

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 59 октябрь–ноябрь

2016



Тема номера:

**Тенденции развития интернет-технологий
продажи автобусных билетов**



ПОЗДРАВЛЕНИЕ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ МАКСИМА СОКОЛОВА РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО И ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПРАЗДНИКОМ

Уважаемые автотранспортники!

Поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем работника автомобильного и городского пассажирского транспорта!

Автомобильный транспорт – одна из важнейших составляющих транспортной инфраструктуры государства. Развитая автотранспортная отрасль имеет ключевое значение для эффективной работы экономики, способствует реализации масштабных инвестиционных и социальных проектов.

Участвуя в реализации государственной транспортной политики, вы способствуете решению целого ряда общенациональных задач, связанных прежде всего с экономическим ростом и улучшением качества жизни сограждан.

Надежным залогом успешного решения всего комплекса задач выступают ответственный подход, компетентность и искренняя увлеченность делом тружеников автомобильного и городского пассажирского транспорта.

Неоценим для нас опыт ветеранов – хранителей трудовых традиций и знаний.

Уважаемые ветераны и работники автомобильного и городского пассажирского транспорта, ваша работа требует огромной ответственности, профессионального мастерства, выносливости и оптимизма, а значит, заслуживает уважения и признательности.

Примите слова благодарности за ваш нелегкий труд, терпение, добросовестность и трудолюбие.

Желаю крепкого здоровья, безаварийной работы, взаимоуважения в пути, удачи на дорогах, новых трудовых и профессиональных успехов!

М. Ю. Соколов



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: Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны»

Периодичность выхода:

от 6 до 12 выпусков в год

Тираж: 3000 экз.

Распространение: подписка и целевая рассылка
Регион распространения: Москва и регионы РФ, страны СНГ и ЕС

Экспертный совет:

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

Бакирей А.С. – Директор Департамента автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса РФ

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.И. Левятов

Советник главного редактора: Г.Д. Шахматов

Отдел рекламы: А.Е. Лоран, О.Е. Филиппова

Юридическое сопровождение:

Г.Т. Кязимов, Ю.А. Архипова

Отдел подписки и распространения:

С.Н. Маракулин, Д.Б. Лоран

Корреспонденты: Д.А. Теволинская, И.Г. Чарук

Фотограф: Ю.Л. Данченко

Дизайн и верстка: Т.Ю. Котелкина

Корректор: Е.А. Кожурина

Ответственный секретарь: С.И. Жаркова

Адрес редакции:

1125212, г. Москва, Кронштадтский бульвар, д. 7, строение 4, офис 21

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

E-mail: info@rosbuslines.ru

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

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

Цена свободная.

Подписано в печать
07.11.2016 г.

Отпечатано в типографии
ООО «ТДДС-СТОЛИЦА»,
109052, г. Москва,
Рязанский пр., д. 6А
8 (495) 363-48-84



СЛОВО РЕДАКТОРА

2

ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ♦ Президент РФ Владимир Путин провел заседание Совета по стратегическому развитию и приоритетным проектам 3
- ♦ Распоряжением Правительства РФ утверждено ежегодное проведение «Транспортной недели» 5
- ♦ Министр транспорта РФ Максим Соколов провел очередное заседание Коллегии Минтранса России 5
- ♦ Международный форум «Интеллектуальные транспортные системы России» 7
- ♦ VI Международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» 7
- ♦ Расширенное заседание комитета Государственной Думы по транспорту и строительству 8
- ♦ Заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта 9

МЕГАПОЛИС

- ♦ Наземный городской пассажирский транспорт Москвы включен в единое Wi-Fi-пространство 11
- ♦ Более 3 миллионов пассажиров воспользовались автостанциями ГУП «Мосгортранс» в этом году 12
- ♦ Водители коммерческих автобусов прошли инструктаж по безопасности перевозок перед зимним сезоном 12

ТЕМА НОМЕРА

- ♦ Автоперевозчики уходят в Сеть 13
- ♦ Тенденции развития интернет-технологий продажи автобусных билетов 16
- ♦ Новая система расчетов перевозчиков с автовокзалами 19

АВТОВОКЗАЛЫ И ПАТП

- ♦ Взгляд на Крым из окна кабинета автоперевозчика 20
- ♦ Визитная карточка: ГУП СО «СООПА» Регулярным перевозкам пассажиров автомобильным транспортом – высокое качество обслуживания 23
- ♦ Визитная карточка: ООО «Междугородные автобусные перевозки» г. Каменск-Уральский Обязательный перевозчик – надежный партнер 27
- ♦ Определение начальной (максимальной) цены контракта на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам: практические вопросы 29
- ♦ Мосгортранс меняет картину рынка междугородных перевозок 32
- ♦ Псковский автовокзальный сбор станет предметом разбирательства в ФАС России 35
- ♦ К чемпионату мира-2018 рядом с «Самара Ареной» построят новый автовокзал 35



Уважаемые читатели!

Позвольте от всего сердца поздравить вас с профессиональным праздником – Днем работников автомобильного и городского пассажирского транспорта.

Для всех водителей, механиков, диспетчеров, инженерно-технических работников и руководителей предприятий автомобильного транспорта, чиновников и государственных служащих, работающих в сфере автотранспорта, этот день – главный праздник. Мы отдаем должное людям, от которых зависит не только доставка грузов, но и жизнь пассажиров.

От вашего профессионализма зависит развитие страны, ведь автотранспортный комплекс по праву считается одной из ключевых, стратегических отраслей отечественной экономики, играет важную роль в развитии промышленного производства, сельского хозяйства, бизнеса и во многом определяет качество жизни миллионов людей. Еще раз с праздником, здоровья вам и вашим близким и новых достижений в работе.

Теперь кратко о материалах и вопросах, обсуждаемых в этом номере журнала.

Мы возвращаемся к теме развития электронных продаж билетов на междугородние автобусные рейсы и роли автовокзала в этой системе. Общая тенденция развития ясна и понятна, и опыт стран-соседей это подтверждает. Но есть особенности и специфика рынка нашей страны, которые притормаживают процесс интенсивного развития. Мы попытаемся представить на дискуссионной площадке журнала все мнения и все рекомендации, которые помогут операторам рынка определить свое место в системе и последовательность своих действий для достижения максимальных результатов в своем бизнесе, с одновременным обеспечением услуг, востребованных пассажирами.

В разделе «Автовокзалы и ПАТП» мы продолжаем знакомить вас со знаковыми операторами рынка междугородних автобусных перевозок, с их проблемами и достижениями. Считаем, что обмен опытом и наработками через наш журнал будет полезен всем руководителям и инженерно-техническим работникам автотранспортных предприятий.

И последнее, руководителям и ключевым специалистам предприятий надо активнее посещать мероприятия автотранспортной отрасли, проводимые на различных площадках. Это получение актуальной информации из первоисточников, это прямое общение и дискуссия с коллегами, это обмен опытом и новые бизнес-контакты, и так далее. Мы анонсируем практически все ключевые мероприятия и будем рады видеть вас на них.

Борис Лоран

С 26 ноября по 2 декабря 2016 г. в рамках «Транспортной недели – 2016» состоится ряд мероприятий:

- X Юбилейный международный форум и выставка «Транспорт России»,
- Деловой завтрак министра транспорта Российской Федерации,
- IV Международная выставка общественного транспорта «ЭкспоСитиТрано»,
- Церемония вручения премии «Формула движения»,
- IV Форум транспортного образования,
- XIV Международная конференция «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство», а также молодежные мероприятия: VIII Общероссийская спартакиада студентов транспортных вузов и всероссийский фестиваль творчества студентов транспортных вузов «ТрансАрт-2016».

С графиком проведения можно ознакомиться на сайте <http://transweek.ru>

Соорганизатор – Министерство транспорта Российской Федерации. Организатор – ООО «Бизнес Диалог».

Дополнительную информацию можно получить в пресс-центре «Бизнес Диалог»:

Тел.: +7 495 988 28 01; media@bd-event.ru



ПРЕЗИДЕНТ РФ ВЛАДИМИР ПУТИН ПРОВЕЛ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ПО СТРАТЕГИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ И ПРИОРИТЕТНЫМ ПРОЕКТАМ



21 сентября 2016 года Министр транспорта РФ Максим Соколов выступил на заседании с докладом о качестве автомобильных дорог и безопасности дорожного движения в России.

Добрый день, уважаемый Владимир Владимирович, уважаемый Дмитрий Анатольевич, уважаемые члены Совета!

В соответствии с решениями, принятыми в июле на заседании Совета, подготовлен стратегический проект по направлению «Безопасные и качественные дороги», где основная деятельность должна быть нацелена, как Вы сказали, Владимир Владимирович, на крупнейшие городские агломерации – города и пригороды, в которых проживает от полу-миллиона человек и более.

Мы оперативно заказали исследование ВЦИОМ, в августе провели такое исследование, которое показало, что, по мнению граждан, наибольшее недовольство вызывает неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, то есть отсутствие дорог в нормативном состоянии, а также низкий уровень безопасности дорожного движения и большое количество участков перегруженной дорожной сети, то есть частые «пробки» на дорогах. Исходя из этого, определены 2 основные цели реализации направления:

1. Повышение безопасности дорожного движения в крупнейших городских агломерациях.

2. Приведение дорожной сети крупнейших городских агломераций в нормативное состояние.

Мы предполагаем гарантированное участие в проекте 15 субъектов Российской Федерации, из них: 13 субъектов – это города-миллионники и 2 субъекта, в которых расположены города с населением более 800 тысяч человек: Краснодарский край и Саратовская область.

Мы намеренно не включили в указанный перечень из 15 субъектов Москву и Санкт-Петербург, поскольку процесс развития их дорожной сети уже достаточно давно организован, уровень дорог в нормативном состоянии существенно выше, чем в столице любого из обозначенных субъектов, где имеются города-миллионники, и уже давно реализуется развитие дорожной сети по проектному принципу, поскольку и в Москве, и в Санкт-Петербурге функционируют координационные советы, созданные по решению Правительства Российской Федерации, и они работают в тесном взаимодействии с Минтрансом.

Помимо указанных 15 субъектов, в целях вовлечения

в реализацию приоритетного направления «Безопасные и качественные дороги» наибольшего количества субъектов мы предполагаем предоставлять поддержку в виде государственного гранта в объеме ориентировочно по 500 млн рублей 10 наиболее активным и защитившим программы по развитию улично-дорожной сети субъектам Российской Федерации, в которых расположены городские агломерации с численностью населения от 500 до 800 тысяч человек (всего таких агломераций 19).

Одним из инструментов реализации приоритетного направления являются региональные программы комплексного развития транспортной инфраструктуры в указанных 25 агломерациях, предусматривающие мероприятия по повышению безопасности дорожного движения и приведению в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние региональной дорожной сети.

Помимо этого, программы будут направлены на совершенствование системы организации дорожного движения и оптимизацию транспортных потоков с учетом переключения перевозок грузов на иные виды транспорта, мы об этом тоже говорили на президиумах Государственного Совета,

перевозок пассажиров – на общественный транспорт при его приоритетном развитии; на переход на современные модели управления развитием транспортной инфраструктуры с использованием комплексных схем организации дорожного движения (соответствующий проект находится в Государственной Думе), а также ГЛОНАСС. Основой для этих схем являются комплексные планы транспортного обслуживания населения, они уже утверждены во всех субъектах Российской Федерации и согласованы Министерством транспорта.

Предлагается поэтапная реализация региональных комплексных программ: 1-й этап (2017–2018 год включительно): первоочередные некапиталоемкие мероприятия; 2-й этап (начиная с 2019 года) капиталоемкие мероприятия (масштабные строительство и реконструкция).

Комплексные программы должны обеспечить достижение следующих основных целевых показателей, о некоторых из них Вы уже сказали, Владимир Владимирович. Это снижение в 2018 году на 50% количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий («аварийно-опасных участков дороги», определение дано в Федеральном законе от 3 июля 2016 года № 296-ФЗ) на дорожной сети городских агломераций к уровню 2016 года, в 2025 году – на 85%; приведение в 2018 году не менее 50% протяженности дорожной сети городских агломераций в соответствие нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, в среднем по агломерациям,

к 2025 г. этот показатель предполагается довести до 85%.

В обеспечении достижения этих значений существенную роль будет играть деятельность глав регионов по наполнению дорожных фондов. Эта работа взята по Вашему поручению на особый контроль. Многие субъекты подтянули уровень бюджетной дисциплины, но есть и те, кто не в полной мере наполняет свои дорожные фонды.

Также одним из инструментов реализации направления на федеральном уровне станет создание информационного ресурса, который позволит нам оперативно получать информацию по вопросу расходования дорожных фондов, управления ими, а также претензий о проблемных участках, которые выявят граждане в рамках реализации этого проекта. В рамках работы по созданию информационного ресурса также планируется ряд мер, направленных на расширение общественного контроля за работой дорожников и вовлечение граждан в процесс управления дорожным хозяйством. Надо сказать, что в этом году по тем субсидиям, которые были перечислены субъектам в рамках деятельности системы «Платон», такой общественный контроль многими субъектами уже налажен.

Дополнительно хочу отметить, что для успешной реализации приоритетного направления также необходимо совершенствование нормативных документов, регулирующих технические требования в соответствии с техническим регламентом Таможенного союза «Безопасность автомобилей». Вы уже сказа-

ли о необходимости подтянуть с Минстроем вопросы развития градостроительного регулирования, и мы предлагаем реализовать это в рамках «дорожной» карты, которая станет одним из инструментов реализации этого проекта и придаст необходимый импульс нашему совместному с Минстроем решению вопроса по поручению Госсовета еще в Новосибирске 2014 года. Мы эту работу готовы возглавить.

Для целей финансирования реализации направления «Безопасные и качественные дороги» Минтранс России предлагает перераспределить без каких-либо дополнительных средств тот рубль, который был по решениям этого года направлен в дорожные фонды субъектов Федерации через федеральный дорожный фонд, как раз на те субъекты, которые будут участвовать в этом проекте. Таким образом, общий объем трансфертов, перераспределяемых через федеральный дорожный фонд, составит порядка 40 млрд рублей ежегодно.

Хотел бы отметить, что мы провели работу с рядом «пилотных» проектов на местах. В рамках селекторных совещаний в Минтрансе все субъекты, участие которых предполагается в этом проекте, высказали свои соображения, замечания, мы все их учли, представляя этот проект Совету. Эти материалы проработаны с Аппаратом Правительства и Администрацией Президента, доложены Председателю Правительства. Предлагаем поддержать проект в представленном виде.

Спасибо!



РАСПОРЯЖЕНИЕМ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ УТВЕРЖДЕНО ЕЖЕГОДНОЕ ПРОВЕДЕНИЕ «ТРАНСПОРТНОЙ НЕДЕЛИ»

Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение, согласно которому в России ежегодно, начиная с 2016 года, будет проводиться «Транспортная неделя» – деловое событие, включающее серию общероссийских и международных мероприятий по проблематике транспорта.

Согласно опубликованному на официальном портале правовой информации распоря-

жению Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2016 г. № 1903-р, Дмитрий Медведев поручил Министерству транспорта РФ «создать оргкомитет по подготовке и проведению «Транспортной недели». Федеральным органам исполнительной власти, региональным властям, общественным и профессиональным объединениям, представителям деловых кругов рекомендовано «оказывать содействие в подготовке

этого мероприятия и принимать участие в его работе».

В его рамках будут проходить Международный форум и выставка «Транспорт России», Международный конгресс «Организация дорожного движения в Российской Федерации», направленные на развитие транспортного комплекса, науки, техники, поддержку студенческого творчества и международного сотрудничества.

<http://www.mintrans.ru>

МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ МАКСИМ СОКОЛОВ ПРОВЕЛ ОЧЕРЕДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ КОЛЛЕГИИ МИНТРАНСА РОССИИ

5 октября 2016 года в мероприятии приняли участие помощник Президента РФ Игорь Левитин, представители подведомственных Минтрансу России служб и агентств, федеральных органов исполнительной власти, субъектов РФ, организаций транспортного комплекса и другие.

По первому вопросу повестки Коллегии о ходе подготовки к транспортному обеспечению чемпионата мира по футболу 2018 года с основным докладом выступил Терентий Мещеряков – генеральный директор АНО «Транспортная дирекция чемпионата мира по футболу 2018 года в Российской Феде-

рации». По его мнению, абсолютное большинство зрителей, порядка 75%, будут гражданами нашей страны, 25% болельщиков придут из других государств, в основном из Германии и Португалии.

Для эффективного управления системой своевременного и комфортного транспортного обслуживания разрабатываются стратегия транспортного обеспечения и объединенный операционный транспортный план. В период проведения Чемпионата держателям билетов на матчи будет предоставлен межрегиональный бесплатный проезд железнодорожным транспортом в дополнительных по-



ездах по обозначенным маршрутам. Поезда будут прибывать в города-организаторы утром в день проведения матча и уезжать обратно после его завершения. Для перевозки зрителей поезда совершат около 640 рейсов. Финансирование планируется из средств федерального бюджета. В сфере ответственности регионов – организация бесплатного проезда в метрополитене, в пригородном сообщении железнодорожным транспортом, автомобильным



транспортом в пригородном и городском сообщениях. Неоплачиваемые маршруты планируются в направлении аэропорт–город на «аэроэкспрессах». В городах, где отсутствуют «аэроэкспрессы», будут организованы шаттлы.

В настоящее время проводится работа по обновлению подвижного состава городского транспорта, отбору надежных поставщиков перевозочных услуг, регистрации автоперевозчиков, желающих предоставить такие услуги, оснащению транспортных средств оборудованием системы «ЭРА-ГЛОНАСС». «С помощью IT-технологий планируется существенно повысить уровень безопасности перевозок путем организации контроля за соблюдением скоростных режимов и фиксации нарушений», – сказал генеральный директор АО «ГЛОНАСС» Андрей Недосеков.

Также разрабатывается сервис «Транспортный гид болельщика», работающий по принципу «единого окна», позволяющий бронировать бесплатные проездные документы, отслеживать свое расписание, перемещение между городами-организаторами мероприятий, в упрощенном порядке регистрироваться, выбирать и бронировать билеты на различные виды транспорта. «Гид болельщика», поддерживающий 5 национальных языков (русский, английский, немецкий, французский, испанский), будет интегрирован с внешними инфор-

мационными системами поставщиков транспортных услуг (железнодорожный и воздушный транспорт, такси и пр.).

В рамках подготовки к Чемпионату будет реконструирована аэродромная инфраструктура аэропортов Москвы, Волгограда, Екатеринбурга, Калининграда, Нижнего Новгорода, Самары, Саранска. Это позволит обеспечить требуемый уровень безопасности полетов, увеличит пропускную способность за счет развития сети рулежных дорожек и расширения перронов.

Второй вопрос повестки Коллегии был посвящен мерам по совершенствованию нормативного правового обеспече-



ния и повышению эффективности контрольно-надзорной деятельности в сфере транспортной безопасности. Заместитель Министра транспорта РФ Николай Захряпин отметил, что контрольно-надзорная деятельность является одной из важнейших составляющих системы правовых, экономических и иных мер в сфере транспортного комплекса, определяемой государством. Анализ результатов контрольно-надзорной деятельности свидетельствует о необходимости повышения ее эффективности, включая совершенствование нормативного правового обеспечения на основе правоприменительной практики Ространснадзора. Так, Минтранс России предложил внести из-

менения в ФЗ «О транспортной безопасности», Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (ст. 11.15.2, 19.7.5, 19.7.9, 23.36, 23.42, 23.43 и 28.3), что позволит существенно повысить результативность контрольно-надзорной работы, являющейся частью государственной политики в сфере транспортной безопасности.

Заместитель руководителя Ространснадзора Владимир Черток отметил, что количество поднадзорных службе субъектов по транспортной безопасности составляет около 350 тысяч. И это при возможности проводить имеющимися госинспекторами по безопасности только около 4,5 тысяч проверок в год.

«Фактически проверяется 1,5% в год от общего количества субъектов надзора, то есть при имеющихся ресурсах в среднем субъект может быть проверен по транспортной безопасности один раз в 75 лет, – сказал В. Черток. – Очевидно, что без новых технологий задача эффективного надзора за безопасностью почти невыполнима». По его словам, служба вынуждена была перейти на риск-ориентированный подход к планированию и проведению проверок. Это значит, что реально проверяются только те, кто явно не выполняет требования по транспортной безопасности, или те, по кому есть прямые поручения на проверку. За прошедший период 2016 года по итогам проверок только за нарушение требований транспортной безопасности наложено штрафных санкций на 104 млн рублей.

По материалам
Минтранса России

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ РОССИИ»

27 сентября 2016 года в работе форума приняли участие первый заместитель министра транспорта РФ Е. Дитрих, заместитель министра промышленности и торговли РФ А. Морозов, руководитель Росавтодора Р. Старовойт, губернатор Калужской области А. Артамонов, председатель комитета по транспорту Государственной Думы VI созыва Е. Москвичев, вице-президент ОАО «Российские железные дороги» А. Чабунин.

В приветственном слове Е. Дитрих отметил, что интеллектуальные системы на транспорте решают важнейшие задачи связи между потребите-

лями и поставщиками товаров и услуг, отдельными регионами и федерацией в целом. «Сегодня информационные технологии развиваются стремительными темпами, и транспортная отрасль одной из первых реагирует на новые условия меняющегося мира», – сказал он. Работа транспортных систем оказывает положительное воздействие как на экономику государства, так и на развитие частного сектора. Один из примеров – система «Платон», которая позволяет не только получать данные о количестве грузоперевозчиков, но и собирать точную информацию о загрузке дорог и интенсивности движения.



В присутствии Е. Дитриха подписан меморандум о создании комплексного дорожного испытательного полигона между Федеральным дорожным агентством и администрацией Калужской области. Проект будет реализован на территории региона по схеме государственно-частного партнерства. На полигоне в практических условиях будут отрабатываться инновационные технологии и методы ведения работ, которые создаются для использования на федеральных трассах.

<http://www.mintrans.ru/news>

VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНГРЕСС «БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДОРОГАХ РАДИ БЕЗОПАСНОСТИ ЖИЗНИ»

29 сентября 2016 года в конференции приняли участие заместитель министра транспорта РФ Н. Асаул, представители Министерства транспорта РФ, ОАО «Научно-исследовательского института автомобильного транспорта», Межрегиональной общественной организации «Координационный совет по организации дорожного движения», представители органов исполнительной власти более 70 субъектов РФ, ведущие российские и зарубежные эксперты из Новой Зеландии, Австралии, Швеции, Международного транспортного форума, Республики Беларусь и другие.

Н. Асаул выступил модератором круглого стола «Безопасные транспортные системы: использование современных технологий, инструментов обеспечения качества транспортной деятельности и потенциала институтов гражданского общества» в рамках одноименной Международной конференции, которая проходит в рамках ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».

Основными темами круглого стола стали: «Формирование межсекторальной государственной политики и активной позиции гражданского общества



как важнейшие факторы эффективного обеспечения безопасности дорожного движения» и «Обеспечение безопасности перевозок пассажиров и грузов: от безответственности бизнеса к регулируемой профессиональной деятельности».

По итогам дискуссии участники предложили продолжить внедрять навигационно-информационные технологии, позволяющие контролировать состояние дорожно-транспортного комплекса, координировать действия по ликвида-

ции нештатных ситуаций и их последствий, моделировать и прогнозировать развитие транспортной ситуации. Кроме того, эти технологии позволяют оказывать поддержку мало-мобильным гражданам, содействовать широкому привлечению институтов гражданского общества к обучению участников дорожного движения основам безопасности поведения на дорогах, предупреждению дорожно-транспортного травматизма, оказанию первой медицинской помощи.

С помощью навигационно-информационных технологий будут продолжены разработка новых форм участия гражданского общества при осуществлении госполитики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения (БДД), изучение и внедрение зарубежного опыта взаимодействия госорганов и институтов гражданского общества для повышения БДД, совершенствование профподготовки и переподготовки водителей, осуществляющих коммерче-

скую деятельность по перевозке пассажиров и грузов.

Участники сошлись во мнении о необходимости продолжения разработки дополнительных мер по обеспечению БДД, соблюдению режима труда и отдыха водителями, а также проведения мероприятий, направленных на обучение детей и молодежи поведению на дорогах, путем создания национальных систем воспитания.

По материалам VI Международного Конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»

РАСШИРЕННОЕ ЗАСЕДАНИЕ КОМИТЕТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ ПО ТРАНСПОРТУ И СТРОИТЕЛЬСТВУ

20 октября министр транспорта РФ Максим Соколов принял участие в расширенном заседании Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству.

Заседание провел председатель Комитета Евгений Москвичев. В нем также приняли участие помощник Президента РФ Игорь Левитин, министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ Михаил Мень, статс-секретарь – заместитель министра транспорта РФ Сергей Аристов, статс-секретарь – заместитель министра строительства и жилищно-коммунального хозяйства Наталья Антипина, депутаты Госдумы, руководители отраслевых ассоциаций и союзов.

М. Соколов отметил конструктивное взаимодействие Минтранса России с депутатами 6-го созыва, поздравил с избранием новых членов Госдумы. «Транспорт и его развитие всегда находятся в центре внимания граждан, средств мас-



совой информации, органов власти, бизнес-сообщества. Наряду с другими базовыми отраслями экономики он составляет каркас производственной и социальной инфраструктуры страны. – И наше сотрудничество с Комитетом Госдумы по транспорту 6-го созыва приносит свои плоды, транспортная отрасль показывает уверенные и стабильные темпы развития, улучшая свои показатели по большинству направлений», – сказал он.

Министр особо подчеркнул, что, несмотря на неблагоприят-

ные экономические и политические факторы, делается все возможное для обеспечения устойчивой работы всех видов транспорта и дорожного хозяйства, их развития, повышения качества и безопасности. Он рассказал о ходе работ по строительству инфраструктуры в различных отраслях транспорта, особо отметив мероприятия по возведению Керченского моста, модернизации БАМа и Транссиба, развитию Северного морского пути и строительству новых портов, строительству и рекон-

струкции автодорог. Важным, по мнению М. Соколова, представляется внедрение инноваций в транспортную отрасль (системы «ЭРА-ГЛОНАСС», АСУ ТК), а также обеспечение анти-террористической безопасности транспортных объектов (система ЕГИС ОТБ).

Министр также подчеркнул важность взаимодействия отрасли с бизнесом, которое невозможно без соответствующей законодательной базы.

С. Аристов, являясь представителем министерства по законотворческой деятельности в Государственной Думе, рассказал о тесном взаимодействии с депутатами 6 созыва, подчеркнув, что благодаря совместным усилиям было принято 62 Федеральных закона, разработанных Минтрансом России.

План законопроектной деятельности Минтранса России 2016 года содержит 111 законопроектов (23 – новых), из которых 13 федеральных законов уже приняты в текущем году. На

рассмотрении в Правительстве РФ находится 29 законопроектов, в Госдуме – 14, в Комитете по транспорту и строительству – 11. По водным видам транспорта в Плане значатся 28 проектов, по автомобильному транспорту – 23; железнодорожному – 16, авиации – 13, дорожному хозяйству – 13, общетранспортных – 18 законопроектов.

С. Аристов особо отметил законопроекты о внесении изменений в закон о навигационной деятельности, а также в Воздушный кодекс РФ в части провоза багажа. Важным является проект закона «Об организации дорожного движения», а также изменения в закон «О безопасности дорожного движения». Эти документы направлены на формирование единого подхода к организации дорожного движения в России, а также на снижение количества ДТП на автомобильных дорогах. В области дорожного хозяйства идет работа с законопроектом «О внесении изменений в Бюд-

жетный кодекс Российской Федерации», который позволит определить дополнительные источники наполнения дорожных фондов. Знаковым является проект Федерального закона «О внеуличном транспорте», работа по которому ведется достаточно давно. В части морского транспорта разработаны изменения в Федеральный закон о морских портах, направленные на расширение прав операторов морских терминалов.

Замглавы Минтранса также упомянул законопроекты о контроле за осуществлением международных автоперевозок, организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения, присоединении Российской Федерации к Монреальской конвенции 1999 года.

В завершение встречи собравшиеся еще раз поздравили друг друга с началом нового сезона и пожелали взаимных успехов в достижении поставленных целей.

<http://www.mintrans.ru/news/>

ЗАСЕДАНИЕ КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЬНОГО И ГОРОДСКОГО НАЗЕМНОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА

24 октября 2016 года в заседании, прошедшем под председательством заместителя министра транспорта РФ Николая Асаула, приняли участие заместитель руководителя Ространснадзора Асланбек Ахохов, директор Департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алексей Бакирей, генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Алексей Двойных, представители Минтранса России, Ространснадзора, заместитель генерального

директора ОАО «НИИАТ» Екатерина Брызгина, ветераны автомобильного и городского транспорта.

Н. Асаул поздравил всех собравшихся с наступающим праздником работников ав-





томобильного и городского пассажирского транспорта и вручил денежные призы победителям всероссийских конкурсов профессионального мастерства среди водителей троллейбусов и грузовиков, впервые проведенных по методике «Worldskills». Замминистра отметил важность конкурсов, особенно учитывая, что они проводятся в рамках реализации мероприятий ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».

Учитывая недавнюю аварию в Северной Осетии, Н. Асаул отметил необходимость принятия мер по повышению дисциплины автоперевозчиков ЕАЭС. «Мы совместными усилиями должны повышать безопасность международных автоперевозок, это наша первоочередная задача», – подчеркнул замглавы Минтранса.

Участники обсудили вопросы реализации положений Федерального закона № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации»,

а также его влияния на субъекты малого предпринимательства. В рамках деятельности рабочей группы по реализации закона был осуществлен мониторинг правоприменения положений 220-ФЗ в субъектах РФ, о результатах которого доложено на заседании Координационного совета. Членами Корсовета высказаны предложения по внесению изменений в этот закон, направленные на защиту интересов пассажиров. Высказана проблема отмены льгот на межрегиональных автобусных маршрутах.

А. Двойных подробно рассказал об осуществлении функций по реализации 220-ФЗ. В настоящее время в реестр межрегиональных маршрутов внесена информация о 2596 маршрутах, по ним выдано более 8000 временных карт. На 88 постоянных маршрутах оформлены свидетельства и 418 постоянных карт маршрутов со сроком действия 5 лет. На основании заявлений владельцев в реестр включено 393 остановочных пункта из 51 субъекта РФ, еще по 282 заявкам ведется работа с владельцами остановочных пунктов по приведению в соответствие докумен-

тов и включению их в реестр. В ФБУ «Росавтотранс» почти за 10 месяцев 2016 года поступило более 1400 заявлений от перевозчиков на установление или изменение межрегиональных маршрутов, большинство из них не было удовлетворено в связи с тем, что заявленные остановочные пункты не зарегистрированы в реестре остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок. «В связи с этим нам необходимо выработать механизм, который позволит активизировать действия владельцев остановочных пунктов по включению в реестр», – отметил А. Двойных.

В завершение Е. Брызгиной была поднята тема внедрения риск-ориентированного подхода при организации федерального государственного транспортного надзора в части госнадзора в области перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом. По словам Е. Брызгиной, данный вопрос прорабатывается в соответствии с поручением Президента России о создании комплексной системы контроля в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом и принятии социальных автотранспортных стандартов, устанавливающих показатели качества обслуживания населения пассажирским транспортом. Минтрансом России с учетом анализа зарубежного опыта разработаны соответствующие проекты нормативных правовых актов, с которыми можно ознакомиться на официальном сайте Министерства в разделе Координационного совета.

Материал предоставлен
пресс-службой Минтранса России

НАЗЕМНЫЙ ГОРОДСКОЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ МОСКВЫ ВКЛЮЧЕН В ЕДИНОЕ WI-FI-ПРОСТРАНСТВО



В Москве создано крупнейшее в Европе бесшовное Wi-Fi-пространство на городском транспорте. Единый высокоскоростной бесплатный интернет доступен с 11 октября для пассажиров метро и наземного городского транспорта. Бесшовная зона распространяется на Московский метрополитен, а также работает во всех автобусах, трамваях и троллейбусах города.

Для подключения к бесплатному Wi-Fi как в метро, так и в наземном транспорте необходимо пройти идентификацию с помощью подтверждения номера мобильного телефона или авторизации через «Портал государственных услуг». При этом для пользователей, уже прошедших идентификацию в сети Wi-Fi, повторного прохождения не требуется.

Ежедневно к Wi-Fi в Московском метрополитене совершается до 3 млн подключений, а через саму сеть передается 70 ТБ трафика в сутки. Каждый поезд подключен к сети на скорости до 100 Мбит/с – подобного сервиса нет ни в одном

городе мира. Точки доступа в Интернет находятся в каждом вагоне, таким образом было оборудовано свыше 5000 вагонов. В тоннелях метрополитена установлено 900 базовых станций и проложено 880 км оптоволоконного кабеля.

Кроме того, уже более 1 млн уникальных пользователей пользуется бесплатным Wi-Fi в наземном городском пассажирском транспорте. Всего с момента запуска проекта доступом к сети обеспечены 7250 автобусов, троллейбусов и трамваев ГУП «Мосгортранс». До конца года Интернет будет доступен во всем подвижном составе.

Также подключиться к беспроводному интернету можно на 450 остановках наземного транспорта, располагающихся около станций метро, автовокзалов, железнодорожных платформ и других популярных у москвичей объектов.

«Wi-Fi в городском транспорте – одна из важных мер в рамках повышения качества пассажирского сервиса в Москве. Пассажиры могут с пользой проводить время



в пути, оставаться на связи, решать рабочие вопросы, просто читать интересную информацию или общаться в соцсетях. Успешность внедрения Интернета в транспорте подтверждают мировые эксперты – бесплатная беспроводная сеть в Московском метрополитене признана международной ассоциацией операторов беспроводной связи Wireless Broadband Alliance лучшим в мире внедрением технологии Wi-Fi в городском пространстве 2015 года. Сейчас мы обеспечиваем бесплатный доступ к сети для пассажиров на протяжении всего пути, вне зависимости от количества пересадок между метро и наземным транспортом. Образование такого единого пространства – это пример плодотворного сотрудничества бизнеса и города, которое направлено на создание комфортного общественного транспорта в Москве», – рассказал заместитель мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Максим Лихутов.

<http://dt.mos.ru>



БОЛЕЕ 3 МИЛЛИОНОВ ПАССАЖИРОВ ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ АВТОСТАНЦИЯМИ ГУП «МОСГОРТРАНС» В ЭТОМ ГОДУ

Все больше пассажиров выбирают легальные междугородние и международные перевозки.

«За 9 месяцев 2016 года семь автостанций и Международный автовокзал «Южные ворота» обслужили более 3 миллионов человек. Это на 73% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Рост популярности междугородних и международных направлений связан с появлением новых автостанций, увеличением числа марш-

рутов и повышением частоты перевозок. Так, с начала года легальные перевозчики совершили на 77% больше поездок по России и в страны ближнего зарубежья», – прокомментировал генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Евгений Михайлов.

Автостанции и автовокзал, администрируемые ГУП «Мосгортранс», обслуживают более 200 междугородних и международных маршрутов, которыми пользуются более 11,5 тысяч



человек ежедневно. К услугам пассажиров – залы ожидания, комнаты матери и ребенка, камеры хранения, банкоматы и платежные терминалы, а также автоматы с напитками и едой и бесплатный доступ к Wi-Fi.

По материалам Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы

ВОДИТЕЛИ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОБУСОВ ПРОШЛИ ИНСТРУКТАЖ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК ПЕРЕД ЗИМНИМ СЕЗОНОМ

2000 автобусов частных перевозчиков в Москве прошли проверку на готовность к работе при низких температурах и необходимое переоборудование. Для водителей организован дополнительный инструктаж по правилам безопасности и вождению в условиях гололеда.

В 2016 году коммерческие перевозчики вошли в систему общественного транспорта столицы. Перед наступлением холодов впервые для водителей организовали специальные уроки безопасности, на которых им еще раз напомнили, что они должны избегать на дороге резких маневров, соблюдать остальные нормы безопасности, прописанные в государственном контрак-

те (скоростной режим до 60 км/ч, посадка и высадка пассажиров только на оборудованных площадках, соблюдение трассы маршрута).

«Мы перевозим пассажиров практически во всех округах столицы. Зима – рискованное время для работы, больше шанс попасть в аварию, чем летом. Но у нас абсолютно новый транспорт, поэтому поломок быть не должно, а человеческий фактор мы учли – водители прошли дополнительный инструктаж по безопасности. Подготовка к зиме – важное дело, которое начинается летом», – рассказал генеральный директор группы компаний «Автолайн» Александр Тур.

Каждый тип подвижного состава (большой, средней



и малой вместимости) перед выездом на маршрут проверяется по отдельному регламенту. Особое внимание уделяется состоянию предпусковых подогревателей двигателей, топливной системы, компрессоров и осушителей воздуха. Автомеханики проверяют исправность дверных механизмов, уплотнителей дверей, стекол и крышевых люков, а также системы климат-контроля. В достаточном объеме были проведены закупки незамерзающих жидкостей и спиртового растворителя, прошла сезонная замена технологических масел.

<http://dt.mos.ru>

АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ УХОДЯТ В СЕТЬ

Смогут ли инновации победить инертность российских чиновников?

В середине мая 2015 г. петербургский «Пассажиравтотранс» бодро отрапортовал, что отныне в кассах городского автовокзала можно расплатиться банковской картой. Великолепная новость, которая опоздала, мягко говоря, на несколько лет...

В Европе эта и многие другие услуги с успехом были внедрены еще в середине 2000-х. Да и в целом система пассажирских перевозок в нашей стране, по сравнению с западными соседями, безнадежно устарела, считают специалисты. ИА «News» пытается разобраться, что же сейчас происходит на автобусном рынке России, кому выгодна его стагнация и каким образом можно реанимировать транспортную инфраструктуру страны.

Белое и серое

Рынок автобусных перевозок в России, по мнению многих финансистов, представляет собой настоящую золотую экономическую жилу, ведь речь идет об обороте более чем в 200 млрд рублей в год. Протяженность автомобильных дорог в нашей стране превышает умопомрачительные 1396 тысяч километров. Для большинства жителей нашей необъятной страны автобусный транспорт – это единственный шанс передвигаться между населенными пунктами.

Не секрет, что во многом реформы отрасли тормозят чиновники, в первую очередь – региональные. То ли им не до автобусов, то ли не до людей: облегчить жизнь налогопла-

тельщикам слуги народа не спешат. Автовокзалы в России управляются региональными ГУПами/МУПами, их начальство, как правило, инертно и не заинтересовано в инновациях.

– Учитывая, что автовокзал берет с нас до 20% стоимости всех билетов, я просто не могу работать в плюс. Если я подниму стоимость билетов, со мной никто не поедет. Вот так и заставляют выходить в «серую» зону, – жалуется один из перевозчиков, курсирующих, в том числе, по маршруту Москва – Санкт-Петербург, который предпочел не называть своего имени. – При этом если в столице еще есть какой-то порядок и развитие, то в городах поменьше начальники вокзалов про инновации и не слышали, они им просто не нужны.

Положительные изменения возможны лишь в случае, если федеральный Минтранс однажды решится на широкомасштабную борьбу с «серыми» перевозчиками и создаст, наконец, единую автоматизированную систему по продаже билетов и учету транспорта, уверены специалисты. Отчасти согласен с их мнением и директор НИУ «Высшая школа экономики», член Общественной палаты РФ Михаил Блинкин.

– Деятельность автоперевозчиков, разумеется, необходимо четко регламентировать, – считает профессор урбанистики. – Однако я полагаю, что дело это – не столько Минтранса, сколько региональных и муниципальных администраций. Проблема в том, что Москва порой просто не в состоя-

От редакции:

Представляем вашему вниманию статью, опубликованную в мае 2015 года на сайте ianews.ru, и продолжаем обсуждение путей развития ЕСПБ – единой системы продажи билетов.

нии контролировать ситуацию на местах. Многие городские, районные власти относятся к так называемым «серым» перевозчикам вполне терпимо, поощряют их деятельность. Только лишь введение единой автоматизированной системы в этом смысле вряд ли в корне изменит ситуацию.

Интернет в помощь

Примечательно, что и европейские перевозчики также не объединены единой системой, однако им на помощь приходят специализированные интернет-сервисы. С одной стороны, они позволяют автоперевозчикам создать удобный ресурс для продажи билетов в Интернете, а с другой – на базе своей технологической платформы связать все транспортные потоки в единый, тем самым предоставляя пассажирам выбор. Пользователь может самостоятельно выстроить предпочтительный для него по времени, цене и виду транспорта маршрут. При этом большинство европейских стран уже давно встало на путь объединения рельсового и автомобильного транспорта в один кластер: Национальная компания французских железных дорог (SNCF), германская Deutsche Bahn и многие другие железнодорожные «монстры» владеют собственными автобусными линиями, пытаются оптимизиро-

вать транспортные потоки на непопулярных направлениях.

Капитализация мировых агрегаторов транспортных средств – GoEuro (Европа), Clickbus (Бразилия), Redbus (Индия) в 2014 годы были оценены в сумму около 100 млн долларов каждый. Ближайшие годы должны стать для железнодорожного и автобусного транспорта тем, чем стали 60–70-е годы прошлого века для авиакомпаний, когда появились информационные системы, осуществляющие электронное бронирование.

Ребята с нашего двора

Российским аналогом европейского GoEuro можно назвать Unitiki.com. Ресурс был создан московским венчурным фондом «Вигридтек» в 2014 году и в основном специализируется на продаже автобусных билетов онлайн и автоматизации автовокзалов и перевозчиков. На сегодняшний день к сервису в качестве поставщиков билетов подключены 37 регионов России, многие страны Европы и СНГ, 7 автобусных интеграторов. Интенсивность – несколько десятков тысяч отправок в месяц, охват – около 1700 городов. На данный момент общая стоимость билетов в базе составляет миллиарды рублей в год.

– Мы обнаружили, что большинство систем на этом рынке были созданы в начале 2000-х, а то и раньше. Они не предоставляют того уровня сервиса и надежности, который нужен рынку, постепенно набирающему позиции в конкуренции с железнодорожными перевозками на недалёких расстояниях, – говорит специалист фонда Дмитрий Энтелис.



По его словам, монетизация сервиса осуществляется за счет небольшой комиссии за билеты, которая в перспективе должна быть заменена на скидку от автовокзала, чтобы цена для потребителя была одинакова и в Интернете, и непосредственно в кассе. Автоматизация для автовокзала осуществляется бесплатно, он платит только небольшой процент с проданных онлайн билетов, уточняет разработчик ресурса.

– Основная сложность, с которой мы сталкиваемся – это нежелание региональных автовокзалов делать процесс перевозки более прозрачным, предлагать новые услуги, – отмечают создатели Unitiki. – Потребители зачастую с недоверием относятся к инновациям, а автовокзалы не горят желанием информировать пассажиров о нововведениях. В перспективе подобный сервис поможет перевозчикам создавать более эффективную маршрутную сеть, сделать всю отрасль прозрачнее с финансовой точки зрения. После интеграции с продажей железнодорожных билетов это снизит издержки пассажиров на передвижение, повысив общую экономическую мобильность.

Одним из сильнейших игроков на федеральном рынке автоматизации автовокзалов, автостанций и продажи билетов сегодня является барнаульская

компания «Артмарк». Созданный в 1995 году, ее «продукт» сейчас присутствует примерно на 60 автовокзалах по всей стране, включая такие крупные регионы, как Москва и Московская область. Еще один влиятельный участник рынка – тульский разработчик «КВЦ-Сервис», среди клиентов которого – более 200 автостанций и вокзалов в России.

Президент дает добро

Основными недостатками существующих систем можно назвать их базирование на технологиях, уже отслуживших свой век и, как следствие, с невысокой надежностью, малой производительностью и редкими обновлениями. Специалисты считают, что будущее – за компаниями, которые смогут не только предоставлять сервис по электронному оснащению автовокзалов, но и предложат дополнительные услуги в Интернете, снизив издержки перевозчиков и упростив их бизнес-процессы, а также предоставят возможность интеграции с другими технологическими продуктами через единую электронную сеть.

Важность этого рынка в целом для страны была лишней раз подтверждена в марте 2015 года на встрече Владимира Путина с руководителями молодых стартап-компаний, представляющих Фонд развития интернет-инициатив. На ней, в числе других, главе государства презентовали новый сервис под названием TakeBus, предоставляющий пользователям услуги покупки билетов в сети. Реакция президента была однозначной: систему можно смело рекомендовать к внедрению Минтрансом.

– Сейчас на рынке есть очень интересные компании, и многие их предложения уже проверены на деле, – продолжает Михаил Блинкин. – Приведу один пример: после появления сервиса «Яндекс.Такси» в Москве практически не осталось «бомбил».

Люди все чаще доверяют интернет-ресурсам, которые позволяют выстраивать маршрут, оформлять и оплачивать билет и делают поездку комфортной. Это нормально и это удобно. Считаю, что в борьбе с недобросовестными перевозчиками в

конце концов победит «человеческий прогресс», и «леваки» уйдут в прошлое. Поверьте, это не гипотеза, а нормальная городская реальность.

Андрей Цедрик,
Информационное агентство «NEWS»
<http://ianews.ru/articles/60736/>

Комментарий специалиста

В 2007 году Лораном Б. О. – президентом НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» – была разработана концепция создания единой системы продажи билетов на междугородние автобусные перевозки – ЕСПБ. В 2009 году инициативная группа транспортников создала компанию «Автобусный билет страны» (АБС), которая совместно с тульскими программистами (КВЦ-Сервис) и несколькими автовокзалами приступила к реализации этой концепции. В апреле 2010 года на совещании руководителей автовокзалов страны у министра транспорта эта тема была ключевой. Далее в Минтрансе была создана рабочая группа по развитию ЕСПБ из руководителей автовокзалов и разработчиков различных программных продуктов для автовокзалов. Но твердой позиции Минтранса тогда автовокзалы не увидели, и каждый пошел своим путем. В пояс-

нительной записке 2016 года к проекту изменений в статью 34 Федерального закона № 220-ФЗ от 13.06.15 есть ключевая фраза: «... для развития электронных систем дистанционной продажи билетов необходимо законодательно создать условия, при которых экономика автовокзалов и автостанций не зависела бы от объемов выполняемых ими агентских услуг».

На протяжении всех прошедших лет концепция, поддерживаемая Лораном Б. О., не потеряла своей актуальности, и теперь в очередной раз встал вопрос готовности автовокзалов активно участвовать в том, что востребовано пассажиром и перевозчиком.



*Первый Вице-президент
НП «Развитие
автовокзалов страны»
Антон Левятов*

Комментарий специалиста

Проблематика развития рынка дистрибуции автобусных пассажирских перевозок глубже, чем описано в статье, это и отсутствие финансов, и несовершенство законодательства, которое, с одной стороны, привязывает перевозчиков к автовокзалам как пунктам отправления и прибытия, а с другой, никак не регламентирует рынок продажи билетов.

Нет смысла разрабатывать и создавать что-то единое, глобальное, рынок сам расставит все по местам, но для этого необходимо регламентировать единые требования к станционным системам по передаче данных, необходимых для полноценного информирования пассажира о приобретаемой услуге, ввести понятие электронного билета и электронной фиксации (регистрации) пассажиров на рейсе для снятия проблем с многочисленными подтверждениями в случае отмены рейса и желаний возврата билета пассажиром.

Пунктам прибытия/отправления необходимо четко разграничить порядок предоставления услуг

пассажирам и перевозчикам. Разграничение позволит не опасаться потери доходов от продажи билетов, так как услуги автовокзала и его инфраструктуры будут учтены в стоимости билета. В предложенном нет ничего нового, аэропорты и авиакомпании давно работают по такому принципу.

Пропадет опасение автовокзалов, что у них пытаются «откусить от пирога», у перевозчика будет прозрачное ценообразование, у пассажира появится возможность выбора приобретения услуги там, где ему удобнее и комфортней.

Многие из участников рынка это уже поняли и стараются изменить порядок взаимодействия. Что в долгосрочной перспективе повлияет положительно на развитие всей отрасли в целом.



*Вице-президент НП
«ЕТС «Автобусные
линии страны»
Анна Лоран*

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ИНТЕРНЕТ-ТЕХНОЛОГИЙ ПРОДАЖИ АВТОБУСНЫХ БИЛЕТОВ



BUSFOR.RU

Busfor инвестирует более одного миллиарда рублей в развитие онлайн-продаж автобусных билетов и помогает перевозчикам улучшить качество услуг.

Второе дыхание рынка

Последние годы продажи авиа- и железнодорожных билетов через Интернет показывали впечатляющий рост. Сегодня доля онлайн-продаж авиабилетов в России достигла 30%, а железнодорожных билетов – вплотную приблизилась к 45%. При этом на фоне экономической нестабильности и значительного снижения спроса на дорогостоящие путешествия авиационные и железнодорожные перевозки переживают не самые лучшие времена. По данным Росстата, рынок междугородных автобусных перевозок является самым устойчивым к экономическим изменениям в своем ценовом сегменте. В сложившихся обстоятельствах часть пассажиропотока переходит на более доступные виды транспорта, и в первую очередь на автобусы, у которых появилась возможность увеличить пассажиропоток за счет новых клиентов, приходящих в первую очередь из сети Интернет.

Не секрет, что потенциальные клиенты оставляют миллионы поисковых запросов в сети Интернет, чтобы найти оптимальный способ поездки на автобусе, но большая часть этих запросов не конвертируется в продажи и дополнительных пассажиров. Для привлечения

этих категорий клиентов необходимы современные каналы дистрибуции и серьезные вложения в маркетинг, доступ к которым у большинства перевозчиков, к сожалению, ограничен. То же самое касается автовокзалов и автостанций, которые не имеют бюджета на развитие агентской дистрибуции и тем более на дорогостоящую рекламу. При этом пассажиров, помимо цены, все больше волнует удобство при планировании путешествия, выборе и приобретении билетов, а также комфорт и безопасность самой поездки. К сожалению, подобные потребности пассажиров зачастую игнорируются, и путешествие на автобусе становится настоящим испытанием.

Западня для перевозчиков

Безусловно, низкая стоимость поездки на автобусе привлекает большую аудиторию, но одного этого преимущества недостаточно для того, чтобы удержать клиента на долгий срок. Для этого, помимо всего прочего, необходимо обеспечить высокое качество самой услуги перевозки. Старый, ненадежный автобус, отсутствие минимальных удобств в пути – все это сводит к нулю плюсы дешевого билета и не позволяет удержать клиента. Зачастую сами перевозчики не в состоянии повлиять на комфорт и удобство пассажиров, так как негативная экономическая обстановка затронула



*Илья Екушевский,
сооснователь
и генеральный директор
сервиса поиска и покупки билетов
на автобусы Busfor*

их напрямую. Большая часть транспортных компаний, обслуживающих междугородные и международные маршруты, использует иностранную технику. Очевидно, падение курса национальной валюты привело к значительному удорожанию как запасных частей, так и процесса обновления техники, что для многих стало практически непосильной задачей. Стоимость новых и подержанных автобусов выросла в среднем в два раза. Цены на билеты, напротив, остались практически без изменений. Перевозчики были бы рады поднять цены на билеты, но в этом случае они рискуют потерять имеющегося пассажира. Возникает неприятная ситуация, когда пассажирами крайне востребованы комфорт и надежность в пути, что может гарантировать современная иностранная техника, но перевозчик не имеет возможности ввести в эксплуатацию подобную технику.

Воспользовавшись один раз некачественной услугой перевозки, клиенты в итоге снова предпочитают автобусу альтернативные виды транспорта. Соответственно, перевозчик теряет ценных клиентов, которые были бы рады вернуться и воспользоваться услугой повторно. При этом возможность получить дополнительную доходность, которая может позволить содержать качественную иностранную технику, у перевозчиков все же имеется.

Как не разориться

Решением проблемы может стать увеличение заполняемости за счет постоянных клиентов, которые оценили качество поездки, и новых клиентов, в том числе переходящих с других видов транспорта. В компании Busfor заметили, что в последние годы в ряде стран стали появляться автобусные лоукостеры: новые автобусы, современный минимализм, надежность, дополнительные опции в пути и низкая стоимость. Целевая аудитория таких компаний – это в основном молодежь, рабочие-мигранты и те, кто хочет сэкономить. Наша компания решила применить иностранный опыт, и в марте этого года мы запустили наш первый фирменный рейс по маршруту «Москва – Санкт-Петербург – Москва». В рамках фирменного рейса Busfor отвечает за заполняемость, сами рейсы выполняются перевозчиком. Роль Busfor – организация продажи билетов, обеспечение загрузки и высокого качества обслуживания на рейсе. Перед запуском фирменного рейса мы помогли перевозчику обновить автобусы и создать максимально комфортные ус-

ловия в пути: в салоне появились Wi-Fi, розетки, кондиционер, питьевая вода и другие услуги. В ближайшее время в дополнение к уже существующим опциям появятся кофемашинка и вендинговый автомат. В отношении ценообразования мы применили подход авиационных лоукостеров с использованием промо-тарифов.

При этом экономика перевозчика не пострадала, а наоборот, за счет повышенной заполняемости на фирменных рейсах она принесла немалый доход уже в первый месяц после запуска. В летний же период доход перевозчика составил около одного миллиона рублей в месяц. В настоящий момент заполняемость рейса находится на уровне 75–80%, что позволяет перевозчику стабильно получать хороший доход даже в низкий сезон. В дополнение ко всему благодаря усилиям Busfor перевозчику удалось создать большую базу новых пассажиров, большинство из которых стали постоянными клиентами, оценив качество, надежность и стоимость поездки. У нас есть все основания предполагать, что средняя заполняемость на фирменных рейсах Busfor по итогам года достигнет уровня 80–85%, и это в первый год после запуска.

Демпинг и конкуренция

Запуск фирменного рейса был сопряжен с большим набором вопросов, требующих нетривиального решения. Самый сложный из них – обеспечение повышенного уровня качества обслуживания в рамках существующего на рынке минимального уровня цен на билеты, который подвержен как демпингу со стороны нелегаль-

ных автобусных перевозчиков, так и промо-тарифам со стороны авиа- и железнодорожных перевозчиков. В частности, мы столкнулись с ситуацией, когда средняя цена билета в не сезон на маршруте «Москва – Санкт-Петербург» едва достигала уровня 1000 рублей в одну сторону, в то время как средний уровень цены для других направлений с похожим расстоянием из Москвы стабильно начинается от 1500 рублей за билет и выше. Подобная ситуация сложилась прежде всего из-за высокой конкуренции со стороны железнодорожных, а также нелегальных автобусных перевозчиков, которые серьезно занижали стоимость поездки, чтобы удержать пассажиропоток. При таком уровне демпинга большинство нелегальных перевозчиков сильно сэкономили на качестве: использовали старые автобусы 90-х годов выпуска, не самых интеллигентных и профессиональных водителей, часто ставили маршрутки вместо автобусов (при слабой загрузке) или вовсе отменяли рейсы. При этом недопользование клиентов мало кого волновало. Нам же нужно было все это исправить, оставшись в сложившемся на рынке уровне цен и обеспечив доходность себе и партнеру-первозчику.

Главный секрет успеха

Главный секрет успеха – обеспечение стабильно высокого уровня заполняемости рейса, который позволяет повысить эффективность экономики на маршруте и высвободить дополнительные средства для повышения качества обслуживания. Работа с качеством – это не разовая задача. Мы продолжаем тщательно работать

над его повышением. Высокий уровень сервиса позволяет нам привлечь не только уже существующую на данном маршруте автобусную аудиторию, во многом привыкшую к старым автобусам, громкой музыке в стиле шансон, мусору и неприятному запаху в салоне, но и новых клиентов, которые до этого обходили автобусы стороной из-за вышеперечисленных причин.

Параллельная задача – обеспечить снижение цены при повышении качества обслуживания, что сложно вдвойне. Этого можно достичь только путем создания огромного канала, гарантирующего постоянную высокую загрузку транспортного парка. Подобная модель уже успешно реализована на рынке такси. Мы в Busfor эффективно внедряем аналогичную модель на автобусном рынке. Компания вкладывает много средств в рекламу автобусных пере-

возок и в развитие интернет-продаж через веб-сайт Busfor и его мобильные приложения. Нашим сервисом ежемесячно пользуются уже более 2 млн человек. При этом на популярных направлениях Busfor в партнерстве с надежными перевозчиками организует фирменные рейсы под собственным брендом для обеспечения контроля качества и максимального уровня комфорта для своих клиентов.

Внутренняя экономика фирменного рейса строится на партнерских отношениях с компанией-перевозчиком, которые основаны на схеме разделения доходов. Данная схема отлично работает на мотивацию обоих партнеров. В итоге все наши усилия трансформируются в уникальное предложение для пассажира – качественная услуга по минимальной цене. На наш взгляд, только такой подход может га-

рантировать устойчивое развитие бизнеса в долгосрочной перспективе. При этом наша компания уже в 2017 году инвестирует более одного миллиарда рублей в развитие программы фирменных рейсов и рекламу. До конца года Busfor открывает фирменные рейсы на десяти новых направлениях, при этом основная цель – масштабирование успешного опыта компании на маршруте между двумя столицами. Все фирменные рейсы будут организованы совместно с ведущими транспортными компаниями, обслуживающими регулярные маршруты. При этом Busfor продолжает рассматривать предложения о запуске фирменных рейсов на новых направлениях и всегда рад новым партнерам.

Илья Екушевский,
сооснователь и генеральный директор
сервиса поиска и покупки билетов
на автобусы Busfor

По вопросам сотрудничества обращаться:



BUSFOR.RU



по фирменному рейсу –

к Артему Потемкину
по электронной почте:
a.potemkin@busfor.com
или по телефону:

+7 (499) 653-96-00 доб. 111;

по работе с перевозчиками –

к Анастасии Царьковой
по электронной почте:
a.tsarkova@busfor.com
или по телефону:

+7 (499) 653-96-00 доб. 115;

**по системе продаж билетов
и Автовокзалам –**

к Олегу Козко
по электронной почте:
o.kozko@busfor.com
или по телефону:

+7 (499) 653-96-00 доб. 110

НОВАЯ СИСТЕМА РАСЧЕТОВ ПЕРЕВОЗЧИКОВ С АВТОВОКЗАЛАМИ

Поговорим о Проекте федерального закона «О внесении изменений в статью 34 Федерального закона (№ 220) “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”».

Мнение автовокзалов разделилось по сути изложенного в нем. Присутствуют определенные сомнения и опасения. Связаны они именно с Перечнем обязательных платных услуг и правил формирования тарифов и сборов на такие услуги. На сегодня отсутствует единая и утвержденная методика, которая позволила бы автовокзалу рассчитать свою экономику и обосновать размер тех или иных тарифов за предоставленные услуги.

Новая система расчетов автовокзал–перевозчик, о которой идет речь в Проекте, уже далеко не новая. Она много лет используется на автовокзале в городе Рига в Латвии, а также на многих автовокзалах европейских стран. Некоммерческое Партнерство, которое я представляю, предлагало внедрение подобной системы на российских автовокзалах несколько лет назад. Эксперимент был проведен на автовокзале города Пскова, где оператор перешел с Тульской программы КВЦ на русифицированную версию Латвийской программы продажи билетов BusTicketPro для реализации

системы расчетов, о которой мы говорим, и одновременно-го увеличения интернет-продаж для большего наполнения автобусов перевозчиков. Это был удачный эксперимент, и он устраивал и автовокзал, и перевозчиков. Такая же модель внедряется в Москве, и весьма успешно. Отмечу, что эта модель оплаты услуг, если она была бы внедрена намного ранее, могла бы спасти много автостанций в регионах, которые теперь закрыты и не функционируют.

Простота заключается в оплате перевозчиком фиксированной суммы автовокзалу за заезд автобуса, но с учетом километража рейса. Автовокзал рассчитывает свои прямые затраты на деятельность, добавляет норму прибыли и делит на количество рейсов по расписанию. В итоге получается средняя стоимость заезда, которая привязывается к протяженности рейса, и получается фиксированный тариф на каждый заезд автобуса каждого конкретного рейса. То есть соблюдается Определение Верховного Суда РФ от 13 марта 2015 года о том, что при стандартной (на проценте от тарифа билета) системе за одинаковые услуги перевозчик на дальних маршрутах платит больше, чем перевозчик на коротких маршрутах, что ведет к ущемлению интересов одной группы перевозчиков и создает необоснованные преимущества другой.

Отмечу, что при рижской или псковской схеме автовокзал все равно продолжает продавать билеты пассажирам, но



Борис Лоран

с минимальным процентом сбора. Основная продажа осуществляется агентами по прямому договору с перевозчиком или с самим автовокзалом. Но кассы дообслуживания на перронах автовокзала останутся в любом случае.

В случае принятия закона, который был предложен Минтрансом, необходимо разработать реальную методику расчетов тарифов обязательных платных услуг, тем более что основа уже есть. Считаю, что к этой разработке должен быть подключен Российский автотранспортный союз, который учтет интересы как автовокзалов, так и перевозчиков, чтобы не получилось перетягивания одеяла в ту или иную сторону. В этой работе также большую роль должны сыграть региональные союзы и объединения автотранспортников.

Особо отмечу, что есть своя специфика в каждом регионе. Есть объективная реальность снижения и пассажиропотока, и как следствие закрытие отдельных рейсов из-за меняющейся экономической обстановки в конкретном регионе или развитие там же альтернативных видов транспорта, и многое другое. Влияние этих факторов должно быть учтено при разработке методики.

И вообще, по-хорошему надо вводить новую методику poste-

пенно и под контролем, чтобы избежать сбоев в работе автовокзалов.

Спорным является момент, какие затраты автовокзал заложит в расчет. Но это как раз вопрос методики, которая должна быть разработана с участием всех заинтересованных сторон. Если она будет написана только в кабинетах и людьми, оторван-

ными от реального рынка, то это будет тупик.

В заключение хочу сказать, что автовокзалу давно надо делать акцент своего дохода на собственное развитие сопутствующих видов бизнеса и на улучшение качества услуг, предоставляемых пассажирам и перевозчикам, а не на комиссию с проданных билетов.

Объективно пройдет еще три-четыре года, и интернет-продажи билетов в разы уменьшат количество людей, покупающих билеты на самом автовокзале. Если автовокзал не перестроится под новые веяния, то он не выстоит. Очень важно заранее готовиться к изменяющимся условиям рынка.

Борис Лоран

АВТОВОКЗАЛЫ И ПАТП

ВЗГЛЯД НА КРЫМ ИЗ ОКНА КАБИНЕТА АВТОПЕРЕВОЗЧИКА

2014 год. Возвращение Крыма и города Севастополя в Россию. Души крымчан наполнены восторгом, радужными надеждами. Люди активно занялись получением паспортов, изучением российского законодательства, адаптацией к нему, перерегистрацией предприятий и транспортных средств...

Об этапах становления и предстоящих задачах развития транспортной системы Крыма мы говорим с Вице-президентом Ассоциации автомобильных перевозчиков Крыма Зиновием Лудчаком.

– Зиновий, этапы начального становления уже пройдены. С нынешних позиций, какие трудности оказались наиболее заметными, запомнившимися? Что удалось успешно сделать?

– Для автоперевозчиков самыми большими проблемами оказались не получение гражданских паспортов, изучение российского законодательства или перерегистрация. Это оказалось ничем по сравнению с теми проблемами, которые связаны с постоянными сбоями в работе банковской систе-

мы, что привело к неплатежам между участниками перевозочного процесса, затруднению своевременной поставки запасных частей и горюче-смазочных материалов. От полной остановки предприятия спасли наличные расчеты между ними. Также серьезной проблемой оказались высокая стоимость дизельного топлива и низкое его качество, тариф на перевозку пассажиров был очень низкий (66 коп. за пасс/км на междугородних маршрутах и 8–10 руб. на городских маршрутах), почти полное отсутствие компенсации за перевозку льготных категорий граждан, а их в Крыму насчитывается 28 без ограничения количества поездок. Была и остается проблема страхования автогражданской ответственности перед третьими лицами.

В этот сложный период Ассоциация автомобильных перевозчиков Крыма активно включилась в решение вышеуказанных проблем. Надо отметить, что членами Ассоциации являются практически все крупные пассажирские автоперевозчики Крыма, работающие на муниципальном между-



Лудчак Зиновий Михайлович – Вице-президент Ассоциации автомобильных перевозчиков Крыма, член правления Российского автотранспортного союза

городних, межрегиональных и смежных межрегиональных автобусных маршрутах.

Большой профессиональный опыт и авторитет президента Ассоциации Дискина Николая Борисовича помогли в кратчайшие сроки решить вопросы взаимодействия нашей организации с Российским автотранспортным союзом, Союзом транспортников России.

Важнейшую роль в решении проблем автоперевозчиков Крыма сыграла конференция на тему «Проблемы развития транспортного комплекса и пути их решения в Крымском федеральном округе», организованная 24 июня 2014 года в г. Симферополе общероссийским движением «Народный

фронт «За Россию», Комитетом Государственной Думы Российской Федерации по транспорту, Союзом транспортников России, ТПП РФ, Правительством Крыма.

На протяжении всего времени глава Республики Крым Аксенов С.В. оказывает поддержку всем инициативам Ассоциации, регулярно проводит совещания с членами правления Ассоциации при участии Министерства транспорта Республики Крым, по результатам которых выдает соответствующие поручения.

20 апреля 2015 года было принято Постановление Совета Министров РК № 210 «Об утверждении Временного порядка организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Республике Крым», а 13 мая 2015 года – Закон Республики Крым № 98-ЗРК/2015 «О пассажирских перевозках автомобильным транспортом и наземным электрическим транспортом в Республике Крым», что позволило стабилизировать ситуацию на рынке пассажирских перевозок.

Хочу особо отметить активное взаимодействие Ассоциации с Министерством транспорта Республики Крым. Надо сказать, что все важные вопросы, касающиеся автомобильного транспорта, решаются при участии Ассоциации.

В начале 2015 года при Минтрансе Крыма была создана комиссия с участием представителей Ассоциации для рассмотрения обращений перевозчиков по открытию, закрытию и изменению автобусных маршрутов в Республике Крым, что привело к резкому сокращению новых дублирующих

и технико-экономически необоснованных маршрутов.

Принятие Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» определило новую концепцию развития пассажирских перевозок в стране и в каждом субъекте РФ отдельно.

Ассоциация активно включилась в реализацию положений Федерального закона. При непосредственном участии представителей Ассоциации был разработан новый закон Республики Крым о пассажирских перевозках, который принят в июне 2016 г., а также во исполнение ст. 16 ФЗ 220 разработано и подписано 15 июля 2016 г. Соглашение об организации регулярных перевозок между Республикой Крым и городом федерального значения Севастополем.

К большому сожалению, принятие всех необходимых нор-

мативных документов, в том числе и Постановления Совета Министров РК «Об утверждении Положения о порядке организации и проведения открытых конкурсов на право получения свидетельства об осуществлении перевозок по одному или нескольким муниципальным маршрутам регулярных перевозок, межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, смежным межрегиональным маршрутам регулярных перевозок по нерегулируемому тарифу в Республике Крым», не привело к практической реализации Федерального закона.

По сей день не утверждены реестры межмуниципальных и муниципальных маршрутов, как следствие на межмуниципальных автобусных маршрутах не выдано ни одного свидетельства на право осуществления пассажирских перевозок и карты маршрута.

На сегодняшний день Министерство транспорта Республики Крым активизировало работу над созданием реестров межмуниципальных и смежных межрегиональных маршрутов, и надеюсь, что к моменту выхо-



да этой статьи эта работа будет завершена.

– Вот Вы хорошо рассказали, что происходит в Республике Крым в целом. А как обстоят дела в городах, районах?

– В городах, муниципальных округах активно идет процесс оптимизации маршрутной сети с целью ликвидации дублирования маршрутов, снижения количества транспортных средств на маршрутах с одновременным увеличением пассажироместимости автобусов.

Преуспевающим в этом вопросе является г. Симферополь, на маршрутах которого используются новые автобусы марок Лиаз, Нефаз большой вместимости, приобретенных по программе некоммерческого лизинга городского пассажирского транспорта, работающего на газомоторном топливе, а также наземного электрического транспорта на территории Крымского федерального округа, утвержденной 30.12.2014 распоряжением Председателя Правительства Российской Федерации Д. А. Медведева № 2788-р., в количестве 70 штук,

в городе Керчи уже вышли на линию 40 новых автобусов.

Одновременно, по той же программе, происходит обновление парка ГУП РК «Крымтроллейбус». Со слов генерального директора Попова Р.Н., по состоянию на 24.10.2016 поступило 50 троллейбусов, 6 из которых для работы на междугородней трассе «Симферополь–Алушта–Ялта». Еще согласно вышеуказанной программе ГУП РК «Крымтроллейбус» получит 51 единицу троллейбусов, из них 34 троллейбуса для работы на междугородней трассе и 17 машин с увеличенным автономным ходом до 20 километров для организации троллейбусных маршрутов в отдаленные микрорайоны города Симферополя, где отсутствуют контактные сети, с целью обеспечения перевозки пассажиров социальным транспортом данных микрорайонов. Итого общее количество новых поставленных троллейбусов составит 101 единица.

– Какая ситуация на сегодняшний день сложилась с перевозкой льготных категорий, ведь у нас их очень много?

– Получение компенсации за перевозку льготных категорий граждан требует отдельного внимания. Как я уже говорил выше, у нас 28 категорий граждан, имеющих право на льготный проезд в общественном транспорте городского и пригородного сообщения. Конечно же, Правительство Крыма не в состоянии в полном объеме профинансировать данную льготу. На сегодняшний день действует Постановление Правительства Республики Крым, согласно которому на каждом отдельном маршруте должен быть установлен коэффициент количества перевезенных льготников. Этот коэффициент рассчитывается на основании обследования маршрутов специально уполномоченными комиссиями, зачастую он зависит от предусмотренных на эти цели денежных средств в бюджете. Соответственно, компенсацию перевозчики получают не в полном объеме, что приводит к частым конфликтам между водителями и пассажирами. Тем не менее, объем получаемых денежных средств за перевозку льготных категорий сегодня никак нельзя сравнить с практически полным отсутствием таковых в прошлом периоде.

По инициативе местных администраций Министерством транспорта РК начата работа по расчету и обоснованию замены натуральных льгот монетизацией. Мне кажется, что это более справедливая форма взаимоотношений, реализация которой, без сомнения, скажется на улучшении качества предоставляемых услуг пассажирам.

Александр Фоменко



ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Жиров Алексей Алексеевич –

Генеральный директор Государственного унитарного предприятия Свердловской области «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта» (ГУП СО «СООПА»)



Родился 16 сентября 1954 года в селе Большое Жирово Фатежского района Курской области.

Окончил Вольское высшее военное училище тыла (1975) по специальности «Экономика и организация продовольственного снабжения», тыловой факультет Академии тыла и транспорта Вооруженных сил (1983), Военную академию Генерального штаба ВС РФ (2001), Саратовскую академию права

(2008), по специальности «юриспруденция».

Значительная часть жизни и работы была связана со службой в Советской армии и Вооруженных силах Российской Федерации, на различных офицерских должностях, в том числе и на должностях высшего командного состава ВС РФ.

Службу завершил в должности начальника тыла – заместителя командующего по тылу Приволжско-Уральского воен-

ного округа (ПурВО) в воинском звании генерал-лейтенант.

По окончании службы в ВС РФ работал на различных руководящих должностях в организациях и предприятиях Свердловской области.

С 2014 г. является Генеральным директором ГУП СО «СООПА».

Имеет государственные награды: «Орден за военные заслуги», «Орден почета» и «Благодарность Президента РФ».

РЕГУЛЯРНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ ПассажиРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ – ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Повышению качества предоставляемых услуг в ГУП СО «СООПА» отводится первостепенное внимание. Решение этого вопроса осуществляется в комплексе с другими задачами, стоящими перед предприятием.

Это совершенствование системы организации регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональным и межмуниципальным маршрутам перевозок, создание современной инфраструктуры на автовокзалах, автостанциях и пунктах продажи билетов (ППБ) предприятия, работа по приведению объектов транс-

портной инфраструктуры в соответствие с требованиями транспортной безопасности и антитеррористической защищенности, а также использование современных компьютерных технологий и программ, обеспечивающих автоматизацию работы по продаже билетов и оформлению отчетности.

На сегодняшний день предприятие имеет в своем составе 5 автовокзалов, 12 автостанций, 7 пунктов продажи билетов, 1 автокасса, обслуживающих население и гостей Свердловской области в пригородном и междугородном сообщениях, а также автоколонну, расположенную в г. Асбесте.

С начала текущего года через автовокзалы и автостанции обслуживается 373 автобусных маршрута, в том числе: 6 городского сообщения, 142 пригородного сообщения, 221 междугородного сообщения (из них 66 межрегиональных) и 4 маршрута международного сообщения. Общая протяженность обслуживаемых маршрутов составляет более 66 065 км.

Ежедневно услуги предприятия востребованы в населенных пунктах, расположенных на территории Свердловской области – 781, на территории других субъектов РФ – 171, а также на территории государств СНГ – 14.



Автовокзал ГУП СО «СООПА» города Екатеринбурга

Ежесуточно от автовокзалов и автостанций объединения отправляется от 1195 рейсов (в дни с минимальным пассажиропотоком) и до 1418 рейсов (в дни максимального пассажиропотока) в пригородном, междугородном и международном сообщении.

Анализ работы предприятия за 8 месяцев 2016 года показывает, что через автовокзалы, автостанции и ППБ, перевезено 4 706 130 пассажиров, в т. ч.: по маршрутам городского сообщения – 123 182 пассажира; по маршрутам пригородного сообщения – 1 821 238 пассажиров; по маршрутам междугородного и международного сообщения – 2 761 710 пассажиров.

За аналогичный период прошлого года всего было перевезено 4 568 141 пассажир, в т. ч.: по маршрутам городского сообщения – 174 578 пассажиров; по маршрутам пригородного сообщения – 1 478 425 пассажиров; по маршрутам междугородного и международного сообщения – 2 915 138 пассажиров, это на 3,0% больше, чем в 2015 году.

За 8 месяцев 2016 года в сравнении с аналогичным периодом прошлого года общий рост количества выполненных рейсов в городском, пригородном и междугородном сообщении составил 5,4% и наблюдается по 11 объектам.

Результаты работы предприятия во многом зависят от результатов работы перевозчиков. Перевозку пассажиров по маршрутам регулярных перевозок через автовокзалы, автостанции и ППБ осуществляют 184 перевозчика, из них 87 организаций и 97 индивидуальных предпринимателей.

Около 90% перевозчиков работают с предприятием многие годы на постоянной основе.

Можно отметить положительную работу перевозчиков, которые практически не допускают отмены и срывов рейсов, работают слаженно и стабильно, к ним относятся ООО «Управляющая компания Нижнетагильское ПОПАТ», ООО «НТ Трансагентство» и многие другие.

В 2016 году удалось привлечь ряд перевозчиков г. Нижнего Тагила, г. Ирбита и г. Серова, которые обслуживали маршруты в пригородном и междугородном сообщениях, минуя автовокзалы и автостанции, расположенные в этих населенных пунктах.

Маршруты в указанных населенных пунктах теперь формируются на автовокзалах и автостанциях, пассажиры имеют возможность ожидания автобусов в помещениях, а также заранее спланировать поездку и приобрести предварительный билет.

К сожалению, в организации регулярных перевозок пассажиров и багажа предприятию в полном объеме не удалось решить такие проблемы, как включения в Реестр Министерства транспорта РФ остановочных пунктов, проходящих через межрегиональные маршруты.

Включены в Реестр только автовокзалы г. Екатеринбурга и г. Асбеста, остальные 13 объектов пока не включены по причине не полного обеспечения условий для обслуживания пассажиров с ограниченными возможностями. Работа по устранению отмеченных недостатков в ГУП СО «СООПА» продолжается совместно с УУГАДН.

На предприятии разработан План первоочередных мероприятий для обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов.

В частности, предусмотрено приобретение переносных пандусов, оборудование объектов указателями, выполненными рельефно-точечным шрифтом Брайля, установка специальных устройств для вызова персонала объекта.

По целевой программе Правительства Свердловской области на эти цели предприятию выделено в 2016 г. около 2 млн рублей, работа по их освоению началась, уже проведен конкурс на поставку оборудования с установкой и пуско-наладкой на месте эксплуатации необходимого оборудования по созданию физической и информационной доступности для инвалидов.

Однако этих денежных средств для оснащения всех объектов транспортной инфраструктуры предприятия элементами доступности для лиц с ограниченными возможностями не хватит.

Проведенные расчеты потребности денежных средств на эти цели показывают, что дополнительно потребуется еще в пределах 9 млн рублей.

По причине отсутствия в Реестре остановочных пунктов, проходящих по межрегио-

нальным маршрутам, Министерством транспорта РФ до настоящего времени не выданы отдельным перевозчикам свидетельства и карты, подтверждающие право обслуживания межрегиональных маршрутов.

С 2011 года на транспортных объектах предприятия ведется целенаправленная работа по реконструкции и ремонту материально-технической базы автовокзалов, автостанций и ППБ. Проведен ремонт зданий и сооружений, модернизированы системы жизнеобеспечения (тепло- и электроснабжение, канализация и водопровод).

В результате выполненных работ по реконструкции и ремонту зданий и сооружений значительно улучшились условия работы наших сотрудников. На качественно новом уровне организовано обслуживание пассажиров.

В текущем году построена и вступила в строй новая автостанция в г. Ирбите. Она представляет собой комплекс, включающий в себя здание автостанции, крытый посадочный перрон, перрон прибытия и территорию для межрейсовой стоянки маршрутных транспортных средств.

Пункт продажи билетов п. Зайково переместился в другое здание, что существенно повлияло не только на экономические показатели работы объекта, но и позволило существенно повысить качество оказываемых услуг пассажирам.

С целью повышения доходности объекта от помещений, сдаваемых в аренду, на транспортно-пересадочном узле г. Серова обустроены павильоны и торговые лотки.

Внесены изменения в технологию работы автостанции г. Талица. Обустроен перрон прибытия маршрутных транспортных средств непосредственно перед въездом на территорию объекта, что существенно облегчило работу персонала объекта и водителей маршрутных транспортных средств, а также исключило конфликтные ситуации с владельцами постороннего транспорта.

Проведены работы по модернизации санитарно-технического узла автовокзала г. Камышлова с обустройством санитарной комнаты для инвалидов. Проведены ремонтные работы въезда на территорию автовокзала.

Повышенное внимание уделяется одному из наиболее крупных объектов предприятия – автовокзалу г. Асбеста. Проведен капитальный ремонт здания и прилегающей территории, реконструированы служебные помещения касс. Все проведенные работы существенно улучшили качество оказываемых услуг пассажирам и условия работы персонала объекта.

На крупнейшем объекте предприятия – автовокзале г. Екатеринбурга смонтировано ограждение посадочных площадок, что исключило возможность выхода пассажиров на проезжую часть, а также исключило возможность нахождения посторонних лиц в зоне транспортной безопасности.

На автовокзале обустроена комната матери и ребенка в соответствии с установленными нормативными требованиями.

Работа по совершенствованию инфраструктуры ав-

товокзалов, автостанций и ППБ в соответствии с требованиями приказа Министерства транспорта РФ от 02.12.2015 г. № 387 «Об утверждении минимальных требований к оборудованию автостанций и автовокзалов» продолжается, однако на это потребуется по расчетам более 15 млн рублей.

Благодаря проведенным работам по реконструкции и ремонту зданий и сооружений сотрудники объединения получили возможность трудиться в нормальных условиях, а пассажирам предоставляются услуги должного качества.

Особое внимание на предприятии уделяется вопросам обеспечения транспортной безопасности и антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры предприятия.

В настоящее время все объекты транспортной инфраструктуры предприятия прошли процедуру категорирования и внесены в Реестр объектов транспортной инфраструктуры с присвоением определенных категорий.

На настоящий момент 15 автовокзалов и автостанций оборудованы защитными ограждениями территории и шлагбаумами, на 21 объекте установлена система охранного видеонаблюдения с возможностью записи и хранения



Открытие новой автостанции в городе Ирбите

информации, на 8 объектах установлены системы контроля доступа в служебные помещения, 15 объектов оборудованы усиленными металлическими дверями с кодовыми замками для предотвращения проникновения в зоны транспортной безопасности посторонних лиц.

Все автовокзалы и автостанции предприятия оборудованы охранно-пожарными сигнализациями.

Для обеспечения пропускного режима, охраны материальных ценностей и поддержания общественного порядка автовокзалов г. Екатеринбурга и г. Нижнего Тагила заключены договоры с охранными организациями.

Особое внимание уделяется обеспечению транспортной безопасности и антитеррористической защищенности автовокзала г. Екатеринбурга («Южный»), являющегося крупнейшим автовокзалом области.

Автовокзал г. Екатеринбурга («Южный») оборудован стационарными металлодетекторами при входе в пассажирский зал и при выходе на посадочный перрон. Сотрудники охранного предприятия имеют носимые металлодетекторы.

Объект транспортной инфраструктуры – автовокзал г. Екатеринбурга («Южный») оборудован системой охранно-пожарной сигнализации, имеющей в своем составе громкоговорящую связь для оповещения посетителей автовокзала. Информация выведена в ЦДП (центральный диспетчерский пункт) автовокзала.

В ГУП СО «СООПА» отработан Операционный мастер-план автовокзала «Южный» для обеспечения мероприятий Чем-

пионата мира по футболу FIFA 2018 г., в настоящее время мероприятия плана реализуются на практике.

Однако для приведения автовокзала к требованиям Федерального закона РФ от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» потребуется как минимум 13 млн рублей, а с учетом других объектов транспортной инфраструктуры предприятия на это потребуется более 70 млн рублей.

С выходом Постановления Правительства РФ от 14.09.2016 г. № 924 о введении новых требований по транспортной безопасности перед предприятием стоят сложные и ответственные задачи по проведению новой оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и переработке Планов транспортной безопасности.

Эта работа усугубляется тем, что идет полномасштабная подготовка к Чемпионату мира по футболу в 2018 году и автовокзал ГУП СО «СООПА» города Екатеринбурга принимает участие в этих мероприятиях.

Большая работа на предприятии проводится по автоматизации и совершенствованию системы продажи билетов.

До недавнего времени автовокзалы и автостанции предприятия вели продажу билетов, что называется, «в ручном режиме», без использования современной компьютерной техники.

Исключением были только два крупных автовокзала области – это автовокзал г. Екатеринбурга и г. Нижний Тагил. На этих двух автовокзалах технологический процесс продажи билетов был авто-

матизирован еще в начале 2000-х годов с использованием СУБД D3 Pick иностранной разработки.

С момента внедрения и до настоящего времени действующая система продажи билетов успешно развивалась и дорабатывалась. Но при всех достоинствах системы D3 Pick в существующей версии есть недостаток – отсутствуют интерфейсы для доступа к данным других систем, это накладывает серьезные ограничения на интегрирование системы в глобальные сети (бронирование и продажа билетов через Интернет).

Со временем требования к качеству предоставляемых услуг и обеспечению информационной безопасности возросли. Появились новые технические решения и сервисы, стали доступны каналы связи глобальной сети Интернет.

Развитие автоматизированных систем с использованием старой СУБД потребовало существенных материальных затрат.

Все эти факторы повлияли на решение о создании и развитии программы продажи билетов собственной разработки. В основу разработки легла действующая технология продажи билетов, с учетом требований по организации перевозок и создания в перспективе единого комплекса.

Программный комплекс разрабатывается на свободно распространяемой СУБД PostgreSQL, которая успешно работает с различными сайтами и веб-приложениями, что позволяет с меньшими экономическими затратами в будущем создать сервис по бронированию мест и продаже биле-

тов через сайт в режиме реального времени.

На сегодняшний день новая программа продажи билетов установлена и успешно работает практически на всех автовокзалах и автостанциях предприятия.

Для оперативного управления и технической поддержки все эти объекты подключены к глобальной сети Интернет.

С 22 сентября 2016 г. пришлось перейти на новую программу продажи билетов и автовокзалу г. Екатеринбурга. Однако на первом этапе ее внедрения столкнулись с такими недостатками, как образование очередей у касс продажи билетов, прежде всего потому, что пришлось вбивать персональные данные на льготную категорию пассажиров в ручном режиме, так как сразу не удалось базу данных на эту категорию пассажиров переместить в новую программу.

Неотъемлемой частью комплекса является вэб-сервис по продаже билетов на сайте предприятия. Со временем пришло понимание того, что необходим вэб-сайт, отвечающий современным требовани-

ям: онлайн-расписание, в котором клиент может посмотреть не только дни и время следования маршрута, но и количество свободных мест на этом маршруте, а также покупка электронного билета на автобус.

С автоматизацией автовокзалов, автостанций и ППБ стало возможным реализовать необходимые требования. В первую очередь реализовали онлайн расписание.

Информация аккумулируется на серверах автовокзалов, автостанций и ППБ предприятия, обрабатывается и выгружается на сайт с периодичностью не реже 5 минут, что означает актуальность информации на сайте по маршрутам в 5 минут.

На сегодняшний день стоит задача в кратчайшие сроки реализовать покупку электронного билета пассажиром на интересующий его маршрут.

Это позволит пассажиру не стоять в очередях и не ехать на автовокзал, автостанцию или ППБ для покупки билета. Он сможет в удобном для него месте купить билет для себя и своей семьи с любого устройства, будь то персональный компьютер, ноутбук,

планшет или мобильный телефон (при наличии Интернета), так как сайт полностью адаптирован под все перечисленные устройства.

На данный момент ведется разработка модулей для реализации продажи электронных билетов. Создание данного модуля планируется закончить в начале октября 2016 года, но это не значит, что пассажир в начале октября сможет приобрести электронный билет. После разработки необходимы тестирование и отладка, которые выявят все недочеты, и только в ноябре 2016 г. пассажир на сайте предприятия сможет приобрести электронный билет.

Несмотря на возникающие сложности с финансированием повседневной деятельности, предприятие и дальше будет уверенными шагами двигаться по пути совершенствования работы всех структурных подразделений, улучшения качества регулярных перевозок пассажиров и багажа, а также обеспечения для пассажиров транспортной и антитеррористической безопасности.

По материалам ГУП СО «СООПА»

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Водолазов Виктор Николаевич – директор ООО «Междугородные автобусные перевозки» г. Каменск-Уральский

Предприятие образовано в 1947 году. Первый междугородный маршрут – «Каменск-Уральский – Свердловск».

Изменение формы собственности и создание ООО «Между-

городные автобусные перевозки» произошло в декабре 2004 года.

Количество обслуживаемых междугородных маршрутов – 3 (на Южный автовокзал г. Екате-



ринбурга – 2, на Северный автовокзал г. Екатеринбурга – 1). Ежедневное количество оборотных

рейсов в будни – 28, в выходные дни – 31. Процент выполнения рейсов – более 99%.

Количество подвижного состава, обслуживающего междугородные маршруты – 20 ед., в том числе: большой вместимости – 14 ед., средней – 6 ед.

Месячный пробег – свыше 190 тыс. км, перевозка пас-

сажиров в зимний период – 45 тыс. человек, в летний период – 55 тыс.

Метод обслуживания пассажиров – через кассы автовокзалов Каменска-Уральского, г. Екатеринбурга, реализация билетов в салоне автобусов.

Удельный вес реализации билетов: на Южном автовокза-

ле г. Екатеринбурга – 45%; на Северном – 7%; на автовокзале г. Каменска-Уральского – 38%; у водителя (в пути) – 10%.

Стаж работы В. Н. Водолазова на пассажирском предприятии г. Каменска-Уральского 38 лет, из них 34 года – руководителем предприятия междугородных перевозок.

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК – НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР

Одной из важнейших задач транспортной стратегии ООО «Междугородные автобусные перевозки» на сегодняшний день является сохранение междугородного автобусного сообщения для населения города.

Предприятие расположено в г. Каменске-Уральском Свердловской области. На нем имеются собственная производственная и ремонтная базы, кроме этого, теплая стоянка на 60 ед. подвижного состава.

В 2015 году построена и введена в эксплуатацию механизированная мойка для автобусов, к концу 2016 года планируется ввести новые бытовые помещения для ремонтного персонала.

В настоящее время предприятие обслуживает 3 маршрута междугородного сообщения. ООО «Междугородные автобусные перевозки» с регуляр-

ностью доставляет пассажиров с автовокзала города Каменска-Уральского до автовокзалов города Екатеринбурга.

Южный автовокзал Екатеринбурга является привлекательным для пассажиров, а соответственно и для предприятия, недаром 45% объема всех перевозок предприятия приходится именно на этот автовокзал.

Фундаментом хороших взаимоотношений с ГУП СО «СООПА» служат быстрое выполнение требований, касающихся безопасной перевозки пассажиров, стабильная связь и доброжелательные отношения с перевозчиками, уважение к водительскому составу и пассажирам.

Пассажир может быть уверен, что звенья цепи «автовокзал – перевозчик – автовокзал» и регулярные перевозки пасса-

жиров по маршруту Каменск-Уральский – Екатеринбург соединены надежно.

В современных условиях перед предприятием встают экономические проблемы. Одной из них является эффективное использование вместимости подвижного состава.

Для решения этой задачи необходим подвижной состав средней вместимости, экономичный и комфортабельный, способный конкурировать с современным электротранспортом. Надеемся, что в сложившейся экономической ситуации федеральная власть поддержит российских производителей автобусов и мы будем работать на своих маршрутах только на отечественном подвижном составе.

Материал предоставлен
ООО «Междугородные автобусные перевозки»

НП «Союз автотранспортных предпринимателей Свердловской области»

Союз автотранспортных предпринимателей Свердловской области является региональным представительством Российского автотранспортного союза, самым крупным объединением работодателей автотранспорта Урала и входит в тройку самых видных объединений России. В составе Союза более 200 членов и 850 субъектов автотранспортной деятельности. Основным направлением деятельности Союза является конструктивное взаимодействие с областными органами управления, контрольно-надзорными органами.



620017, г. Екатеринбург,
ул. Восточная, д. 5 А

e-mail:

89126153883@bk.ru

Тел.: +7 (343) 257-93-03

Факс: +7 (343) 257-93-03



Осипов Глеб Сергеевич –

главный специалист комитета по транспорту,
дорожному хозяйству администрации
Екатеринбурга



Саранчук Лидия Марковна –

директор Союза автотранспортных
предпринимателей Свердловской области

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НАЧАЛЬНОЙ (МАКСИМАЛЬНОЙ) ЦЕНЫ КОНТРАКТА НА ВЫПОЛНЕНИЕ РАБОТ, СВЯЗАННЫХ С ОСУЩЕСТВЛЕНИЕМ РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО РЕГУЛИРУЕМЫМ ТАРИФАМ: ПРАКТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ

Принятие Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон № 220-ФЗ) открывает новый этап развития законодательства, регулирующего общественные отношения в сфере пассажирского транспорта. Одной из особенностей данного этапа является известная унификация порядка и способов организации транспортного обслуживания населения. Вопрос на сегодняшний день состоит в том, что значительная часть организаторов транспортного обслуживания населения оказалась либо не готова, либо не восприимчива к предлагаемым нововведениям. Одной из иллюстраций данного утверждения является практика заключения государственных (муниципальных) контрактов на выполнение ра-

бот, связанных с осуществлением перевозок по регулируемым тарифам. Закон № 220-ФЗ, устанавливая виды перевозок, фактически обязывает организатора транспортного обслуживания населения выступить и в статусе государственного (муниципального) заказчика работ по перевозке пассажиров. Деятельность государственного (муниципального) заказчика в свою очередь начинается с планирования закупки, а соответственно и определения всех ее существенных параметров, к числу которых относится и объем финансового обеспечения закупки. Обосновывая и определяя данный параметр, государственный (муниципальный) заказчик неизбежно сталкивается с необходимостью корректного определения начальной (максимальной) цены контракта. Однако в рассматриваемой нами сфере деятельности данная работа значительно усложняется в силу ряда причин.

Основной проблемой при определении такого параметра закупки работы предприятий

пассажирского транспорта, как начальная (максимальная) цена контракта (далее также – Н (М) ЦК, цена контракта), является определенная системная несогласованность Закона № 220-ФЗ и Федерального закона от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (далее – Закон № 44-ФЗ).

П. 2 ст. 14 Закона № 220-ФЗ содержит бланкетную правовую норму, определяющую, что порядок заключения государственного или муниципального контракта на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемому тарифу устанавливается законодательством о контрактной системе; ч. 21.2 ст. 22 Закона № 44-ФЗ в свою очередь так же содержит бланкетную правовую норму, определяющую, что особенности порядка определения цены контракта на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок, устанавливаются федеральным законом,

регулирующим отношения по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Таким образом, в указанных обстоятельствах в первую очередь необходимо анализировать нормативное содержание Закона № 220-ФЗ как единственного на сегодняшний день правового акта, регулирующего отдельные вопросы, связанные с ценой контракта в рассматриваемой сфере. При этом необходимо отметить, что как таковые особенности порядка определения цены контракта содержательно Законом № 220-ФЗ не охватываются.

Подп. 2 п. 5 ст. 14 Закона № 220 как один из элементов, применяемых при формировании цены контракта, указывает на субсидию. При этом в силу прямого указания в законе данный элемент является факультативным.

Кроме того, на таком элементе, как субсидия, необходимо остановиться подробно по следующей причине. В соответствии с п. 1 ст. 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации субсидия предоставляется юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям на безвозмездной и безвозвратной основе в целях возмещения недополученных доходов и (или) финансового обеспечения (возмещения) затрат. Таким образом, субсидия является способом финансовой поддержки хозяйствующих субъектов. Безвозмездный характер субсидии выражается в том, что ее предоставление не обуславливается каким-либо встречным предоставлением в пользу органов власти. Факты осуществления вида деятель-

ности, субсидируемого органами власти, и наличия убытков или затрат являются исключительно условиями предоставления субсидии.

Вместе с тем, договор на выполнение работ (договор подряда), как вид обязательственных правоотношений, является возмездным. В этом случае праву организатора транспортного обслуживания населения на выполнение в его пользу качественной работы перевозчиком корреспондирует обязанность перевозчика осуществлять такую работу; соответственно, праву перевозчика на оплату его работы корреспондирует обязанность организатора транспортного обслуживания населения оплатить выполненную работу. Таким образом, оплата работы перевозчика обусловлена фактом ее выполнения в интересах организатора транспортного обслуживания населения.

В связи с этим полагаем, что законодатель необоснованно допустил возможность использования субсидии при определении цены контракта. По нашему мнению, учет субсидии в указанных целях противоречит бюджетному и гражданскому законодательству.

Подп. 3 п. 5 ст. 14 Закона № 220, определяя возможный порядок оплаты, содержит указание на цену единицы работы.

Несмотря на то, что данный элемент также определен как факультативный, представляется, что с точки зрения заказчика работ данный элемент имеет большое практическое значение как в целях оплаты фактически выполненной работы, так и определения расходной части.

Указанное выше обстоятельство, таким образом, предус-

матривает рассмотрение цены единицы работы как необходимого и обязательного элемента определения цены контракта.

Подп. 6 п. 5 ст. 14 Закона № 220-ФЗ содержит указание на плату за проезд пассажиров и провоз багажа. При этом особенностью данного элемента формирования цены контракта является его различный характер при применении системы взимания провозной платы в пользу заказчика или в пользу перевозчика.

Как прямо указывает закон, при перечислении провозной платы заказчику она при определении цены контракта не учитывается. Из указанного следует прямой логический вывод, что в случае, когда провозная плата взимается в пользу самого перевозчика, определение размера такой провозной платы является обязательным и подлежит учету при определении цены контракта.

Таким образом, исходя из содержания Закона № 220-ФЗ и при условии взимания провозной платы в пользу перевозчика, цена контракта в наиболее общем виде может быть исчислена по формуле:

$H(M) ЦК = \text{расходы перевозчика, рассчитанные исходя из цены единицы работы} - \text{плата за проезд} (- \text{субсидия при ее наличии}).$

При этом закон не определяет состав прямых и косвенных затрат, применяемых для расчета расходной части, а равно и порядок определения размера платы за проезд на период действия контракта.

В связи с этим заказчик должен самостоятельно определить порядок расчета и выполнить расчеты по определению

- (1) цены единицы услуги,
- (2) транспортной работы,

- (3) расходной части,
- (4) доходной части (платы за проезд),
- (5) размера субсидии (при ее наличии).

В связи с этим с содержательной (сущностной) стороны методом определения цены контракта является выполнение определенной логически взаимосвязанной последовательности расчетов, который может быть охарактеризован как «расчетный».

1. Ст. 22 Закона № 44-ФЗ предусматривает пять методов определения цены контракта. При этом данный перечень не является исчерпывающим. Допускается применение иных способов при условии обоснования заказчиком невозможности использования прямо предусмотренных законом способов. Вместе с тем, все указанные методы имеют пороки при их использовании в целях формирования цены контракта.

2. Метод сопоставимых рыночных цен является приоритетным и предусматривает формирование цены контракта исходя из полученной заказчиком информации о рыночных ценах на товары, работы, услуги, сопоставимые с предметом закупки. Сфера применения расчетов ограничена определением среднерыночной цены и использованием коэффициентов и индексов для перерасчета цены товара, работ, услуг. Принципиальным отличием «расчетного» метода является необходимость вычисления каждого значения формулы, а также итогового значения; возможность определения цены контракта без запросов цен в принципе.

В практике имеют место случаи использования данного метода при определении

цены контракта. Однако при этом муниципальный заказчик, оставляя провозную плату в пользу перевозчика, не осуществляет расчет доходов перевозчика и не учитывает их при определении цены контракта. Данное обстоятельство является нарушением требований п. 5 ст. 14 Закона № 220-ФЗ и, соответственно, порядка определения цены контракта.

Как вероятный вариант устранения данного нарушения возможно включение провозной платы, исчисленной на период действия контракта, в техническое задание. В таком случае участник рынка направляет государственному (муниципальному) заказчику свое предложение, рассчитанное с учетом размера провозной платы.

Кроме того, использование данного метода может оказаться практически невозможным при необходимости обслуживания регулярных маршрутов автобусами большого и особо большого класса в связи с отсутствием необходимого количества участников рынка (пяти – для направления запросов, с последующим поступлением ответов от трех), осуществляющих свою деятельность на условиях, сопоставимых с предметом закупки.

3. Нормативный метод применяется при осуществлении закупок путем установления предельной цены товаров, работ, услуг. Расчет производится как произведение объема товара, работ, услуг и соответствующей установленной предельной цены. В настоящее время отсутствует установлен-

Маршрут №1	Платеж 1 группа	Платеж 2 группа
Аэропорт	07:25	11:30
ст. Троицк	07:30	11:35
Маршрут "Университет"	07:35	11:40
Маршрут № 2	07:40	11:45
Маршрут № 3	07:45	11:50
И.С. Радца	07:50	11:55
Итого	08:00	12:00

ная предельная цена на работы, связанные с регулярными перевозками; кроме того, порядок расчетов не соответствует порядку расчетов при использовании нормативного метода.

4. Тарифный метод применяется при закупке товаров, работ, услуг, подлежащих государственному регулированию. Поскольку при проведении закупки техническое задание формируется исходя из расписания, а не количества перевезенных пассажиров, постольку тарифный метод является неприменимым.

5. Проектно-сметный метод ограничен сферой применения (строительные работы и сохранение объектов культурного наследия).

6. Затратный метод применяется только в случае обоснования невозможности применения иных указанных в законе методов и заключается в определении цены контракта как суммы затрат и обычной для данной сферы деятельности прибыли. Данный метод не

соответствует порядку определения цены контракта на выполнение работ, связанных с регулярными перевозками, поскольку не предполагает необходимости определения цены единицы работы, дохода перевозчика и размера субсидии (при ее наличии).

Данный метод также используется на практике при формировании цены контракта. Однако несмотря на то, что соответствующий раздел аукционной документации содержит надлежащее обоснование цены контракта с использованием данного метода, анализ условий договора о порядке оплаты выполненных работ позволяет сделать вывод о том, что государственный заказчик, оперируя нормативной стоимостью проез-

да и пробега транспортного средства, осуществляет оплату не затрат, а убытков перевозчика. В связи с этим необходимо отметить, что применение выбираемого заказчиком метода определения цены контракта должно быть не только обосновано, но и сам метод определения цены контракта должен соответствовать сути и содержанию правоотношений, возникающих после заключения контракта.

Выводы из изложенного для заказчика состоят в выборе одного или нескольких действий:

1. Применить «расчетный» метод при условии успешного обоснования невозможности использования иных методов, прямо предусмотренных законом.

2. Совместить требования Закона № 220-ФЗ и Закона № 44-ФЗ практически, то есть при всех нестыковках постараться «подогнать» значения, предусмотренные Законом № 220-ФЗ, под один из методов Закона № 44-ФЗ. При этом применимым может являться метод сопоставимых рыночных цен в условиях, когда заказчик собирает предложения о цене единицы работы по сформированному техническому заданию, содержащему в том числе расчет заказчиком доходной части.

3. Инициировать механизм, предусмотренный ч. 22 ст. 22 Закона № 44-ФЗ, и определить цены контракта посредством установления Министерством транспорта РФ единой методики.

МОСГОРТРАНС МЕНЯЕТ КАРТИНУ РЫНКА МЕЖДУГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК



В октябре 2013 года в государственном унитарном предприятии города Москвы «Мосгортранс» – крупнейшем в Европе операторе системы наземного городского пассажирского транспорта – была создана Служба эксплуатации и развития автовокзалов (СЭиРА).

Помимо ежедневной работы по отправке регулярных междугородных и международных рейсов более 180 перевозчиков, специалисты СЭиРА работают над анализом рынка

перевозок, развитием существующих и открытием новых автостанций, а также привлекают к сотрудничеству перевозчиков и помогают им перейти в разряд официальных.

В ожидании перемен

Несколько лет назад каждые три из четырех междугородных автобусов отправлялись из Москвы нелегально. Перевозчиков штрафовали, иногда арестовывали автобусы, но они меняли дислокацию и продолжали нелегальный бизнес. Москва теряла потенциальные доходы в бюджет, а безопасность практически становилась делом рук самих пассажиров.

Городские службы всегда старались бороться с нелегальными междугородными рейсами, но перевозчики предпочи-

тали оставаться в своем статусе и продолжали осуществлять незаконную деятельность. Почему это происходило?

«Во-первых, в городе был всего один автовокзал. Учитывая площадь Москвы и городские пробки, отправляться от него, особенно рейсам южных направлений, было неудобно. А учитывая, какая ожесточенная конкурентная борьба идет между перевозчиками по ряду маршрутов, собрать их вместе на одной точке было просто невозможно. Во-вторых, сам автовокзал был сильно загружен, принимая, помимо междугородных, также большой поток пригородных рейсов. В-третьих, пассажиры привыкли к стихийно сложившимся точкам отправления, а близость этих пунктов к железнодорожным

вокзалам позволяла перевозчикам перехватить тех, кто намеревался поехать на поезде. В-четвертых, цель любой коммерческой структуры – получение максимально возможной прибыли. Перевозчику нет смысла создавать дополнительные удобства, покупать дорогое оборудование для обеспечения транспортной безопасности, когда пассажиры и так есть», – рассказал директор СЭПА Евгений Жигунов.

Быть ближе к пассажиру

Большинство междугородных пассажиров, как и перевозчиков, – жители других регионов, которые привыкли к определенным местам отправления за 15–25 лет. Но в Москве за это время многое изменилось. Если когда-то автомобиль был скорее роскошью, то сейчас улицы наводнены машинами, пробки стали привычным явлением. Допуск междугородных автобусов в центр города в таких условиях лишен здравого смысла. Поэтому курс на вынесение мест отправления рейсов на окраины и как можно ближе к вылетным трассам – единственно верное решение, которое закреплено в Концепции развития автовокзалов города. Согласно документу, в городе будут построены современные автовокзалы и автостанции на транспортно-пересадочных узлах (ТПУ). Это потребует времени. И пока идет проектирование этих ТПУ, междугородные автобусы прибывают на официальные автостанции, перечисленные в соответствующем постановлении правительства Москвы. Точнее, должны прибывать. Причем точки прибытия прописаны исходя из близости автостан-

ций к конкретным федеральным трассам. С этим согласны и большинство перевозчиков, которые перешли к рейсам с официальных автостанций.

Для информирования о возможности отправляться от автостанций, оборудованных залами ожидания, комнатами матери и ребенка, местами для хранения багажа, бесплатными туалетами и другими немаловажными для пассажиров удобствами, Мосгортранс установил кассовые киоски вблизи мест отправления нелегальных рейсов. Первые 5 кассовых киосков вне автостанций были открыты на площади Павелецкого вокзала, откуда неофициально отправлялось порядка 2000 пассажиров в сутки. У пассажиров нелегальных рейсов появилась возможность узнать о работе автовокзалов, маршрутах и расписании официальных рейсов, забронировать и приобрести билет. «Зазывалы» нелегалов пытались оказать противодействие – не подпускали пассажиров к кассам, агрессивно отговаривали тех, кто пытался приобрести билет. На помощь пассажирам спешили сотрудники Мосгортранса, которые беседовали с ними и водителями автобусов прямо у касс, рассказывая о преимуществах отправления с официальных автостанций города.

В итоге в конце апреля 2015 года с Павелецкого вокзала на автостанцию «Варшавская» перешли ведущие перевозчики Липецкого направления, а это более десяти рейсов ежедневно. Пассажиры получили гарантии безопасного проезда и возможность отдохнуть в комфортном зале ожидания с бесплатным Интернетом, воспользоваться сани-

тарными комнатами. С пониманием пассажиры отнеслись к проверке багажа и к проходу через рамку металлоискателя – непривычным мерам для тех, кто ранее отправлялся «от бордюра». Затем новые рейсы перевозчиков, ранее отправлявшихся с Павелецкого вокзала, были переведены на междугородный автовокзал «Южные ворота». К началу 2016 года рейсы основных нелегальных точек у Павелецкого вокзала перешли на официальные автостанции города. Вслед за Павелецким вокзалом кассы стали появляться вблизи других железнодорожных вокзалов столицы. Параллельно велась работа с ОАО «РЖД», в результате которой предприятию были предложены места для размещения кассиров непосредственно в зданиях вокзалов.

На самих автостанциях Мосгортранса был произведен косметический ремонт, в дополнение к кассам установлены терминалы самообслуживания. Пассажиры получили бесплатный доступ в Интернет в залах ожидания и на перронах.

На переходный период от мест, откуда ранее отправлялись нелегальные рейсы, были организованы бесплатные трансферы до официальных автостанций. Так пассажиры стали знакомиться с преимуществами отправления с автостанций Мосгортранса. Их реакция на возможность начать поездку комфортно не заставила себя долго ждать – статистика работы автостанций говорит о росте числа рейсов и количестве пассажиров: за первый квартал 2016 года оба показателя возросли более чем в 1,6 раза сравнительно с аналогичным периодом прошлого года.

Однако работать как официальные перевозчики регулярных рейсов готовы еще не все.

Быть ближе к перевозчику

Законодательно автобусные перевозки можно разделить на две части: регулярные и по заказам. Для первых ключевое слово – регулярность. Заказные – это по сути разовые перевозки, к примеру, школьников на экскурсию или гостей – на свадьбу. Но зачастую перевозчики маскируют регулярные перевозки под заказные. Когда в Интернете публикуется расписание с отправлением каждый час по определенному маршруту, разве это не регулярная перевозка? «Нет, у нас договор фрахтования! Каждый пассажир решил зафрахтовать часть автобуса», – с улыбкой отвечают они. Понять перевозчиков можно, они привыкли так работать. Сложившиеся устои сложно менять чисто психологически. Но почему от такой позиции должны страдать пассажиры, которые при отправлении из центра города попадают в многокилометровые пробки, а также москвичи, которые едут по тем же улицам на автомобиле? А кто защитит перевозчиков, честно выдерживающих минимальные интервалы между рейсами, законодательно установленные исходя из продолжительности маршрутов, от заказных рейсов, которые перевозчик может поставить как угодно, тем самым перехватив пассажиров?

Есть и вполне резонное опасение: «А если я уйду от привокзальной площади, то где гарантия, что не придет другая компания, которая встанет на мое место».

«Решение проблемы мы видим в регулировании перевозок по заказу на уровне субъекта

Федерации. Такую возможность с этого года дает ФЗ № 220. Регулирование защитит перевозчиков, которые работают честно, от недобросовестной конкуренции», – отметил Е. Жигунов.

Почувствовать разницу

Нелегальные перевозки – это зачастую грязный, не соответствующий экологическим нормам транспорт, за ремонт и состояние которого никто не отвечает, а также стихийная посадка-высадка пассажиров на улицах. Люди могут ожидать таких рейсов прямо во дворах, в любое время суток, что приводит к антисанитарии и криминалу. А представьте ситуацию, когда автобус не пришел? И люди ждут следующего еще несколько часов... И это происходит рядом с нами, ведь нелегалы собирают пассажиров на обычных автобусных остановках.

Прибывающие на нелегальных автобусах пассажиры лишены возможности воспользоваться туалетом и другими услугами. Мусор из таких автобусов оказывается на тротуарах и на проезжей части.

Московские официальные автостанции предъявляют ряд строгих требований к партнерам – легальным компаниям-перевозчикам: предоставлять чистый, исправный подвижной состав, оборудованный ремнями безопасности, обеспечивать обязательный предрейсовый осмотр автобусов и водителей. Не допускаются ремонт и стоянка транспорта в несогласованных местах. Водители должны соблюдать на станции чистоту и порядок, правила дорожного движения, требования безопасности, компании-перевозчики – страховать свою ответственность перед пассажирами.

Филиал «Служба эксплуатации и развития автовокзалов»

117574, г. Москва, Новоясеневский
просп., д. 4, стр. 3

Телефон: 8 (499) 940-08-41,

факс: 8 (499) 940-08-42

Сотрудничество

в организации перевозок:

Телефон: 8 (499) 940-08-47

e-mail: oupp@sa.mosgortrans.ru

Взаимодействие с другими городскими структурами

Сотрудники Службы эксплуатации и развития автовокзалов ГУП «Мосгортранс» ежедневно производят фотофиксации отправления междугородных маршрутов вблизи городских автостанций. Эта работа позволяет выявить регулярность рейсов, которые перевозчики маскировали под заказные. Еженедельно увесистые (более сотни страниц) фотоматериалы передаются в надзорные органы.

«Москва строится, развивается, становясь в один ряд с ведущими мегаполисами мира. Рынок же междугородных перевозок сильно отставал из-за преобладания нелегального сегмента. Хочу отметить, что мы уже добились определенных успехов в данной области, дело сдвинулось с мертвой точки, и нелегальные перевозчики осознают все плюсы перехода в официальный статус, а пассажиры с каждым днем становятся все более требовательными к безопасности и комфорту перевозок. Работа по легализации рынка и популяризации безопасных перевозок, наряду с открытием автостанций и введением новых сервисов для пассажиров, станет ключевым направлением деятельности Службы эксплуатации и развития автовокзалов в 2016 году», – подытожил Е. Жигунов.

Пресс-служба ГУП «Мосгортранс»

ПСКОВСКИЙ АВТОВОКЗАЛЬНЫЙ СБОР СТАНЕТ ПРЕДМЕТОМ РАЗБИРАТЕЛЬСТВА В ФАС РОССИИ



Депутат Государственной Думы ФС РФ Александр Васильев проконтролирует отмену автовокзального сбора в Псковской области.

В феврале 2016 года «Псков-автотранс» ввел автовокзальный сбор и плату за дополнительные услуги. Пассажир, приобретающий билет в кассах автовокзалов, автостанций и автопавильонов Псковской области, должен еще заплатить автовокзальный сбор. На межмуниципальных маршрутах он составляет 20 рублей, на межрегиональных и международных – 30 рублей. Кроме того, «Псковавтотранс» ввел ряд выплат за дополнительные услуги.

Жители Псковской области, может быть, и не возмутились бы, тем более, что ГП ПО «Псковавтотранс», который является

владельцем всех автовокзалов, автостанций, автопавильонов в Псковской области, собирався инвестировать полученные средства в инфраструктуру предприятия.

Однако в соответствии с действующим законодательством (п. 21 Правил перевозки пассажиров) пассажир имеет право на бесплатное пользование залами ожидания и туалетами, размещенными в зданиях автовокзала, автостанции. Проверка управлением заключенных ГП ПО «Псковавтотранс» договоров с перевозчиками показала, что в тариф перевозчика уже включены услуги пользования инфраструктурой автовокзалов. В итоге получается, что пассажир платит дважды.

На данный момент ГП ПО «Псковавтотранс» не выпол-



няет предписание требований Псковского управления федеральной антимонопольной службы. Данной проблемой озадачился депутат Государственной Думы ФС РФ Александр Васильев. По его запросу псковский автовокзальный сбор станет предметом разбирательства ФАС России.

Депутат взял на особый контроль данный вопрос. Если ФАС России не сможет повлиять на «Псковавтотранс», то будет осуществлено обращение в прокуратуру.

<http://pskov.er.ru/>

К ЧЕМПИОНАТУ МИРА-2018 РЯДОМ С «САМАРА АРЕНОЙ» ПОСТРОЯТ НОВЫЙ АВТОВОКЗАЛ



В Самаре рядом со стадионом чемпионата мира 2018 года построят новый автовокзал. Под строительство комплекса выделен земельный участок площадью 4 га.

На территории будут размещены здание автовокзала, посадочные платформы, отстойно-разворотные площадки для транзитных, пригородных и междугородных маршрутов, а также обустроен транспортный узел, позволяющий осуществлять пересадку с межмуниципального транспорта на городской.

«Строительство будет осуществляться за счет средств инвестора. В настоящее время ведется проектирование объекта, после завершения этой работы будут определены количество перронов для парковки, общая площадь объекта и прилегающих стоянок», – цитирует



Welcome2018 пресс-службу правительства Самарской области.

В 2018 году Самара примет шесть игр чемпионата мира: четыре встречи группового этапа, один матч 1/8 финала и четверть-финал.

<http://welcome2018.com/>



ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

- ◆ Организации – члены Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны».
- ◆ Организации – члены Некоммерческого партнерства «Развитие Автовокзалов Страны».
- ◆ Организации – члены Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов.
- ◆ Организации – члены Association of Pan-European Coach Terminals (APC).
- ◆ Пассажирские автотранспортные предприятия.
- ◆ Организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции.
- ◆ 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.
- ◆ Полномочные представители Президента Российской Федерации в федеральных округах.
- ◆ Министерство транспорта Российской Федерации.
- ◆ Министерство внутренних дел Российской Федерации.
- ◆ Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и его территориальные управления.
- ◆ Генеральная прокуратура Российской Федерации.
- ◆ Федеральная служба безопасности Российской Федерации и ее территориальные управления.
- ◆ Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, территориальные управления государственного автодорожного надзора.
- ◆ Научно-исследовательские и высшие учебные организации в сфере автомобильного транспорта.
- ◆ ОАО «Российские железные дороги».
- ◆ Организации в сфере реализации автобусов, запасных частей, топлива, технического обслуживания, ремонта, переоборудования автобусов, спутниковой навигации, страхования, рекламы.
- ◆ Редакции отраслевых автотранспортных изданий.



НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО



«РАЗВИТИЕ АВТОВОКЗАЛОВ СТРАНЫ»

**ПАРТНЕРСТВО
АВТОВОКЗАЛОВ
И АВТОСТАНЦИЙ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Телефон/факс: +7 (495) 786-35-00

e-mail: info@npravs.ru

www.npravs.ru



НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО

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

- Мы создаем благоприятные условия для осуществления деятельности пассажирского автомобильного транспорта;
- защищаем законные права и интересы членов Партнерства.

Тел.: 8 (495) 739-34-00
e-mail: info@rosbuslines.ru
www.rosbuslines.ru