутствия действующих санкций.

Отдельно хочу остановиться на нелегальных перевозчиках, которые не только составляют недобросовестную конкуренцию «белым» перевозчикам, но и в значительной степени влияют на фактор роста дорожно-транспортных происшествий со всеми участниками дорожного движения, к сожалению, включая пассажиров. Предложение – усилить административную ответственность за нарушение правил дорожного движения при оказании услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом, в том числе организованных групп детей.

Владимир Владимирович, во исполнение Вашего поручения по результатам Госсовета, состоявшегося в Ульяновске в сентябре 2017 года, для обеспечения борьбы с нелегальными перевозчиками была разработана и протестирована Единая федеральная система мониторинга и контроля межрегиональных автобусов. Система подтвердила свою эффективность. Прошу дать поручение Правительству Российской Федерации обеспечить её внедрение.

Мы предлагаем предусмотреть установление запрета на заключение перевозчикам, агентам, агрегаторам с пассажиром договоров фрахтования одного места в автобусе, определить порядок ведения ре-

стра агрегаторов, установить полномочия Роскомнадзора по блокировке сайтов агрегаторов, продающих билеты на рейсы нелегальных перевозчиков, установить административную ответственность за непредоставление данных о перевозке в Единую федеральную систему мониторинга и контроля пассажирских перевозок. Кроме того, мы должны обратить внимание и на новые формы оказания услуг по перевозке пассажиров. Предлагаем принять законопроект, направленный на регулировку деятельности IT-компаний – агрегаторов заказов на услуги легкового такси...

...Цифры статистики: порядка 70 процентов ДТП со смертельным исходом происходят по вине водителей, которые нарушают скоростной режим, выезжают на встречную полосу, нарушают правила обгона. Поэтому мы предлагаем за нарушение скоростного режима предусмотреть ответственность вплоть до лишения водительских прав при максимальных показателях превышения скорости сроком до одного года...

...Дорогие коллеги, хочу сказать, что новый формат оказался очень эффективным. Хотел бы поблагодарить и федеральные органы власти, и общественные организации, экспертов, которые с нами участвовали в работе...



#### **В. Колокольцев:**

Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые члены Государственного совета, коллеги!

Повышение безопасности дорожного движения является одной из приоритетных задач для Министерства внутренних дел. На её решение направлен ком-

плекс последовательных мер. Они принимаются совместно с органами государственной власти всех уровней, а также общественными институтами.

В основе этой работы – программно-целевой подход, который показал свою эффективность. Так, за период реализации двух федеральных целевых программ с 2006 года число погибших в дорожно-транспортных происшествиях сократилось почти в два раза. Вместе с тем ситуация остаётся достаточно сложной, поэтому мы и продолжаем активную работу, чтобы выйти к 2024 году на снижение смертности в 3,5 раза, а к 2030 году – на нулевой уровень. Такие показатели даже в европейских странах, с их качественными дорогами, развитой инфраструктурой и уровнем законопослушности граждан, отсутствуют...

...Особое внимание уделяем совершенствованию нормативной базы. Принимаемые меры направлены не только на повышение уровня дисциплины водителей, но и на организацию безопасного дорожного движения в целом, включая требования к обустройству и содержанию автодорог. Большое значение здесь имеет соответствие правовых актов государственной политике в рассматриваемой сфере. Позиция Министерства внутренних дел как органа, на который возложена обязанность по её формированию, должна быть определяющей.

Также в числе приоритетов остаётся расширение практики применения комплексов автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения. За последние пять лет их количество увеличилось в два раза. В настоящее время

в Государственной Думе находится законопроект, предусматривающий наделение органов исполнительной власти на местах полномочиями по рассмотрению дел по таким правонарушениям. Реализация этой инициативы повысит ответственность регионов за состояние безопасности на дорогах. Рассчитываем, что законопроект будет принят до конца текущего года.

...Ещё один важный аспект касается качества подготовки водителей. Многое здесь уже сделано, в том числе приняты меры по исключению из этого процесса недобросовестных организаций, отменён институт экстерната. Вместе с тем закрепить наметившуюся позитивную динамику снижения числа ДТП по вине начинающих водителей пока не удаётся. В этой связи необходимо создать систему рейтинговой оценки автошкол...

...Хочу подчеркнуть, что мы продолжим и продолжаем работу по совершенствованию подходов к обеспечению принципа неотвратимости наказания. Так, на заседаниях рабочей группы нашло поддержку предложение об отказе в предоставлении отдельных госуслуг: например, по регистрации транспортных средств, допуску к сдаче экзамена и выдаче водительского удостоверения. Хотя наши предложения, конечно, были гораздо шире...

Кроме того, совместно с Федеральной таможенной службой предстоит создать информационную базу данных. В результате появится возможность контролировать уплату штрафов иностранными гражданами при выезде из России, а также накладывать временный запрет на въезд до исполнения ими обязательств.

Несколько слов хотел бы сказать по вопросу организации пассажирских перевозок. С одной стороны, мы продолжим принимать меры по повышению качества техосмотров, тем более что сотрудники госавтоинспекций наделены полномочиями контроля за этой процедурой. С другой – будем создавать условия для предоставления субъектам транспортной деятельности возможности получения сведений о прохождении техосмотра из баз данных МВД России в онлайн-режиме, прежде всего о лицах, лишённых права управления. Это позволит работодателям самим проверять водителей по учётам...

...Все обозначенные мной инициативы обсуждены в ходе подготовки к заседанию. Считаю, что их реализация будет способствовать дальнейшему повышению безопасности дорожного движения...



**И.С.Неверов:** Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые коллеги!

Действительно, мы видим сегодня качественное улучшение дорог федерального значения, и, несомненно, нужно и дальше развивать эту сеть, потому что снижение и дорожно-транспортных происшествий и смертности – это достаточно большой комплекс мер.

Владимир Владимирович, Вы сказали о камерах видеонаблюдения: цель их установки – это снижение аварийности и травматизма. У нас есть несколько поправок, которые мы готовы внести в Федеральный закон о безопасности дорожного движения, как раз направленных на работу с камерами.

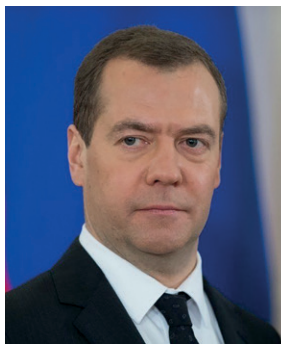
Но мы сегодня говорим о развитии сети автомобильных дорог общего пользования и обеспечении безопасности дорожного движения. Я хотел бы обратить, коллеги, внимание на наши сельские территории, это очень важно в контексте той государственной программы, которая сейчас будет реализована – «Комплексное развитие сельских территорий»...

...Хотел обозначить только три аспекта в этом направлении.

Первое – это актуальность данных. До некоторых населённых пунктов у нас есть грунтовки или гравийные дороги...

...Второе – это транспорт. У нас сегодня постепенно частные перевозчики заходят на маршруты в районные центры, я имею в виду опять же сельские. Для многих регионов обслуживание сельских населённых пунктов регулярными маршрутами до райцентров остаётся очень серьёзной проблемой. Здесь, как в рамках «Школьного автобуса», может быть, посмотреть какие-то программы в части субсидирования или развития, стимулирования лизинговых льготных кредитов на целевую покупку автобусов для частных перевозчиков – при выполнении, конечно, условий, что они работают непосредственно на этих маршрутах.

И третья проблема, в завершение хочу сказать, – это железнодорожные переезды. Постепенно началась замена железнодорожных переездов путепроводами, в первую очередь там, где есть интенсивное движение автомобилей, там, где высокоскоростные поезда, там, где большое количество железнодорожных путей. Это, конечно, продиктовано как раз вопросами безопасности...



**Д. Медведев:** Предложения прозвучали, абсолютное большинство из них – проработанные и, на мой взгляд, верные.

Хотел бы отметить, здесь звучала идея о том, чтобы допустить снова, естественно, авансирование тех работ, которые ведутся, и перейти от системы казначейского аккредитива. Это возможно сделать, но здесь, мне кажется, важно не перегнуть палку, скажем так, и определить уровень этого самого аванса, чтобы потом не искать эти деньги по самым разным местам. Собственно, почему и вышли на систему аккредитивов – потому что деньги расплылись и мы потом не могли их собрать. То есть здесь нужно будет установить, видимо, какой-то разумный уровень этого авансирования.

Что касается административной ответственности за неуплату платежей по использованию платных дорог, то, видимо, эта мера незрела и должна быть поддержана при подготовке нового административного законодательства. Там же, на мой взгляд, можно проработать ту идею, которая прозвучала в одном из докладов, по конфискации объекта автотранспортного нарушения, то есть, проще говоря, автомобиля, с применением возможности регрессного требования к непосредственно совершившему нарушение лицу, то есть к тому, кто это нарушение в состоянии опьянения совершил. Эту модель можно было бы проработать при разработке нового Административного кодекса.

Ещё раз подтверждаю, что в настоящий момент – хотел бы, чтобы все руководители регионов это услышали, – кураторы национальных проектов имеют право на перераспределение денежных средств. И в этом смысле они должны этим и заниматься.

Спасибо.



**В. Путин:** Уважаемые коллеги!

Хотел бы ещё раз, заканчивая нашу сегодняшнюю дискуссию и обсуждение, подчеркнуть важность вопроса, который мы с вами сегодня обсуждаем. Всем понятно, что дорога – это хорошо, а бездорожье – плохо. Но не всем понятно, к сожалению, что наличие дорог для нашей страны, хороших и качественных дорог прежде всего, имеет чрезвычайно важное и особое значение с учётом огромности нашей территории. Связанность территорий, субъектов, муниципалитетов между собой чрезвычайно важна и для экономики, и для социального самочувствия наших граждан. Поэтому давайте мы посмотрим на результаты работы рабочей группы Госсовета с точки зрения практического использования наработанных материалов.

Хочу поблагодарить коллег, которые готовили сегодняшний Госсовет, и выразить надежду на то, что все органы исполнительной власти – и на местах, и в центре – будут активно работать над реализацией сделанных предложений.

Спасибо большое.

Полный текст стенограммы заседания опубликован на: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/60825>

# ПЕРЕЧЕНЬ ПОРУЧЕНИЙ ПО ИТОГАМ ЗАСЕДАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВЕТА

**17 июля Президент утвердил перечень поручений по итогам заседания Государственного совета, состоявшегося 26 июня 2019 года.**

Перечень содержит 44 поручения. Мы публикуем часть из них. Полный текст Поручений Президента опубликован в разделе: Поручения Президента. Дата публикации: 17 июля 2019 года <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/61040>.

## Пр-1381ГС, п.1а

1. Правительству Российской Федерации:

а) разработать и утвердить государственную программу Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения на период до 2030 года, направленную на снижение смертности и травматизма населения в результате дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах, а также на повышение эффективности системы управления в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Срок – 1 декабря 2020 г.;

## Пр-1381ГС, п.16-1

б) принять меры, направленные:

на усиление административной ответственности за нарушение правил дорожного движения при оказании услуг по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, в том числе по организованным перевозкам групп детей;

Срок исполнения:

1 февраля 2020 года

## Пр-1381ГС, п.16-2

на обеспечение неотвратимости наказания иностранных

граждан и иностранных перевозчиков за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, в том числе в части, касающейся необходимости уплаты административных штрафов до выезда правонарушителей с территории Российской Федерации;

Срок исполнения:

1 февраля 2020 года

## Пр-1381ГС, п.16-3.....

## Пр-1381ГС, п.16-4

на разработку информационного ресурса (на основании формируемых органами внутренних дел Российской Федерации банков данных о гражданах), содержащего информацию о водителях транспортных средств, в целях осуществления проверки наличия у них водительского удостоверения, подтверждающего право на управление транспортными средствами соответствующей категории, и отсутствия действующих санкций в виде лишения права на управление транспортными средствами, а также на обеспечение доступа к этому информационному ресурсу юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги по аренде автомобильного транспорта, перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом, в том числе легковым такси, для осуществления этими юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями в обязательном порядке необходимых проверок;

Срок исполнения:

1 февраля 2020 года

Пр-1381ГС, п.16-5....

Пр-1381ГС, п.1в-1....

Пр-1381ГС, п.1в-2....

Пр-1381ГС, п.1в-3...

Пр-1381ГС, п.1в-4...

Пр-1381ГС, п.1г-1....

Пр-1381ГС, п.1г-2...

Пр-1381ГС, п.1г-3....

Пр-1381ГС, п.1г-4....

Пр-1381ГС, п.1г-5....

Пр-1381ГС, п.1г-6...

Пр-1381ГС, п.1г-7....

Пр-1381ГС, п.1г-8....

Пр-1381ГС, п.1г-9....

Пр-1381ГС, п.1г-10...

Пр-1381ГС, п.1д-1....

Пр-1381ГС, п.1д-2...

Пр-1381ГС, п.1д-3...

Пр-1381ГС, п.1д-4....

Пр-1381ГС, п.1д-5....

## Пр-1381ГС, п.1е

е) завершить создание единой информационной базы, содержащей сведения о гражданах, имеющих медицинские противопоказания или медицинские ограничения к управлению транспортными средствами, обеспечив возможность обмена этими сведениями с органами внутренних дел Российской Федерации;

Срок исполнения:

1 декабря 2019 года

## Пр-1381ГС, п.1ж. ...

## Пр-1381ГС, п.1з

з) обеспечить создание единой федеральной системы мониторинга и контроля перевозок пассажиров автобусами в междугородном сообщении в целях снижения доли нелегальных перевозчиков

на рынке перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

Ответственный:

Медведев Дмитрий Анатольевич

Тематика:

Транспорт, Информационное общество, Право, Борьба с преступностью

Срок исполнения

1 декабря 2020 года

**Пр-1381ГС, п.1и...**

**Пр-1381ГС, п.1к-1...**

**Пр-1381ГС, п.1к-2...**

**Пр-1381ГС, п.1л...**

**Пр-1381ГС, п.1м**

м) разработать план мероприятий по оснащению четырёхполосных автомобильных дорог системами разделения встречных направлений движения и при необходимости обеспечить внесение изменений в нормативные правовые акты Российской Федерации.

Ответственный:

Медведев Дмитрий Анатольевич

Тематика:

Строительство, Право, Безопасность на дорогах

Срок исполнения

1 июля 2020 года

**Пр-1381ГС, п.1н-1...**

**Пр-1381ГС, п.1н-2...**

**Пр-1381ГС, п.1н-3...**

**Пр-1381ГС, п.2а...**

**Пр-1381ГС, п.2б...**

б) при участии Российского союза автостраховщиков обеспечить реализацию информационно-просветительских программ, направленных на профилактику правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, а также решить вопрос о создании центров профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в каждом субъекте Российской Федерации.

Ответственные:

Медведев Дмитрий Анатольевич, Набиуллина Эльвира Сахипзадовна

Тематика:

Борьба с преступностью, Безопасность на дорогах

Срок исполнения:

1 сентября 2020 года

**Пр-1381ГС, п.3а-1...**

**Пр-1381ГС, п.3а-2**

снижение стоимости электрической энергии для освещения автомобильных дорог и пешеходных переходов в ночное время в целях повышения безопасности дорожного движения.

Доклад – до 1 декабря 2019 г.;

Ответственные:

Медведев Дмитрий Анатольевич, Высшие должностные лица субъектов РФ,

Тематика:

Регионы, Экономика и финансы, Безопасность на дорогах

Срок исполнения:

1 декабря 2019 года

**Пр-1381ГС, п.3а-3...**

**Пр-1381ГС, п.3б**

б) утвердить программу, предусмотренную абзацем вторым подпункта «а» настоящего пункта;

Ответственный:

Медведев Дмитрий Анатольевич

Срок исполнения:

31 декабря 2019 года

**Пр-1381ГС, п.3в**

в) представить предложения о наделении органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации полномочиями по осуществлению производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, включая нарушения правил движения тяжеловесных и (или)

крупногабаритных транспортных средств, а также по осуществлению контроля за соблюдением норм и правил эксплуатации автомобильных дорог регионального и местного значения.

Ответственный:

Медведев Дмитрий Анатольевич

Тематика:

Транспорт, Регионы, Право, Борьба с преступностью, Безопасность на дорогах

Срок исполнения:

31 декабря 2019 года

**Пр-1381ГС, п.4**

4. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации обеспечить разработку и утверждение региональных программ в сфере дорожного хозяйства на период до 2024 года.

Срок – 1 декабря 2020 г.

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

Ответственные:

Высшие должностные лица субъектов РФ,

Тематика:

Регионы

Срок исполнения:

1 декабря 2020 года

5. Администрации Президента Российской Федерации направить на проработку в Правительство Российской Федерации предложения по развитию сети автомобильных дорог общего пользования и обеспечению безопасности дорожного движения, подготовленные высшими должностными лицами (руководителями высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации.

Срок – 1 сентября 2019 г.

Ответственный: Вайно А.Э.

## «СОЧИ – 2019»; ИТОГИ МЕРОПРИЯТИЙ, ПРОВЕДЕННЫХ РОССИЙСКИМ АВТОТРАНСПОРТНЫМ СОЮЗОМ

В соответствии с планом работы на 2019 год в период с 26 по 28 июня 2019 года в городе Сочи Российский автотранспортный союз провел мероприятия по празднованию 20-летнего юбилея Союза, в рамках которого были проведены: заседание Правления РАС, XVII Съезд РАС и Конференции Союза.

26 июня 2019 года в г. Сочи состоялось заседание Правления Российского автотранспортного союза, на котором был рассмотрен и утвержден годовой отчет и годовой бухгалтерский баланс Союза за 2018 год.

Президент РАС О.И. Старовойтов доложил по вопросам, вынесенным для рассмотрения на XVII Съезде РАС: избрание членов Правления и Ревизионной комиссии, исключение из членов Союза 6 организаций и рассмотрение 9 организаций - кандидатов для приема в члены РАС, которые были единогласно согласованы с присутствующими членами Правления РАС. Отдельно

председатель Правления РАС остановился на вопросах, вынесенных для обсуждения на Конференциях по пассажирским и грузовым перевозкам по ситуации с Федеральным законом от 22 мая 2003 года № 54-ФЗ «О применении контрольно-кассовой техники при осуществлении расчетов в Российской Федерации», по подготовленным поправкам в нормативно-правовые акты регулирующие вопросы – организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, транспортной безопасности, перевозки грузов, весогабаритного контроля транспортных средств на автодорогах общего пользования федерального значения.

Отдельно Президент Российского автотранспортного союза О.И. Старовойтов остановился на вопросе оплаты членских взносов – организациями членами

РАС, которые являются основным источником формирования финансового плана Союза на год. В ходе обсуждения данного вопроса члены Правления предложили, повысить членские взносы на 20 %, и вынести данный вопрос для рассмотрения на XVII Съезде РАС и утверждения его делегатами.

27 июня 2019 года состоялся XVII Съезд (общее собрание) членов Российского автотранспортного союза, в котором приняли участие делегаты от 89 организаций – членов Союза, приглашенные лица – представители органов государственной власти и общественных организаций, в том числе: первый заместитель Председателя Комитета Государственной Думы Российской Федерации по транспорту и строительству – Президент Союза транспортников России В.Б. Ефимов, заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса России А.Ч. Ахохов, Председатель Общероссийский профессиональный союз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства» В.В. Ломакин.

По согласованию с руководством Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса России в работе XVII Съезда РАС приняли участие руководители региональных управле-



ний государственного автодорожного надзора.

Первая часть XVII Съезда РАС была посвящена истории Российского автотранспортного союза, созданного 25 марта 1999 года по воле 48 учредителей региональных ассоциаций и объединений автомобильного транспорта на Учредительном Съезде.

Президент Союза Олег Старовойтов поздравил делегатов XVII Съезда РАС и присутствующих на нем приглашенных лиц с 20-летним юбилеем со дня создания Союза и в знак признательности вручил благодарственные письма представителям семи организаций стоящим у истоков его образования – Анатолию Сащенко президенту Союза автотранспортных предприятий Свердловской области, Андрею Курушину – генеральному директору Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, Евгению Корнюшкину – президенту Союза автотранспортников Воронежской области, Юрию Почтареву – президенту Некоммерческого партнерства «Рязанских перевозчиков», Алексею Богданову – члену наблюдательного совета Некоммерческого партнерства «Ав-



Олег Старовойтов,  
Виталий Ефимов

томобильные перевозчики Алтая», Юрию Оборину – президенту Союза автотранспортников Приморского края, Николаю Гаврикову – пре-

зиденту Брянской областной Ассоциации транспортников и предпринимателей – Регионального объединения работодателей.

Первый заместитель Председателя Комитета Государственной Думы Российской Федерации по транспорту и строительству – Президент Союза транспортников России Виталий Борисович Ефимов вручил Президенту РАС Олегу Старовойтову поздравления в адрес Российского автотранспортного союза от администрации Президента Российской Федерации в лице Игоря Евгеньевича Левитина – помощника Президента Российской Федерации, от Председателя Комитета Государственной Думы Российской Федерации по транспорту и строительству Евгения Сергеевича Москвичева, от Министерства транспорта Российской Федерации, Алексея Константиновича Семенова – заместителя Министра транспорта Российской Федерации, от Президента Торгово-промышленной палаты Российской Федерации Сергея Николаевича Катырина и за большой вклад в развитие транспортного комплекса Российской Федерации и активное сотрудничество был вручен коллективу РАС — диплом ТПП России.

Отдельно Президент Союза транспортников России Виталий Борисович Ефимов поблагодарил Исполнительный аппарат Союза и руководителей организаций – членов РАС за их участие в создании благоприятных условий для осуществления автотранспортной деятель-

ности на территории Российской Федерации и за ее пределами и вручил коллективу Российского автотранспортного союза приветственный адрес и диплом от Союза



Асланбек Ахохов награждает  
Президента РАС  
Олега Старовойтова

транспортников России, вручил награды СТР Вице-президенту Российского автотранспортного союза Алексееву Валерию Ивановичу, Президенту Ярославского автотранспортного союза Бестаеву Роберту Ивановичу, Вице-президенту Ассоциации автобусных перевозчиков Крыма Лудчаку Зиновию Михайловичу, Президенту Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» Борису Олеговичу Лорану.

Заместитель Руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса России Асланбек Челиматович Ахохов поздравил коллектив РАС с 20-летним юбилеем и вручил приветственный адрес и памятный вымпел.

Председатель Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Владимир Владимирович Ломакин поблагодарил Исполнительный аппарат Союза за активную деятельность по социальному обеспечению сотрудников автотранспортных предприятий, повышение престижа

профессии водителя и вручил памятные медали по случаю 100 - летнего юбилея Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

В адрес участников торжественного мероприятия поступили видеопоздравления от организаций членов РАС – Союза автотранспортников Приморского края, Ассоциации автомобильных перевозчиков Крыма, Некоммерческой организации «Союз автотранспортников Воронежской области», Некоммерческой организации «Союз автотранспортников Тюменской области», Ассоциации автотранспортных предприятий «Читаавто-транс», Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», Саморегулированной организации «Транспортный Союз Сибири и Индивидуального предпринимателя И.О. Турчин, в которых выражалась благодарность за работу по сохранению и развитию Российского автотранспортного союза.

Приказами Президента Российского автотранспортного союза:

*- за значительный вклад в развитие автотранспортной отрасли медалью «За заслуги в развитии автомобильного транспорта» были награждены:*

Курушин Андрей Николаевич – генеральный директор Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (г. Москва);

Шевченко Евгений Георгиевич – директор ООО «Черномортранс С» (г. Сочи);

Балацкий Владимир Григорьевич – директор ООО «Кубаньавто» (г. Краснодар);

Левшаков Сергей Филиппович – исполнительный директор Межрегиональной ассоциации автовокзалов и перевозчиков (г. Ставрополь);

Ермоленко Александр Васильевич – юрист-консультант Межрегиональной ассоциации автовокзалов и перевозчиков (г. Ставрополь);

Щербина Сергей Васильевич – начальник отдела компьютерного обеспечения ОАО «Автовокзал», г. Ставрополь.

Саврухин Николай Александрович – Генеральный директор Общества с ограниченной ответственностью «РоСТРАНС» (г. Брянск);

*- за конструктивное сотрудничество с Российским автотранспортным союзом, инициативное участие в его деятельности и в честь 20-летия со дня образования организации «Почетным знаком Российского автотранспортного союза» награждены:*

Ахохов Асланбек Челиматович – заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса России (г. Москва);

Герман Валерий Христианович – президент Регионального союза автотранспортников Ставропольского края (г. Ставрополь);

Бестаев Роберт Иванович – президент Ярославского автотранспортного союза (г. Ярославль);

Лоран Борис Олегович – президент Ассоциации «Еди-

ная Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» (г. Москва);

Лудчак Зиновий Михайлович – вице-президент Ассоциации автомобильных перевозчиков Крыма (г. Симферополь);

Богданов Алексей Кононович – член наблюдательного совета Некоммерческое партнерство «Автомобильные перевозчики Алтая» (г. Барнаул);

Ильенко Валерий Павлович – председатель Правления Саморегулируемой организации «Транспортный Союз Сибири» (г. Новосибирск);

Антонов Леонид Павлович - генеральный директор Государственного Унитарного Предприятия «Мосгортранс» города Москвы (г. Москва);

Ткачук Борис Иосифович – первый заместитель ген. директора ГУП «Мосгортранс»; Тюкалов Василий Иванович – генеральный директор НП «Автотранспортный союз Пензенской области» (г. Пенза);

Левашов Михаил Григорьевич – президент Ассоциации «Некоммерческое партнерство «Логистика и автоперевозки Татарстана»;

Ефимов Виталий Борисович – президент Союза транспортников России (г. Москва);

Новоселов Валерий Иванович – Президент Саморегулируемой организации «Транспортный Союз Сибири» (г. Новосибирск);

Касиев Андрей Саакович – Президент Ассоциации перевозчиков Ростовской области (г. Ростов на Дону);



Ломакин Владимир Владимирович – Председатель профсоюза Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства (г. Москва);

Лоран Анна Евгеньевна – вице-президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» (г. Москва);

Коротина Оксана Витальевна – президент ООО «Дилижанс» (г. Коломна Московской области).

– за многолетний добросовестный труд и в связи с 20-летием образования Российского автотранспортного союза «Почетной грамотой Российского автотранспортного союза» награжден:

Шевченко Сергей Анатольевич – заместитель начальника отдела ОАО «Автовокзал» (г. Ставрополь).

– за цикл материалов, опубликованных в рамках совместного медийного про-

екта о деятельности Российского автотранспортного союза и его членов, за профессиональный подход в деле создания информационной платформы в сфере автомобильного транспорта «Дипломом Российского автотранспортного союза» награждается коллектив редакции журнала «Российские Автобусные Линии Проблемы и перспективы развития», главный редактор Лоран Борис Олегович.

– за плодотворное сотрудничество и участие в выставке в рамках XVII Съезда Российского автотранспортного союза 26-28 июня 2019 года в г. Сочи «Дипломом Российского автотранспортного союза» были награждены 20 организаций.

Вторая часть XVII Съезда РАС посвящалась решению вопросов Уставной части мероприятия, в рамках которой по итогам голосования его делегатами был утвержден отчет Ревизионной комиссии

Российского автотранспортного союза; переизбраны на новый срок члены Ревизионной комиссии.

В состав Правления Российского автотранспортного союза были избраны: Сащенко Антон Иванович – президент Союза автотранспортных предприятий Свердловской области и Левашов Михаил Григорьевич – Президент Ассоциации «Некоммерческое партнерство «Логистика и автотранспорт Татарстана».

В члены Российского автотранспортного союза приняты 9 организаций.





**КОНФЕРЕНЦИИ  
по пассажирским и грузовым  
перевозкам**

28 июня 2019 года были проведены две конференции: по пассажирским перевозкам на тему «Правовое регулирование деятельности пассажирского автомобильного транспорта. Повышение качества услуг на автомобильном транспорте» и грузовым перевозкам на тему «Повышение рентабельности работы грузового автомобильного транспорта в Российской Федерации».

В работе конференций приняли участие: Первый заместитель Председателя Комитета Государственной Думы РФ по транспорту и строительству – Президент Союза транспортников России Виталий Борисович Ефимов, заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Владимир Владимирович Луговенко, заместитель руководителя Департамента контрольно-надзорной и разрешительной деятельности Министерства экономического развития Российской Федерации Александр Викторович Вдовин, начальник отдела контроля и надзора на автомобильном транспорте и в дорожном надзоре Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса России Дмитрий Борисович Коз-

лов, которые проинформировали участников мероприятий по основным требованиям нормативных правовых документов в области автомобильного транспорта и ответили на их вопросы.

Модератор конференции по пассажирским перевозкам Президент Российского автотранспортного союза Олег Игоревич Старовойтов проинформировал присутствующих об участии Российского автотранспортного союза в формировании нормативной правовой базы в области автомобильного транспорта.

Представители региональных союзов и ассоциаций поделились опытом реализации Федерального закона от 13 июля 2015 года № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Владимир Владимирович Луговенко проинформировал о нормативных правовых актах, разрабатываемых Минтрансом России.

Принявший участие в работе конференции Арсен Левонович Мартиросянц – исполняющий обязанности директора филиала федерального бюджетного

учреждения «Агентство автомобильного транспорта» в Центральном федеральном округе (г. Москва), начальник Управления пассажирских перевозок рассказал о деятельности ФБУ «Росавтотранс».

Заместитель начальника Управления по организации технического осмотра и аккредитации Российского союза автостраховщиков Алексей Игоревич Зоткин внимание присутствующих обратил на изменение законодательства в сфере технического осмотра автобусов.

Проблемам и перспективам развития межсубъектных автобусных перевозок было посвящено выступление Лорана Бориса Олеговича – Президента Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», Президента Ассоциации «Развитие автовокзалов страны».

Большой блок вопросов был посвящен комплексному решению требований Федерального закона от 22 мая 2003 года № 54-ФЗ «О применении контрольно-кассовой техники при осуществлении расчетов в Российской Федерации».

Обсуждались перспективы развития межсубъектных автобусных перевозок.

Рассматривались возможности систем автоматизации для автовокзалов, автостанций и перевозчиков.

Свое видение на эту тему представили Гришин Александр Александрович – представитель дирекции «Транспортные и социальные карты» ЗАО «Золотая Корона», а также Грищенко Марат Федорович – заместитель руководителя Департамента систем автоматизации транспорта ГК «ШТРИХ-М», который ознакомил с оборудованием для реализации вышеназванного закона на пассажирском автомобильном транспорте и предло-

жил дополнительные решения для пассажироперевозчиков.

Вопрос использования ККТ при осуществлении пассажирских перевозок в своем выступлении на тему «Оплата проезда: движение к открытым системам» осветил Жеребятьев Сергей Александрович – бизнес-партнер Управления развития транспорта АО «РАСЧЕТНЫЕ РЕШЕНИЯ»; также в нескольких словах сказал об изменениях в № 54-ФЗ.

Представитель от СПАО «Ингосстрах» Александр Александрович Рыбальченко – начальник отдела ОСПП Управления страхования транспортных операторов Департамента корпоративного бизнеса остановился на проблемах и перспективах обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира.

Заведующий лабораторией транспортного моделирования Сибирского федерального университета г. Красноярск Александр Иванович Фадеев презентовал интегрированные информационные системы бронирования билетов, контроля и управления перевозками пассажиров на автомобильном транспорте; остановился на проекте концепции единой федеральной системы мониторинга и контроля межрегиональных пассажирских перевозок, ее задачах и проблемах; продемонстрировал фото автобусных терминалов, станций, остановок за рубежом.

О сайтах и мобильных приложениях для автовокзалов, автостанций и перевозчиков рассказал генеральный директор ООО «КАПИТАЛ» Павел Владимирович Турчук; он информировал о трендах в этой области, возможностях, привел примеры.

Представитель компании ООО «ИТТ» Сергей Соловьев рассказал о возможностях систем автоматизации для автовокзалов, автостанций и перевозчиков, о последних трендах, примерах внедрения. Познакомил с системой «Авибус: Управление автовокзалами».

Вопрос борьбы с нелегальными перевозчиками стал темой выступления генерального директора ООО «АВТОПАСС» Александра Александровича Советникова.

Современное решение по заправке корпоративного транспорта – топливные карты «ЕКА-PRO» – представил руководитель коммерческого департамента ООО «ЕКА-Процессинг» Виталий Владимирович Эрлих. Презентовал Топливную программу для региональных и федеральных перевозчиков «ЕКА-Навигатор», рассказал о ее преимуществах.

С выступлением на тему «Электронный билет для пассажирских автобусных перевозок» в конференции приняла участие генеральный директор ООО «ОднаКасса» Нелли Александровна Остапченко, в котором информировала о состоянии рынка онлайн-продаж автобусных билетов, а также изложила свои предложения по внесению изменений в нормативные документы касаемого вопроса своего доклада.

Конференцию по грузовым автомобильным перевозкам «Повышение рентабельности работы грузового автомобильного транспорта в Российской Федерации»

открыл её модератор Вице-президент Российского автотранспортного союза Валерий Иванович Алексеев, который остановился на анализе рынка грузовых перевозок и рассказал о работе отраслевого Совета союзов, ассоциаций, объединяющих перевозчиков грузов автомобильным транспортом.

Подробно обсуждался вопрос о необходимости введения допуска на рынок грузовых автомобильных перевозок в Российской Федерации.

В обсуждении этого вопроса приняли участие Первый заместитель Председателя Комитета Государственной Думы РФ по транспорту и строительству – Президент Союза транспортников России Виталий Борисович Ефимов и заместитель руководителя Департамента контрольно-надзорной и разрешительной деятельности Министерства экономического развития Российской Федерации Александр Викторович Вдовин.

Вице-президент Всероссийского союза страховщиков Светлана Викторовна Гусар рассказала о введении вмененного страхования ответственности перевозчиков грузов автомобильным транспортом.

Обсуждались проблемы, связанные с работой системы АСВГК (автоматическая система весогабаритного контроля) и ряд других вопросов.

Исполнительный директор РАС  
В.В. Гацулов



# ПРОШУ ВЕРНУТЬ СУДЕБНЫЙ ПОРЯДОК



*Андрей Ревко,  
Президент Тульского областного  
Союза транспортников, член  
правления ассоциации «Единая  
Транспортная Система «Автобус-  
ные Линии Страны»*

На прошедшей конференции Российского автотранспортного союза в июне в г. Сочи я поднял вопрос – обратить внимание на отсутствие, в соответствии с требованиями статьи 29 Федерального закона № 220-ФЗ, возможности у добросовестного перевозчика, осуществляющего регулярные пассажирские перевозки на межрегиональных автобусных маршрутах, защитить свои права и бизнес от ошибочных действий РОСТРАНСНАДЗОРА.

Статьей 29 Федерального закона № 220-ФЗ от 13.07.2015г. «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации» в редакции 2015 года, было предусмотрено, что прекращение действия свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок возможно на основании вступившего в законную силу решения суда о

прекращении действия данного свидетельства (подп. 2 ч. 1 ст. 29), либо вступлении в силу решения об отмене маршрута регулярных перевозок (подп. 5 ч. 1 ст. 29). До 2018 года уполномоченный орган исполнительной власти, выдавший свидетельство, согласно части 5 статьи 29 Закона, обращался в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок, за невыполнение перевозчиком более пяти рейсов подряд.

Таким образом, законодателем был предусмотрен исключительно судебный порядок прекращения действия свидетельства и отмены маршрута.

В последствии Федеральным законом № 480-ФЗ от 29.12.2017 «О внесении изменений в Федеральный закон № 220-ФЗ...» статья 29 Закона была дополнена пунктами, согласно которым прекращение действия свидетельства перевозок по межрегиональному маршруту стало возможно и без судебного разбирательства:

- принятии уполномоченным федеральным органом исполнительной власти решения о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок по межрегиональному маршруту регулярных перевозок в связи с невыполнением по этому маршруту в отсутствие чрезвычайной ситуации более пяти рейсов подряд, предусмотренных расписанием.

Начало действия редакции Закона № 220-ФЗ с 27.12.2017г.

Таким образом, с 27.12.2017 года законодатель наделил ад-

министративный орган выдавший свидетельство, правом на прекращение его действия во внесудебном порядке, на основании лишь актов проверки сотрудника Ространснадзора. В этой редакции законом не предусмотрена процедура проверки фактов подтверждающих нарушения, так же не предусмотрен порядок отмены решения административного органа и реабилитации перевозчика исключённого из реестра по ошибке.

При исключении сведений из реестра межрегиональных маршрутов регулярных перевозок и уведомлений направляемых уполномоченным органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, в границах которой расположены остановочные пункты по данным маршрутам, а также владельцам остановочных пунктов по указанным маршрутам. Перевозчик, лишенный свидетельства, узнаёт об исключении его из реестра последним!

Вместе с тем, прекращение действия свидетельства является крайней мерой административного реагирования применяемой к перевозчику, однако, перевозчик в данных правоотношениях лишен возможности защитить свои законные права и интересы, в частности: он не извещен о времени и месте проведения проверки, основания для проведения проверки неизвестны, не представлена возможность на дачу пояснений относительно выявленных правонарушений, окончательное решение перевозчику не направляется, в связи с чем перевозчик не мо-

жет обжаловать правовой акт о прекращении действия свидетельства.

Так, в мае текущего года, автовокзал города Тулы, на основании уведомления ФБУ «РОСАВТОТРАНС» об отмене межрегионального регулярного маршрута «Тула-Москва» (71.77.048), прекратил договорные отношения с имевшим свидетельство на этот маршрут ИП Бирюковым. Бирюков делает запросы и пытается понять за что его, добросовестного и законопослушного предпринимателя, внезапно, без каких-либо объяснений и предупреждений, лишили права работы на маршруте. Начинается долгая переписка предпринимателя с органами исполнительной власти, а в это время автобусы (16 единиц техники, 32 водителя) ИП Бирюкова на этом маршруте не работают, водителей платить нечем, обслуживать технику не на что, лизинговые и кредитные обязательства не исполняются, налоги платить не с чего. В один момент, одним росчерком пера чиновника Минтранса России предпри-

ниматель попадает на грань банкротства, а более трёх десятков водителей остаются без работы!!!

Через какое-то время, после переписок и разбирательств, выясняется, что ИП Бирюков М.В. был ошибочно лишен свидетельства на этот маршрут. В Акте проверки сотрудника ЦМУГАДН произошла ТЕХНИЧЕСКАЯ ОШИБКА! РОСТРАНСНАДЗОР предоставил в Минтранс РФ недостоверные сведения в отношении добросовестного перевозчика.

Как избежать подобной, негативной для автотранспортной отрасли ситуации в дальнейшем?

Почему Минтранс России, принимая решение о чрезвычайно жёстком наказании перевозчика, опирается лишь на протокол сотрудника РОСТРАНСНАДЗОРА, почему Минтрансом не проводится проверка по фактам нарушений, указанным в протоколе РОСТРАНСНАДЗОРА с объяснениями перевозчика и администраций конечных автостанций этого маршрута?! (Решение по исключению ИП Бирюкова из реестра в кабине-

тах Минтранса было принято за одни сутки)

Почему в Законе не предусмотрена публичность? Почему с 2018 года в 29 ст. отменён судебный порядок применения такого сурового наказания?

Почему бы, за подобное нарушение, перевозчика на первый раз не оштрафовать, а уж за повтор можно и...в судебном порядке исключать...В связи с высокой значимостью для перевозчиков этой проблемы, я поднимаю этот вопрос на страницах отраслевого журнала и в отраслевых чатах чтобы организовать обсуждение существующего механизма прекращения действия свидетельства об осуществлении межрегиональных пассажирских перевозок и подготовить инициативу с целью изменения этой нормы Закона в сторону большей публичности и исключительно судебного порядка, что защитит добросовестного перевозчика и позволит органам исполнительной власти принимать правильные и взвешенные решения.

Ревко Андрей



## Мы ценим ваше время!



# МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ





СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ФОРУМ, который полностью посвящен взаимодействию между всеми участниками рынка межрегиональных и международных автобусных перевозок и ключевым тенденциям развития отрасли.





## КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ:

- Правоприменение законов № 220-ФЗ и 480-ФЗ
- Реализация закона № 54-ФЗ о контрольно-кассовой технике
- Изменения в определении стоимости услуги, оказываемой автовокзалом перевозчику
- Разграничение ответственности между агрегаторами, автовокзалами и перевозчиками
- Методы борьбы с нелегальными перевозчиками на федеральном и региональном уровне
- Развитие концепции свободного доступа ко всем местам перевозчиков для возможности реализации всеми заинтересованными агентами.
- Создание в России единой федеральной информационной системы по продаже билетов на межрегиональные автобусные перевозки
- Мультимодальные перевозки и создание единого транспортного пространства
- Особенности организации и продажи билетов на международные рейсы
- Информационные системы автоматизации деятельности автовокзалов
- Развитие онлайн-продаж автобусных билетов

## АУДИТОРИЯ:

-  Федеральные и региональные госструктуры, законодатели и регуляторы
-  Автовокзалы
-  Автобусные перевозчики (межрегиональные и международные)
-  Сервисы по продаже автобусных билетов/ билетные агрегаторы

-  Поставщики решений и вендоры (программное обеспечение, терминалы по продаже билетов, интеграция ИТ-систем)

-  Процессинговые и эквайринговые компании/банки

**10** октября  
2019 года

Конгресс-центр ТЕХНОПОЛИС МОСКВА



Подробную информацию о форуме Вы можете узнать на официальном сайте [www.bustrforum.ru](http://www.bustrforum.ru)  
По организационным вопросам и регистрации на мероприятие обращаться:  
по телефону: +7 499 288 27 40; электронный адрес: [info@4wecon.com](mailto:info@4wecon.com)  
[www.4wecon.com](http://www.4wecon.com)



# «НА АВТОБУС»

САЙТ, МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ, СОЦСЕТИ  
КОМПЛЕКС ПРОГРАММНЫХ РЕШЕНИЙ ОНЛАЙН-СОПРОВОЖДЕНИЯ  
ДЛЯ АВТОВОКЗАЛОВ и ПАТП

## Отличный результат без вложений!

Разработка сайта и мобильного приложения,  
техническое обслуживание, доработки и  
продвижение в интернете и соцсети полностью  
за наш счёт.

БЕСПЛАТНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ АСУ  
и ОНЛАЙН-КАССЫ



## СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

для АВТОВОКЗАЛОВ, АВТОСТАНЦИЙ и ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Организируйте продажи электронных билетов на сайте вашей организации и через мобильное приложение с помощью комплекса ПРОГРАММНЫХ РЕШЕНИЙ ОНЛАЙН-СОПРОВОЖДЕНИЯ “НА АВТОБУС”

ООО “КАПИТАЛ”

+7 (3822) 933-188, +7-923-420-1888

mail@na-avtobus.ru

## МОСКВА. ВСТРЕЧА В «САЛАРЬЕВО»: ЗАМЫКАЯ КРУГ



Здание автовокзала

3 июля 2019 года произошло событие, широко не афишируемое, но исключительно важное для отрасли автобусных пассажирских перевозок: Мосгортранс познакомил руководителей и представителей более ста компаний – перевозчиков, выполняющих рейсы по международным и межрегиональным маршрутам, – с новым объектом транспортной инфраструктуры города Москвы – недавно построенным Международным автовокзалом «Саларьево». Его предстоящий запуск резко меняет стратегическую ситуацию в отрасли междугородных автобусных перевозок Москвы и повышает качество всей системы обслуживания перевозчиков и пассажиров на автовокзалах, доводя его,

как минимум, до европейского уровня.

Международный автовокзал «Саларьево», как и его недавно введенный в эксплуатацию собрат – автовокзал «Северные Ворота», входит в состав транспортно-пересадочного узла (ТПУ). Отличительная особенность нового автовокзала – пассажир попадает в него прямо из метро, не выходя на улицу. И это не только очень удобно, но еще и немаловажно с точки зрения противодействия нелегальным перевозкам. Автовокзал должен принять на себя весь пассажиропоток автостанции «Теплый Стан», по пути следования к которой из метро пассажиру приходилось отбиваться от «зазывал», словно назойливых мух, предлагавших отправиться

в ставе транспортно-пересадочного узла, заменяя временные автостанции. Мы приглашаем Вас стать перевозчиками самого нового и комфортного автовокзала столицы. Добро пожаловать!» — тепло поприветствовал перевозчиков директор филиала Служба эксплуатации и развития автовокзалов ГУП «Мосгортранс» Андрей Скворцов.

«Автовокзал расположен на площади 1,7 га. Он оснащен всем необходимым и способен обслужить даже больше рейсов и пассажиров, чем запланировано изначально. Автовокзал оборудован так, чтобы обеспечить настоящий европейский уровень комфорта для наших перевозчиков и их пассажиров. Я уверен в предстоящем успехе нашей работы», — сказал начальник автовокзала Сергей Грищенко.

Основания для оптимизма у С. Грищенко весьма основательные. «Саларьево» является первым автовокзалом Новой Москвы. Он обладает технической возможностью организации отправления международных и внутрироссийских автобусных рейсов. Расположение автовокзала за пределами МКАД сокращает



Вход на автовокзал

в путь, минуя автостанцию.

«Мы собрали вас на первом Международном автовокзале Новой Москвы – «Саларьево». Это уже второй за 2019 год автовокзал, который вводится в со-





время подъезда автобусов, а городские автобусные маршруты могут доставить пассажиров к международному аэропорту «Внуково».

Общая площадь здания автовокзала составляет более 5 000 кв. м. Просторный зал ожидания и кассово-распределительный холл, кафе, диспетчерская, камера хранения, пункт медицинской помощи, комната матери и ребёнка, комнаты отдыха водителей, отстойно-разворотная площадка, 10 перронов отправления... Прямо на перронах прибытия мы входим в подземный переход, ведущий в метро. Все это смогли увидеть участники встречи во время ознакомительной экскурсии.



Арсен Мартиросянци

Очень интересным стало выступление и. о. директора филиала ФБУ «Агентство автомобильного транспорта» в Центральном Федеральном округе, Арсена Мартиросянца. Вопрос перехода рейсов с автостанций, которые будут исключены из реестра, на автовокзал «Саларьево», очень важен для каждого перевозчика. «После внесения «Саларьево» в Постановление Правительства города Москвы о начальных и конечных остановочных пунктах, перевозчики могут подавать заявления на изменения маршрутов и переносе их с закрываемых автостанций



на автовокзал «Саларьево». После исключения автостанций из реестра на срок до 60 дней перевозчик сможет использовать маршрут, еще не получив новые документы (к примеру, отправлять рейсы с «Саларьево» вместо «Теплого Стана», уведомив об этом ФБУ «Росавтотранс» и владельцев остановочных пунктов - прим. ред.), но он обязан в течение 10 дней подать заявление в ФБУ «Росавтотранс» на изменение маршрута. Надеемся, все смогут плавно перейти на обслуживание автовокзалом «Саларьево», — сказал Арсен Левонович.

«Предстоящий запуск Международного автовокзала «Саларьево» означает переход к новому этапу развития автобусных перевозок из Москвы. Завершается период, когда основные пассажиропотоки междугородных перевозок обслуживались небольшими автостанциями, созданными преимущественно из модульных конструкций. На смену им приходят современные просторные автовокзалы в составе ТПУ. Все те концептуальные идеи, что Мосгортранс и Департамент транспорта города Москвы озвучивали еще в про-

шлом году, в этом – с вводом автовокзала «Северные ворота» и завершением оборудования автовокзала «Саларьево» – стали реальностью. Москва развивается, ее автовокзалы становятся частью единой транспортной системы. «Московский транспорт» становится брендом. Теперь наша совместная задача с вами – обеспечить высокое качество обслуживания пассажира. С нашей стороны – удобные и просторные автовокзалы. С вашей – комфортабельные автобусы и маршруты. Мы рады, что все вы откликнулись на приглашение увидеть воочию новый автовокзал. Многих из вас мы видели и на «Северных воротах». Надеемся, что путь ваших рейсов из Москвы станет удобнее, и стимулирует вас к открытию новых маршрутов», — отметил заместитель генерального директора ГУП «Мосгортранс» Максим Коновалов.

Автовокзалы выстраиваются вдоль МКАД, замыкая круг междугородных маршрутов, ведущих из Москвы, и встреча в «Саларьево» – одна из значительных вех на этом пути.

Игорь Романов, Максим Голиков

## О РЕАЛИЗАЦИИ ТРЕБОВАНИЙ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА ОТ 09.02.2007 № 16-ФЗ «О ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ» И МЕРАХ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ АНТИТЕРРОРИСТИЧЕСКОЙ ЗАЩИЩЕННОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ООО ТК «55-АЯ ПАРАЛЛЕЛЬ»



*Сергей Вятер,  
Директор ООО «55-я параллель»*

В настоящее время в некоторых регионах мира, в том числе в России, радикальные группы людей часто предпринимают попытки реализации своих экстремистских идей в очаге террористической деятельности против существующих социальных структур.

Масштаб, ориентации, тяжесть последствий терроризма определяют теракты как несущие высшую общественную опасность.

И неслучайно в Концепции национальной безопасности Российской Федерации, наряду с ростом организованной преступности, обострением межнациональных отношений и другими факторами, терроризм считается компонентом в широком диапазоне внешних и внутренних угроз национальной безопасности.

Одной из самых значительных угроз для современного общества, среди различных проявлений терроризма, является терроризм на транс-

порте. Наиболее частым театрам подвергаются места массового пребывания людей, в том числе объекты транспортной инфраструктуры. Согласно статистике, 70 % нападений осуществляются через перевозки или с использованием транспортных средств.

Растущая роль транспорта и всей инфраструктуры общества в междугородном сообщении, распространение высоких технологий, превратили транспорт в жизненно важную артерию современной цивилизации.

Транспорт, в настоящее время, широко используется террористическими организациями для перемещения террористов, доставки различного оборудования и оружия для осуществления их деятельности.

Транспортные средства являются наиболее уязвимыми с точки зрения организации террористических актов.

Терроризм на транспорте – специально организованный вид насилия, направленный на реализацию экстремистской идеологии, вызванной чрезвычайно агрессивными мероприятиями организованных субъектов, осуществляемой с транспортных средств или в транспортных средствах.

Борьба с терроризмом на транспорте представляет собой процесс предотвращения возникновения террористических угроз, содействие разрешению противоречий в различных сфе-

рах жизни общества. Способы борьбы должны иметь активный и агрессивный характер и должны быть направлены прежде всего на предотвращение террористических актов на транспорте.

Терроризм на транспорте является одним из самых опасных видов террористической деятельности, он существует в крайне важной для функционирования общества транспортной инфраструктуре. Сложность и разнообразие явления терроризма на транспорте сегодня требуют комплексного переосмысления феномена на основе системного подхода, который предполагает углубленное исследование, в частности, организационных, правовых и духовных информационных моделей по борьбе с терроризмом.

На основе анализа подходов, описанных в литературе по вопросу современного терроризма, было выявлено, что современный терроризм представляет собой системное явление общества и является реализацией идеологии экстремизма. Особенно опасным терроризм на транспорте является именно потому, что приводит к огромному количеству жертв.

Об этом свидетельствуют трагические события на Октябрьской железной дороге в 2010 году и в международном аэропорту «Домодедово» в 2011 году, когда в результате терактов погибло 65 человек, а 342 было ранено, а также теракты в Волгограде в кон-

це 2013 года, в результате которых погиб 41 человек и 97 были ранены.

В целях организации работы по вопросам транспортной безопасности и противодействию терроризма и экстремизма на транспортных средствах, руководствуясь требованиями Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – Закон № 16-ФЗ), в ООО «ТК «55-ая Параллель» (далее — Организация) назначено должностное лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности.

Во исполнение требований Закона № 16-ФЗ, в целях профилактики терроризма и экстремизма, в Организации решаются следующие основные задачи:

- обеспечение транспортной безопасности на транспортных средствах Организации;
- разработка внутренних организационно-распорядительных документов, направленных на обеспечение транспортной безопасности;
- осуществление мониторинга законодательства Российской Федерации в сфере обеспечения транспортной безопасности;
- обеспечение Организацией подготовки и аттестации сил обеспечения транспортной безопасности;
- информационное обеспечение транспортной безопасности на транспортных средствах;
- проведение инструктажей сил обеспечения транспортной безопасности;
- проведение тренировок на транспортных средствах, в области обеспечения транс-

портной безопасности, с участием сил обеспечения транспортной безопасности;

- оборудование транспортных средств инженерно-техническими средствами охраны (видеонаблюдение);
- разработка памяток и инструкций для сил обеспечения транспортной безопасности по актам незаконного вмешательства в деятельность Организации;
- информирование пассажиров на транспортных средствах по противодействию терроризму;
- категорирование транспортных средств;
- проведение оценки уязвимости транспортных средств и ее утверждение в ФДА (Росавтодор);
- разработка планов обеспечения транспортной безопасности и его утверждение в ФДА (Росавтодор).

Особое внимание уделяется профилактике терроризма, обеспечению защищенности пассажиров от актов террористической направленности, готовности соответствующих подразделений к эвакуации пассажиров в случае угрозы или совершения террористического акта.

Оперативному получению и передачи необходимой информации от сил обеспечения транспортной безопасности, в целях предотвращения угроз террористической направленности, с использованием навигационных систем и видеонаблюдения за всеми транспортными средствами Организации способствует диспетчерский пункт.

В соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации Органи-

зацией осуществляется передача данных на водителей в единую государственную информационную систему обеспечения транспортной безопасности.

На площадке отстоя транспортных средств, с использованием инженерно-технических средств охраны, организована работа по их сохранности и предотвращению актов незаконного вмешательства.

Системой навигации и связи оборудованы 142 автобуса.

Закон № 16-ФЗ отводит важное значение категорированию транспортных средств.

Для обеспечения безопасности при перевозке пассажиров осуществляется необходимая координация действий Организации с территориальными органами ОВД г. Москвы и УФСБ России по городу Москве и Московской области.

Анализ ситуации в сфере обеспечения транспортной безопасности пассажирских перевозок показывает, что необходима более тесная координация деятельности федеральных органов исполнительной власти, центральных органов исполнительной власти и органов местного самоуправления Москвы и Московской области, в совершенствовании законодательно-правовой базы и усиление профилактической работы среди населения.

Таким образом, борьба с терроризмом – это деятельность по предупреждению, выявлению, пресечению, минимизации последствий террористической деятельности, что является одним из основных принципов борьбы с терроризмом.

# ГЛАВНЫЙ АВТОВОКЗАЛ г. РОСТОВА-НА-ДОНУ – СОВРЕМЕННЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ НА ЮГЕ РОССИИ



## ПАО «ДОНАВТОВОКЗАЛ»



Объединение «Донавтовокзал» было создано в центре Ростовской области – городе Ростове-на-Дону – более 40 лет назад. После приватизации «Донавтовокзал» стал акционерным обществом; он сосредоточился на оказании услуг по продаже билетов, диспетчерском сопровождении маршрутов и рейсов, перронном и вокзальном обслуживании пассажиров, оказании вспомогательных услуг перевозчикам.

Центром предприятия является один из крупнейших и лучших в России главный автовокзал города Ростова-на-Дону площадью около 10 тысяч квадратных метров, в составе которого также многоэтажные административное здание и гостиница. Крупные автовокзалы – в городах Новочеркасск, Шахты; остановочные пункты – практически в каждом районном центре или крупном населенном пункте Ростовской области. Работа не останавливается круглый год, миллионы пассажиров ежегодно обслуживает «Донавтовокзал». Несколько сотен перевозчиков каждый день выполняют рейсы внутри области, между

субъектами России и за ее пределы. Медицинской службой проводятся предрейсовые осмотры, водители и пассажиры могут воспользоваться гостиницей, хостелом, залами ожидания, системой общественного питания, сервиса и обслуживания.

Из Ростова-на-Дону и транзитом осуществляются рейсы в Москву, Краснодар, Анапу, Темрюк, Славянск-на-Кубани, Новороссийск, Геленджик, Туапсе, Кропоткин, Мостовской, Лабинск, Ейск, Черкесск, Пятигорск, Нальчик, Владикавказ, Махачкалу, Дербент, Элисту, Городовиковск, Грозный, Волгоград, Астрахань, Нефтекумск, Майкоп, Симферополь, Севастополь, Ялту, Воронеж, Белгород, Саратов, Теберду, Донецк, Луганск, Торез, Киев, Одессу, Сухум, Батуми, Кишинев, Вешенскую, Волгодонск, Таганрог, Новочеркасск, Шахты, Новошахтинск, Каменск-Шахтинский, Миллерово и многие другие населенные пункты.

В отличие от большинства объединений автовокзалов страны, ПАО «Донавтовокзал» сумело сохранить целостную сеть организации перевозок. Много средств

инвестировано во внедрение оборудования, современных информационных технологий, которые обеспечивают создание, поддержание и актуализацию единой всеобъемлющей системы автобусных перевозок, которая уже сегодня позволяет в режиме «онлайн» не только отслеживать движение по маршрутной сети, но и обеспечить каждому клиенту возможность приобрести билет на любой рейс не только в Ростовской области, но и в других субъектах России, с перевозчиками которых поддерживаются партнерские отношения. Это та основа, базовая специализация, которая ввиду сложности и большой стоимости содержания недоступна перевозчикам или собственникам отдельных объектов сервиса. «Донавтовокзал» сегодня достиг полного цифрового обеспечения процесса организации перевозок, включая расчеты. Приобретено оборудование, налажено четкое исполнение возложенной государством функции пассажирского учета и передачи информации уполномоченным органам.





Тигран Григорян

В отношениях с потребителями целью автовокзала, как рассказал нам его генеральный директор Т.Л. Григорян, является обеспечение удобства в планировании поездки, приобретении гарантированного места на нужную дату и время из любой точки области, даже самого удаленного поселка или хутора. Автобусные перевозки в наибольшей степени приближены к населению, доступны и удобны, не нуждаются в сложной подготовке рейса.

— Мы стремимся к тому, чтобы пассажир мог купить билет заранее, в спокойной обстановке, прибыть на посадку буквально за несколько минут до рейса, с удовольствием доехать до места назначения. Как это ни удивительно, но на плече до 700-800 километров автобус выигрывает конкуренцию даже у самолета по совокупности показателей (общее время «от дверей до дверей», цена билета и комфорт). Автобусы меняются к лучшему, на трассы выходит все больше мощных, современных машин с удобными сиденьями, кондиционерами, достаточной шумоизоляцией. Для поездок внутри области или района многие пассажиры

обоснованно предпочитают автобус любому другому транспорту, — говорит руководитель автовокзала.

На автовокзалы в последние 5-10 лет государством возлагается все больше обязанностей по содержанию зданий и сооружений, повышению уровня транспортной безопасности, комфорта и обслуживания пассажиров. Требование времени – развитие электронных форм обмена информацией и продаж. Более требовательным стал и пассажир. Только автовокзалы обладают мощной информационной системой, в состоянии на постоянной основе отслеживать дисциплину перевозок, только на автовокзалах квалифицированный и опытный персонал, системы технического и электронного контроля и учета пассажиров и рейсов.

Опытные специалисты автовокзалов уверены в том, что система автобусных пассажирских перевозок – сложный и взаимосвязанный механизм, который жизнеспособен лишь при постоянном и партнерском взаимодействии государственных органов регулирования и

контроля в сфере транспорта, территориальных и местных органов управления с объединениями автовокзалов, ответственными перевозчиками.

Отрасль перспективна, имеет неплохой потенциал развития, так как обслуживает как экономически активную часть населения, передвигающуюся для целей производства и торговли, так и менее социально защищенные его группы – детей, учащихся, пенсионеров, маломобильных граждан, которые зачастую не готовы воспользоваться иными видами транспорта.

Автобусные перевозки нуждаются во вдумчивом, внимательном, уважительном и бережном отношении со стороны государства. Тысячи водителей, инженеров, диспетчеров, перронных контролеров, кассиров, иных специалистов и руководителей круглосуточно, в любую погоду, в непростых экономических условиях помогают нам и нашим соотечественникам оказаться в нужное время в нужном месте.

Маргарита Гайдова



# ТУЛЬСКИЙ АВТОВОКЗАЛ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ



*Вадим Чулков,  
Директор ООО «Автовокзалы и  
автостанции Тульской области»*

Тульский автовокзал располагается в центре города-героя. Он был построен в 1957 году по проекту представителя питерской архитектурной школы И. П. Грызлова. Компактное здание, органично вписанное в окружающий ландшафт, вполне достойно и грамотно с архитектурной точки зрения соседствует с мемориальным комплексом на площади Победы.

**Каждый день через автовокзал проходят более 4500 человек, отсюда отправляются 400 рейсов, 320 из которых – межмуниципальные, а 70 – межрегиональные. Ежемесячно автовокзал Тулы выпускает и принимает 5,5 тысяч автобусов разной вместимости.**



Географическое расположение основного автотранспортного узла региона можно считать на редкость удачным, ведь близкие выходы на Калужское, Рязанское и Симферопольское шоссе минимизируют присутствие междугородних и межмуниципальных автобусов на городских улицах. Этот же фактор положительно влияет на соблюдение расписания автобусов – график соблюдается на 98%. А система муниципального транспорта выстроена так, что от автовокзала Тулы можно добраться в любой городской округ практически без пересадок.

### Безопасность

При этом долгие годы внутренняя инфраструктура автовокзала оставалась неизменной и, честно говоря, давно устаревшей.

Своеобразный импульс к развитию обеспечило законодательство: в 2010 году были приняты довольно жесткие изменения и дополнения

к федеральному закону №16 «О транспортной безопасности». В силу этого ООО «Автовокзалы и автостанции Тульской области» направило десятки миллионов рублей на соответствующие мероприятия. В итоге соблюдены все требования законодательства, такие как ограждение перевозочного сектора, разделение зон прибытия и отправления автобусов, возможность прохода на перронную площадку только через зону досмотра у входа в автовокзал, где дежурят специалисты лицензированной охранной организации. В самом здании вокзала действуют развернутые системы пожарной безопасности, видеонаблюдения, связи и оповещения.

Усовершенствованы и оснащены современным оборудованием зоны технического и санитарного обслуживания транспортных средств, действует система медицинского контроля. Благодаря этому к услугам соответствующих служб автовокзала прибегают и частные перевозчики – более сорока коммерческих

предприятий на договорной основе пользуется инфраструктурными возможностями Тульского автовокзала, понимая все преимущества такого сотрудничества.

Автовокзалу Тулы присвоена третья категория безопасности, что означает высокую степень исключения актов незаконного вмешательства в его работу и, соответственно, их последствий.

### Комфорт

Входную группу вокзала еще до ремонта, который изначально предусматривал сохранение исторического декора, все же несколько изменили – создали все условия для маломобильных групп населения, а также пассажиров с объемным багажом.

Зато недавний ремонт зала ожидания показал, как дизайн интерьера может регулировать пространство. Отполированный до мраморного блеска гранитный пол, отражающий высокий белоснежный потолок словно наполнил достаточно скромное по площади помещение светом и воздухом. Легкие и комфортные металлические кресла серебристого цвета добавили ощущение простора и чистоты. Плюс зону питания вынесли за пределы основной площадки – своеобразный фудкорт сформировался уже

на подступах к автовокзалу благодаря разнообразию частной бизнес-инициативы. Гигиенические помещения также размещены в стороне от основного зала, они отремонтированы

и оснащены в соответствии с современными требованиями и стандартами.

Но самое главное, исчезла раздраженная толпа пассажиров, прежде группировавшаяся у расписания и возле касс. Старое расписание заменили на яркое современное электронное табло, информацию с которого несложно считывать практически из любой точки. Те, кому предоставляемой автовокзалом информации недостаточно, могут воспользоваться возможностями интернета – wi-fi на автовокзале бесплатный и качественный.

А кассовый узел, ранее базировавшийся в правом крыле, рассредоточили по обе стороны от зала ожидания. Формально – для рассредоточения очереди. Но очереди – даже в «горячее» время вечера билета в среднем занимает три минуты. Причина проста – современное кассовое оборудование плюс цифровизация процесса.

### Цифровизация для всех и каждого

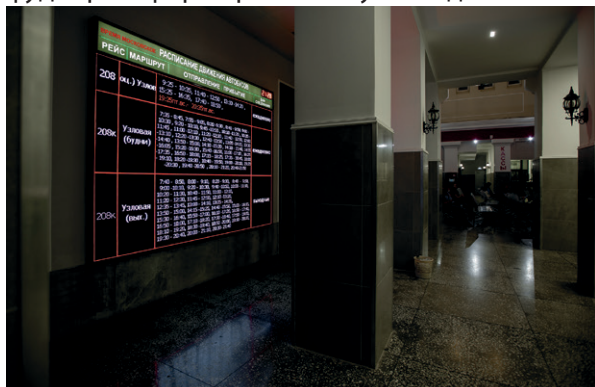
Появились и дополнительные услуги. С этого года билет на автобус в любом направлении можно купить на сайте автовок-



зала Тулы. В ближайшем будущем появится возможность покупать билеты в режиме онлайн по льготной цене, что особенно актуально для студентов и для освоивших компьютерную грамотность ветеранов.

Спланировать время в поездке помогает и услуга по приобретению обратного билета, причем здесь возможна корректировка маршрута: если пассажир направляется в Москву из Тулы, обратный билет он может приобрести сразу же, причем не обязательно до областного центра – до любого района, связанного со столицей автобусным сообщением. Более того, на автовокзале, как и на всех предприятиях ООО «Автовокзалы и автостанции Тульской области», за вполне умеренные комиссионные (50 рублей) можно приобрести билет на автобус, следующий от Москвы практически в любом избранном направлении.

Ремонт Тульского автовокзала, начатый в 2019 году, проводится в условиях действующего предприятия, а потому будет проводиться в три этапа. Так что туляков и гостей города ждет множество приятных сюрпризов. Но уже сейчас можно сказать, что символические ворота города-героя стали красивыми и современными.



# ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ «АВТОВОКЗАЛ»



Государственное предприятие Калининградской области «Автовокзал» – одно из ведущих транспортных предприятий в регионе – в настоящее время представляет собой единый производственно-хозяйственный комплекс, в состав которого входят: два автовокзала в городах Калининград и Советск; автостанция в городе Черняховск и семь кассово-диспетчерских пунктов в городах и поселках Гвардейск, Гусев, Славск, Озерск, Краснознаменск, Правдинск, Железнодорожный.

Через них ежедневно проходит 115 межмуниципаль-

ных и 24 международных маршрутов.

Предприятие имеет почти 50-летнюю историю.

В ноябре 1971 года был сдан в эксплуатацию автовокзал в г. Калининграде на базе Автоколонны № 1115, а уже в 1976 г. на базе Калининградского хозрасчетного автовокзала было создано Калининградское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций, в ведение которого было передано 15 действующих пассажирских автостанций, ранее принадлежавших автотранспорт-

ным предприятиям. В последние годы предприятие активно развивалось и к середине 80-х годов представляло собой производственное объединение из двух автовокзалов и 18 автостанций с общим пассажирооборотом до 6,5 миллионов в год.

Пережив значительные сложности в связи с резким падением пассажиропотока во времена перестройки 19.04.1997 г. согласно решению комитета по управлению имуществом Калининградской области появилось Государственное Предприятие «Автовокзал», действующее до сих пор.



Алёна Беликова



АВ "Калининград" фасад

С августа 2017 года предприятие возглавляет Алёна Беликова, взявшая на себя ответственность за деятельность одного из значимых инфраструктурных объектов в регионе.

Сегодня ГП КО «Автовокзал» – это активно развивающееся предприятие, в котором работают более 130





*VIII Конференция, г. Калининград*

но и безопасным. Помимо сотрудников предприятия, безопасность ГП КО «Автовокзал» обеспечивает специализированное аккредитованное подразделение, оснащенное современной технической базой, а также частное охранное предприятие.

Получив в 2018 году субсидию от регионального Правительства, предприятие активно внедряет новые технологии. Так в 2019 году планируется пол-

ностью автоматизировать систему заезда транспорта и контроля прибытия, а также доступа в зону посадки.

сотрудников. Пассажирооборот предприятия стабильно растет, достигнув в 2018г. 3,7 миллиона. Этому способствовали положительная динамика в развитии предприятия и приведение его к современным стандартам. Так в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу – 2018 было произведено благоустройство пешеходных зон, оптимизированы схемы пешеходного и транспортного движения на территории вокзала.

В соответствии с требованиями законодательства о

транспортной безопасности автовокзалы г. Калининграда и г. Советска, а также автостанция в г. Черняховске прошли процедуру категорирования объектов транспортной инфраструктуры.

Кроме этого проведены процедуры оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры, аттестованы специалисты, чья работа, непосредственно связана с обеспечением транспортной безопасности. Таким образом, была решена и одна из первоочередных задач – сделать пребывание пассажиров не только комфортным,

но и безопасным. Помимо сотрудников предприятия, безопасность ГП КО «Автовокзал» обеспечивает специализированное аккредитованное подразделение, оснащенное современной технической базой, а также частное охранное предприятие.

Получив в 2018 году субсидию от регионального Правительства, предприятие активно внедряет новые технологии. Так в 2019 году планируется полностью автоматизировать систему заезда транспорта и контроля прибытия, а также доступа в зону посадки. Предприятие не стоит на месте и использует все возможности для повышения транспортной доступности в Калининградской области. Например, в январе 2019 была расширена сеть кассово-диспетчерских пунктов: открылось подразделение в г. Славске, а также планируется создание КДП на приморских направлениях: в г. Балтийске и г. Зеленоградске.

С каждым годом совершенствуется и развивается маршрутная сеть, в планировании и модернизации которой ГП КО «Автовокзал» принимает активное участие. Открываются новые автобусные маршруты, позволяющие охватить отдаленные от центра населенные пункты области.



*Вид автобусов*

Ольга Филиппова

# КАЗАНЬ — АВТОВОКЗАЛ «ВОСТОЧНЫЙ»



Айрат Миннуллин

29 декабря 2015г. состоялась открытие автостанции «Восточный», которая стала четвертым ОТИ в Казани. Его работа запланирована до строительства капитального транспортно-пересадочного узла в сопряжении со второй линией метрополитена и станцией «Агропарк».

Основной задачей автостанции является: создание максимума удобств пассажирам, чуткое и доброжелательное отношение работников к пассажирам, соблюдения правил пассажирских перевозок, создание условий по защите пассажиров во время пребывания на территории авто-



станции от террористических актов, ведь автовокзалы и автостанции являются лицом Республики и города. Наличие автовокзалов в разных концах города, вынесенные на периферию города по направлениям основных пассажиропотоков, так сказать, на «вылетных трассах» позволяет оптимально распределять пассажиропоток и весьма удобно для горожан.

Автовокзал «Восточный» – современный автовокзал с новейшими технологиями обслуживания населения, находится в Советском районе г. Казань. Многофункциональный комплекс, располагающий помещениями для обслуживания пассажиров, авто-транспортными стоянками, перроном посадки и высадки пассажиров, площадкой для размещения автобусов между рейсами и стоянками для машин. В здании автовокзала есть зал ожидания, медицинский пункт, камера хранения, буфет и др.

Внедрена система электронной продажи билетов. В планах осуществлять продажу по автовокзалам РФ, работающим по единой с нами программе.

Все автобусы застрахованы, все остановки четко определены, движение происходит по графику, весь транс-



порт проходит техническое обслуживание, всегда есть связь с диспетчером, и есть с кого спросить и кому пожаловаться в случае чего. Еще одна важная составляющая в деятельности автовокзалов: они «завязаны» на автовокзалы и перевозчиков из других городов и регионов. Ведь куда-то же должен прибывать и высаживать пассажиров автобус из Перми, например.

Автостанция рассчитана на отправление 300 рейсов в сутки. В настоящее время количество отправок – 80 рейсов в сутки, мы планируем в течение следующего года увеличить отправку как минимум до 120 рейсов в сутки. Для этого созданы все условия. Основная проблема это борьба с «серыми» перевозчиками. Принятый 220-ФЗ не может не радовать. Так как, по своей сути, он позволяет в полной мере навести порядок на рынке пассажирских перевозок, что напрямую связано с жизнеспособностью автовокзалов в целом. Но результаты от его реализации зависят от совместных действий власти и перевозчиков. В первую очередь, он должен быть полностью исполнен чиновником,

а затем предпринимателем, только тогда будет виден положительный эффект от всех



Лейсан Алиева

нововведений. Новый закон позволяет уполномоченным органам регионов определять места отправления межрегиональных автобусов, тем самым поставив вне закона все пункты отправления «серых» перевозчиков, оставив перед теми выбор – либо перейти в регулярные перевозки, с отправлением от согласованных автовокзалов/автостанций, либо перевозки прекратить. В любом случае, с точки зрения транспортной системы, единый закон для России – это несомненный шаг вперед.

Надеемся что новому закону удастся переломить тенденцию «серых» – межрегиональных «заказных»

перевозок. Ведь в отличие от рейсов регулярного сообщения с автовокзалов и автостанций, выполняемых компаниями, получившими лицензии на право выполнение пассажирских перевозок, заказные рейсы могут выполняться любой компанией, и за качество их услуг никто по сути не отвечает.

Если говорить о неофициальных «узлах», то они и так уже вписались в нашу жизнь. Уже давно частью городского пейзажа стали частные микроавтобусы, собирающие пассажиров на оживленных остановках города. Однако никто не задумывается и не знает, сколько рейсов, куда и как совершают эти перевозчики. Кто отвечает за состояние такого транспортного средства? Кто проверял состояние здоровья водителя? Платит ли такой перевозчик налоги? Застраховал ли свою ответственность, как того требует закон?

В 2017 году ООО «Автовокзал Восточный» обзавелся собственным подвижным составом. В данный момент количество транспортных средств составляет 25 единиц техники, каждый из которых оборудован современной мультимедийной системой (DVD проигрыватель, телевизор, акустическая система), индивидуальным обдувом, индивидуальным освещением, экипированы в соответствии с требованиями ГОСТа, действующим законодательством о безопасности дорожного

движения, правилами перевозки пассажиров (установлена система «ЭРА Глонасс», «Глонасс+112»). Пассажирам в салоне автобусов доступен Wi-Fi — для беспроводного соединения с Интернет, так же для безопасности пассажиров в салоне автобуса установлены камеры видеонаблюдения. Можно назвать этот шаг одним из способов борьбы с «серыми» перевозчиками. ООО «Автовокзал Восточный» ежедневно выполняет регулярные межмуниципальные и межрегиональные рейсы, в соответствии с полученными маршрутными картами и свидетельствами на право осуществления рейсов.

**Справка:** Автовокзал «Восточный» осуществляет регулярные рейсы в восточном направлении Республики Татарстан. С автовокзала происходит отправка автобусов по следующим направлениям: Набережные Челны, Елабуга, Нижнекамск, Ульяновск, Йошкар-Ола, Буинск, Актаныш, Мензелинск, Ижевск, Воткинск, Краснокамск, Пермь, Уфа, Дюртюли, Альметьевск, Бугульма, Азнакаево, Тюлячи, Пестрецы, Ленино-Кокушкино, Шали и др.

Автовокзал «Восточный» – это комфортабельные автобусы и большое количество направлений. Объект находится: г. Казань, ул. Аграрная д.8, недалеко от агропромышленного парка «Казань».

Генеральный директор  
ООО «Автовокзал Восточный» –  
Миннуллин Айрат Абдулович

Заместитель генерального директора  
ООО «Автовокзал Восточный» –  
Алиева Лейсан Ильдаровна





# Авибус

Лидер рынка автоматизации пассажирских перевозок.  
Современный сервис для комплексной организации  
деятельности автовокзалов и автобусных перевозчиков.

БОЛЕЕ

5000

**АВТОВОКЗАЛОВ И АВТОСТАНЦИЙ,**

и других объектов транспортной инфраструктуры  
автоматизированы с помощью системы «Авибус».

[www.avibus.pro](http://www.avibus.pro)

Демонстрационный доступ по запросу

+7 (499) 450-28-09

[sales@avibus.pro](mailto:sales@avibus.pro)

## РАЗВИВАЯ СОТРУДНИЧЕСТВО, ПОДДЕРЖИВАЕМ ЗАКОНОДАТЕЛЬНУЮ ИНИЦИАТИВУ



*Ирина Рейдер,  
руководитель BlaBlaCar  
в России*

В январе 2019 года мы запустили сервис BlaBlaCar Pro, который открыл доступ к платформе попутчиков для регулярных автобусных перевозчиков. За это время более 500 автобусных компаний и больше 20 автовокзалов стали партнерами проекта. Министерства транспорта сразу нескольких регионов (в том числе Свердловской области, Чувашии, Татарстана и других) высказались в поддержку сервиса как инструмента развития межмуниципальных пассажирских перевозок. Уже есть много примеров успешного взаимодействия.

За три летних месяца работы партнерами BlaBlaCar Pro стали еще 5 автовокзалов (итого: более 20) и более 150 регулярных автобусных операторов (итого: более 500). Прямо сейчас ведутся переговоры еще с десятком вокзалов и перевозчиков, которые, скорей всего, также закончатся заключенными партнерствами. Такие темпы развития связаны с положи-

тельным отзывами от игроков рынка, которые начали тестирование сервиса несколькими месяцами ранее.

“Пилотный проект по сотрудничеству нашего автовокзала и BlaBlaCar признан успешным, – заявил генеральный директор ООО “Автовокзалы Удмуртии” Сергей Зайнуллин. – Следующим шагом будет интеграция программного обеспечения, которое сделает сервис онлайн-бронирования более удобным для пассажира, позволит пассажиру получать достоверную информацию о наличии билетов и бронировать билеты онлайн без дополнительных подтверждений оператора вокзала”.

Начальник управления транспорта Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан Алексей Сидоров во время недавней пресс-конференции заявил, что для привлечения пассажиропотока на регулярные маршруты достигнута договоренность о пилотном партнерстве с BlaBlaCar. В частности, речь идет о маршрутах Казань - Чистополь и Казань - Набережные Челны.

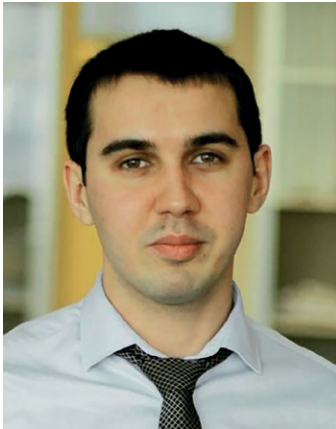
ОАО «КировПассажирАвтотранс» начал партнерство с BlaBlaCar в июне текущего года. В первом месяце лета число пассажиров, воспользовавшихся поиском билетов на маршруты автовокзала через BlaBlaCar составило более 50 человек, но уже в июле их количество приблизилось к 200. В августе ожидается еще больше. В «КировПассажирАвтотранс» партнерство

признали успешным и продолжили.

В данный момент в позитивном ключе ведутся переговоры о сотрудничестве с региональными Министерствами транспорта (в т.ч. Свердловской области) и крупными операторами вокзалов (в т.ч. ООО «Автосервис», управляющим автовокзалом Новосибирска). “Опыт взаимодействия у нас уже есть. Сейчас хотим вывести его на новый уровень: договориться об обмене информацией о нелегальных перевозчиках и блокировке их предложений”, – рассказал Председатель совета директоров и собственник ООО «Автосервис» Андрей Гудовский, комментируя партнерство с BlaBlaCar.

Отдельно стоит отметить, что этим летом рабочая группа при Минтрансе РФ представила проект закона “О правилах заказных некоммерческих перевозок пассажиров на автомобилях при заключении договоров через Интернет”, проще говоря – о карпулинге. Сейчас он проходит оценку экспертов, в него будут вноситься правки. Затем он будет представлен депутатам Госдумы на рассмотрение и, в итоге, закон обязательно будет принят. Государство понимает, что карпулинг помогает повысить мобильность граждан России и поэтому является благом. Но это благо должно быть контролируемо в интересах здоровья и безопасности пассажиров. BlaBlaCar в этом вопросе полностью на стороне государства.

## ЭЛЕКТРОННОМУ БИЛЕТУ - БЫТЬ!



*Кальченко Михаил –  
Начальник отдела управления  
продуктами  
ООО «Инновационная мобиль-  
ность»*

В настоящее время на всех видах пассажирского транспорта, за исключением автомобильного, установлен порядок использования электронных билетов, оформляемых с использованием автоматизированных информационных системах. В отсутствие такого порядка, установленного законодательством, внедрение данных инновационных технологий зависит от достижения соответствующей договоренности перевозчика с владельцами объектов транспортной инфраструктуры (автовокзалы и автостанции), с которых отправляются или в которые прибывают пассажиры, оформившие электронные билеты. Значительная часть владельцев объектов транспортной инфраструктуры отказывается признавать билеты, оформленные в электронном виде, вне касс автовокзалов и автостанций. В ряде случаев владельцы объектов транспортной инфраструктуры допускают использование электронных билетов, но только в случае получения

пассажиром копии такого билета на бумажном носителе, выданной работником автовокзала (автостанции). В результате пассажиры, оформившие электронные билеты, должны в порядке общей очереди обращаться в кассы с тем, чтобы за плату получить распечатку электронного билета. Все это сводит на нет все преимущества использования электронных билетов. Кроме того, в отличие от других видов транспорта владельцы объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта, не признают в качестве копии электронного билета его изображение на экране мобильного устройства.

Министерство Транспорта Российской Федерации, в ответ на запросы участников рынка, в основном от пионеров электронных продаж, достаточно давно предпринимало шаги, нацеленные на решение проблем безбумажного оформления билетов, на развитие электронных продаж в секторе межрегиональных автобусных перевозок, снятие барьеров для повышения мобильности населения, уменьшения времени оформления услуги, повышения популяризации автобусных перевозок в целом.

Много препятствий было на этом пути – не все “автоматизаторы” в конкурентной борьбе были согласны взаимодействовать друг с другом, некоторые автовокзалы отказывались внедрять новые технологии, а большинство автовокзалов были заложниками сложившейся тарифной политики, в силу которой вся их экономика была построена на вознаграждении от продажи билетов, а не от доходов от ока-

зания непосредственных услуг терминального обслуживания.

Позиция Минтранса всегда была логична и понятна – минимально мешать рынку, но совершать действия, нацеленные на его развитие. Минтранс пытался дать толчок развитию электронных продаж, собирая рабочие группы участников рынка пассажирских перевозок на своей площадке, вплоть до разбора проблем взаимоотношений между конкретными участниками рынка и попыток выступить в роли арбитра. Многие помнят, как на совещании рабочей группы обсуждалась возможность заключения договоров информационного обмена между двумя разработчиками автовокзальных систем, для возможности организации продажи билетов туда-обратно между двумя городами. Однако желание каждого конкретного игрока рынка отстаивать свои собственные сиюминутные бизнес-интересы и неготовность идти на компромиссы ради развития рынка и решения общих задач, не позволило кардинальным образом изменить ситуацию на рынке.

Тогда Министерство транспорта взялось за самую сложную задачу, тормозящую развитие электронных каналов продаж в частности – изменение тарифной политики автовокзалов. Про успехи в продвижении изменений в 34-ю статью Устава автомобильного транспорта, все слышаны из материалов данного журнала, нам важно зафиксировать, что основная преграда для рынка в ближайшем будущем будет решена.

Но мы понимаем что одного этого изменения будет недостаточно, для возможности покупки билетов там, где пассажирам удобно и они привыкли приобретать билеты на другие виды транспорта – на сайтах, в мобильных приложениях, транспортных кассах и туристических агентствах, причем удобно, заранее, не платя многочисленных сборы и не имея проблем с посадкой на автобус.

В текущем году у участников рынка электронных продаж, и у пассажиров появилась уверенность что последний барьер на пути светлого будущего безбумажного оформления пассажирских перевозок скоро будет взят и пассажиры смогут беспрепятственно использовать электронный билет. Министерство Транспорта подготовило совместно с профессиональным сообществом пакет изменений в нормативно-правовые акты, под кодовым названием “Внедрение Электронного билета”. Был проведен ряд встреч, как с представителями общественных организаций, так и с представителями рынка – агрегаторами, перевозчиками, автовокзалами. ООО “Инновационная мобильность” как владелец платформы, нацеленной на предоставление сервисов оформления поездок от двери до двери, приняло активное участие в разработке проектов нормативно-правовых актов, и в обсуждении с профессиональным сообществом нюансов внедрения электронного билета как в части автобусных перевозок, так и в части дальнейшей комбинации автобусной перевозки с билетами на другие виды

транспорта, в рамках мультимодальных перевозок.

Основные проблемы, решаемые вносимыми изменениями в нормативно-правовых актах:

- Установление реквизитов электронного билета;
- Определение того что электронный билет (выписка из автоматизированной информационной системы обеспечения оформления билетов) является документом строгой отчетности;
- Обеспечение возможности прохода в перевозочный сектор и посадки по электронному билету без необходимости иметь распечатанный билет;
- Обеспечение пользования бесплатными услугами (залы ожидания, туалеты) по электронному билету;
- Определение видов систем, участвующих в процессе оформления билетов и регистрации пассажиров и багажа, установление требований к этим системам и определение взаимодействия между этими системами.

Пакет документов состоит из двух блоков. Первый блок – внесение изменений в «Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. № 112.

Второй блок – отдельный нормативно-правовой акт, который определяет разновидности автоматизированных информационных систем оформления автомобильных перевозок, что они делают, как взаимодействуют, какие права и обязанности возникают у операторов этих систем. Автоматизированные информационные системы оформле-

ния автомобильных перевозок делятся на 3 вида систем:

1. Автоматизированная информационная система обеспечения оформления билетов – информационная система, которая хранит актуальные сведения о регулярных перевозках, выполняемых перевозчиком, предоставляет сведения о регулярных перевозках для оформления билетов и хранит данные об оформленных и возвращенных билетах.

2. Автоматизированная информационная система оформления билетов – информационная система, обеспечивающая оформление и возврат билетов, хранение данных об оформленных и возвращенных билетах, а также передачу данных об оформленных и возвращенных билетах в автоматизированную информационную систему обеспечения оформления билетов.

3. Автоматизированная информационная система регистрации пассажиров – информационная система, обеспечивающая хранение и передачу данных о посадке пассажиров в транспортное средство.

Ключевые требования к операторам АИС ОАП – время хранения данных о билетах не менее 3-х лет и требование к размещению систем и баз данных на территории Российской Федерации.

ООО “ИМ” как и другие агрегаторы, предоставляющие услуги оформления электронных билетов, приветствует подготовленные проекты изменений, отмечает их крайнюю актуальность и важность для развития рынка электронных продаж и развития рынка межрегиональных автобусных перевозок в целом!

## АНАЛИЗ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОГО ПОВЕДЕНИЯ ПАССАЖИРОВ: «ЗА» ИЛИ «ПРОТИВ» ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В РАБОТЕ АВТОВОКЗАЛОВ



Лилия Саранчук

В начале июля на рассмотрение транспортного сообщества были предоставлены проекты документов, вводящих понятие «электронный билет», и пакет проектов нормативных актов, вносящих изменения в работу перевозчиков и автовокзалов, приводящее к переходу по обслуживанию пассажиров с использованием цифровых технологий.

В связи с этим, а также принятием Государственной Думой РФ в первом чтении изменений в статью 34 Федерального закона №220-ФЗ об оказании автовокзалами обязательных услуг пассажирам за счет средств перевозчиков, в заключительную стадию перешли дискуссии о дальнейшей работе автовокзалов, изменении технологических процессов перевозчиков и автовокзалов после принятия указанных нормативных документов.

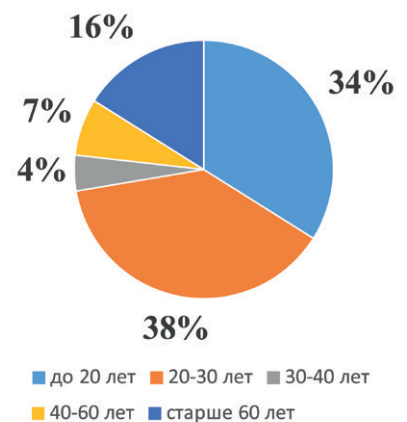
Силами студентов Института транспорта Уральского государственного лесотехнического университета был проведен социологический опрос пассажиров, пользующихся услугами пригородного и междугородного сообщения на терри-

тории Свердловской области, последующий анализ и обобщение результатов опроса. Выборка в двести человек, конечно, не отвечает всем строгим критериям достаточности выборки в городе с населением более 1 миллиона горожан, но мы и не ставили перед собой строго научные задачи, для нас главное было сделать первичный замер настроения пассажиров на предстоящие нововведения, уловить потребительское поведение пассажиров.

Опрос проводился готовыми к такой деятельности третьекурсниками кафедры автомобильного транспорта, частично в привычной для них среде абитуриентов, студентов и их родителей в период работы приемной комиссии. ВУЗ готовит специалистов, чья деятельность востребована в основном в провинции, поэтому более 80 процентов студентов университета проживают в области и, конечно, пользуются пригородным и междугородным автобусным сообщением. Другая часть опроса прово-

дилась среди посетителей автовокзала «Северный» в зале ожидания, непосредственно перед кассами продажи билетов. Надо отметить, что пассажиры не избалованы общественным вниманием, и ребята показывали образцы ответственности и энтузиазма в попытках «разговорить» граждан, особенно старшего возраста.

Возраст:



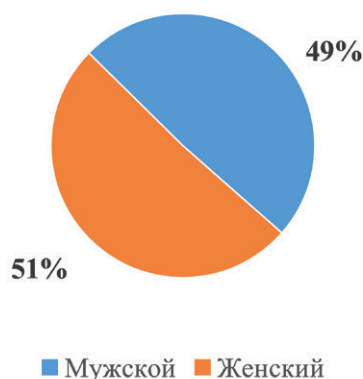
Каковы результат опроса?

Несмотря на скромную выборку в 200 человек граждане, ответившие на вопросы достаточно точно воспроизводят гендерную и возрастную дифференциацию пассажиров пригородного и междугороднего автобусного сообщения.

Большое количество лиц в возрасте: до 20 лет, от 20 до 30 лет объясняется наличием первой группы опрашиваемых, а именно студентов, их родственников и знакомых, посещающих в дни опроса территорию университета.

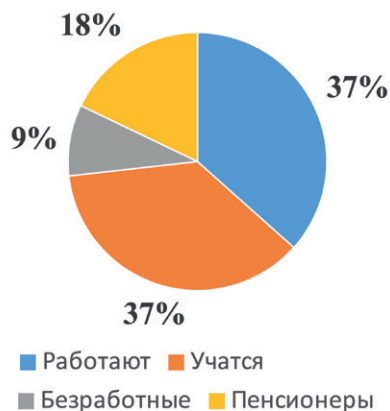
В равных пропорциях представлены как учащаяся молодежь, так и лица, работающие.

Пол:





Вид деятельности:



Количественный показатель пенсионеров – 18 %, это данные по опросу лиц на территории автовокзала, и соответствует данным по возрастной группе лиц, старше 60 лет по данным следующего опроса – в 10 %. Данные о льготных категориях пассажиров автовокзалов колеблются в интервале от 10 до 25% на разных рейсах. Позиция «безработные» в 9% не столько показатель реального состояния безработицы (по данным статистической отчетности – уровень зарегистрированной безработицы в Свердловской области по данным на июль месяц 2019 года - 1, 24%), это так себя позиционируют выпускники школ, и, действительно, ведь они еще не студенты и не рабочие.

После получения ответа на вопрос о месте постоянного проживания задавался вопрос о пользовании автобусным сообщением.

Получив положительный ответ на промежуточный вопрос: «Пользуетесь ли вы автобусами пригородного или междугороднего сообщения?», опрос продолжался далее:

– Как часто вы пользуетесь автобусами пригородного сообщения?

Постоянное место жительства:



– Как часто вы пользуетесь автобусами междугороднего сообщения?

– Какова цель поездки?

Ответы выглядят следующим образом.

Как часто Вы пользуетесь автобусом пригородного (до 50 км) сообщения?

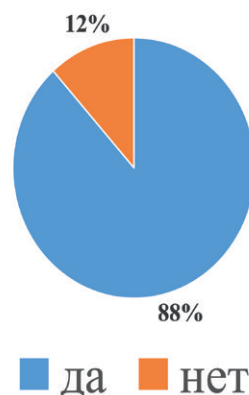


Примерно половина опрошенных лиц проживают в столице Свердловской области – Екатеринбурге, а другая половина – в городах области.

Ответ «ДА» в 88% говорит о потенциале регулярного автобусного сообщения и востребованности услуг пригородных и междугородних автобусных линий.

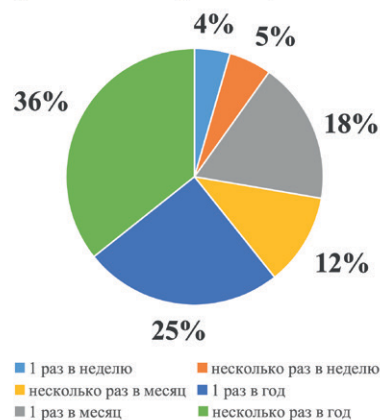
В пригородном сообщении поездки ежедневно осуществляют 18% ответивших лиц, это те, кто живет в городах – спутниках

Совершаете ли вы поездки на автобусе в пригородном и междугороднем обращении?



Екатеринбурга. Еще 13% – ответили, что пользуются автобусами один раз в неделю. Таким образом к постоянному кругу лиц, пользующихся пригородным сообщением относится

Как часто вы пользуетесь автобусом междугороднего (свыше 50 км) сообщения?



треть потребителей услуг автобусного пригородного сообщения. Примерно 45% используют пригородные автобусы нерегулярно.

Среди пассажиров междугороднего сообщения к постоянным пользователям транспортных услуг можно отнести 40 % лиц, ответивших на вопросы анкеты (4% – пользуются 1 раз в неделю, 5% – несколько раз в неделю, 18% – пользуются один раз в месяц и 12% – несколько раз в месяц).

## Цель поездки:



Таким образом, как на пригородном, так и на междугороднем сообщении лица, лица, ответившие на вопросы анкеты, сами относят себя к постоянным пользователям автобусного сообщения от 30 до 40 процентов.

Этот вывод подкрепляется ответом на вопрос: «Какова цель поездки?».

Ответы: «к родственникам», «по учебе», «по работе» дают именно постоянные пассажиры.

В конце опроса задавались самые важные вопросы, характеризующие потребительское поведение пассажира:

– Каким образом приобретаете билеты на поездки?

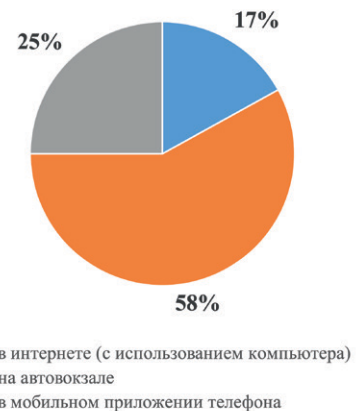
## Каким образом приобретаете билеты для поездки:



– Как Вы хотели бы приобрести/бронировать билеты на автобус?

Результаты опроса подтверждают утверждение руководителей автовокзалов, членов правления нашего союза Жирова А.А. (генеральный директор ГУП СО Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта) и Ильяшено С.Ю. (руководитель автовокзала «Северный» г. Екатеринбург), о том, что большинство пассажиров предпочитают приобретать билеты в кассах автовокзалов – 82% лиц, ответивших на вопросы анкеты, покупают билеты в кассах автовокзалов и только 13% в системе Интернет-продаж. Это имеющееся, сложившееся потребительское поведение пассажира нашего региона. Не могу утверждать, что оно характерно для пассажиров всех регионов России, слишком разные могут быть условия проживания, транспортного сообщения и ментальность населения. Но не принимать этот факт при организации деятельности автовокзалов, перевозчиков нельзя, так же как нельзя принуждать пассажиров, ломать привычные стереотипы транспортного поведения. К психологическим основам бытового поведения потребителя надо относиться путем изучения, долготерпеливо и доброжелательно предлагать гражданам иное потребительское поведение, показывая его преимущества. Вместе с тем нельзя игнорировать и потенциальное потребительское поведение, то есть сложившуюся потребность населения, но не нашедшее свою реализацию в практической деятельности, а

Как Вы хотели бы приобретать/бронировать билет на автобус?



значит подавленное и неудовлетворенное состояние потребителей услуги. Именно об этом говорит ответ на вопрос о желаниях пассажиров в части приобретения билетов.

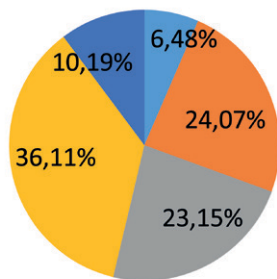
Только 25 процентов пассажиров продолжают настаивать на сохранении консервативного поведения, а три четверти готовы к применению иных способов реализации потребительского поведения, особенно следует обратить внимание на 58% желающих приобрести билеты самым современным способом – с использованием мобильных приложений телефона или иного гаджета.

Второй опрос пассажиров междугороднего сообщения проводился через месяц силами водителей автобусов, обслуживающих межмуниципальные маршруты в направлении Екатеринбург – Нижний Тагил с выборкой так же в 200 человек. Ставилась задача выяснить перспективы развития продаж электронных билетов, объем возможных интернет-продаж и использования мобильных приложений для гаджетов молодежью и лицами среднего, старшего возраста, использование которых на

сегодняшний день являются неотъемлемой частью быта населения.

В гендерном отношении среди пассажиров было примерное равенство: 59% женщин и 41 процент мужчин.

Возрастное деление следующее: молодые люди составили примерно треть (7% в возрасте до 20 лет, 24% - в возрасте до 30 лет). Относительно малая доля молодежи объясняется отсутствием пассажиропотока студентов и учащейся молодежью в летние месяцы – каникулы в учебных заведениях. Четверть опрошенных пассажиров – в возрасте от 30 до 40 лет (23%). Еще 36% пассажиров старшей возрастной группы, они не перешли черту пенсионного возраста. Каждый десятый пассажир относятся к той категории граждан, которые мы, полагаю справедливо, относим к наиболее консервативной публике, лица старше 60 лет. Таким образом, по возрастному составу пассажиров можно было бы предположить, что 2/3 пассажиров готовы к использованию в решении бытовых вопросов, к каким и относятся поездки на



■ до 20    ■ 40-60  
 ■ 20-30    ■ старше 60 лет  
 ■ 30-40

автобуса прибегать к использованию современных цифровых технологий, а значит именно эта часть пассажиров сможет энергично перейти на приобретение электронных билетов и использование интернет-ресурсов по продаже билетов на автобусы.

Известно, что приобретение билетов на транспорт на интернет-ресурсах требует наличие у покупателя/пользователя банковской карты, которая отражается в том числе установлением на смартфон приложения банка, которому принадлежит карта для безналичных расчетов

Поэтому первые три вопроса были именно о банковских картах:

– Есть ли у вас хоть одна банковская карта?

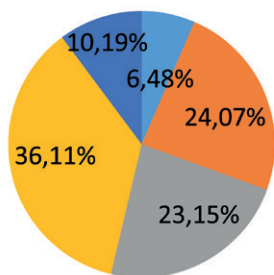
– Как вы совершаете оплату пассажирских билетов?

– Если вы пользуетесь наличным расчетом, то почему?

Ответы должны были дать представление о широте применения среди пассажиров автобусов на межмуниципальных маршрутах Свердловской области банковских карт и желании ими пользоваться при оплате проезда.

Имеем следующие ответы:

Первое противоречие, которое бросается в глаза, следующее. На вопрос: «Есть ли у вас банковская карта» отрицательно ответили 18,5 процента, а в ответе на вопрос: «Если вы пользуетесь наличным расчетом, то почему?» – сослались на отсутствие банковской карты только 4,4 % опрошенных пассажиров. Если сравнивать статистику банковских услуг в Свердловской области, то реальное положение отражает ответ в 4,4%, а ответ в 18% это скорее опасение граждан в предоставлении информации и желание уклониться от ответа о наличии банковских карт на руках. Вызывает глубокое раздумье ответ на во-



■ до 20    ■ 40-60  
 ■ 20-30    ■ старше 60 лет  
 ■ 30-40

Вопрос	Да	Нет
Есть ли у вас хоть одна банковская карта?	81,5%	18,5

Вопрос	Наличный расчет	Безналичный расчет	Наличный и безналичный расчет
Как вы совершаете оплату пассажирских билетов?	53,7%	8,3%	37,9%

Вопрос	Нет банковской карты	Удобнее	Нет возможности провести безналичную оплату на автовокзале	Другое
Если вы пользуетесь наличным расчетом, то почему?	3,7%	49%	23,2%	23,4

прос в 23%, утверждающий, что на автовокзалах нет возможности провести безналичную оплату, так как все кассы автовокзалов Екатеринбурга оснащены терминалами безналичной оплаты, при этом никакого ограничения, ценового ущемления для безналичной оплаты нет. Возможно этот ответ, а также ответ в размере 23,4% – «Другие причины» указывает на причины, связанные с поведением пассажиров. Это в очередной раз показывает, что транспортное поведение населения имеет характер устойчивого, консервативного, не склонного к быстрым изменениям, и зависит от менталитета. Менталитет граждан, проживающих в малых и средних городах, имеет значительное отличие от менталитета и бытового повеления жителей крупных и столичных городов. Во всех случаях, такие результаты говорят, что надо администрации, сотрудникам автовокзалов работать с пассажирами, предлагая им безналичную форму оплаты, как это делают банки, магазины и т.п. По крайней мере мои личные наблюдения в ближайшем от моего дома овощном ларьке Екатеринбурга показывает, что за овощи граждане стремятся в подавляющем большинстве расплатиться безналичным образом с использованием банковской карты, а при приобретении билетов на автобус согласно опроса – наличными. Ответ «удобнее» в размере 49% заставляет задуматься о технологических процессах работы касс автовокзалов. Но есть и положительное в результатах этой части опроса, а именно – ответ на вопрос:

«Как вы совершаете оплату пассажирских билетов?» Ответ: «Только за наличный расчет» выбрали 53,7% процента, против 46,3% лиц, которые могут и хотят оплачивать транспортные услуги безналичным образом (8,3% – только безналичные платежи, плюс 37,9% – оба варианта оплаты). Это значительно отличается от информации, которую распространяют руководители автовокзалов на публичных площадках, где утверждает, что потребители платят наличными от 80 – до 90%, и никак не хотят переходить на безналичные платежи.

Переход на безналичные расчеты важен не сам по себе, а как необходимая основа цифрового обслуживания пассажира. Все отрасли экономики, чья продукция напрямую потребляется населением, переходят и перейдут на безналичные платежи. Это государственная политика, и надо полагать она будет проводиться и в сфере транспортных услуг. Заметное отставание отрасли пассажирских перевозок по внедрению безналичных платежей должно привести к раздумью не только транспортников, но и государственные органы регулирования и управления. Не является ли такое замедление искусственным, чем продиктовано, и что должны сделать руководители автовокзалов и перевозчиков, чтобы пусть и постепенно, но неуклонно изменить транспортное поведение населения в сторону перехода к безналичным платежам.

Вторая группа вопросов, была направлена на выяснение того, насколько популяр-

ны среди пассажиров автобусов мобильные приложения, как часто ими пользуются, как оценивают качество мобильных приложений по приобретению билетов. Мы все участники активной и острой борьбы перевозчиков, обслуживающих регулярные маршруты, с агрегаторами типа «Бла-Бла-кар», действующими на рынке продажи автобусных билетов, и одновременно наблюдаем не утихающий интерес населения к услугам агрегаторов. По моему мнению, ситуация с онлайн-продажами билетов, рано или поздно должна привести руководителей транспортных предприятий и автовокзалов, к выводу, что надо научиться конкурировать с агрегаторами, делать продажи с использование интернет-ресурсов не только как агрегаторы, а намного лучше их, используя преимущества более глубокого знания отрасли, крепкие, устойчивые связи перевозчиков и автовокзалов. Объективно все преимущества на стороне действующей системы обслуживания пассажиров с участием автовокзалов на всех этапах обслуживания пассажиров, только с добавлением в их деятельность цифровых технологий.

Опрашиваемым пассажирам были заданы следующие вопросы:

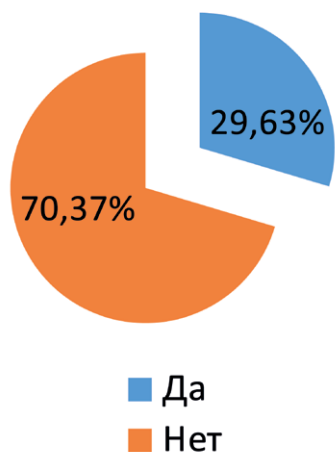
– Пользуетесь ли вы мобильным приложением для покупки билетов?

– Если «НЕТ» – то почему?

– Если «ДА» – то каким приложением именно?

Ответы на вопросы выглядят следующим образом:

На вопрос: «Пользуетесь ли вы мобильным приложением



для покупки билетов?» только треть опрошенных ответили положительно. Сравним с возрастом опрошенных лиц. Потенциально возможная группа устойчивых пользователей мобильных приложений из ранее полученной информации должна была бы составить более половины (7% – в возрасте до 20 лет, 24% – в возрасте до 30 лет, 23% – в возрасте до 40 лет, это уже 54% от числа пассажиров), и совсем не безнадежна группа в возрасте от 40 до 60 лет. А имеем мы группу в 30%. То есть возможное потребительское поведение пассажира не находит реализации в сложившейся на сегодняшний день системе реализации билетов.

Далее опрашивались отдельно группа лиц, ответивших «НЕТ» и группа лиц, ответивших «ДА» на использова-

ние мобильных приложений при приобретении билетов.

Ответившие «НЕТ», не пользуемся мобильными приложениями.

Вновь подтверждается приверженность пассажиров к приобретению билетов в кассах автовокзалов – крепкие 58% от числа лиц, которые ответили на вопросы анкеты, эти граждане не пользуются мобильными приложениями, они покупали билеты в кассах и не намерены на сегодняшний день менять привычки. Но нам интересны другие 42%. И отмечаем, что 11% опрошенных лиц приобретают билеты с использованием интернет-ресурсов, хотя и вне мобильных приложений.

А вот 26,7% (14,5% + 9,2% + 3%), то есть практически треть пассажиров, готова была бы использовать мобильные приложения, но они как потребители не имеют удобного, удовлетворяющего их потребительское поведение продукта, соответствующей доступности и качества. Имея опыт использования иных мобильных приложений, эта группа быстро бы стала потребителями электронных билетов, но условия для этих пассажиров не созданы.

Ответившие «ДА», пользующиеся мобильными прило-

жениями при приобретении билетов:

Несмотря на то, что почти треть рынка продажи билетов принадлежит известным брендам агрегаторов, большинство пассажиров предпочитают сервисы автовокзалов, так как иные агрегаторы в нашем регионе на регулярных перевозках не работают. Следовательно, правильная и настойчивая политика автовокзалов на внедрение в практику продажи билетов через сайты автовокзалов, приближение продаж к потребителю через мобильные приложения безусловно будет иметь успех. Страхи, что введение электронного билета, приведет к отказу пассажира от услуг автовокзала, на мой взгляд, излишни. Просто надо пройти путь внедрения в технологические процессы работы автовокзалов цифровых технологий, целеустремленно и решительно идти на встречу удовлетворения потребительских запросов пассажиров, бороться как за пассажиров молодого, так и среднего возраста, безусловно склонных к незамедлительному переходу к интернет-продажам билетов, тщательно искать варианты работы с пассажирами пожилого возраста, которые еще не сделали шагов к освоению приобретения электронных билетов. Надо приучать потребителя к цифровым решениям на транспорте, доброжелательно помогать пассажирам в кассах автовокзалов, рекомендовать безналичные платежи и пользование интернетом, и, конечно, рекламировать цифровые услуги автовокзалов. Коллеги, у нас все получится!

Вопрос	Покупаю билеты на автовокзале	Покупаю билеты через интернет	Не знаю, что есть такое приложение	Не знаю откуда «скачать»	Не удобный интерфейс	Нет возможности пользоваться	Другое
Если "НЕТ" -то почему	58%	11%	14,5%	9,2%	3%	3%	1,3%

Вопрос	Bla-bla-car	Tutu.ru	Другие
Какими приложениями именно	13%	14,8%	72,2%



## ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

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

**Подшивку всех номеров  
можно найти в:**

▶ Российской государственной библиотеке (ФГБУ «РГБ»),  
119019, Москва, ул. Воздвиженка, д. 3/5

▶ библиотеке Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (ОАО «НИИАТ»),  
125480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, д. 24

Журнал

# РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

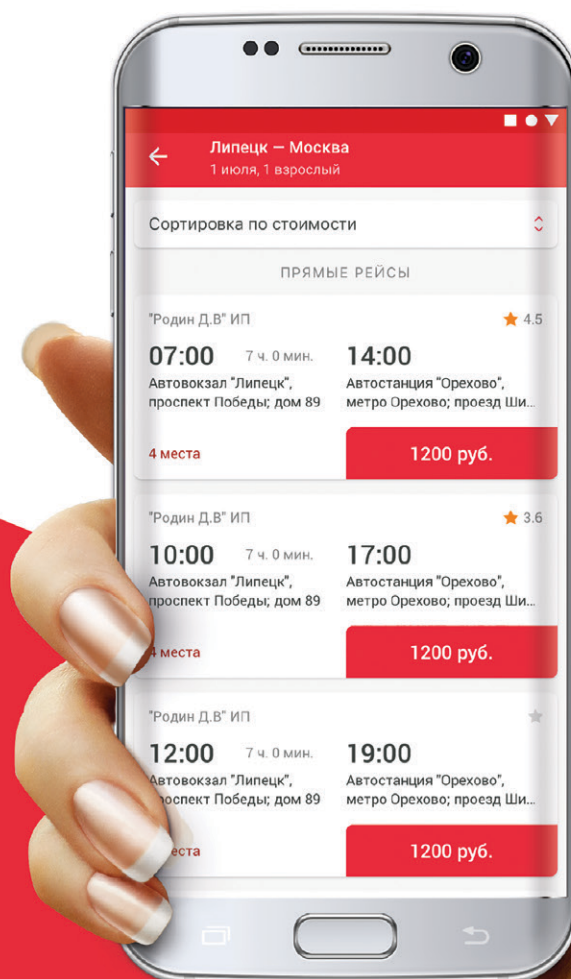
**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

▶ библиотеке Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ),  
125319, Москва, Ленинградский проспект, д. 64



# Приглашаем автовокзалы, автостанции и транспортные предприятия к сотрудничеству с Басфор

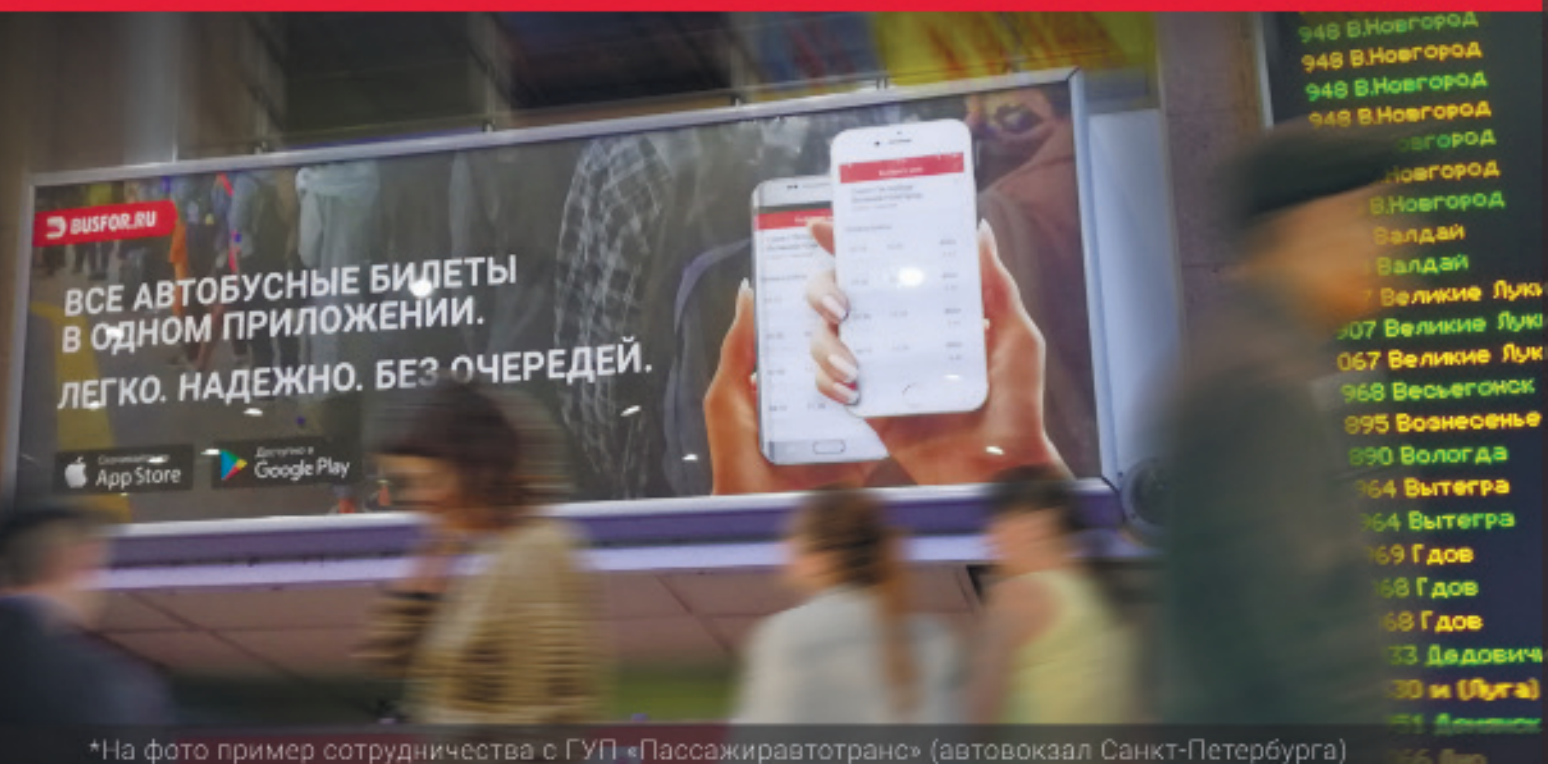
Басфор - лидер онлайн-продаж  
автобусных билетов



☎ +7 (968) 642-43-63

✉ [otdel.perevozok@busfor.com](mailto:otdel.perevozok@busfor.com)

# СОТРУДНИЧАЙТЕ С БАСФОР — ЗАРАБАТЫВАЙТЕ БОЛЬШЕ!



\*На фото пример сотрудничества с ГУП «Пассажиравтотранс» (автовокзал Санкт-Петербурга)

Разместите платную рекламу онлайн  
сервиса покупки билетов на автовокзале  
или автостанции.

[info@busfor.com](mailto:info@busfor.com) | +7 (499) 653-96-00