

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 60 январь–март

2017



Тема номера:

2-я ежегодная конференция
«Инновационные платежные решения
для транспорта» 2017

wecon

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
 МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

№ 1 МАРТ 2006

АВТОВОКЗАЛ АЗАРОВСКИЙ

№ 2 АПРЕЛЬ 2006

АВТОБУСНАЯ СТАНЦИЯ "ИЗЮМЫ РАЙОНА" в МОСКВЕ

№ 3 МАЙ 2006

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
 МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

№ 4 ИЮНЬ 2006

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
 МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

№ 5 ИЮЛЬ 2006

МОСКОВСКАЯ РЕГИОНАЛЬНАЯ АВТОБУСНАЯ СТАНЦИЯ 2006

№ 6 АВГУСТ 2006

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
 МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

№ 7 СЕНТЯБРЬ 2006

возрождаем маршрутную сеть страны

№ 8 ОКТЯБРЬ 2006

1 МАРТА СОСТОЯЛОСЬ ПОДПИСАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ И ВООРУЖЕННЫМИ СИЛАМИ

№ 9 ЯНВАРЬ 2007

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
 МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

№ 10 ФЕВРАЛЬ 2007

АВТОВОКЗАЛ г. СМОЛЕНСК

№ 11 МАРТ-ИЮНЬ 2007

№ 12 ИЮЛЬ-АВГУСТ 2007

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
 МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

№ 13 СЕНТЯБРЬ-ОКТОБРЬ 2007

№ 14 НОЯБРЬ - ДЕКАБРЬ 2007

№ 15 ЯНВАРЬ - ФЕВРАЛЬ 2008

№ 16 МАРТ - АПРЕЛЬ 2008

№ 17 МАЙ-ИЮНЬ-ИЮЛЬ 2008

№ 18 АВГУСТ-СЕНТЯБРЬ 2008

№ 19 ОКТЯБРЬ - НОЯБРЬ - ДЕКАБРЬ 2008 г.

№ 20 ЯНВАРЬ - ФЕВРАЛЬ 2009 г.

№ 21 МАРТ 2009 г.

№ 22 АПРЕЛЬ-МАЙ 2009 г.

№ 23 ИЮНЬ-ИЮЛЬ 2009 г.

№ 24 АВГУСТ-СЕНТЯБРЬ 2009 г.

№ 25 ОКТЯБРЬ 2009 г.

№ 26 НОЯБРЬ - ДЕКАБРЬ 2009 г.

№ 1 ЯНВАРЬ - ФЕВРАЛЬ 2010 г. (№ 27)

№ 2 МАРТ - АПРЕЛЬ 2010 г. (№ 28)

№ 3 МАЙ - ИЮНЬ 2010 г. (№ 29)

№ 4 АВГУСТ-СЕНТЯБРЬ 2010 г. (№ 30)

№ 5 СЕНТЯБРЬ - ОКТЯБРЬ 2010 г. (№ 31)

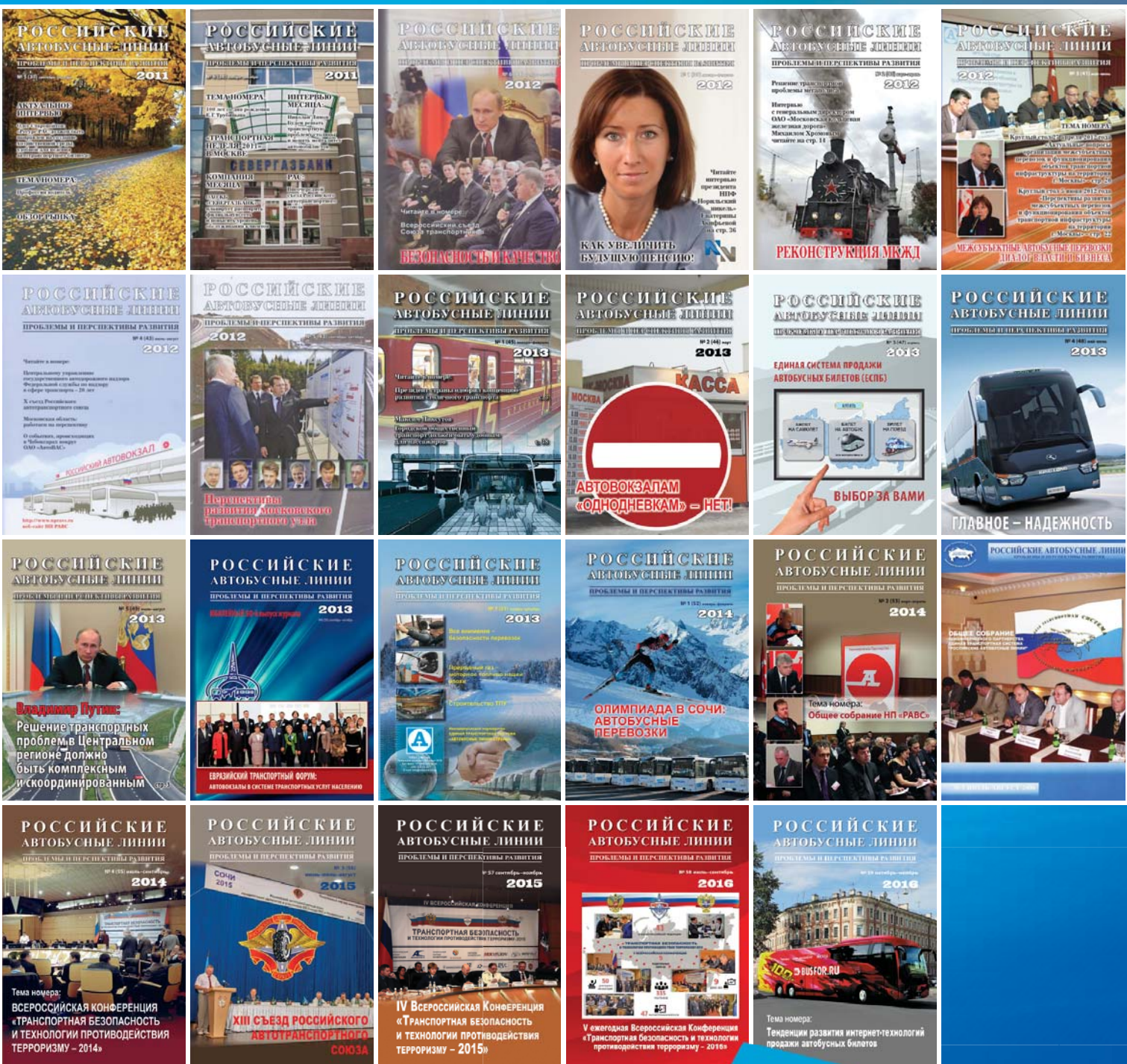
№ 6 НОЯБРЬ - ДЕКАБРЬ 2010 г. (№ 32)

№ 7 ЯНВАРЬ - ФЕВРАЛЬ 2011 г. (№ 33)

№ 8 МАРТ - АПРЕЛЬ 2011 г. (№ 34)

№ 9 МАЙ - ИЮНЬ 2011 г. (№ 35)

№ 10 АВГУСТ - СЕНТЯБРЬ 2011 г. (№ 36)



ЮБИЛЕЙНЫЙ

60-Й

ВЫПУСК



VI ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ



ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И ТЕХНОЛОГИИ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ТЕРРОРИЗМУ

48 СУБЪЕКТОВ РФ

350 ДЕЛЕГАТОВ

8 ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОКРУГОВ

СОПРЕДСЕДАТЕЛИ КОНФЕРЕНЦИИ



ЧЛЕН КОМИТЕТА ГОСДУМЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПО ТРАНСПОРТУ И СТРОИТЕЛЬСТВУ
А.С. СТАРОВОЙТОВ



**ОСНОВНОЕ
ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ
МЕРОПРИЯТИЕ**



ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА
ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Н.Ю. ЗАХРЯПИН



**ВАЖНЕЙШИЕ
РЕШЕНИЯ**

28–29 СЕНТЯБРЯ 2017 года, г. Сочи

Вся информация о мероприятии на сайте
www.transportsecurity.ru

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 4 до 8 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.Е. Лоран

Советник главного редактора: Г.Д. Шахматов

Отдел рекламы: О.Е. Филиппова

Юридическое сопровождение:

Г.Т. Казимов, Ю.А. Архипова

Отдел подписки и распространения:

С.Н. Маракулин, Д.Б. Лоран

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

Фотограф: Ю.Л. Данченко

Дизайн и верстка: Т.Ю. Котелкина

Корректор: Е.А. Кожурина

Ответственный секретарь: С.И. Жаркова

Адрес редакции:

125212, 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
22.03.2017 г.

Отпечатано в типографии
ООО «МЛ Принт»
115114, РФ, г. Москва,
Дербеневская наб., д. 7, стр. 2,
пом. 1, комн. 35
тел. 8 (495) 649-81-31
сайт: www.mlprint.ru



СЛОВО РЕДАКТОРА

4

ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ◆ Министр транспорта РФ Максим Соколов принял участие в проекте Общественной палаты РФ «Час с Министром» 5
- ◆ Встреча заместителя министра транспорта РФ Николая Асаула с и.о. ректора МАДИ Виктором Ницевичем 6
- ◆ Евгений Москвичев: «Комитет Госдумы по транспорту и строительству доработает законопроект об организации дорожного движения в Российской Федерации» 7
- ◆ В четвертом квартале 2016 года в Минтранс России поступило свыше 3,5 тысяч обращений граждан 8
- ◆ Безопасность дорожного движения для всех 9
- ◆ Заседание Правления Российского автотранспортного союза (РАС) 10
- ◆ Федеральный закон «О транспортной безопасности». Десять лет спустя 11

ТЕМА НОМЕРА

- ◆ Инновационные платежные решения для транспорта 14
- ◆ Аналитика рынка пассажирских перевозок в Российской Федерации 15
- ◆ Рынок онлайн-продаж в 2016 году вырос вдвое 16
- ◆ Открытое акционерное общество автовокзалов и автостанций (ОАО «Автовокзал») 19

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

- ◆ Обзор междугородных автобусных перевозок 21

МЕГАПОЛИС

- ◆ Число ДТП на столичных дорогах уменьшилось почти вдвое 23
- ◆ 125 тысяч москвичей ежедневно пользуются полужесткими маршрутами 23
- ◆ Актуальные проекты и проблемы модернизации транспортного комплекса Московской агломерации 24
- ◆ Транспортная Ассоциация Московской Агломерации 25
- ◆ В Москве начались испытания электробуса российского производства 26

АВТОВОКЗАЛЫ И ПАТП

- ◆ Валерий Алексеев: «Затраты владельцев автобусов на реализацию положений ФЗ-16, связанных с содержанием служб или подразделений и оборудования, составляют в среднем 120 тысяч рублей на одно транспортное средство в год» 27
- ◆ Москва: новый автовокзал на Щелковской примет 15 тысяч пассажиров в сутки 28
- ◆ Реализация требований по обеспечению транспортной безопасности ОТИ автовокзала «Липецк» 30
- ◆ Число международных и междугородних автобусных рейсов увеличилось на 70% в 2016 году 32
- ◆ Аналог вокзала «Южные ворота» могут построить на автостанции «Теплый Стан» 33
- ◆ Тамбов: автовокзал «Северный» будет снесен уже в 2017 году 34
- ◆ Два автовокзала построят в Кабардино-Балкарской Республике 35



Уважаемые читатели!

Представляю Вам юбилейный 60-й выпуск уникального печатного издания, информирующего о существующих проблемах, путях их решения, достижениях и перспективах развития рынка междугородних пассажирских автобусных перевозок и автовокзалов. Этот сектор рынка называется «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии». С 2006 года на страницах журнала, аналогов которому нет, публикуются самые актуальные новости, интервью, репортажи, аналитические материалы, освещаются вопросы нормативно-правового характера. Все эти одиннадцать лет вниманию читателей предлагаются в подробном изложении наиболее значимые проблемы нашей отрасли, обсуждаются задачи, напрямую связанные с ее стратегическим развитием.

И по праву мы можем гордиться, что за эти годы наш журнал завоевал прочное место среди транспортных специализированных изданий и пользуется заслуженным авторитетом среди читателей – профессионалов автотранспортной отрасли всех регионов России и стран постсоветского пространства.

Мы и дальше постараемся как можно подробнее и объективнее освещать наиболее важные события, обсуждать вместе с вами возникающие проблемы, решать задачи, которые время ставит перед нами.

Больше десяти лет мы освещаем наиболее важные мероприятия автотранспортной отрасли, на которых обсуждаются наиболее важные для операторов рынка вопросы и принимаются стратегические решения. Диалог отрасли и власти является надежным двигателем для появления юридических и технических корректировок в действующем законодательстве. Ключевую роль в этом процессе играют некоммерческие объединения предприятий автотранспортного комплекса, которым мы всегда предоставляем слово на своих страницах. Профессиональная работа сотрудников исполнительных аппаратов таких организаций и их самоотверженность приносит свои плоды. Отрасль развивается, обеспечивая пассажиров безопасной и комфортной услугой перевозки. Конечно есть масса проблем, тормозящих это развитие. Есть объективные и субъективные факторы, влияющие на это, но тенденция прогресса и активного созидания только усиливается.

И в заключение хочу напомнить читателям, что актуальная информация о событиях, имеющих отношение и влияющих на работу и развитие автотранспортной отрасли, оперативно размещается на наших сайтах www.rosbuslines.ru и www.prav.ru в новостных и специальных разделах. Особое внимание уделяется изменениям, вносимым в действующее законодательство, и их реализации «на земле». Приглашаем руководителей предприятий – участников рынка – активнее делиться своей информацией и наработками с редакцией и общаться с нашими профильными специалистами для анализа, понимания и выбора правильных путей развития как отрасли в целом, так и отдельно взятого предприятия.

Борис Лоран



Журнал

РОССИЙСКИЕ
АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ МАКСИМ СОКОЛОВ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ПРОЕКТЕ ОБЩЕСТВЕННОЙ ПАЛАТЫ РФ «ЧАС С МИНИСТРОМ»

Вопрос Антона Цветкова, председателя комиссии по безопасности и взаимодействию с ОНК.

Добрый день, Максим Юрьевич... Затрону в большей степени межсубъектные автобусные перевозки. Вы знаете, что на данный момент существует определенный коллапс. Большинство перевозок являются нелегальными. Являются они такими по двум причинам. Во-первых, есть нелегалы, которые не обращают внимание на контрольные органы, так как те зачастую закрывают на них глаза, но в большей степени это плохая работа Ространснадзора. Во-вторых, из-за 387 приказа министерства, определившего требования к автовокзалам и автостанциям. Практически ни один объект им не соответствует. Все согласования, направленные легальными и нелегальными перевозчиками в ФБУ, они не получают. И вынуждены ездить как нелегалы. То есть сложилась ситуация, что те, кто были нелегалами, – ими и остались, а другие перевелись тоже в нелегалов. Вынуждены были ими стать. Более того, ряд требований вступит в силу с июля 2017 года и многие современные автовокзалы, не успевшие подготовиться, выйдут из этого списка, и маршрутов не будет.

Максим Соколов – Спасибо за вопрос, он действительно имеет резонансный характер. Конечно, в последнее время мы много сделали в части нормативного регулирования в этой отрасли, а ситуация, которую мы сейчас имеем в этом



секторе услуг, связана с политикой нерегулируемой и неконтролируемой либерализации в предыдущие годы. Тогда произошло разрушение крупных предприятий, появилось большое количество мелких или даже индивидуальных. Автобусы у нас порой принадлежат даже физическим лицам. Часть предприятий и собственников по понятным причинам, минимизируя свои затраты на налоги и техническое обслуживание, на безопасность, ушли в так называемую «серую» зону. Нехватка и неэффективность инструментов государственного регулирования, даже тех, которые в небольшом объеме находятся у Ространснадзора, привели к отсутствию должного контроля, с одной стороны, и к проявлению коррупционных факторов, с другой. Конечно, коррупция на любом уровне государственной или муниципальной власти недопустима, и с ней надо жестко бороться, здесь сомнений ни у кого нет, наоборот, полное понимание у Минтранса, Правительства России, Общественной палаты, на всех уровнях. Поэтому эту тему мы держим на контроле и ряд действий в данном направлении предпринимаются.

Что касается дальнейшего регулирования рынка автобусных перевозок, то нам необходимо, с одной стороны, обеспечение стабильных правил игры и создание таким образом условий для привлечения инвестиций, в первую очередь небюджетных, в этот сектор услуг. С другой стороны, дальнейшее нормативное регулирование, чтобы выдать «серых» перевозчиков. К счастью, «черных», за этот период мы почти выдавили, но «серые» ещё остались. Основная задача – всем вместе убрать их с рынка. Этому должна способствовать нормативная база Минтранса и соответствующий приказ по регистрации маршрутов, в соответствии с Федеральным законом № 220-ФЗ, в том числе межрегиональных, их там чуть меньше трёх тысяч. И, конечно, важна регистрация и автобусных станций, и остановочных пунктов. Для того, чтобы контролировать, необходимо четко понимать где ты, на каком этапе и что ты контролируешь. Да, сегодня муниципалитеты, регионы оказались не готовы к быстрой оформительской работе, но она в любом случае необходима. Если нет правоустанавливающих документов на тот или иной объект недвижи-

мости (автобусной станции), то как мы можем на федеральном уровне признать ее таковой? Ведь это повлечет за собой и требования по безопасности, антитеррористической защищенности данного объекта. А эти требования, в силу объективных обстоятельств, вызовов, которые стоят сегодня перед отраслью, всей страной, безусловно, ужесточаются. И, конечно, это дополнительная нагрузка на бизнес, но необходимая.

Мы все помним происшествия, которые случились в декабре 2013 года в Волгограде и стали для всех нас серьезным уроком. Поэтому необходимо соблюдать на каждом из объек-

тов транспортной инфраструктуры, это относится и к автобусным перевозкам, соответствующие требования безопасности. Ведь мы же добились безопасной ситуации в аэропортах и на железнодорожных вокзалах, и даже на платформах эти требования по безопасности, хотя и не одновременно, но постепенно вводятся. Таким требованиям должны соответствовать и автобусные перевозки. Для этого как раз необходима регистрация этих пунктов и соответствие их установленным требованиям. Да, это болезненный процесс, да, сегодня мы имеем примерно 50 процентов реально задействованных до этого объектов

недвижимости в перевозочном процессе. Но вместе мы должны найти сбалансированное решение. Транспорт – это не только деньги для перевозчиков, – это еще и безопасность для пассажиров.

Поэтому постараемся в рамках сегодняшнего обсуждения в Общественной палате и в дальнейшей работе Минтранса, регионов, муниципалитетов по регулированию этого сектора рынка обеспечить баланс интересов в соответствии как государственным задачам, так и задачам бизнеса, который работает в этой отрасли.

http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=36059

ВСТРЕЧА ЗАМЕСТИТЕЛЯ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ НИКОЛАЯ АСАУЛА С И.О. РЕКТОРА МАДИ ВИКТОРОМ НИЦЕВИЧЕМ

27 февраля состоялась встреча заместителя министра транспорта РФ Николая Асаула с и. о. ректора Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)» Виктором Ницевичем.

Мероприятие прошло в формате пресс-полдника с участием ведущих российских ученых – экспертов в области устойчивого городского транспорта, представителей Минтранса России и средств массовой информации.

В своем выступлении Н. Асаул отметил, что транспортное образование является неотъемлемой частью российской системы образования, приоритетной задачей которого является модернизация дея-

тельности с разработкой новых образовательных форм, программ и стандартов, внедрением новых технологий и систем поддержки обучения, развитие международного сотрудничества. «Разработка новых законодательных актов, касающихся транспортной сферы, не может не опираться на конкретные рекомендации отечественного научного сообщества», – особо подчеркнул Н. Асаул.

В ходе встречи, в рамках реализации проекта Программы развития ООН / Глобального экологического фонда – Минтранса России «Сокращение выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта в городах России», состоялось подписание соглашения о сотрудничестве по проведению научно-практического семинара по устойчивому транспорту ведущих российских и за-



рубежных ученых. Также была представлена программа обучения на март–июнь 2017 года, обсуждены вопросы, касающиеся участия и подготовки специалистов.

Замминистра выразил уверенность в том, что участники семинара путем живой дискуссии и с помощью интернет-аудитории приложат все усилия для обмена мнениями и приближения к решению имеющихся проблем перед нашим обществом и транспортным образованием.

<http://www.mintrans.ru>

Евгений Москвичев:

«Комитет Госдумы по транспорту и строительству доработает законопроект об организации дорожного движения в Российской Федерации»

В период весенней сессии члены комитета Государственной Думы по транспорту и строительству планируют рассмотреть 22 законопроекта, в их числе – законопроекты о внеуличном транспорте, о «черных списках» авиадебоширов, поправки в закон об организации дорожного движения и другие значимые документы. Об этом в понедельник, 9 января, сообщил председатель комитета Евгений Москвичев.

– В частности, запланирована работа над законопроектом «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Документ готовится к первому чтению. Данный законопроект имеет большую социальную значимость, так как будет определять правила перевозки пассажиров на всем внеуличном транспорте – это метро, монорельс и скоростной транспорт. Сегодня эти виды транспорта перевозят более трех миллиардов пассажиров. Считаю, что закон должен быть принят в ближайшем будущем. Это позволит повысить эффективность метрополитенов и монорельсовых систем, сделает данную отрасль конкурентоспособной, – заявил он.

Будет продолжена работа над законопроектом о «черных списках» авиадебоширов, со-

общил председатель профильного комитета. «Закон разрешит авиакомпаниям создавать списки авиапассажиров, нарушивших порядок на борту во время полета. Документ также позволит обеспечить экипаж самолета специальными средствами для усмирения авиадебоширов, которым будут грозить крупные штрафы», – сказал он.

– Первая версия поправок уже отправлена в Правительство РФ и Администрацию Президента РФ на получение отзыва. Одна из целей будущего закона – дать право командиру экипажа принимать меры для усмирения авиадебоширов, – отметил Москвичев.



Несколько поправок, над которыми в настоящее время работает Комитет Госдумы по транспорту и строительству, будут внесены в законопроект «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».



– Проблемы в сфере дорожного движения усугубляются отсутствием надлежащей правовой базы, необходимой для обеспечения эффективной организации дорожного движения, эффективного планирования и управления работой региональных транспортных систем. Считаю, что данный законопроект необходим. Его следует дорабатывать, для этого еще в прошлом году была создана рабочая группа, которую возглавил первый заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству Виталий Ефимов. В состав рабочей группы вошли представители всех фракций, представители профильных министерств и ведомств, – сообщил парламентарий.

Глава профильного министерства отметил, что все разрабатываемые законопроекты активно обсуждаются с представителями транспортного сообщества в рамках круглых столов и координационных советов.

– Комитет Госдумы по транспорту и строительству по-прежнему открыт для дискуссий и конструктивного диалога. Главная задача комитета – создать эффективную законодательную базу, которая будет защищать интересы всех участников транспортной системы, – заключил Москвичев.

<http://www.komitet2-14.km.duma.gov.ru>

В ЧЕТВЕРТОМ КВАРТАЛЕ 2016 ГОДА В МИНТРАНС РОССИИ ПОСТУПИЛО СВЫШЕ 3,5 ТЫСЯЧ ОБРАЩЕНИЙ ГРАЖДАН

В четвертом квартале 2016 года в Министерство транспорта РФ поступило 3529 обращений граждан по вопросам деятельности транспортного комплекса. Всего за 2016 год в Министерство поступило более 16,5 тысяч обращений.

Почти 1,6 тысяч поступивших в четвертом квартале обращений направлены в департаменты министерства, федеральную службу и федеральные агентства, находящиеся в ведении Минтранса России, и на предприятия транспортного комплекса для рассмотрения и ответа авторам обращений. Порядка 2 тысяч от общего количества вопросов направлены по принадлежности в другие органы власти и организации.

За последние 3 месяца 2016 года в сфере гражданской

авиации население интересовали такие вопросы как уровень тарифов на воздушные перевозки пассажиров по России, возврат денежных средств за авиабилеты, состояние авиационной безопасности.

Вопросы, связанные с деятельностью железнодорожного транспорта, касались, прежде всего, оплаты инвалидами и другими категориями льготников сбора при оформлении билетов в пригородных поездах, развития транспортной системы Крыма, а также курсирования пассажирских поездов дальнего следования и пригородных электропоездов.

Россияне не обошли стороной морской и внутренний водный транспорт. Так, большинство обращений в данной области связано с развитием внутреннего водного транспорта, процедурой регистрации и снятия с учета судов, восстановлением речного судоходства в условиях омеления рек, отсутствием паромного сообщения в селах Астраханской области, транспортным сообщением между материковой частью России и островом Сахалин, Курильскими островами.

Что касается тематики автомобильного и городского пассажирского транспорта, здесь ключевыми темами стали: стимулирование производства электромобилей и развитие электротранспорта; нормы расхода топлива для автомобилей; нелегальные перевозки пассажиров и багажа.

Кроме того, граждане активно интересовались развитием



дорожного хозяйства. Основные вопросы касались реконструкции, улучшения качества существующих и строительства новых автомобильных дорог и мостов федерального, регионального и местного значения; строительства и наименования моста через Керченский пролив; работы системы взимания платы «Платон»; уровня тарифов на проезд по платным дорогам.

В качестве часто задаваемых вопросов граждан на общетранспортную тематику можно выделить следующие: предоставление льгот на проезд различным категориям населения (пенсионерам, студентам, инвалидам, многодетным семьям, детям-инвалидам, школьникам); разъяснение положений нормативных актов по вопросам, относящимся к сфере деятельности Минтранса России.

Информация о работе с обращениями граждан регулярно размещается на сайте Минтранса в разделе <http://mintrans.ru/obrashcheniya-grazhdan/reviews/>.

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

 **BUSFOR.RU**

БИЛЕТЫ
на междугородние
автобусы
через Интернет

www.busfor.ru

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДЛЯ ВСЕХ

Росавтодор добился снижения аварийности на федеральных трассах по итогам прошлого года.

Под председательством первого заместителя министра внутренних дел РФ Александра Горового состоялось совещание по вопросам подведения итогов межведомственного взаимодействия в сфере повышения безопасности дорожного движения в 2016 году.

В мероприятии приняли участие первый заместитель министра транспорта РФ Евгений Дитрих, глава Росавтодора Роман Старовойт, начальник Госавтоинспекции России Виктор Нилов, руководители профильных комитетов Совета Федерации и Государственной Думы, а также представители федеральных органов исполнительной власти и администраций регионов.

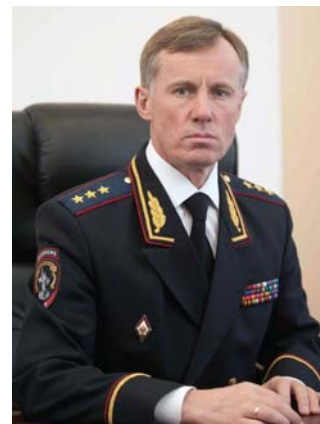
По итогам прошлого года было отмечено, что благодаря повышению качества дорожного покрытия, установке надземных пешеходных переходов, тросовых разделитель-

ных ограждений и линий искусственного освещения Росавтодору удалось снизить количество аварий на федеральных трассах на 2,7%, при этом на 8,8% сократилось число погибших в ДТП.

Также повысился уровень защищенности наиболее уязвимых категорий участников дорожного движения – детей и пешеходов. Так, по предварительным данным статистики Госавтоинспекции, в 2016 году на дорогах России количество происшествий с участием детей уменьшилось на 1,8%, число погибших – на 4,7%.

Более чем на 18% снизилось число погибших пешеходов.

Кроме того, на мероприятии были рассмотрены такие актуальные вопросы в сфере дорожной безопасности, как повышение безопасности пассажирских перевозок, предотвращение управления транспортом в состоянии опьянения, развитие системы подготовки водителей, повышение безопасности при перевозке детей, а также обеспечение неотвра-



*Первый заместитель
министра внутренних дел РФ
Александр Горовой*

тимости наказания за совершенные правонарушения.

Подводя итог межведомственного совещания, его участники сошлись во мнении о необходимости дальнейшего развития программного подхода и межведомственного взаимодействия в сфере повышения дорожной безопасности, а также продолжения скоординированной работы на федеральном, региональном и муниципальном уровнях по снижению ущерба, наносимого государству и обществу последствиями дорожных аварий.

<http://rosavtodor.ru>

BusTicketPro

Система продажи автобусных билетов
Инновационное АСУ для автовокзалов

Авторизованный представитель по распространению программного продукта BusTicketPro на территории РФ
ООО «Производственное объединение автовокзалов»

Адрес: 117342, г. Москва, ул. Генерала Антонова, д. 5, корп. 3

E-mail: BusTicketPro@mail.ru; тел.: +7 (916) 969-04-40

ЗАСЕДАНИЕ ПРАВЛЕНИЯ РОССИЙСКОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО СОЮЗА (РАС)

16 февраля 2017 года в Москве состоялось очередное заседание Правления Российского автотранспортного союза (РАС).

Исполнительный аппарат Союза ознакомил членов Правления РАС с итогами проведенного 16 ноября 2016 года Правления Союза (опросным путем) в части выбора места проведения мероприятий Российского автотранспортного союза (Правления, XV Съезда и Конференции в 2017 году) и доложил о подготовке к проведению мероприятия РАС в городе Сочи в период с 28 по 30 июня текущего года. Далее был рассмотрен и утвержден финансовый план Российского автотранспортного союза на 2017 год и итоги уплаты ежемесячных членских взносов юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями Союза в 2016 году. Особое внимание было уделено рассмотрению и обсуждению плана работы исполнительного аппарата на текущий год. Члены Правления были проинформированы о проделанной работе исполнительного аппарата, связанной с внесением изменений в Федеральный закон от 13 июля 2015 года № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», и планируемой деятельности по данному вопросу.



О. И. Старовойтов

Также было доложено о проделанной работе связанной:

- с внесением изменений в нормативные правовые документы, регламентирующие деятельность в сфере транспортной безопасности (федеральные законы, постановления Правительства Российской Федерации и т.д.);
- с подписанием Дополнительного соглашения № 1 «О продлении на 2017–2019 годы действия Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту на 2014–2016 годы и внесении в него изменений и дополнений;
- с положением дел в связи с введением формы оплаты системы «Платон» с транспортных средств массой свыше 12 тонн и планируемым повышением тарифа в два раза.
- с положением дел, связанных с оказанием услуг по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов в части весогабаритного контроля.



ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «О ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ». ДЕСЯТЬ ЛЕТ СПУСТЯ

9 февраля 2017 года исполнилось 10 лет со дня подписания Президентом Российской Федерации Федерального закона № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

До этого времени вопросам юридической регламентации деятельности различных субъектов по обеспечению транспортной безопасности не придавалось столь весомого значения. Во всяком случае, комплексный подход к их решению отсутствовал, а сам термин «транспортная безопасность» после подписания законодательного акта в 2007 году впервые получил юридическое закрепление.

Если до появления закона в России на морском и воздушном транспорте вопросы антитеррористической защищенности ОТИ и ТС были организованы традиционно на высоком уровне (из-за действующих соответствующих международных норм и правил), то принятие Федерального закона № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» позволило другим видам транспорта подтянуться к их уровню и обеспечить защищенность своих объектов и пассажиров от актов незаконного вмешательства.

В настоящее время сформирована целая отрасль транспортной безопасности, которая вобрала в себя как новые структурные подразделения Министерства транспорта РФ во главе с заместителем министра Николаем Юрьевичем Захряпиным, управления транспортной безопасности федеральных агентств по ви-

дам транспорта, а также силы и подразделения транспортной безопасности субъектов транспортной инфраструктуры.

В этот период была реализована уникальная Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте стоимостью 37 млрд рублей, главной целью которой была заявлена защита жизни и здоровья населения на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

Созданы и успешно работают некоммерческие организации в сфере транспортной безопасности: Ассоциация «Транспортная безопасность», Фонд «Транспортная безопасность», которые объединили ряд субъектов транспортной инфраструктуры, а также ведущих разработчиков, производителей и поставщиков (инсталляторов) систем и средств безопасности, антитеррористической защищенности на транспорте, страховщиков, специализированных организаций.

Полагаем, что весьма значимо и то, что отрасль имеет свое специализированное издание, журнал «Транспортная безопасность и технологии», который заслужил большой авторитет и, по признанию транспортного сообщества, является лучшим в сфере транспортной безопасности. Немаловажно, что издание было зарегистрировано и стало выходить еще в 2003 году, то есть задолго до принятия ФЗ-16.



Авторитетная отраслевая дискуссионная площадка – ежегодная Всероссийская конференция «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму», с 2012 года ежегодно принимающая свыше 350 делегатов со всей страны, также развивается, переходит на другой, более высокий уровень и предлагает новые формы участия, включая практические занятия, двухдневный формат и уникальное место проведения – г. Сочи!

Подводя некий итог, анализируя ситуацию с беспокойной обстановкой за рубежом, в том числе в Европе, с осторожным оптимизмом мы приходим к мысли, что все усилия прошедшего десятилетия, реализация как законодательных требований, так и непосредственная работа по оснащению ОТИ и ТС техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, не прошли даром. Общая, комплексная работа в данном направлении оказывает заметное положительное влияние на состояние защищенности ОТИ от актов незаконного вмешательства.

<http://www.securitymedia.ru>

Компания ТСНК ООО «Диагностика-М» разработчик, производитель и поставщик современного и эффективного оборудования для обеспечения безопасности на транспорте, стратегических объектах и контрольно-пропускных пунктах учреждений. Одним из важнейших направлений деятельности компании является серийное производство поисково-досмотровой техники, применяемой для локализации и обнаружения взрывных устройств и их элементов, оружия, наркотиков и других запрещенных и представляющих угрозу предметов. ООО «Диагностика-М» не копирует зарубежные разработки в области рентгеновской поисково-досмотровой техники, а сама создает передовые системы. Во многих изделиях применяются уникальные технические решения, отличные от западных аналогов, что дает возможность иметь преимущество в решении поисково-досмотровых задач.

За 25 лет существования компании, накопленные знания и опыт преобразованы в уникальные для отрасли инновационные технологии, позволяющие решать задачи любой сложности и объема. ООО «Диагностика-М» является одним из лидеров не только отечественного, но и мирового рынка систем по обеспечению антитеррористической безопасности. Оборудование ТСНК используется во многих странах: в крупнейших аэропортах, на железнодорожных вокзалах, в работе почтовых и таможенных служб, на стадионах и в местах проведения массовых мероприятий и на других объектах, требующих высочайшего уровня защиты.



М-ИОН

НАЗНАЧЕНИЕ:

портативный быстродействующий высокочувствительный детектор паров и следов взрывчатых веществ.

ОСОБЕННОСТИ:

детектор не содержит источников радиоактивного излучения. Позволяет работать в условиях запыленности, высокой влажности при минимальном уровне ложных срабатываний. Детектор может быть подключен к внешнему планшету, смартфону по беспроводной или проводной связи.



ТС-СКАН

НАЗНАЧЕНИЕ:

установка ТС-СКАН является современным и эффективным инструментом для обеспечения безопасности на транспорте, стратегических объектах и КПП учреждений. Надежная и простая в управлении установка для контроля различных объектов, багажа и ручной клади.

ОСОБЕННОСТИ:

система снабжена функциями анализа изображения в режиме реального времени, имеет улучшенную систему распознавания материалов, функцию автоматического выделения подозрительных областей. Может применяться в составе автоматизированного комплекса контроля ручной клади и багажа.



Калан-2М

НАЗНАЧЕНИЕ:

установка Калан-2М представляет собой рентгеновский интроскоп, предназначенный для обследования отдельных предметов (посылок, ручной клади и т. п.) с целью обнаружения в них запрещенных к проносу предметов.

ОСОБЕННОСТИ:

установка Калан-2М имеет небольшие габаритные размеры. Корпус снабжен передвижным основанием для перемещения установки в пределах помещения одним оператором.



Билеты на автобус по России, СНГ и Европе

Откуда Куда Дата 1 пассажир Расписание и цены



«Популярное на
BUSFOR»



Покупка онлайн
за 5 минут



Безопасная
оплата картой



Более 300
направлений



Круглосуточная
служба поддержки



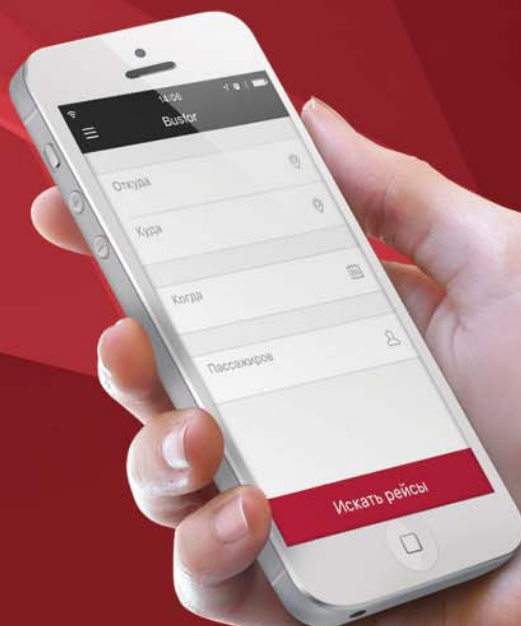
Возврат
без проблем



BUSFOR.RU

ВАШ БИЛЕТ НА АВТОБУС

Единый интернет сервис продажи билетов
на междугородние автобусы





ИННОВАЦИОННЫЕ ПЛАТЕЖНЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ТРАНСПОРТА

15 февраля 2017 года в Конгресс-центре «Технополис Москва» состоялась 2-я ежегодная специализированная конференция «WECON – инновационные платежные решения для транспорта 2017», которая была полностью посвящена развитию платежных решений в общественном транспорте, на парковках и платных дорогах.

Открытая дискуссия руководителей транспортных компаний и представителей государственной власти, в которой приняли участие более 250 представителей различных регионов России, реализовавших у себя платежные решения для транспорта, и тех, кто только собирается это делать.

Партнерами конференции выступили компании «PayIQ», группа компаний «ISBC», «НоваКард», «Busfor», «Удобный Маршрут», «QIW!». Мероприятие поддержали Некоммерческое партнерство «Развитие автовокзалов страны», Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны», Аналитический центр при Правительстве Российской Феде-

рации, Союз транспортников России, Ассоциация «Электронные деньги», Национальная платежная ассоциация, Международная Ассоциация «Метро».

В четырех секциях конференции выступали топовые спикеры, были представлены презентации практических бизнес-кейсов, проходили большие интерактивные дискуссии. В перерывах – неформальное общение специалистов.

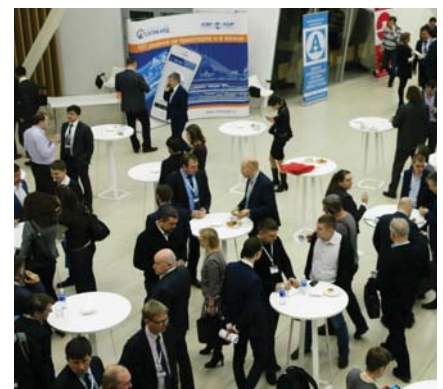
В фойе перед конференц-залом была организована специальная выставочная зона с наглядной демонстрацией последних достижений платежных интернет-технологий.

В фокусе внимания участников были современные тренды и технологии для сбора оплаты в общественном транспорте, использование облачных технологий для создания эффективной платежной инфраструктуры, а также внедрение мобильных технологий для обеспечения безналичной оплаты проезда.

В рамках выступлений и дискуссий были затронуты такие темы, как развитие агентской сети пополнения и продажи билетов, запуск программ лояль-

ности для клиентов, целевая стратегия НСПК по развитию платежей на общественном транспорте, транспортная карта против банковской карты, третье поколение систем оплаты проезда – куда ведет поиск оптимальных решений, создание в России единой системы бронирования и продажи билетов для междугородних автобусных перевозок и многое другое.

Главной ценностью конференции является сугубо профессиональная аудитория. Все участники – значимые фигуры индустрии. Руководители и представители топ-менеджмента компаний выбирают данную площадку для встреч, обсуждений, поиска новых решений, контактов, партнеров.



АНАЛИТИКА РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Источники:

Мониторинг рынка пассажирских перевозок Исполнительными аппаратами НП «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» и НП «Развитие Автовокзалов Страны», оценка международного сервиса интернет-продаж междугородных автобусных билетов «BUSFOR», а также публичная информация, Росстат, исследование TNS.

1. Автобусные перевозки показали самый сильный рост по объему пассажиропотока в 2016 году среди всех видов пассажирского транспорта.

Ж/Д: в 2016 году на инфраструктуре ОАО «РЖД» перевезено 1 млрд 37,1 млн пассажиров (+1,6% к 2015 году), из них в дальнем следовании – 101,4 млн (+3,6%), в пригородном сообщении – 935,7 млн (+1,4%). Пассажирооборот на сети ОАО «РЖД» в 2016 году вырос на 3,4% к уровню предыдущего года и составил 124,5 млрд пасс-км, в том числе в дальнем следовании – 93,5 млрд пасс-км (+4,5%), в пригородном сообщении – 31 млрд пасс-км (+0,3%).

АВИА: в 2016 году российские авиакомпании перевезли 88,55 млн пассажиров, что на 3,8% меньше, чем в 2015 году. Совокупный пассажирооборот российских авиакомпаний также сократился на 5% и составил 215,6 млрд пасс-км. Падение произошло на фоне сокращения пассажирооборота на МВЛ на 12,6%, при этом в сегменте пассажирских перевозок на

ВВЛ наблюдался рост этого показателя на 5%.

АВТОБУСЫ: в 2016 году на междугородных и международных направлениях перевезено 281 млн пассажиров (271 млн и 10 млн пассажиров, соответственно), что на 4,7% больше, чем в 2015 году (260 млн и 8 млн пассажиров, соответственно).

2. Более трети авиабилетов и ж/д билетов было продано в 2016 году через электронные каналы продаж. Билеты на автобусы показали 2-х кратный рост.

В 2016 году доля онлайн-продаж авиабилетов в России превысила 30%, а ж/д билетов 40%.

Доля продаж билетов на автобусы в России, реализованных через электронные каналы продаж, выросла в два раза с 1% до 2% (в отдельных регионах доля онлайн продаж достигла 3–4% от общей массы билетов, например, в Москве).

Прогноз на 2017 год по всей стране – рост до 5%, к 2020 году до 20–25% билетов на автобус будут продаваться через электронные каналы продаж (прогноз по Москве: на 2017 год – 6–7%, к 2020 году – до 40%).

3. Треть пользующихся Интернетом россиян приобрели в 2016 году электронные билеты на транспорт.

Всего пользователей Интернета – 68% россиян от 18 лет и старше, суточная интернет-аудитория – 57% или 66 миллионов человек.

Онлайн-покупки в 2016 году совершали 88% пользующихся

Интернетом россиян. Треть из тех, кто пользуется Интернетом, приобретали электронные билеты на транспорт (преимущественно авиа и ж/д транспорт).

Проникновение Интернета в среду молодых россиян (16–29 лет) достигло предельных значений и составляет 97%.

4. Российский рынок продажи билетов на автобусы на междугородных и международных направлениях имеет серьезный потенциал для онлайн-продаж.

Общая емкость российского рынка продажи билетов на автобусы на междугородных и международных направлениях в 2016 году составила ~112 млрд рублей (отдельно Москва ~ 4 млрд рублей).

Доля нелегальных и заказных перевозок неизвестна, предположительно по стране в 2016 году она находится на уровне 15% (доля в отдельных регионах от 10% до 30%).

Структура продаж российского рынка в 2016 году: 88% билетов было реализовано в пунктах продаж ОТИ (кассы автовокзалов/автостанций), 3% билетов реализовано агентами ОТИ (суммарно офлайн + онлайн агенты). Остальные 9% билетов реализованы усилиями АТП в собственных пунктах продаж (кассах).

Доля собственных продаж у некоторых АТП достигает 50%, а у отдельных до 90% (в частности у тех, кто развивает собственную агентскую сеть).

Прогноз на 2017 год: 83% ОТИ / 6% агенты ОТИ / 11% АТП, соответственно.

РЫНОК ОНЛАЙН-ПРОДАЖ В 2016 ГОДУ ВЫРОС ВДВОЕ

Сегодня автобусные междугородные и международные перевозки остаются наиболее востребованными среди россиян в сравнении с другими альтернативными способами передвижения.

Более того, автобусные перевозки показали самый сильный рост по объему пассажиропотока в 2016 году среди всех видов пассажирского транспорта. Так, на междугородных и международных направлениях было перевезено 281 млн пассажиров (271 млн и 10 млн пассажиров, соответственно), что на 4,7% больше, чем в 2015 году (260 млн и 8 млн пассажиров, соответственно), в то же время на железнодорожной инфраструктуре перевезено в дальнем следовании 101 млн (+3,6%), а российские авиакомпании перевезли 89 млн (-3,8%) пассажиров.

Тем не менее, авиа и ж/д перевозки существенно опережают автобусные в плане использования новых технологий, в частности, в отношении дистрибуции билетов. Так, в 2016 году доля онлайн-продаж авиабилетов в России превысила 30%, а ж/д билетов – 40%. В то же время, соответствующая доля онлайн-продаж билетов на автобусы в России по оценкам экспертов в 2016 году составила всего 2% (в прошлом году доля онлайн-продаж составляла менее 1% по всей стране).

Пункты продаж объектов автотранспортной инфраструктуры (кассы автовокзалов и автостанций) по прежнему остаются главными агентами по продаже билетов пассажирам (оценочно 88%), небольшую долю билетов (оценочно 9%) реализовали АТП в собственных пунктах продаж (кассах),



Артем Алтухов,
сооснователь и финансовый директор BUSFOR

остальная масса билетов (3%) реализована независимыми оффлайн и онлайн-агентами.

Важно отметить, что 68% россиян от 18 лет и старше являются пользователями Интернета, онлайн-покупки в 2016 году совершали 88% пользующихся Интернетом россиян, а проникновение Интернета среди молодых россиян (16–29 лет) достигло предельных значений и составляет 97%.

Понимая объем рынка автобусных перевозок и потенциал перехода пассажиров в онлайн, на рынке появляется множество агентов по онлайн-продаже билетов – от независимых федеральных игроков, до аффилированных с участниками рынка (перевозчиками, автовокзалами, станционными решениями) локальных игроков. Пассажирам тем более стало важно понимать какую ценность несут новые участники рынка и чем они принципиально отличаются от других.

Лидером среди компаний, предоставляющих пассажирам услугу покупки междугородных автобусных билетов

BUSFOR.RU Идеология системы Busfor

ПАССАЖИРЫ

Предоставляет пассажирам максимально полную информацию об автобусных перевозках, возможность покупки и сравнения цен билетов

Предоставляет клиентам (пассажирам) круглосуточную службу поддержки, помогающую в любых ситуациях, связанных с услугой перевозки

Обеспечивает постоянных клиентов (пассажиров) дополнительными скидками, акциями и качественным обслуживанием на этапе покупки услуги перевозки

ПАРТНЕРЫ

Обеспечивает стабильным пассажиропотоком перевозчиков с качественной услугой перевозки

Взаимовыгодные и надежные отношения с перевозчиками и автовокзалами, подключенными к системе

РЫНОК

Принесит финансовую прозрачность и стабильность на рынок автобусных перевозок, стимулирует рост качества услуги перевозки



Важно отметить, что Busfor в первую очередь выступает адвокатом пассажира, всячески преследуя его интересы, что позволяет сервису работать со всеми перевозчиками, автовокзалами и другими поставщиками, оставляя возможность выбора за пассажиром. Задача Busfor – это прежде всего помочь пассажиру на каждом этапе услуги автобусной перевозки – начиная с выбора билета, заканчивая сопровождением после перевозки.

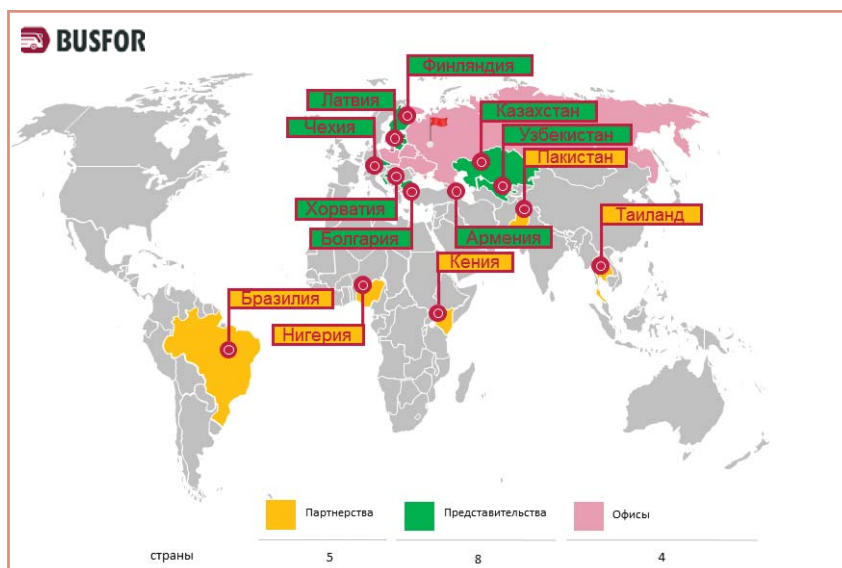
Так, на этапе поиска и выбора услуги перевозки Busfor стремится предоставлять пассажиру максимально возможный выбор и полное описание приобретаемой услуги перевозки, включая фотографии автобусов, используемых на рейсе и отзывы других пассажиров по данному перевозчику и рейсу. Такая информация значительно ограничена на других онлайн-сервисах и не предоставляется в кассах автовокзалов.

Кроме того, работая с партнерами по множеству направлений, система Busfor предоставляет пассажиру максимально возможный выбор, и предлагает билеты на обратные

в онлайн является компания Busfor. Компания разработала и внедрила информационный сервис для автобусного рынка, который уже сегодня имеет ряд существенных преимуществ в сравнении с другими решениями по продаже билетов.

В первую очередь, хочется обратить внимание, что в отличие от многих других сервисов по продаже автобусных билетов, Busfor занимается исключительно продажей услуги автобусной перевозки, тем самым, являясь надежным партнером автовокзалов и перевозчиков в конкурентной борьбе за пассажира с авиа и ж/д перевозчиками. Фокус на автобусных перевозках и понимание рынка позволяют Busfor выводить отношения с партнерами и работу с пассажирами на новый уровень, и становиться намного ближе к ежедневным проблемам пассажира, перевозчика, автовокзала, лучше понимая их язык. Также в отличие от других недавно пришедших игроков на рынок электронной дистрибуции билетов, Busfor разумно подходит к политике ценообразования, ориентируясь на рыночную ситуацию.

Сегодня Busfor является лидером онлайн-трафика среди российских сервисов продажи билетов (со средней ежемесячной аудиторией более 2 млн посетителей). Для того, чтобы продавать билеты через сайт Busfor, компания использует широкий набор рекламных инструментов, начиная с узкоспециализированных онлайн-решений, заканчивая ТВ-рекламой. Это, в свою очередь, позволяет Busfor расширять клиентскую базу, в том числе за счет аудитории локальных игроков, рекламные возможности которых, как правило, ограничены.



 BUSFOR.RU

На текущий момент компания «БАСФОР» успешно сотрудничает с ГУП «Мосгортранс», ГУП СПб «Пассажиравтотранс», ПАО «Евразийская Корпорация Автовокзалов», ООО «Автовокзалы и автостанции Пермского края», ООО «Объединение автостанций Курской области» и другими предприятиями, эксплуатирующими объекты транспортной инфраструктуры. В начале 2017 года «БАСФОР» начал работать с Государственным Предприятием Калужской области «Автовокзал «Калуга».

и стыковочные рейсы, которые пользуются спросом среди пассажиров. Стремясь к удобству для клиентов, Busfor не ограничивает пассажира в способе оплаты, предоставляя возможность безналичной удаленной оплаты или оплаты наличными в точках продаж одного из партнеров Busfor.

Помимо приема платежей, Busfor также помогает перевозчикам в запуске новых направлений и улучшении заполняемости текущих рейсов. Компания использует инструменты эффективной рекламы и устраивает привлекающие внимание распродажи билетов. В том числе проводится работа с широкой агентской сетью Busfor. Партнеры компании с одной стороны расширяют возможности приобретения билетов и оплаты для пассажиров, а с другой, создают дополнительные каналы удаленных продаж билетов для перевозчиков и вокзалов. На текущий момент партнерами Busfor являются более 500 агентов, среди которых салоны связи, платежные системы и крупнейшие агентства по продаже билетов на транспорт. Тем самым Busfor выступает единым окном для дистрибуции билетов

через независимых оффлайн-агентов, сокращая издержки на ведение значительного количества взаиморасчетов.

Работа компании не ограничивается реализацией билетов. Busfor предоставляет как пассажирам, так и поставщикам круглосуточную поддержку до, во время и после услуги перевозки. Кроме того, сервис стимулирует общее увеличение качества услуги перевозки за счет уникальной возможности для пассажира дать обратную связь перевозчику, а также другим пассажирам о качестве услуги перевозки, через систему рейтингов рейсов, форму отзывов после поездки и др. В условиях

роста конкуренции за клиента качество услуги перевозки может стать ключевым фактором выбора пассажира, и многие перевозчики уже сейчас предпочитают работать с Busfor из-за возможности получения обратной связи.

Стоит отметить, что совсем недавно финансовыми партнерами Busfor стали крупнейшие российские инвестиционные фонды. Что лишний раз подчеркивает долгосрочность намерений бизнеса и то, что Busfor является и будет являться надежным партнером для перевозчиков, автовокзалов и других поставщиков услуг.

Рынок России является ключевым, но не единственным для Busfor. Компания также успешно работает на зарубежных рынках, продавая билеты на рейсы в более чем 30 странах и присутствуя физически в четырех из них. Успех сервиса связан с использованием передовых практик работы онлайн-сервисов с технологиями, продуктом и в службе поддержки в других индустриях, что зачастую невозможно в случае локальных игроков.

 BUSFOR.RU

В ноябре 2016 года между Системой «BUSFOR» и некоммерческим партнерством «Развитие автовокзалов страны» было подписано соглашение о сотрудничестве, предметом которого является эффективное взаимодействие в целях координации усилий при осуществлении совместных действий по совершенствованию организации продажи междугородних автобусных билетов в сети Интернет для транспортного обслуживания населения автобусным транспортом междугороднего сообщения. Ключевой позицией соглашения является защита интересов автовокзала и его позиционирование в интернет-продажах.

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО АВТОВОКЗАЛОВ И АВТОСТАНЦИЙ (ОАО «АВТОВОКЗАЛ»)

Открытое акционерное общество автовокзалов и автостанций (ОАО «Автовокзал») было образовано в результате приватизации Ставропольского производственного объединения автовокзалов и автостанций. В настоящее время в организационную структуру ОАО «Автовокзал» входят 48 подразделений – автовокзалов, автостанций и остановочных пунктов, расположенных на территории Ставропольского края.

Генеральным директором ОАО «Автовокзал» является Герман Валерий Христианович.

Компьютерная автоматизация работы автовокзалов – процесс не новый. В некоторых источниках утверждается, что первые автоматизированные системы были внедрены в Москве и в Туле в 1989 году. В середине 90-х годов прошлого века автоматизированная система управления автовокзалом (АСА) была установлена и на центральном Ставропольском автовокзале. Для своего времени АСА позволила решить многие проблемы и отвечала практически всем поставленным перед ней задачам. Но жизнь не стоит на месте и выдвигает новые требования к организации технологических процессов на автовокзалах. Уже в 2005–2007 годах стало ясно, что АСА не отвечает современным требованиям и фактически сдерживает дальнейшее развитие, что требуется не просто модерни-

зация, а радикальная замена программного продукта.

К тому времени в ОАО «Автовокзал» уже сложился прекрасный коллектив профессионалов – руководителей, понимающих необходимость замены программного обеспечения, молодых программистов, уже разобравшихся в логике и принципах работы АСА, и работников отдела организации перевозок, досконально знающих технологию пассажирских перевозок. Опыт эксплуатации АСА был очень ценным – у всех сложилось понимание того, каким критериям должна отвечать и какие задачи должна позволить решать новая система, как с точки зрения программиста-администратора, так и с точки зрения пользователя.

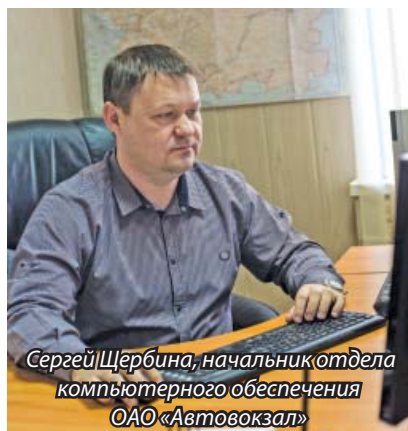
Изучение возможностей программных комплексов, установленных на автовокзалах в нескольких регионах России, а также условий приобретения и дальнейшей эксплуатации программного обеспечения, привели к осознанию необходимости написания и разработки собственного программного обеспечения. В 2010 году осознание оформилось в техническое задание, а в 2012 году новой системой автоматизации работы автовокзалов и автостанций, получившей название «Платформа АВ», была оснащена одна из автостанций, ставшая тестовой площадкой для отладки нового программного обеспечения.

Уже к концу 2013 года «Платформа АВ» была установлена



*Генеральный директор
ОАО «Автовокзал»,
Президент Регионального
союза автотранспортников
Ставропольского края
Валерий Христианович Герман*

на 15 автовокзалах и автостанциях Ставропольского края. На сегодняшний день «Платформа АВ» установлена и успешно работает на 27 наиболее крупных остановочных пунктах Ставропольского края, а также используется на 4 автовокзалах Астраханской области. В совокупности – это более 170 рабочих мест. В 2014 году на сайте www.avtovoiskal26.rf реализован доступ в личные кабинеты, позволяющие получать перевозчикам в режиме реального времени статистику продаж билетов на их автобусы, а также возможность использования некоторых иных функций. В 2015 году база данных «Платформа АВ» была успешно интегрирована с программным обеспечением интернет-сайта www.stavbilet26.ru и пользователям данного сайта стала доступна покупка билетов онлайн на автобусы, отправляющиеся с автовокзалов, автостанций и остановочных пунктов ОАО «Автовокзал» в Ставропольском крае. В 2016 году установлены электронные терминалы по продаже билетов.



Сергей Щербина, начальник отдела компьютерного обеспечения ОАО «Автовокзал»

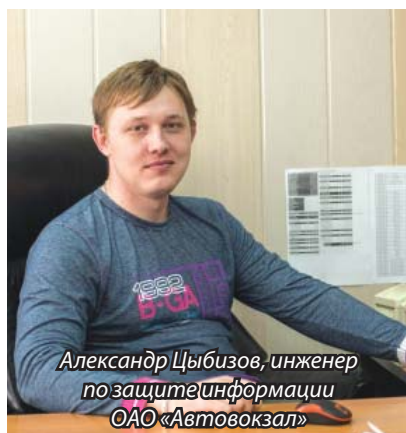
В перспективе – организация кроссплатформенного доступа ко всему функционалу программного комплекса, включая WEB-доступ.

Полагаем, что столь успешный опыт внедрения и эксплуатации обусловлен тем, что «Платформа АВ» разрабатывалась профессионалами – автомобилистами и программистами, обладающими большим практическим ежедневным опытом эксплуатации программного обеспечения на автовокзалах.

Преимуществами «Платформы АВ» в сравнении с другими аналогичными программными комплексами являются:

- использование только Open source (Linux, PostgreSQL и др.) не только на серверах, но и на рабочих станциях;
- возможность работы как в режиме единого центрального сервера, так и в режиме распределенных баз данных, расположенных на локальных серверах автовокзалов с последующей синхронизацией, что позволяет продолжать работу при отсутствии доступа к сети Интернет; также для всей системы в совокупности для разных подразделений продаж возможны гибридные схемы подключения;

- минимальные требования к оборудованию рабочих мест – в качестве локального сервера может использоваться персональный компьютер весьма «средних» характеристик, рабочие места кассиров и диспетчеров могут оснащаться бездисковыми станциями или обычными персональными компьютерами;



Александр Цыбизов, инженер по защите информации ОАО «Автовокзал»

- быстрая развертываемость системы и интуитивно-понятный интерфейс пользователя – даже на крупном автовокзале установка ПО «Платформа АВ» и первичный инструктаж работников занимает 3–4 рабочих дня;
- удаленное управление и полный контроль любого рабочего места в любом подразделении в режиме реального времени;
- наличие универсального протокола обмена данными с онлайн-сервисами и иными программными комплексами, используемыми на автовокзалах.

Тенденции развития сейчас таковы, что вряд ли приходится ожидать внедрения какого-либо программного комплекса, единого для всех автовокзалов и перевозчиков, хотя предложения перевода всех в «моносистему»

звучат регулярно. Причиной тому – объемы и специфика междугородных автомобильных пассажирских перевозок, большую долю в которых занимают внутрирегиональные маршруты.

В этой связи на первый план выходят интеграционные возможности используемого автовокзалами ПО, возможности обмена данными между системами и выгрузки данных в онлайн-сервисы и интернет-сайты, используя универсальные электронные протоколы. Полагаем, что «Платформа АВ» в полной мере обладает необходимым инструментарием для работы современного автовокзала.

Более подробно описание возможностей программного комплекса «Платформа АВ» можно получить на сайте www.avtoвокзал26.rf в разделе «ТЕХНОЛОГИИ».



Сергей Щербина

ОБЗОР МЕЖДУГОРОДНЫХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Рынок междугородных автобусных перевозок каждой отдельно взятой страны по-своему уникален. Эта уникальность складывается из множества факторов, которые включают в себя особенности экономического развития страны, ее географии, дорожной сети, уровня конкуренции со стороны других видов транспорта, степени государственного регулирования. Технологии дистрибуции автобусных билетов, используемые в каждой стране, могут также отличаться кардинальным образом.

Самой распространенной традиционной мо-



Кассы транспортных компаний на автовокзале в Бангкоке

делью в мире является схема продажи билетов в точке отправления непосредственно перед началом поездки. В большинстве случаев в рамках данной схемы билеты продаются самими перевозчиками в собственных билетных кассах, расположенных непосредственно в точке отправления. Данная модель популярна по всему миру, она остается основным каналом продаж для транспортных предприятий в Европе, Азии, Северной и Южной Америке.

Однако, в данном обзоре мы хотели бы прежде всего разобрать примеры новых технологий продажи билетов, которые получили наибольшее развитие за рубежом. Одними из самых интересных стран, где были реализованы подобные примеры, являются такие страны как Индия и Германия.

Индия

Междугородные автобусы в Индии – это основной вид транспорта, соединяющий между собой крупные города

и небольшие населенные пункты. Железнодорожная сеть страны довольно скромна, авиаперевозки недоступны для подавляющего большинства населения, – все это повлияло на бурное развитие пассажирской автотранспортной отрасли.

Несмотря на то, что по многим показателям Индию можно отнести к развивающимся странам, в отношении технологий по продаже автобусных билетов эта страна занимает одну из лидирующих позиций в мире.

RedBus – самая известная и крупная компания в Индии, использующая современные технологии дистрибуции автобусных билетов. Компания является провайдером крупнейшей транзакционной платформы, соединяющей поставщиков услуги (автотранспортные предприятия) с конечными потребителями (пассажирами). Платформа позволяет автотранспортным предприятиям использовать все доступные в стране каналы продаж, которые представлены различными агентами по продаже билетов: традиционные кассы на автовокзалах, уличные туристические агентства, различные веб-сайты и мобильные приложения.

Одним из крупнейших каналов продаж, который действует в рамках платформы, является веб-сайт и мобильное приложение redBus.in (<https://www.redbus.in>).

С момента основания в 2006 году через транзакционную платформу redBus было реализовано более 60 миллионов билетов, ежемесячное количество посетителей веб-сайта redBus составляет более 7 миллионов человек.



Автовокзал в городе Бангалор, Индия

Германия

На протяжении длительного времени междугородные автобусы в Германии сильно проигрывали по популярности другим видам пассажирского транспорта и прежде всего железной дороге вместе с ее главным оператором Deutsche Bahn. Однако, после снятия монополии железнодорожников на ключевые маршруты в стране в 2013 году автобусные перевозки получили новый виток развития. Буквально за один год после снятия монополии междугородный автобусный рынок вырос в пять раз.

Традиционные автотранспортные предприятия и существующие схемы дистрибуции не смогли справиться с кратно растущим спросом на перевозки. Старые игроки привыкли работать на ограниченном количестве маршрутов с низким уровнем конкуренции, не особо заботясь ни о качестве услуг, ни о технологиях привлечения клиентов, ни об имидже автобусных перевозок в целом. С появлением на рынке новых компаний, которые вложили массу средств и усилий во все вышеперечисленные направления, старым традиционным игрокам пришлось либо уйти с рынка, либо объединиться с новоиспеченными лидерами.

Новые лидеры немецкого автобусного рынка – гиганты Meinfernbus и Flixbus, объединившись в одну компанию под брендом Flixbus в конце 2015 года (<https://www.flixbus.ru>). Исторически компания прорабатывала модель, похожую на модель индийского redBus – модель транзакционной платформы с широким ассортиментом автотранспортных предприятий, предлагающих разные маршруты, разный уровень качества и разные цены на билеты. Однако, на момент снятия монополии компания столкнулась с тем,

что на транзакционной платформе было нечего продавать – не было ни сетки маршрутов, ни качества услуги, которую можно было предложить аудитории, привыкшей к высокому классу услуг немецкой железной дороги. Более того, у потенциальной аудитории не было даже представления о том, что такой вид транспорта, как междугородные автобусы, существует в принципе.

В подобных условиях Flixbus пришлось выстроить все самостоятельно. Компания развернула собственную сетку маршрутов с привлечением действующих транспортных компаний с их автопарком, занялась контролем качества, ценообразованием, рекламой и маркетингом, а также популяризацией автобусного транспорта как такового. Сегодня компания Flixbus сотрудничает с 300 автотранспортными предприятиями и обслуживает более 20 миллионов пассажиров в год.

Применение в России

Безусловно, рынок междугородных автобусных перевозок России обладает рядом уникальных особенностей, на которые повлияла и география, и вектор социально-экономического развития, и большое внимание государства к железнодорожным перевозкам. Тем не менее новые технологии дистрибуции постепенно приходят и в Россию.

Может ли российская отрасль использовать успешные наработки из зарубежного опыта, в том числе индийского и немецкого? На наш взгляд может. Прежде всего, российскому рынку необходимы современные транзакционные платформы, способные в полной мере задействовать новые эффективные каналы продаж и привлечения клиентов с использованием сети Интернет и предоставить этим клиентам максимальный ассортимент и уровень прозрачности. С этой точки зрения российским компаниям, работающим в данном направлении, необходимо глубже изучить опыт индийских коллег.

Есть чему поучиться и у коллег из Германии. Несмотря на то, что вышеописанные немецкие компании многим обязаны снятию монополии на автобусные перевозки, им удалось создать новый крайне привлекательный имидж автобусных перевозок, которые сегодня позиционируются как удобная и комфортная альтернатива личному автотранспорту.

Николай Тузенко
Директор по стратегии системы «BUSFOR»



Билетная касса Flixbus в Мюнхене

ЧИСЛО ДТП НА СТОЛИЧНЫХ ДОРОГАХ УМЕНЬШИЛОСЬ ПОЧТИ ВДВОЕ

Аварийность на столичных дорогах снизилась в два раза. Об этом в ходе заседания президиума Правительства Москвы сообщил мэр города Сергей Собянин.



«Вполовину уменьшилось количество ДТП на дорогах Москвы, и значительно улучшилось движение общественного транспорта. Это произошло благодаря введению новых станций метро, строительству новых развязок и дорог, практически полному обновлению автобусов, значительному обновлению других видов транспорта», – отметил Собянин.

В свою очередь заместитель мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Максим Ликсутов в ходе заседания доложил: «Если брать показатель аварийности в 2010 г., то количество аварий в 2016 г. сократилось на 46%. Это тысячи сохраненных жизней автомобилистов».

Кроме того, по словам заместителя мэра, в Москве на 13% выросла средняя скорость движения автотранспорта – с 45 в 2010 году до 51 км/ч в течение суток в 2016 году.



Сегодня в столице на 94% выполняется расписание движения наземного городского пассажирского транспорта. В 2010 году график соблюдался лишь на 76%.

Таких результатов удалось добиться за счет целого ряда предпринятых мер: ввода выделенных полос с преимуществом движения для общественного транспорта, обновления подвижного состава, запуска новой маршрутной сети «Магистраль» и т. д.

Достижения Транспортного комплекса столицы были признаны международным экспертным сообществом. В 2016 году на Международном транспортном форуме в Лейпциге Москва получила самую престижную в мире награду за достижения в области транспорта «ITF Transport Awards», которая ежегодно вручается администрациям городов и регионов разных стран мира за достижения в сфере развития транспорта.

<http://dt.mos.ru/>

125 ТЫСЯЧ МОСКВИЧЕЙ ЕЖЕДНЕВНО ПОЛЬЗУЮТСЯ ПОЛУЭКСПРЕССНЫМИ МАРШРУТАМИ

Автобусы девяти полуэкспрессных маршрутов, следующие по выделенным полосам с минимальным числом остановок, ежедневно перевозят порядка 125 тысяч пассажиров.

Такие маршруты пролегают преимущественно по вылетным магистралям и обеспечивают скоростную связь удаленных районов столицы со станциями метро и центром города.

Работа полуэкспрессных маршрутов позволяет обеспечить москвичей быстрым и надежным транспортом, который соблюдает расписание и не задерживается в пути. В прошлом году ГУП «Мосгортранс» организовало два новых полуэкспрессных маршрута – автобусы 906 и 911. Постепенно они становятся все более востребованными у жителей – по будням ими пользуются порядка

10 тысяч горожан. В целом популярность полуэкспрессных маршрутов за два года выросла почти в полтора раза.

В настоящее время в Москве проводится масштабная работа по снижению числа задержек и сокращению времени проезда, в том числе в автобусах полуэкспрессных маршрутов. Среди реализуемых мер – организация выделенных полос, установка комплексов фотовидеофиксации, а также оптимизация трасс и графиков движения с учетом пожеланий жителей.

http://dt.mos.ru

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ И ПРОБЛЕМЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА МОСКОВСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

1 февраля 2017 года на кафедре «Автомобильные перевозки» состоялась секция 75-й научно-методической и научно-исследовательской конференции на тему «Актуальные проекты и проблемы модернизации транспортного комплекса Московской агломерации».

Секция проходила под руководством председателя секции, заведующего кафедрой, д. т. н., профессора Н.О. Блудяна, декана факультета «Управление» к. п. н. С.В. Демченко и ученого секретаря, к. т. н., доцента Н.А. Филипповой.

Основные направления докладов на конференции были посвящены перспективам развития модернизации транспортной системы Московской агломерации, а также совершенствованию образовательной деятельности.

Н.Ю. Шестопалов, начальник Отдела развития таксомоторных перевозок Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы поделился информацией о развитии таксомоторных перевозок в Москве с 2011 по 2017 год.

П.Л. Барсуков, заместитель директора ГУП «Мосгортранс-НИИ проект» представил проект новой транспортной модели в Москве, основные проблемы организации и пути их решения.

В своих докладах Е.В. Жигунов, Б.О. Лоран, О.В. Козко подняли проблему развития



Надежда Филиппова, Нойрар Блудян, Сергей Демченко

автовокзального комплекса Москвы, отметили роль ГУП «Мосгортранс» в формировании цивилизованного рынка межрегиональных автобусных перевозок, представили единую систему продажи билетов на междугородные автобусные перевозки, а также поделились планами развития ведущего сервиса по продаже автобусных билетов в сети Интернет.

И.В. Спирин, д. т. н., профессор, главный научный сотрудник ОАО «НИИАТ» проанализировал эффективность перевозок грузов за счет использования информационных технологий, а также актуальные проблемы подготовки кадров для автомобильного транспорта и повышение качества обучения.

Начальник отдела эксплуатации ООО «АТП-СНТ» А.С. Кодиленко поднял проблему совершенствования деятельности по перевозке нефтепродуктов потребителям на территории

Московской агломерации и оптимизации процессов управления в этой сфере.

Н.А. Троицкая, д. т. н., профессор, рассмотрела вопрос выбора подвижного состава для перевозки крупногабаритных тяжеловесных грузов.

М.В. Прокофьев, к. т. н., профессор, рассказал о совершенствовании образовательных стандартов ФИАТА в области профессиональной подготовки экспедиторов – логистических провайдеров транспортных услуг.

В конференции приняли участие преподаватели, аспиранты, магистры и студенты кафедры «Автомобильные перевозки».

Магистрант Хатиб Ассем поделился мнением о применении географической информационной системы ГИС при построении и оптимизации маршрутов на существующей дорожной сети.

Магистры 1 курса Д.О. Рогов, А.С. Коротаев и С.С. Титова рассмотрели вопросы организации системы транспортно-пересадочных узлов в мегаполисе.

Самые молодые докладчики: студентка 3 курса В.Д. Чуб выступила с анализом вопроса совершенствования системы мультимодальных перевозок в Москве; студенты 3 курса К.Л. Митин и А.А. Шуленин рассказали об организации транспортного обслуживания при проведении крупных спортивных мероприятий.

В конференции приняли участия специалисты, представля-

ющие различные сферы отрасли: Департамент транспорта г. Москвы, ГУП «Мосгортранс», некоммерческое партнерство «Единая транспортная система «Автобусные линии страны», ОАО «Центральная ППК», ГУП «МосгортрансНИИПроект», ОАО «НИИАТ», ООО «БАСФОР», ООО «АТП-СНТ», Некоммерческое партнерство «Развитие автовокзалов страны», Саратовский государственный технический университет имени Ю.А. Гагарина. Участники и докладчики предложили новые пути модернизации транспортного комплекса и остановились на важнейшей роли обра-



Профессор Михаил Прокофьев

зовательной сферы в решении ключевых проблем межрегиональных перевозок.

По результатам конференции заведующий кафедрой Н.О. Блудян сделал ряд конкретных предложений по развитию научных исследований на кафедре и внедрению результатов конференции в учебный процесс, наполнению учебных дисциплин по программам пассажирского транспорта для магистров, которые будут применяться на базовой кафедре «Городской пассажирский транспорт» в ГУП «Мосгортранс» и НП «Транспортная Ассоциация Московской Агломерации».



Профессор Иосиф Спирин



ТРАНСПОРТНАЯ АССОЦИАЦИЯ МОСКОВСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ
Некоммерческое Партнерство Содействия в Развитии Транспортной Отрасли



Блудян Норайр Оганесович

д.т.н., профессор, заведующий кафедрой «Автомобильные перевозки» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), исполнительный директор Некоммерческого партнерства «Транспортная Ассоциация Московской Агломерации» (НП «ТАМА»)



ТРАНСПОРТНАЯ АССОЦИАЦИЯ МОСКОВСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ
Некоммерческое Партнерство Содействия в Развитии Транспортной Отрасли



НП «ТАМА» представляет собой открытую площадку для диалога государства, города, общества и бизнеса. Главная цель такого диалога – повышение качества транспортных услуг и уровня обслуживания пассажиров. НП «ТАМА» предоставляет организациям возможность повлиять на актуальное состояние отрасли путем налаживания связей между участниками и обсуждения ключевых транспортных вопросов. Ассоциация проводит анализ отечественного и зарубежного опыта и делится результатами своих исследований с партнерами.

Члены НП «ТАМА» уделяют особое внимание обучению и переподготовке специалистов, а также участвуют в вопросах государственного регулирования пассажирских перевозок.



В МОСКВЕ НАЧАЛИСЬ ИСПЫТАНИЯ ЭЛЕКТРОБУСА РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА

Специалисты ГУП «Мосгортранс» завершили работы по подготовке электробуса российского производства к началу тестовой эксплуатации.

ЛиАЗ-6274 проходит обкатку без пассажиров, после чего выйдет на линию. Все этапы тестовой эксплуатации электробуса продлятся шесть месяцев, благодаря чему специалисты смогут оценить его работу в различных погодных условиях.

– Электробус является современным, экологичным и высокомобильным видом назем-

ного городского пассажирского транспорта. Сегодня перед производителями и перевозчиками стоит масштабная задача – заложить основы развития этого вида электротранспорта. Поэтому мы максимально ответственно относимся к оценке работоспособности данной модели, – прокомментировал главный инженер ГУП «Мосгортранс» **Павел Хмелев**.

Представленная Ликинским автобусным заводом модель вмещает до 86 пассажиров и оборудована 20 сидениями. Максимальная скорость дви-



жения – 80 км/ч. Аккумуляторы заряжаются от электрической сети с напряжением 380 вольт. Данный электробус разработан на базе низкопольного автобуса ЛиАЗ-5292, полностью приспособленного для проезда маломобильных граждан.

<http://dt.mos.ru/>

Вице-президент Российского Автотранспортного Союза

Валерий Алексеев:

«Затраты владельцев автобусов на реализацию положений ФЗ-16, связанных с содержанием служб или подразделений и оборудования, составляют в среднем 120 тысяч рублей на одно транспортное средство в год.»

Экономические задачи

В 2016 году Российский автотранспортный союз проводил анкетирование перевозчиков и владельцев автостанций и автовокзалов по определению расчетных затрат субъектов, необходимых для реализации положений законодательства РФ по обеспечению транспортной безопасности. Результаты показали, что затраты владельцев автобусов на реализацию положений закона, связанных с содержанием служб или подразделений и оборудования, составляют в среднем **120 тысяч рублей** на одно транспортное средство в год.

Единовременные затраты на исполнение требований закона 16-ФЗ составляют приблизительно такую же сумму. Все это без учета затрат на содержание автобусных парков и станций по техническому обслуживанию автобусов, которые необходимо будет запланировать после вступления в силу постановления Правительства России о включении таких объектов в состав объектов инфраструктуры!

Все эти затраты перевозчик должен включить в тарифы на перевозку пассажиров и багажа, в связи с чем возникает ряд проблем.

1. При регулируемых тарифах на городские и пригородные перевозки невозможно включить эти затраты в тариф, так как данные затраты нечем подтвердить и для этого нет законных оснований. Даже в Методике начальной цены контракта на перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным транспортом общего пользования на регулярных маршрутах, утвержденной Минтрансом, такие затраты не учитываются.

2. Практически со всех автовокзалов и автостанций, которые отправляют автобусы в междугороднем и межрегиональном сообщении, отправляются также автобусы пригородного сообщения. Для пассажиров было бы неудобно пользоваться услугами перевозчиков, если бы автобусы отправлялись с объектов, находящихся в разных местах. В связи с этим возникает экономический казус – стоимость услуг автовокзала на отправку автобуса по межгороду и пригороду практически одинакова в части затрат на исполнение закона «О транспортной безопасности», а получить компенсацию по этим затратам с перевозчика, выполняющего перевозки в пригородном сообщении, не-



возможно из-за ограниченной стоимости билета.

3. Перевозчик не вправе выполнять перевозки пассажиров без присвоения транспортному средству соответствующей категории, при этом данная процедура длится около полугода.

4. Водитель, назначенный ответственным за обеспечение ТБ на транспортном средстве, должен пройти аттестацию и обучение в учебном центре, имеющем соответствующую лицензию. В случае если водитель не будет аттестован в качестве сотрудника сил обеспечения транспортной безопасности, невозможно осуществлять посадки пассажиров на остановочных пунктах, не имеющих инфраструктуры для проверки пассажиров и багажа.

Практические задачи

Помимо экономических проблем, препятствующих реализации в полной мере закона «О транспортной безопасности», существуют проблемы и при практической реализации некоторых норм Требований по обеспечению транспортной безопасности.

Во-первых, это невозможность проверки личности пас-

сажира и ручной клади при выполнении городских и пригородных перевозок пассажиров ввиду заключения публичного договора перевозки и условий движения транспортного средства.

Во-вторых, невозможность проверки личности пассажира и его багажа при выполнении междугородних перевозок экипажем в составе одного водителя без гарантированного соблюдения условий, при которых постороннее лицо не будет иметь возможности захвата автобуса и пассажиров на промежуточных остановочных пунктах, не имеющих соответ-

ствующей инфраструктуры для обеспечения посадки и проверки пассажиров и багажа.

В Государственной Думе была создана рабочая группа по выработке предложений по внесению изменений в закон «О транспортной безопасности», куда входят представители всех видов транспорта, а также федеральных органов исполнительной власти, ответственных за обеспечение безопасности граждан и государства, в том числе за транспортную политику в РФ.

Исходя из всего вышеперечисленного, рабочая группа экспертов в области автотран-

спорта предложила внести некоторые изменения в ФЗ-16. Эти предложения были озвучены на V Всероссийской конференции по итогам работы секции «Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство. Городской наземный электро-транспорт» и вошли в рекомендации по итогам секционного заседания.

Всего участники Российского автотранспортного союза предложили порядка 30 изменений, которые, по их мнению, могли бы усовершенствовать ФЗ-16. Работа в этом направлении продолжается.

<http://transport.securitymedia.ru/>

МОСКВА: новый автовокзал на Щелковской примет 15 тысяч пассажиров в сутки

На месте 3-этажного здания автовокзала на Щелковском шоссе, 75 (ВАО, район Гольяново) по проекту всемирно известной архитектурной компании Werner Sobek построят современный многофункциональный комплекс, в котором функция автовокзала будет совмещена с торговой и развлекательной, сообщает портал mos.ru.

Комитет по архитектуре и градостроительству Москвы согласовал проект многофункционального центра с автовокзалом на пересечении Щелковского шоссе с Уральской улицей, в составе ТПУ «Щелковский». Его построят на месте старого автовокзала. Общая площадь МФК составит 137 775 кв. м., в том числе наземная площадь – 77 684 кв. м.

«Построенный в конце 1970-х годов автовокзал на Щелковской долго время был практи-

чески единственным полноценным автовокзалом в столице, но сегодня он, безусловно, морально и технически устарел. Новый многофункциональный комплекс, в который автовокзал будет интегрирован, сможет принять до 15 тысяч пассажиров в сутки, в час пик – порядка одной тысячи человек, и в среднем около 1 615 рейсов», – рассказал главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов.

В комплексе будет 6 наземных (+ технический) и 5 подземных этажей. Обслуживание пассажиров будет осуществляться на 1 и 6 этажах, связь между которыми обеспечат 4 лифта. На первом этаже разместятся кассовый зал, камеры хранения и справочная. На шестом – залы ожидания, кафе и дополнительная камера хранения.

Торговые помещения займут этажи с 2 по 4. На 5-м будет кинотеатр на 500 мест, а также



зона кафе. На 6-м, помимо прочего, администрация со столовой для сотрудников.

На –1 уровне будут торговые помещения, в том числе, супермаркет, на –2 – технические помещения, с –3 по –5 – автостоянка вместимостью 955 мест.

Здание будет иметь эффектную полупрозрачную оболочку, с волнообразной геометрией. Фасад над главным входом, выходящем к перекрестку Щелковского шоссе с Уральской улицей, будет нависать гигантской консолью во всю высоту здания.

Проектировщиками являются ООО «Вернер Собек Москва» и ООО «Киевская площадь». Заказчиком – ООО «Экспо Стенд Монтаж».

<http://moskva.bezformata.ru>

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

РЕАЛИЗАЦИЯ ТРЕБОВАНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОТИ АВТОВОКЗАЛА «ЛИПЕЦК»

Из истории: 30 сентября 1992 года автовокзал «Липецк» открыл свои двери для первых пассажиров. Войдя в огромный кассовый зал и зал ожидания, пассажиры увидели, что для них созданы максимальные удобства. К их услугам работают ежедневно до 13-ти билетных касс, справочное бюро, камера хранения, комната матери и ребенка, медицинский пункт, кафе, парикмахерская, газетный киоск, комнаты отдыха гостиничного типа, туалет, магазины по реализации продуктов и промышленных товаров первой необходимости, киоски по продаже напитков, кондитерских и кулинарных изделий, в зале ожидания размещен необходимый справочно-информационный материал, установлено светящееся табло отправлений автобусов...

Тогда, в далеком 1992 году, понятие «транспортная безопасность» отсутствовало. Огромная открытая территория, свобода передвижения, 1–2 поста охраны в целях поддержания «общественного порядка» и уж никак не защиты объекта транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства.

С введением в 2007 году Федерального закона № 16 «О транспортной безопасности», а в 2011 году требований по обеспечению транспортной безопасности (приказ Минтранса РФ № 42), все координально изменилось.

Настоящие дни.

Так, первым реализованным этапом требований стало создание по периметру территории объекта 2-х метрового железного забора. Два поста охраны выросли в шесть постов, основной задачей которых теперь стала защита объекта от актов незаконного вмешательства, а вход в здание преградили два стационарных рамочных металлодетектора. При этом остальные ранее существующие входы были закрыты. Таким образом, в здание (сектор свободного доступа зоны транспортной безопасности) невозможно попасть, минуя рамки металлодетекторов.

В настоящее время центральный вход является ос-

новным и главным постом подразделения транспортной безопасности. При входе с двух сторон расположены информационные вывески о том, что на объекте ведется досмотр, собеседование и наблюдение, в соответствии с ФЗ № 16 «О транспортной безопасности».

Постепенно объект оборудовался системой видеонаблюдения, которая на настоящий момент времени включает в себя более 50-ти камер видеонаблюдения, как по периметру объекта, так и внутри здания. Оператор отдела перевозок и безопасности в непрерывном режиме координирует действия подразделений ТБ, просматривая мониторы видеонаблюдения. Ежемесячно количество камер растет, открывая не просматриваемые ранее зоны объекта.

Проведена оценка уязвимости. Создан, утвержден и практически реализован план обеспечения транспортной безопасности объекта, на основании которого установле-

ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ТЕРИ В ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФ

2 СЕНТЯБРЯ 2016 ГОДА



Александр Хальзев,
начальник автовокзала «Липецк»

ны зоны: свободного доступа, технологического сектора, перевозочного сектора, а также критические элементы объекта. Соответствующие оповещения для пассажиров и посетителей размещены при входах в указанные зоны.

Следующим этапом стала реализация требования в части организации пропускного режима при выходе в перевозочный

сектор зоны транспортной безопасности – перроны отправления. На автовокзале «Липецк» их два, – пригородный и междугородный. Решением данного вопроса стала установка при выходах в указанные зоны помещений КПП, оборудованных турникетами. На каждом турникете установлены считыватели (сканеры), модернизирована программа продажи билетов, которые отныне включают в себя уникальный штрихкод. Таким образом, пройти на перрон пассажиру можно только приложив билет штрихкодом к сканеру, после чего загорается «зеленый свет» для прохода в перевозочный сектор.

Разработаны, согласованы и утверждены в соответствии с приказом Минтранса № 42 все необходимые виды пропусков. В штат введена должность инженера по пропускному и внутриобъектовому режиму, который ведет учет хранения выдачи и списания всех видов пропусков, отвечает за поддержание пропускного и внутриобъектового режимов.

Внедрена система биометрических пропусков сотрудникам

автовокзала. Каждому выдан уникальный личный биометрический пропуск, открывающий возможность доступа и прохода в ту или иную зону. Данная система позволяет осуществлять проход сотрудников и посетителей ОТИ в условиях жесткого контроля, что является как инструментом антитеррористической защищенности, так и контролем рабочего времени персонала.

100% сотрудников сил обеспечения ТБ автовокзала проверено в соответствии со ст. 10 Федерального закона № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

100% сотрудников сил обеспечения ТБ автовокзала обучено в соответствии с п. 5.12. приказа Минтранса № 42.

Организован персонифицированный учет пассажиров в межсубъектных направлениях. Проездные билеты по данным маршрутам реализуются только при наличии у пассажира документа, удостоверяющего личность. Полученные персональные данные передаются в специализированную организацию по защищенному каналу в автоматическом режиме.

Огромную помощь в обеспечении транспортной безопасности играет исторически сложившийся непосредственно в здании автовокзала опорный пункт полиции, сотрудники которого несут службу круглосуточно, в том числе со служебными собаками.

Проблемные вопросы.

1. Недостаточное информирование граждан о существующих на автовокзалах требованиях обеспечения безопасности является, на наш взгляд, одной из серьезнейших проблем. Множество вопросов поступает от пассажиров и посетителей в рамках проведения подразделениями транспортной безопасности всех видов досмотра при входе в здание. Огромное количество жалоб и нареканий на организацию пропускного режима в части недопуска в перевозочный сектор зоны транспортной безопасности (перроны) провожающих. Были обращения в СМИ и прокуратуру. Более того, имеют место быть два случая неправомерного прохода в перевозочный сектор зоны ТБ, после чего наруши-



тели были задержаны и переданы сотрудникам полиции. По имеющимся данным, указанным лицам была инкриминирована статья 11.15.1 КоАП РФ (Нарушение требований в области транспортной безопасности) «1. Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности либо неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности, совершенные по неосторожности, если эти действия (бездействие) не содержат уголовно наказуемого деяния, – влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от трех тысяч до пяти тысяч рублей; на должностных лиц – от двадцати тысяч до тридцати тысяч рублей; на индивидуальных предпринимателей – от тридцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей; на юридических

лиц – от пятидесяти тысяч до ста тысяч рублей».

Для полноты развития сферы безопасности считаем целесообразным усилить работу в части информирования граждан, пассажиров, посетителей объектов транспортной инфраструктуры в средствах массовой информации, Интернете, а также организовав выпуск специализированных программ на федеральных телеканалах.

2. Следующая, не менее важная проблема – различия в степени развития и реализации требований ТБ в различных субъектах страны, неисполнение (не полное исполнение) требований по обеспечению транспортной безопасности в некоторых регионах. Так, существует практика, при которой большое количество пассажиров, пытающихся приобрести билет и не

имеющих документов, удостоверяющих личность, ссылаются, на то, что в их (соседнем) регионе на автовокзале документов при покупке билета не требовали.

3. С вступлением в силу 1 октября 2016 года постановления Правительства РФ от 14.09.2016 № 924 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий) ...», всем субъектам транспортной инфраструктуры, в связи с изменением требований, необходимо провести дополнительную оценку уязвимости, внести изменения в план обеспечения транспортной безопасности. Все это требует определенных затрат, что может лечь тяжелым бременем на определенные субъекты транспортной инфраструктуры.

Хальзев А. А.

ЧИСЛО МЕЖДУНАРОДНЫХ И МЕЖДУГОРОДНИХ АВТОБУСНЫХ РЕЙСОВ УВЕЛИЧИЛОСЬ НА 70% В 2016 ГОДУ

– Ежедневно более 11,5 тысяч человек выбирают удобные и безопасные поездки по России и за рубеж. Сегодня автостанции ГУП «Мосгортранс» и международный автовокзал «Южные ворота» обслуживают на 70% больше рейсов, чем год назад, – сообщила пресс-служба ГУП «Мосгортранс».

Популярность междугородних и международных поездок объясняется возможностью

пассажирам выбрать подходящее для них время отъезда.

Кроме того, на автостанциях обеспечен высокий уровень безопасности. Так, пункты отправления автобусов оснащены системами видеонаблюдения и металлодетекторами, постоянно ведется мониторинг технического состояния транспортных средств. Также на территории автостанций ГУП «Мосгортранс» работают залы ожидания, комнаты матери

и ребенка, камеры хранения, банкоматы и платежные терминалы, автоматы с напитками и едой, а также бесплатная сеть Wi-Fi. Пассажиры автостанций «Варшавская», «Красногвардейская» и международного автовокзала «Южные ворота» могут воспользоваться данными услугами в любое время благодаря круглосуточному режиму работы.

<https://icmos.ru/news>



АНАЛОГ ВОКЗАЛА «ЮЖНЫЕ ВОРОТА» МОГУТ ПОСТРОИТЬ НА АВТОСТАНЦИИ «ТЕПЛЫЙ СТАН»

На месте автостанции «Теплый Стан» планируют построить автовокзал размером с «Южные ворота».

Об этом рассказал директор службы эксплуатации и развития автовокзалов ГУП «Мосгортранс» Евгений Жигунов.

– У нас там блок-контейнеры, а будет капитальное здание. Сейчас идут проектные работы по новому автовокзалу. На том месте, где автостанция, планируем построить большой и красивый автовокзал с кафе, столовой, здравпунктом, местом для простоя автобусов,

чтобы все было удобно и близко к метро. Размером немного меньше вокзала «Южные ворота», – пояснил **Евгений**



Жигунов. – После проектирования проведем общественные слушания по транспортному объекту. Кроме того, в течение двух лет откроются два новых вокзала «Саларьево» и «Ховрино». К 2018 году они должны быть готовы.

К 2020 году в Москве построят еще тринадцать новых автовокзалов. Все они будут размещены согласно регламенту – в 300 метрах от жилых домов. Чтобы соблюдать принятые нормы, властям иногда приходится переносить здание вокзала. Так, транспортный узел на ВДНХ пришлось переносить к Ботаническому саду из-за того, что он располагался на расстоянии 50 метров от жилой зоны. Новый автовок-



зал «Южные ворота» появился в Москве несколько лет назад и уже перевез более 200 тысяч человек.

На данный момент Мосгортранс курирует восемь автовокзалов и автостанций: «Варшавская», «Орехово» (идет реконструкция), «Южные Ворота», «ВДНХ», «Новогиреево», «Красногвардейская», «Тушинская» и «Теплый Стан». Все они находятся вблизи конечных станций городского наземного транспорта, вылетных магистралей и метро. С вокзалов можно уехать в ближайшие области или за пределы страны. В год через кассы автовокзалов Москвы проходит порядка восьми миллионов пассажиров.

Сопредседатель общественной организации «Город и транспорт» **Александр Морозов** считает, что автовокзалы для пассажиров необходимо строить на международных маршрутах.



– Любой вокзал – это место ожидания для тех людей, которые едут в другой город или в другую страну иногда с большим количеством багажа. По прибытию на вокзал им нужен душ, может быть, гостиница, где можно подождать автобус. Для таких пассажиров нужно предусмотреть такие удобства, – пояснил он.

– Автовокзалы лучше делать в малонаселенных районах города. У нас на юго-западное направление можно проехать и от Саларьева, там будет крупный ТПУ, нет большого количества жилых домов, и там автовокзал никого не побеспокоит. А в районе Теплого Стана достаточно большой жилой район и перегруженное шоссе, – подчеркнул эксперт.

– Москва лишена хороших терминалов для прибытия автобусов, но нужно автовокзалы запланировать так, чтобы пассажиры получали соответствующие услуги, но одновременно не мешали бы местным жителям.

Директор Лаборатории транспортных систем ВШЭ **Александр**



Кулаков уверен, что автовокзал на месте автостанции «Теплый Стан» будет востребован.

– С учетом того, что там

по Калужскому шоссе располагается много населенных пунктов в ближайшем Подмосковье и в ТиНАО, а также из района отходят международные автобусы, расположение наиболее удачное», – пояснил эксперт.

– При строительстве автовокзала нужно решить проблему с транспортной загруженно-

стью. Уже сейчас транспортные потоки в районе автостанции «Теплый Стан» перегружены. Если проектировщики и дорожники все правильно организуют, то ситуация должна улучшиться, – заключил Кулаков.

– Для удобства пассажиров на всех автовокзалах установят информационные табло со временем отправления междугородних и международных автобусов. Первое табло в тестовом режиме уже установлено на автостанции «Теплый Стан». Кроме того, на вокзалах и в международных автобусах, отправляющихся из Москвы,

планируют поставить зарядные устройства для смартфонов. Некоторых автобусы дальнего следования также оборудуют беспроводным доступом в Интернет. В прошлом году Мосгортранс начал записывать разговоры пассажиров с кассирами на городских автовокзалах. Системой записи оснастили кассы на пяти автовокзалах для того, чтобы контролировать, насколько тактично общается кассир с пассажиром и насколько подробно отвечает на его вопросы.

Анатолий Федотов,
Никита Щуренков
<http://www.m24.ru>

ТАМБОВ: автовокзал «Северный» будет снесен уже в 2017 году

Автовокзал «Северный», расположенный на улице Мичуринской, будет снесен уже в 2017 году. Вместо него появится новое современное здание, масштабное строительство которого уже несколько месяцев ведется на территории бывшей автоколонны. Об этом сообщает ТК «Новый век».

Авторами проекта нового автовокзала являются тамбовские архитекторы. По их словам, при разработке они ориентировались на современные вокзалы Москвы и Петербурга.

Главным его отличием от старого здания станет повышенная безопасность и комфортность пребывания.

Так, например, там должны появиться комнаты отдыха для транзитных водителей, а также комнаты матери и ребенка, в которых предусмотрено на-

личие кондиционера, холодильника, душевой кабины и туалета.

Большое внимание будет уделено безопасности пассажиров и провожающих. Попасть внутрь здания теперь можно будет через турникеты и металлоискатели.

Планируется, что новый автовокзал сможет обслуживать до четырех тысяч пассажиров в сутки, сейчас – не более трех тысяч.

– Улучшенный сервис должен увеличить пассажиропоток. Уже сейчас там, где на маршруты поставлены современные автобусы, пассажиров стало больше. Например, с этого года в Мичуринск каждые 30 минут отправляется ком-



фортабельный «мягкий» автобус, и пассажиропоток возрос. Из Тамбова в Рассказово пустили «Мерседес». Люди начали отказываться от нелегальных и небезопасных таксистов, – рассказал генеральный директор ООО «Автовокзал» Сергей Платицын.

Ожидается, что новое здание вокзала откроют для посетителей уже в следующем году.

<http://tambov.bezformata.ru/>



ДВА АВТОВОКЗАЛА ПОСТРОЯТ В КАБАРДИНО-БАЛКАРСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

Всего на развитие транспортной и инженерной инфраструктуры в рамках проекта создания кластера «Зарагидж» планируется вложить 915,4 млн рублей, из которых 728,4 млн – из федерального бюджета и 187 млн – из республиканского.

Два автовокзала и их инженерная инфраструктура будут построены на втором этапе проекта «Создание автотуристического кластера «Зарагидж», реализуемого в Кабардино-Балкарской Республике (КБР) в рамках федеральной целевой программы (ФЦП) «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации». Об этом сообщил министр курортов и туризма республики Ислам Хасанов.

«На втором этапе реализации проекта «Создание автотуристического кластера «Зарагидж» в Кабардино-Балкарии запланированы работы по

строительству объектов многофункциональных комплексов «Нальчик-Северный» и «Нальчик-Южный» и их внешней инженерной обеспечивающей инфраструктуры», – рассказал Хасанов.

По его словам, работа над транспортной и инженерной инфраструктурой идет полным ходом. Два автовокзала «Нальчик-Северный» и «Нальчик-Южный» будут достроены к концу 2017 года.

В марте 2016 года была введена в эксплуатацию автодорога Верхний Аул – Хасанья – Герпегеж. На первом этапе программы в 2015 году было завершено строительство и реконструкция автодороги Голубые озера – Верхние Голубые озера, реконструирована автодорога от федеральной трассы Урвань – Уштулу к термальному источнику в селе Аушигер, для защиты комплекса «Зарагидж» в Черекском районе построены



берегоукрепительные сооружения на р. Жемтала, пусковые комплексы общей протяженностью 1,68 км.

В автотуристический кластер «Зарагидж» войдут девять объектов: комплекс «Зарагидж» с отелями, искусственными озерами для рыбалки и зоной для активного отдыха, туристическо-спортивный комплекс «Верхнее Голубое озеро» с лодочной станцией и пляжем, зона отдыха «Нижние Голубые озера» с дайвинг-центром, санаторий «Целебные воды» и два многофункциональных комплекса «Нальчик-Северный» и «Нальчик-Южный». В 2014 году были открыты парк-отель Crystal-Palace, охотничий двор «Уштулу» и гостиничный двор «Караван». Общий объем инвестиций составит 3 млрд 474,5 млн рублей, срок реализации проекта – до 2018 года.

Алексей Петров
<http://tass.ru/turizm-v-rossii>





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.
- ◆ Министерство транспорта Российской Федерации.
- ◆ Министерство внутренних дел Российской Федерации.
- ◆ Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.
- ◆ Генеральная прокуратура Российской Федерации.
- ◆ Федеральная служба безопасности Российской Федерации.
- ◆ Федеральная служба по надзору в сфере транспорта
- ◆ Научно-исследовательские и высшие учебные организации в сфере автомобильного транспорта.
- ◆ Организации в сфере реализации автобусов, запасных частей, топлива, технического обслуживания, ремонта, переоборудования автобусов, спутниковой навигации, страхования, рекламы.

Подшивку всех **60** номеров журнала
«РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ»
можно найти в Российской государственной библиотеке, библиотеках НИИАТ и МАДИ



САММИТ ПО ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

27 – 29 СЕНТЯБРЯ 2017 ГОДА

СОЧИ

VI ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ



**ИСПОЛЬЗУЙ
УНИКАЛЬНУЮ
ВОЗМОЖНОСТЬ!**

**ПРИМИ УЧАСТИЕ
В КЛЮЧЕВОМ СОБЫТИИ ГОДА
ПО ТРАНСПОРТНОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ!**





Электроника Транспорт 2017

11-я специализированная выставка электроники и информационных технологий для транспорта и транспортных коммуникаций

5-7 АПРЕЛЯ
МОСКВА
КВЦ «СОКОЛЬНИКИ»



WWW.E-TRANSPORT.RU