

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 63 октябрь–декабрь

2017



Тема номера:

**Заседание президиума Госсовета
по вопросам комплексного развития
пассажирских перевозок**

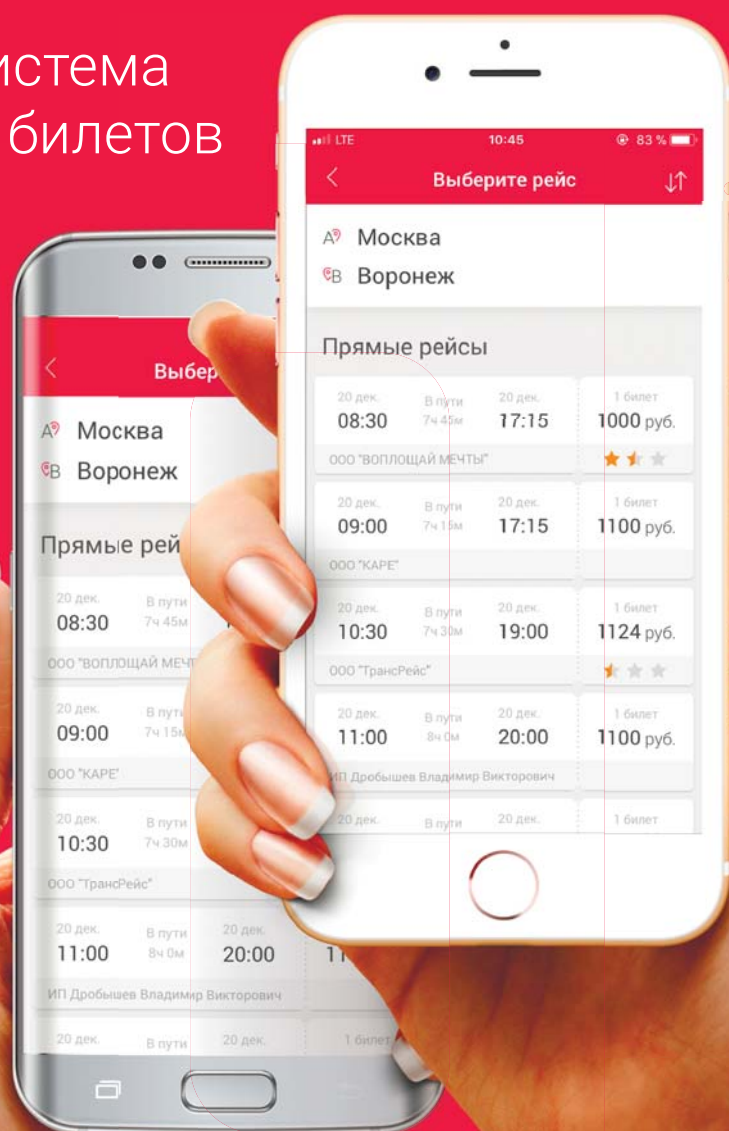


Приглашаем транспортные предприятия к продаже мест через онлайн решения Басфор

Тел.: +7 968 642 43 63

Эл. почта: partners@busfor.com

Басфор – ведущая система продажи автобусных билетов в сети Интернет



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 России

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

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. Кязимов, Ю.А. Архипова

Отдел подписки и распространения: А.Д. Белоусова, О.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: Д.Б. Лоран

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 01.12.2017 г.

Отпечатано в типографии ООО «МЛ Принт»

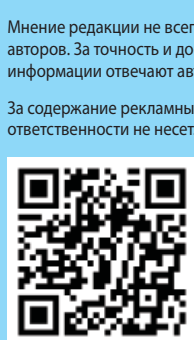
115114, РФ, г. Москва,

Дербеневская наб., д. 7, стр. 2,

пом. I, комн. 35

тел. 8 (495) 649-81-31

сайт: www.mlprint.ru



СЛОВО РЕДАКТОРА

2

ТЕМА НОМЕРА

- ◆ Заседание президиума Госсовета по вопросам комплексного развития пассажирских перевозок 3
- ◆ Перечень поручений по итогам заседания президиума Госсовета 9

ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ◆ Без исключений. Доступ на рынок перевозок – един для всех
Интервью заместителя министра транспорта Российской Федерации
Николая Асаула 12
- ◆ Реализация Федерального закона № 220-ФЗ – позитивные изменения на рынке перевозок 14
- ◆ Рынок автобусных перевозок:
ключевые проблемы и перспективы решения 18
- ◆ Круглый стол на тему «Лицензирование заказных пассажирских перевозок. Усиленный контроль рынка и борьба с нелегальными перевозчиками» 20
- ◆ Законодатели и железнодорожники ищут способ обезопасить железнодорожные переезды 22
- ◆ ДТП с автобусом под Владимиром 23
- ◆ Собрание псковских ПАТП 24

МЕГАПОЛИС

- ◆ Пригородные электрички ЦППК планируют интегрировать в единую транспортную сеть Москвы 25
- ◆ «Киевская площадь» вложила в реконструкцию Щелковского автовокзала в Москве более 200 миллионов долларов 25

АВТОВОКЗАЛЫ И ПАТП

- ◆ Добрый автобус 26
- ◆ Туристические автобусы «Мосгортранса» перевезли около 30 тысяч гостей столицы 27
- ◆ СПб ГУП «Пассажиравтотранс» 28
- ◆ В Сибири запустили систему отслеживания межрегиональных автобусов Барнаула 29
- ◆ Как победить всем участникам рынка межрегиональных перевозок 30
- ◆ Электронный билет на автобус 34

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

- ◆ Съезд членов Пан-Европейской ассоциации автовокзалов Association of Paneuropean Coach Terminals 35

Уважаемые читатели!



В этом номере мы публикуем выдержки из стенограммы заседания Президиума Госсовета и поручения Президента, которые последовали за этим. Уже полным ходом идет процесс исполнения самих поручений, о чем мы будем вас регулярно информировать. Все это показывает не только актуальность изменения устоявшихся с прошлых времен порядков на нашем рынке, но и то, что первое лицо страны уделяет этим вопросам пристальное внимание. Исторические и искусственные перекосы нашего рынка привели к тому, что страдает пассажир, а операторы рынка не всегда вспоминают, за счет чьих денег они развиваются и зарабатывают. Наступило время переосмысления и работы в новых условиях, которые во главу угла ставят комфорт, безопасность и уважение к нашему единственному потребителю – Его Величеству Пассажиру.

В настоящее время погоня за выгодой у недобросовестных перевозчиков оборачивается десятками жертв на дороге. За первые 9 месяцев 2017 года в России ГИБДД зафиксировано более пяти тысяч ДТП с участием автобусов. Как показывают результаты экспертизы и судебных разбирательств, именно нелегальные перевозчики, которые выполняют свои рейсы под видом заказных автобусных перевозок, самые аварийные. Вопрос о возвращении лицензирования прошел первое чтение в Госдуме, и скоро будут введены равные условия доступа на рынок как регулярных, так и заказных перевозок. Угроза отзыва лицензии усилит ответственность всех перевозчиков за техническим состоянием транспортных средств, за проведением медицинского осмотра водителей, за соблюдением ими графика режима труда и отдыха. Это повлияет на повышение безопасности дорожного движения. Кроме того, лицензирование позволяет проверить соответствие перевозчика установленным требованиям до получения им права приступить к осуществлению перевозочной деятельности. И это только один из шагов к полноценному цивилизованному рынку.

Очень надеюсь, что совместными усилиями государственных служащих в сфере автотранспорта и операторов рынка будут исполнены все поручения Президента и будут исполнены без перекосов и фантазий на местах.

Ну и, наконец, надо помнить, что уже наступает Новый год. Мы поздравляем вас и ваших близких, ваши коллективы с наступающим Новым годом и желаем всех благ, здоровья, новых достижений и, главное, стабильности.

С уважением,

Борис Лоран

Адрес редакции:
125212, Москва,
Кронштадтский бульвар, д. 7,
строение 21, офис 21
E-mail: info@rosbuslines.ru
Тел.: +7 (495) 739-34-00



Журнал

РОССИЙСКИЕ
АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Издание для профессионалов

От редакции

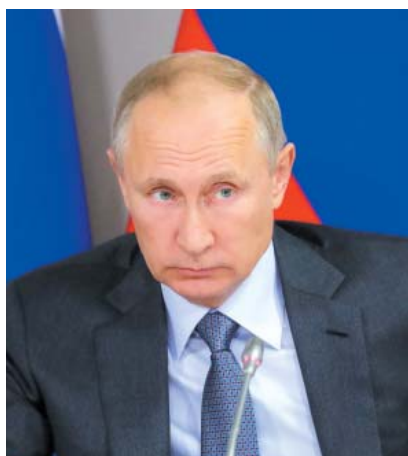
Журнал видит свою миссию в формировании единого информационного пространства и интерактивной профессиональной среды для руководителей и специалистов в автотранспортной отрасли в секторе междугородных и международных автобусных пассажирских перевозок. Для реализации этой задачи журнал активно использует все имеющиеся ресурсы, публикуя на страницах своих изданий актуальную и высокопрофессиональную отраслевую информацию, распространяя передовую практику лучших предприятий и организаций, руководителей и специалистов, информируя о последних научно-технических достижениях, повышая профессиональный уровень читателей, создавая профессиональные сообщества единомышленников для обмена опытом, идеями и мнениями. Актуальность освещаемых тем и высокий научно-практический уровень материалов, публикуемых в издании, вызывает доверие и уважение наших читателей. Работа издательства ведется в тесном сотрудничестве с руководителями пассажирских автотранспортных предприятий, Министерством транспорта Российской Федерации и его подведомственными структурами, а также с НИИАТ и МАДИ (ГТУ). Мы много лет сотрудничаем с международными союзами автотранспортников и получаем актуальную информацию развития рынков разных стран. Авторы опубликованных в журнале статей – сотрудники министерств и ведомств, руководители и специалисты автотранспортных предприятий, учебных и научных учреждений – ведущие специалисты в своих отраслях, профессионалы высокой пробы.

Журналы распространяются только целевой рассылкой и по подписке. В открытую продажу журнал не поступает. Это позволяет издательству минимизировать свою зависимость от рекламодателей и использовать всю журнальную площадь для информационных и научно-практических материалов. Хотя полностью отказываться от рекламы мы не намерены и всегда готовы разместить на страницах нашего журнала достойную рекламу от достойных рекламодателей, имеющих непосредственное отношение к нашему сектору рынка.

Журнал распространяется бесплатной целевой рассылкой, платной прямой редакционной подпиской и на отраслевых мероприятиях автотранспортников. Периодичность издания – ежеквартально. Для оформления подписки через редакцию необходимо получить счет на оплату, прислав заявку по электронному адресу info@rosbuslines.ru

ЗАСЕДАНИЕ ПРЕЗИДИУМА ГОССОВЕТА ПО ВОПРОСАМ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Выдержки из текста стенограммы заседания 22 сентября 2017 года



Владимир Путин: Добрый день, уважаемые коллеги! Мы по традиции проводим президиума Госсовета в регионе, руководитель которого возглавлял рабочую группу при подготовке соответствующего вопроса, поэтому собрались сегодня здесь, в Ульяновске.

Сегодняшнее заседание президиума Госсовета посвящено развитию пассажирских перевозок в регионах Российской Федерации. Безусловно, тема очень важная, она касается буквально каждого гражданина нашей огромной страны: без всякого преувеличения миллионы людей проводят значительную часть своей жизни по дороге на работу и назад в автобусах, троллейбусах, метро – в общественном транспорте. И это во многом определяет уровень комфорта, удобства жизни в городах, поселках.

Хотел бы отметить, что в прошлом году пассажиропоток общественного транспорта составил в нашей стране 18,7 мил-

лиарда человек. Это означает, что в среднем за год каждый житель России примерно 130 раз воспользовался этими услугами. Массовость, большое социальное значение общественного транспорта диктуют высокие требования к пассажирским перевозкам. Это широкий охват маршрутной сети, надежность сообщения и, конечно, безопасность и качество предоставляемых услуг. Вместе с тем на сегодняшний день в регионах пока не сформирован комплексный подход к выполнению этих требований. Каждый субъект Федерации, исходя из собственных возможностей и особенностей, по-своему решает задачи развития общественного транспорта, при этом часто действия региональных и муниципальных властей, к сожалению, не согласуются. В результате в некоторые отдаленные населенные пункты на общественном транспорте не добраться вообще: нет регулярных рейсов. А где-то происходит дублирование маршрутов либо процветает «серый» бизнес. Все это создает неудобства для людей и снижает эффективность работы транспортных компаний...

Очевидно, нужны общие, системные подходы к комплексному развитию регионально-

го пассажирского сообщения, чтобы связать постоянными маршрутами каждый поселок, каждый населенный пункт региона. Мы знаем, что проблем здесь пока очень много, и вы не можете этого не видеть – сами ездите по своим регионам и понимаете, о чем я сейчас говорю. Нужно создать современную удобную инфраструктуру, убрать «узкие места», которые существовали десятилетиями, – так, как мы это сделали с достройкой крупных мостовых переходов, мостов, строительство которых было начато еще в советское время, а потом остановлено, брошено...

Предлагаю во всех регионах России внедрить комплексные планы транспортного обслуживания населения, которые позволят более качественно организовать региональное сообщение, расставить приоритеты в развитии отдельных видов транспорта и повысить эффективность бюджетных расходов на эти цели. В основе этих планов должен лежать анализ текущей ситуации и расчет перспективной потребности в пассажирских перевозках, а также четкие стандарты обслуживания по всем видам транспорта. Знаю, что такие стандарты уже подготовлены Минтрансом, но пока они не носят обязательно-



го характера. Предлагаю взять их за основу как минимальный набор параметров, которым должны соответствовать пассажирские перевозки.

При этом хотел бы вновь подчеркнуть, современный общественный транспорт должен быть безопасным и комфортным для пассажиров, следовать в удобное время, точно по расписанию, а его остановочные пункты должны находиться в пешей доступности для большинства граждан, которые пользуются общественным транспортом. И, конечно, необходимо стратегическое видение того, как будут развиваться пассажирские перевозки в нашей стране в перспективе – на среднесрочную и более отдаленную перспективу, какие тенденции, в том числе мировые, формируются в этом сегменте и будут определять развитие общественного транспорта на ближайшие 10–15 лет. Прежде всего, имею в виду освоение более экологичных и экономически выгодных технологий, использование новых источников энергии и распространение беспилотных транспортных средств. Сегодня мы видели очень хорошие образцы, надо только, чтобы их было побольше, чтобы они реально внедрялись в практическую жизнь, чтобы люди пользовались ими.

Предлагаю также обсудить перспективы развития так называемых мультимодальных перевозок, когда по одному билету, посредством безналичной оплаты пассажир может доехать до пункта назначения на двух и более видах транспорта. Должен сказать, что такая практика применялась уже давно, в советское время, –

я сам, помню, ездил таким способом. Но современные технические средства предоставляют возможность делать это более эффективно, удобно для людей. Крайне важно, чтобы пересадка в этом случае была максимально удобной, или, как говорят специалисты, «бесшовной», то есть в рамках специальных пересадочных узлов. Их организация также должна быть в числе приоритетов развития пассажирского сообщения. Этот вопрос нужно урегулировать нормативно, на законодательном уровне, а также технически, с применением современных автоматизированных систем. В целом надо шире использовать цифровые технологии для учета, планирования, контроля пассажирских перевозок, для проведения взаиморасчетов перевозчиков и борьбы с нелегальным бизнесом: он наносит реальный ущерб этому сегменту экономики...

Далее. Одна из ключевых тем пассажирских перевозок – это состояние транспортных средств, их физический и моральный износ. И тоже, должен сказать, к сожалению, в последние годы картина здесь не улучшается. Особенно остро эта проблема стоит в сельской местности. Сейчас не буду цифры называть, но они не радуют: количество старой техники увеличивается.

Нужно проработать стимулы к повсеместному обновлению автобусов, троллейбусов, трамваев, другого общественного транспорта, найти эффективные механизмы государственной поддержки модернизации транспортного парка. И, конечно, поддержка поддержкой (со стороны государства), но этот сегмент экономики дол-

жен быть рыночным, самодостаточным.

Понятно, что сразу не прыгнуть в эту самодостаточность, но аккуратно нужно к этому идти, обязательно нужно этим заниматься, иначе так и будет [отрасль] все время хромать, так люди и будут ездить на разваливающихся автобусах. Имею в виду в том числе и долгосрочные контракты с перевозчиками, что поможет им вдолгую планировать свою деятельность и инвестиции в приобретение новых транспортных средств. Рассчитываю услышать предложения рабочей группы Госсовета на этот счет...



Сергей Морозов: ...Возвращаясь к докладу (рабочей группы), подчеркну, что он является результатом работы большого коллектива, в который входили представители регионов, ученые, практики. Всем им я тоже выражаю большую благодарность. Именно такое соединение академических знаний, практического опыта, изучение международного, российского и даже советского опыта и лучших региональных практик, особенно Москвы и Санкт-Петербурга, позволили нам выработать целый ряд нетривиальных, а, возможно, где-то

и революционных предложений. Я прямо скороговоркой скажу, что мы в основном докладе для всех вас подготовили.

Это механизмы перехода от отраслевого принципа организации пассажирских перевозок к комплексному подходу и мультимодальности...

Это обязательная стандартизация транспортного обслуживания населения на всех уровнях: и на федеральном, и на региональном, и на муниципальном.

Это меры экономического стимулирования развития и повышения уровня конкуренции.

Это развитие информационных и цифровых технологий в транспортном обслуживании населения, что позволит нам осуществить переход к реализации модели «умных» городов.

Это развитие энергоэффективности, обеспечение экологической безопасности пассажирских перевозок. Все это и многое другое содержится в подготовленном докладе, и реализация таких предложений позволит, мне представляется, серьезно изменить ситуацию...

Сейчас пассажирский транспорт в целом выполняет свои основные функции: обеспечивает доступ граждан к образованию, медицинскому, социальному обслуживанию, к трудовой деятельности, способствует развитию экономики и социальной сферы. Но следует еще раз признать, что качество услуг, безопасность перевозок остаются, к сожалению, не на должном уровне. Поэтому одной из первоочередных задач является разработка комплекса мер, способных сделать пассажирский транспорт общего пользо-

вания удобным, современным и безопасным...

Отсюда и наши предложения:

Первое. Необходим единый закон о пассажирских перевозках, который позволит привести к единообразию классификацию пассажирских перевозок, установит единую терминологию, общий подход для однозначного определения зон ответственности по видам маршрутов...

Второе. Особое внимание следует уделить нормативному регулированию работы автовокзалов и автостанций, которые являются важным элементом инфраструктуры пассажирских перевозок.

Отношения, возникающие между автовокзалами, перевозчиками и пассажирами, остаются за пределами четкого правового регулирования, а это существенным образом сказывается, прежде всего, на качестве услуг, а значит, и на удовлетворенности населения. Следует учитывать развитие электронных систем продажи билетов (мы сегодня видели на примере Москвы, Сергей Семенович [Собянин] показывал), при которых у пассажиров, реально не приобретающих билеты в кассах, должны сохраняться все права на бесплатные услуги автовокзалов. Поэтому необходимо совершенствовать действующую систему расчетов платы за услуги автовокзалов и автостанций и создавать условия, при которых экономика автовокзалов и автостанций не зависела бы от объемов выполняемых ими агентских услуг.

Для этих целей Минтрансом подготовлен законопроект, который позволит внести изменения в закон № 220, наделяю-

щий Минтранс полномочиями по установлению перечня обязательных услуг автовокзалов, перечня тарифов, сборов на обязательные платные услуги, а также правил формирования указанных тарифов и сборов. Очень бы просил всех, от кого это зависит, поддержать данные поправки, прежде всего, конечно, в Правительстве нашей страны.

Третье. В России есть практика перевозок по нерегулируемым тарифам, которая совмещает в себе механизмы дерегулирования и контракта на маршрут и не позволяет привлечь перевозчиков с высоким качеством услуг, а также организовать интеграцию тарифов. В связи с этим рабочая группа предлагает на федеральном уровне разработать требования, которые могут предъявляться организаторами перевозок к перевозчикам, осуществляющим регулярные пассажирские перевозки по нерегулируемому тарифу.

Речь идет, в первую очередь, о соблюдении расписания, применении безналичной оплаты проезда и многом другом. Уважаемый Владимир Владимирович, это только малая часть вопросов правового регулирования комплексных пассажирских перевозок. Надеюсь, что коллеги продолжат данную тему. Помимо нормативного регулирования необходимо и совершенствование экономических механизмов, которые оказывают значительное влияние на все компоненты системы пассажирских перевозок и качество услуг...

Рабочая группа предлагает реализовать комплекс мер, направленных на обновление транспортных средств...

Уважаемые коллеги, завершая свое выступление, хочу затронуть еще одно очень важное направление. Это общественный контроль...



Максим Соколов: Анализ текущей ситуации свидетельствует о заметном снижении объемов перевозок транспортом общего пользования в последние годы. Во многом это происходит, конечно, из-за высоких темпов автомобилизации населения: последние годы они составляют примерно 4–6 процентов ежегодно. И, конечно же, этот рост автомобильного потока не обеспечен способностями улично-дорожной сети по пропуску этого автомобилепотока. Несбалансированность транспортного спроса на поездки на личном автомобиле усугубляется в том числе отсутствием комплексного подхода к организации пассажирских перевозок всеми видами транспорта. И одной из основных причин такого несоответствия является недостаточная координация в сфере градостроительства и транспортного планирования. Транспорт зачастую продолжает развиваться по остаточному принципу с отставанием от потребностей территории. Здесь, правда, за

последние несколько лет наметилась положительная тенденция.

Во-первых, законодательно закреплена обязанность утверждения органами местного самоуправления программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, требования к которым установлены Правительством Российской Федерации...

Во-вторых, уже подготовлен в соответствии с Вашим, Владимир Владимирович, поручением и внесен в Государственную Думу проект федерального закона об организации дорожного движения. Он направлен на регулирование в том числе вопросов разработки и реализации комплексных схем и проектов организации дорожного движения. К настоящему моменту этот законопроект принят уже в первом чтении, и, конечно, мы считаем важным обеспечить его одобрение Федеральным Собранием в текущем году...

Необходимо обеспечить планирование и развитие транспортной инфраструктуры для обеспечения пассажирских перевозок в регионе или муниципальном образовании по приоритетным маршрутам на основе не только существующих, но и перспективных пассажиропотоков. Также взаимосвязать развитие пассажирских перевозок всеми видами транспорта в границах каждого региона. И третье, должен также отдаваться приоритет созданию мультимодальных транспортно-пересадочных узлов. Качество и безопасность пассажирских перевозок напрямую зависят от состояния используемых транспортных средств...

Темпы обновления, к сожалению, отстают от необходимого уровня в среднем наполовину. Решение указанной проблемы требует привлечения федеральных ресурсов, и это в полной мере соответствует практике зарубежных стран, при которой финансовое содействие местным органам власти оказывается на национальном уровне...

В настоящее время частный бизнес не только участвует в приобретении новых автобусов, но и мы видим, что он готов к реализации комплексных проектов, предусматривающих не только транспортную работу, но и строительство, реконструкцию, последующую эксплуатацию, например, трамвайной сети, в том числе путевого хозяйства, депо и так далее.

Для внедрения подобных подходов необходимо дополнить существующий закрытый перечень объектов концессионных соглашений в нашем законодательстве транспортно-пересадочными узлами, интеллектуальными транспортными системами и другими объектами, необходимыми для комплексного транспортного обслуживания населения. Включение в этот перечень автоматизированных систем позволит вовлечь частных партнеров, бизнес в разработку автоматизированных систем управления дорожным движением, обеспечить транспортный комплекс системами сбора информации о транспортных потоках, а также создать единые системы продажи билетов и оплаты проезда на различных видах транспорта...

Поддерживая представленные рабочей группой предложения о необходимости разработки комплексного закона

о региональных пассажирских перевозках, следует отметить важность завершения оформления правовых условий для организации перевозок пассажиров на всех видах транспорта. Если в отношении автомобильного транспорта у нас соответствующее регулирование было введено законом в 2015 году, и сейчас как раз говорилось о необходимости внесения в него поправок, то в части железнодорожного транспорта, используемого в пригородном сообщении, взаимоотношения организатора перевозок и перевозчиков до настоящего времени не урегулированы какими-либо нормативными правовыми актами.

При подготовке заседания президиума были предметно рассмотрены все поступившие предложения от транспортных компаний страны. Минтрансом поддерживаются выводы и рекомендации, которые были сделаны и озвучены рабочей группой. Прошу также поддерживать их в рамках нашего сегодняшнего заседания...



Сергей Собянин: Уважаемый Владимир Владимирович! Хотел поблагодарить Вас за системное внимание к решению транспортных проблем. Для Москвы и Московского реги-

она это особенно важно. Без эффективного и современного транспорта развитие города, я считаю, невозможно...

Хотел бы остановиться на ряде конкретных вопросов – поддерживаю то, что говорили коллеги, – добавить еще несколько проблем... Следующий вопрос связан с такси. За последние годы в Москве количество легальных такси увеличилось в восемь раз.

По сути, создана новая отрасль: только в Москве работает около 100 тысяч таксистов. И этот процесс в настоящее время, можно сказать, стабилизировался: полностью урегулированы требования к таксистам и по цвету, и по качеству такси, и по обеспечению ГЛОНАСС, системой слежения и так далее. Тем не менее в связи с приходом на этот рынок интернет-агрегаторов существует проблема, потому что не все из них выполняют требование работать только с легальными таксистами. Было бы правильным записать в закон требование, что интернет-агрегаторы должны работать только с легальными таксистами, это бы облегчило дальнейшее регулирование данной отрасли. Следующая серьезная проблема связана с междугородными перевозками и вообще с нелегальными перевозками.

За несколько последних лет мы задержали вместе с полицией в Москве и поставили на штрафплощадки около четырех тысяч нелегальных перевозчиков, такси. На этих автобусах можно привезти в Москву кого угодно и что угодно. К сожалению, действующая система административных штрафов не приносит результатов: мы выписываем штраф, а этот автобус

перерегистрируется на другую компанию, снова ездит и продолжает нарушать. Эта проблема, наверное, во всех регионах, но в Москве особенно остро, потому что это связано с терроризмом, с безопасностью и так далее. Поэтому предлагаются такие санкции, как конфискация автобусов у нелегальных перевозчиков. Такая мера позволила бы в кратчайшие сроки навести на этом рынке порядок и вообще снять проблему нелегальных перевозок...



Владимир Колокольцев: Прежде всего, хотел бы поддержать мэра Москвы в его позиции об ужесточении ответственности за нелегальные перевозки. Система штрафов, к сожалению, не работает в полной мере, и те суммы, которые налагаются в соответствии с действующим законодательством, никоим образом риски не снижают.

Эта проблема усугубляется еще тем, что в основном нелегальные перевозчики используют старые автомобили, имеют в виду тот транспорт, который они используют, – от «Газелей» до автобусов больших. У нас 40 процентов эксплуатируется пассажирского транспорта со сроком эксплуатации десять и больше лет. Поэтому в данной

ситуации нам без ужесточения контроля и подхода к этому вопросу обойтись нельзя.

А если посмотреть в целом, то этот транспорт, занимающийся пассажирскими перевозками, составляет от общего количества транспорта всего пять процентов. Министерство внутренних дел, имею в виду ГИБДД, на имеющейся сегодня базе готово подключиться к техническому осмотру, и этот вид транспорта, который и морально, и технически уже устарел, готово осматривать и, соответственно, приводить владельцев в то чувство, в котором они должны пребывать, потому что это очень и очень опасно.

В целом у нас в последние годы сокращается количество дорожно-транспортных происшествий, связанных с транспортными перевозками, но что касается вопроса о перевозке пассажиров автобусными маршрутами, здесь у нас, к сожалению, ситуация с каждым годом ухудшается. Если в целом дорожно-транспортная дисциплина укрепляется, то вот, касаясь пассажиров, это очень и очень опасно.



Максим Орешкин: Вы во вступительном слове говорили про единый билет. Я просто приведу пример – у нас

есть высокоскоростная железная дорога между Москвой и Санкт-Петербургом, есть город Великий Новгород, который находится рядом, и до недавнего времени невозможно было купить билет из Санкт-Петербурга, например, до Новгорода. Нужно было купить до станции Чудово, потом делать пересадку, покупать отдельный билет и ехать до Новгорода.

Эта задача вместе с РЖД, с Олегом Валентиновичем [Белозеровым], касательно этого конкретного случая решена, и сейчас это можно уже сделать. Но это показывает, насколько неэффективно у нас используется инфраструктура и какой сетевой эффект можно получить, если этот единый билет реализовать. И принципы работы нам нужно строить от потребностей человека, а не от транспортных компаний или видов транспорта. И вторая история. В протокольном решении есть предложение по изменению закона о концессиях, по включению транспортно-пересадочных узлов, это действительно очень важная история. Мы сейчас как раз в Правительство внесли пакет изменений по инфраструктурной ипотеке, мы там его учтем, и если у коллег есть какие-то еще предложения по изменению концессионного законодательства, то с большим удовольствием выслушаем и тоже добавим в этот пакет.

Михаил Хромов: Уважаемый Владимир Владимирович! В Вашем сообщении и в сообщениях выступающих обозначена проблема – теневые перевозчики. Мы занимаемся автобусными перевозками, столкнулись с этим, скажем так, на практике.



Михаил Хромов

Предложение: поручить разработать комплексную систему информирования и контроля перевозчиков именно в междугородном сообщении, поскольку масштаб бедствия действительно очень серьезный. Эта система будет полезна как для государства, которое создаст условия для вывода перевозчиков из теневого сектора, так и для пассажиров, поскольку повысит и прозрачность перевозки для них, и безопасность в первую очередь. И для бизнеса это тоже подспорье, поскольку будет доступ к информации о наличии мест и, по сути, о количестве проданных мест. Это тоже очень важно для того, чтобы развивать этот вид деятельности. Владимир Владимирович, просьба поддержать и поручить создание такой системы...

Алексей Орлов: У нас есть предложения по двум вопросам. Первое – закрепить на федеральном уровне выдачу лицензий на перевозку пассажиров всем видам автомобильного транспорта, оборудованного для перевозки более восьми человек, и установить равные права для всех перевозчиков (как водителей, так и перевозчиков), осуществляющих регулярные и нере-



Алексей Орлов

гулярные перевозки пассажиров. Это очень хорошая мера, которая бы помогла стабили-

зировать работу в данном направлении...

Владимир Путин: Коллеги, спасибо большое. Я хочу поблагодарить рабочую группу... Обязательно учтем предложения, которые возникли в ходе сегодняшней дискуссии, и сделаем все для того, чтобы их реализовать. Но без консолидированной работы с руководителями регионов эффективной эта работа быть не может. Поэтому я вас тоже прошу включиться активно во все, о чем мы сегодня говорили, во

все, что предлагается рабочей группой, президиумом Госсовета и будет реализовываться Правительством. Так что в этой части всем спасибо, и, надеюсь, мы эффективно поработаем в самое ближайшее время все вместе над решением этих вопросов, чрезвычайно важных, повторяю, для страны, для экономики и для граждан стран...

Всем большое спасибо. Всего хорошего.

С полным текстом стенограммы заседания и видеоматериалом можно ознакомиться на сайте <http://www.kremlin.ru>

ПЕРЕЧЕНЬ ПОРУЧЕНИЙ ПО ИТОГАМ ЗАСЕДАНИЯ ПРЕЗИДИУМА ГОССОВЕТА

Опубликовано 25.10.2017

Пр-2165ГС, п. 1 а)

1. Правительству Российской Федерации:

а) обеспечить разработку и внесение в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации:

проекта федерального закона о региональных пассажирских перевозках, устанавливающего в том числе единую классификацию пассажирских перевозок всеми видами транспорта, а также принципы взаимодействия субъектов Российской Федерации и муниципальных образований при организации транспортного обслуживания населения.

Срок – 15 декабря 2018 года.

Пр-2165ГС, п. 1 а) 1)

проекта федерального закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации», предусматривающего в том числе переход от субсидирования железнодорожных пассажирских

перевозок к заключению долгосрочных (на срок инвестиционного цикла обновления или модернизации подвижного состава) договоров об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения, предусматривающих установление экономически обоснованных тарифов на перевозку пассажиров.

Пр-2165ГС, п. 1 б)

б) внести в законодательство Российской Федерации изменения, направленные на регулирование вопросов комплексного транспортного обслуживания населения, предусмотрев:

обязательность принятия и соблюдения региональных стандартов транспортного обслуживания населения различными видами транспорта, разработанных на основе базового федерального стандарта;

разработку на федеральном уровне методики формирования региональных комплексных планов транспортного обслуживания населения;

обязанность органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации разрабатывать и утверждать региональные комплексные планы транспортного обслуживания населения с учетом обязательных стандартов транспортного обслуживания населения;

обязательность исполнения и финансового обеспечения комплексных планов транспортного обслуживания населения;

исключение услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом из перечня товаров (работ, услуг), закупки которых должны осуществляться только в форме электронных аукционов;

урегулирование вопросов транспортного обслуживания населения в пригородном железнодорожном сообщении при прохождении маршрутов по территориям смежных субъектов Российской Федерации;

в) разработать комплекс мер по повышению ответственности за

незаконную деятельность в сфере перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, предусмотрев введение дисквалификации должностных лиц, а также расширение оснований применения административного наказания в виде конфискации транспортно-го средства.

Срок – 1 апреля 2018 года.

Пр-2165ГС, п. 1 г)

г) обеспечить внесение изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации в части, касающейся определения транспортного планирования в качестве одного из приоритетов при разработке документов территориального планирования на всех уровнях, предусмотрев в том числе:

планирование создания транспортной инфраструктуры для осуществления пассажирских перевозок с учетом существующих и перспективных пассажиропотоков;

взаимоувязанное развитие пассажирских перевозок в границах территорий (субъект Российской Федерации, муниципальное образование);

создание транспортно-пересадочных узлов разного уровня, обеспечивающих рациональную организацию пассажирских перевозок.

Срок – 1 декабря 2018 года.

Пр-2165ГС, п. 1 д)

д) утвердить порядок и методику определения начальной (максимальной) цены контракта, заключаемого с поставщиком (в том числе единственным), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Срок – 15 декабря 2017 года.

Пр-2165ГС, п. 1 е)

е) определить орган исполнительной власти, уполномоченный на формирование перечней обязательных услуг автовокзалов, тарифов и сборов на обязательные платные услуги, а также утвердить федеральные правила формирования указанных тарифов и сборов.

Пр-2165ГС, п. 1 ж)

ж) представить предложения по разработке требований к деятельности агрегаторов и операторов, осуществляющих прием и передачу заявок на перевозку пассажиров легковыми такси или автобусами, а также предложения по введению ответственности за нарушение указанных требований, предусмотрев в том числе порядок ограничения доступа к сайтам агрегаторов и операторов, не соответствующих установленным требованиям, в сети «Интернет».

Пр-2165ГС, п. 1 з)

з) утвердить комплекс долгосрочных мер по обновлению всех видов транспортных средств, используемых для осуществления пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации, включая повышение размера утилизационного сбора и направления части поступающих от него средств на обновление подвижного состава всех видов транспорта, обратив особое внимание на решение следующих вопросов:

обновление подвижного состава, осуществляющего перевозки на социально значимых «сельских» маршрутах;

инновационность принимаемых решений и учет в них требований экологической безопасности;

определение получателей мер государственной поддержки приобретения отечественного пассажирского транспорта.

Пр-2165ГС, п. 1 и)

и) проработать вопросы:

о создании с использованием механизма государственно-частного партнерства единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок, включающей аналогичные региональные системы, обеспечивающей учет и контроль пассажиров, транспортных средств перевозчиков, бронируемых и продаваемых билетов;

о включении в перечень объектов соглашений о государственно-частном и муниципально-частном партнерстве объектов, необходимых для комплексного транспортного обслуживания населения, в том числе транспортно-пересадочных узлов, интеллектуальных транспортных систем, предусмотрев возможность включения в состав объекта концессионного соглашения имущества двух и более публично-правовых образований.

Пр-2165ГС, п. 1 к)

к) представить предложения:

по порядку заключения долгосрочных (на срок полезного использования транспортных средств) контрактов на пассажирские перевозки всеми видами транспорта;

по внесению в законодательство Российской Федерации о налогах и сборах изменений, предусматривающих освобождение от налога на добавленную стоимость работ (услуг), связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам на основании государственного или муниципального контракта, либо установления ставки налога на добавленную стоимость в размере *n* процентов в отношении таких работ (услуг);

по участию Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации в проведении технического осмотра автобусов;

по выделению из Федеральной целевой программы развития образования на 2016–2020 годы средств на формирование учебно-лабораторной, научно-исследовательской и испытательной базы Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет транспорта (МИИТ)»;

по расширению полномочий должностных лиц, осуществляющих контроль за оплатой проезда пассажиром, включая наделение их правом требовать предъявления документов, удостоверяющих личность;

по внесению в законодательство Российской Федерации изменений, направленных на развитие мультимодальных пассажирских перевозок.

Срок – 1 марта 2018 года.

Пр-2165ГС, п. 1 л)

л) разработать порядок проведения автоматизированного дистанционного предрейсового и после рейсового медицинского контроля водителей, а также предрейсового

технического контроля транспортных средств, предусмотрев при необходимости внесение изменений в законодательство Российской Федерации.

Пр-2165ГС, п. 1 м)

м) разработать и утвердить типовые требования к перевозчикам, осуществляющим регулярные пассажирские перевозки по нерегулируемому тарифу, предусмотрев обязательное соблюдение расписания и применение систем безналичной оплаты проезда;

Пр-2165ГС, п. 1 н)

н) проработать вопросы: о возможности установления тарифов на электроэнергию для предприятий городского наземного электрического транспорта на уровне тарифов на электроэнергию для населения;

о внесении в страховое законодательство Российской Федерации изменений в целях стимулирования перевозчика к реализации мероприятий, направленных на повышение безопасности пассажирских перевозок;

о введении запрета на осуществление лицами, имеющими непогашенную или неснятую судимость за тяжкие и особо тяжкие преступления, деятельности по управлению транспортными средствами,

используемыми для пассажирских перевозок в городском транспорте и легковом такси;

Пр-2165ГС, п. 1 о)

о) внести предложение по включению Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет транспорта (МИИТ)» в перечень федеральных государственных образовательных организаций высшего образования, которые вправе разрабатывать и утверждать самостоятельно образовательные стандарты по всем уровням высшего образования.

Срок – 15 декабря 2017 года.

Ответственный: Медведев Д. А.

Пр-2165ГС, п. 2

2. Правительству Российской Федерации совместно с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации представить предложения по использованию механизма общественного контроля за качеством выполнения пассажирских перевозок.

Срок – 1 марта 2018 года.

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

<http://www.kremlin.ru>

Об обеспечении выполнения поручений Президента России по итогам заседания президиума Госсовета по вопросам комплексного развития пассажирских перевозок

Во исполнение итогового перечня поручений Президента России от 25 октября 2017 года № Пр-2165ГС заместитель Председателя Правительства Аркадий Дворкович дал указания (резолюция от 7 ноября 2017 года № АД-П9–7382), с которыми можно ознакомиться по ссылке <http://government.ru/orders/selection/404/30081/>



Интервью заместителя министра транспорта Российской Федерации Николая Асаула в «Вестнике Росавтотранса» газеты «Транспорт России» 27 октября 2017 года



Без исключений.

Доступ на рынок перевозок – един для всех

Стратегия развития автомобильного транспорта Российской Федерации до 2030 года определяет главные направления по решению проблем автотранспортного комплекса. Особенностью данного периода является прогнозируемый рост спроса на автомобильные перевозки.

С учетом этого очень важным является возврат лицензирования некоторых видов автоперевозок (в том числе заказными автобусами малой вместимости), отмененного в 2011 году.

О нюансах этого процесса – разговор с заместителем министра транспорта Российской Федерации Николаем Асаулом.

– Николай Анатольевич, как обстоит дело с законопроектом Минтранса России о подлежащей лицензированию деятельности по осуществлению заказных перевозок?

– Проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек», предусматривающий введение лицензирования заказных перевозок пассажиров, после согласования с Правительством Российской Федерации в конце сентября текущего года внесен на рассмотрение в Госдуму. Мы надеемся, что законопроект будет рассмотрен

в течение осенней сессии и после одобрения Советом Федерации направлен Президенту Российской Федерации.

– Количество ДТП с участием автобусов растет. Исправит ли ситуацию введение лицензирования именно заказных перевозок?

– Действительно, в начале года произошло много ДТП с участием автобусов, подавляющее большинство которых, как выяснилось, осуществляло заказные перевозки. Автобусы не соответствовали определенным требованиям безопасности, водители не имели необходимых документов. Это в очередной раз подтверждает актуальность введения лицензирования. Существует еще один аспект этой проблемы: значительная часть перевозчиков работает на регулярных автобусных рейсах именно под видом заказных. По документам их поездка выглядит как заказная. То есть они прошли необходимые процедуры именно на осуществление заказных разовых перевозок пассажиров, но не регулярных по определенному маршруту, на который пассажиры могут заранее купить билет, в том числе и в Интернете.

– Что Минтранс предлагает поменять, каковы основные тезисы инициативы ведомства, и в чем их преимущества?

– Как было отмечено, Минтранс предлагает ввести рав-

ные условия доступа на рынок как регулярных, так и заказных перевозок. Угроза отзыва лицензии усилит ответственность всех перевозчиков за техническое состояние транспортных средств, за проведение медицинского осмотра водителей, за соблюдение ими графика режима труда и отдыха. Это повлияет на повышение безопасности дорожного движения. Кроме того, лицензирование позволяет проверить соответствие перевозчика установленным требованиям до получения им права приступить к осуществлению перевозочной деятельности.

– Насколько сегодня ощутим эффект от действующего лицензирования для городских и регулярных рейсов с точки зрения аварийности по сравнению с заказными перевозками?

– По итогам проверок, проведенных Ространснадзором, и связанных с ними ДТП с участием пассажирского транспорта, в результате которых погибли люди, стало ясно, что значительная часть аварий связана с деятельностью нелегальных перевозчиков. Как свидетельствует статистика ГИБДД, в 2016 году увеличилось число аварий, произошедших из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств. Именно лицензирование, где учитываются самые главные

требования для безопасной перевозки пассажиров, будет способствовать повышению ответственности у перевозчиков, а значит, и уменьшению количества аварий.

– Каков механизм лицензирования заказных перевозок, если речь идет о небольшой компании, где всего несколько, а то и один-единственный автобус?

– Требования для всех компаний едины и создавались они с учетом того, что в нашей стране активно развивается малое и среднее предпринимательство. То есть выполнить требуемые условия они способны. Хочу также отметить, что даже если в компании всего один-два автобуса, но они работают на маршрутах, в том числе с коммерческой целью, – это не основание делать для такой организации послабление, раз-

решая использовать для перевозок технически неисправные автобусы или водителю не проходить медицинский осмотр. Ведь исполнение норм закона уберезет самого собственника транспортного средства и водителя от административной и уголовной ответственности.

– Какие меры воздействия будут предприниматься в отношении нарушителей после утверждения законопроекта и вступления в силу новых правил?

– В настоящее время в соответствии с частью 3 статьи 14.1 КоАП РФ осуществление предпринимательской деятельности с нарушением требований и условий, предусмотренных лицензией, влечет предупреждение или наложение административного штрафа. В частности, на граждан – от 1,5 до 2 тыс. рублей, на должностных лиц – от 3 до 4 тыс. рублей, на

юридических лиц – от 13 до 40 тыс. рублей.

По части 4 статьи 14.1 КоАП РФ осуществление предпринимательской деятельности с грубым нарушением требований и условий, предусмотренных лицензией, влечет наложение административного штрафа на лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, – от 4 до 8 тыс. рублей или административное приостановление деятельности на срок до 90 суток. На должностных лиц – от 5 до 10 тыс. рублей, а на юридических лиц – от 100 до 200 тыс. рублей или административное приостановление деятельности на срок до 90 суток. Как и на регулярных перевозках, лицензирование заказных перевозок планируется осуществлять силами Ространснадзора.

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

Уважаемые коллеги, руководители автовокзалов и автотранспортных предприятий!

Приглашаем вас принять участие в подготовке и обсуждении вопросов на 3-й ежегодной конференции «**Инновационные платёжные решения для транспорта**», которая состоится в Москве 14 февраля 2018 года в Конгресс-центре «Технополис Москва».

Вот несколько вопросов, которые очень актуальны для рынка междугородных автобусных перевозок:

- ▶ создание единого транспортного пространства в масштабах страны;
- ▶ применение Федерального закона № 54-ФЗ о контрольно-кассовой технике;
- ▶ создание в России единой системы бронирования и продажи билетов для междугородных автобусных перевозок;
- ▶ развитие платежей бесконтактными банковскими картами на транспорте;
- ▶ развитие агентской сети пополнения и покупки билетов;
- ▶ как отдаленные способы покупки автобусных билетов сказываются на бизнес-модели автовокзалов;
- ▶ коммуникация с пассажирами – создание веб-порталов и личных кабинетов с персональными настройками для клиентов.

Представители НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» и НП «Развитие автовокзалов страны» примут участие в этом мероприятии.

Предложения и материалы к темам ждем на электронную почту:

от перевозчиков info@rosbuslines.ru

от автовокзалов info@npravs.ru

Заявки на участие и подробности мероприятия на сайте: www.4wecon.com

E-mail: info@4wecon.com

РЕАЛИЗАЦИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА № 220-ФЗ – ПОЗИТИВНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ НА РЫНКЕ ПЕРЕВОЗОК



Генеральный директор
ФБУ «Росавтотранс»
Алексей Двоиных

Вот уже два года, как в России действует Федеральный закон № 220 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации». Ключевая задача документа – стабилизировать ситуацию на российском рынке пассажирских регулярных перевозок на межрегиональных маршрутах. Контроль существующих и открытие с учетом требований закона новых маршрутов направлены на снижение доли нелегальных и псевдозаказных перевозчиков, на значительное повышение уровня безопасности перевозок и их качество. Реализацией положений закона занимается Агентство автомобильного транспорта (ФБУ «Росавтотранс»).

Стала ли меняться ситуация на рынке пассажирских перевозок в лучшую сторону? Безусловно, да. Несмотря на существующие проблемы, с которыми приходится сталки-

ваться при реализации закона № 220-ФЗ, он тем не менее постепенно приближает страну к формированию цивилизованного рынка межрегиональных пассажирских перевозок. Его положения затрагивают все важные аспекты, от которых зависит не только комфорт и удобство передвижения населения из одного региона в другой, но и, самое главное, безопасность этого передвижения. Важно, чтобы каждый пассажир был уверен, что он пользуется услугами легальных перевозчиков, что едет в технически исправном автобусе, что водитель здоров и имеет нужную квалификацию.

Что касается статистики по утвержденным маршрутам и остановочным пунктам, то в настоящее время в реестре межрегиональных маршрутов регулярных перевозок зарегистрировано 3574 маршрута, в том числе 375 – установлены после вступления в силу Федерального закона № 220-ФЗ.

В реестр остановочных пунктов внесено 2032 остановочных пункта, из которых 940 относятся к автовокзалам, автостанциям и иным остановочным пунктам, а 1092 расположены на автодорогах общего пользования. Ведется работа по рассмотрению поданных 374 заявлений на включение в реестр остановочных пунктов, из которых 340 находятся на федеральных и региональных трассах. Необходимо отметить, что ежедневно

в ФБУ «Росавтотранс» поступает от 20 до 50 заявлений на установление новых или изменение действующих маршрутов, около 10 заявлений на регистрацию остановочных пунктов. Это подтверждает, что перевозчики и владельцы остановочных пунктов заинтересованы в честной работе, хотят сотрудничать с регулирующими ведомствами, а также понимают, что именно такой подход сыграет им на руку: бизнес будет развиваться.

Включение действующих на момент принятия закона маршрутов в реестр межрегиональных маршрутов регулярных перевозок проводится с проверкой всех сведений, подаваемых перевозчиком, с учетом имеющейся информации в ранее действовавшем реестре Минтранса России и данными органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по которым проходит маршрут.

Кроме того, в состав регулярной маршрутной сети с учетом требований закона вводятся маршруты, которые ранее не были зарегистрированы, но при этом по ним осуществлялись перевозки. Таким образом, уменьшается доля нелегальных и псевдозаказных перевозок на рынке, появляются новые перевозчики со свежим автопарком и высоким качеством услуг.

Требования к остановочным пунктам, сведения о которых

также проверяются и вносятся в специальный реестр, подталкивают владельцев инвестировать в транспортную инфраструктуру, повышают дисциплину участников пассажирских перевозок в части обеспечения их безопасности. В итоге сегодня можно констатировать, что новый закон определил принципы правовых отношений между перевозчиками, владельцами остановочных пунктов и органами власти Российской Федерации, являясь необходимым звеном в системе транспортного законодательства нашего государства.

Кроме того, решению проблемы с нелегальными перевозчиками будет способствовать распространение действующего порядка лицензирования на все виды перевозок пассажиров автомобильным транспортом, в том числе на перевозки по заказу. Органам власти регионов необходимо как можно быстрее определить легальные пункты отправления для заказных перевозок туристических групп.

Несмотря на положительные моменты при реализации Федерального закона № 220-ФЗ, приходится сталкиваться с определенными проблемами. Перевозчики, работающие на межрегиональных маршрутах, при подаче в ФБУ «Росавтотранс» заявлений не могут получить карты и свидетельства по регулярным межрегиональным маршрутам в связи с отсутствием в реестре многих автостанций, автовокзалов и других остановочных пунктов. Между тем, согласно закону, это одно из основных условий для утверждения маршрута, так как связано

с обеспечением безопасности пассажирских перевозок. От правильного размещения остановочных пунктов зависит не только расстояние пешеходных подходов и удобств пересадок, общая затрата времени на передвижение, скорость движения перевозочных средств, но и, самое главное, безопасная посадка/высадка людей.

ФБУ «Росавтотранс» ведет активную разъяснительную работу с владельцами остановочных пунктов, обрабатывает статистику регионов, в которых такая ситуация имеет место, а также плотно работает с перевозчиками. Свои риски должны оценивать обе стороны. Что получится, если автобусы перестанут делать остановку на той или иной автостанции? Она же потеряет рентабельность, мелким предпринимателям не захочется арендовать помещения для продажи продукции для транзитных пассажиров, обслуживающий персонал останется без работы. Причем, это касается не только больших автовокзалов в городах, но и небольших остановочных пунктов по пути следования автобусов. С другой стороны, водители не захотят рисковать и получить немалый штраф, останавливаясь на остановке, находящейся «вне закона».

С целью защиты интересов пассажиров и добросовестных перевозчиков законом введены регулятивные меры. Уполномоченный федеральный орган исполнительной власти обращается в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок при наступлении следующих обстоятельств:

– невыполнение более пяти рейсов подряд в отсутствие чрезвычайной ситуации;

– неоднократное в течение одного года привлечение перевозчика, которому выдано данное свидетельство, к административной ответственности за совершение административных правонарушений.

Для ограничения деятельности недобросовестных перевозчиков законом внесены поправки в КоАП. В частности, посадка или высадка пассажиров из транспортного средства в неустановленных местах влечет наложение административного штрафа на водителя в размере 3 тыс. рублей, повторное нарушение – 5 тыс. рублей. При стоянке транспортного средства в неустановленном месте в ночное время водителю грозит штраф в размере 5 тыс. рублей. Должностному лицу – 10 тыс. рублей. Юридическому – 20 тыс. рублей. Штраф за использование для межрегиональных регулярных перевозок пассажиров транспортных средств без карт маршрутов составляет 5 тыс. рублей для водителей, 30 тыс. рублей для должностных лиц и 300 тыс. рублей для юридических лиц.

Между тем особо хочу отметить, что система штрафов начала действовать только с 15 июля прошлого года, хотя закон начал работать в 2015 году.

Очень важным элементом, влияющим на безопасную перевозку пассажиров, является оснащение автобусов тахографами. Для водителя тахограф – это единственный эффективный инструмент, гарантирующий его социальную защищенность при выполнении

работодателем требований трудового законодательства. Кроме того, в случае подключения к тахографу модуля абонентского терминала работодатель всегда может получить достоверную информацию о местонахождении и состоянии транспортного средства и в случае возникновения нештатных или аварийных ситуаций принимать оперативные меры, что также положитель-

ным образом скажется на водителе. Это первое. Второе – при внедрении системы тахографического контроля и объективном контроле режима труда и отдыха водителей в совокупности с существующими правилами в сфере перевозок пассажиров и грузов создаются равные условия для всех без исключения перевозчиков. А значит, это также положительно сказывается на

уменьшении доли недобросовестных перевозчиков.

Поручения Президента Российской Федерации В. В. Путина по результату прошедшего 22 сентября заседания Президиума Государственного совета по вопросу развития пассажирских перевозок в регионах Российской Федерации еще раз подчеркивают значимость полноценной реализации Федерального закона № 220-ФЗ.

А. Двойных к «Теме номера»:

В настоящее время транспортному обслуживанию населения уделяется особое внимание. Это касается буквально каждого гражданина нашей огромной страны. Доступность и востребованность услуг общественного транспорта для населения является важнейшим фактором, влияющим на качество жизни. А для перевозчиков – это планирование своей деятельности на годы вперед и инвестиции в приобретение новых транспортных средств. На Госсовете по вопросам комплексного развития пассажирских перевозок Президент России Владимир Владимирович Путин поддержал существующие направления работы и обозначил приоритетные задачи на будущие годы.

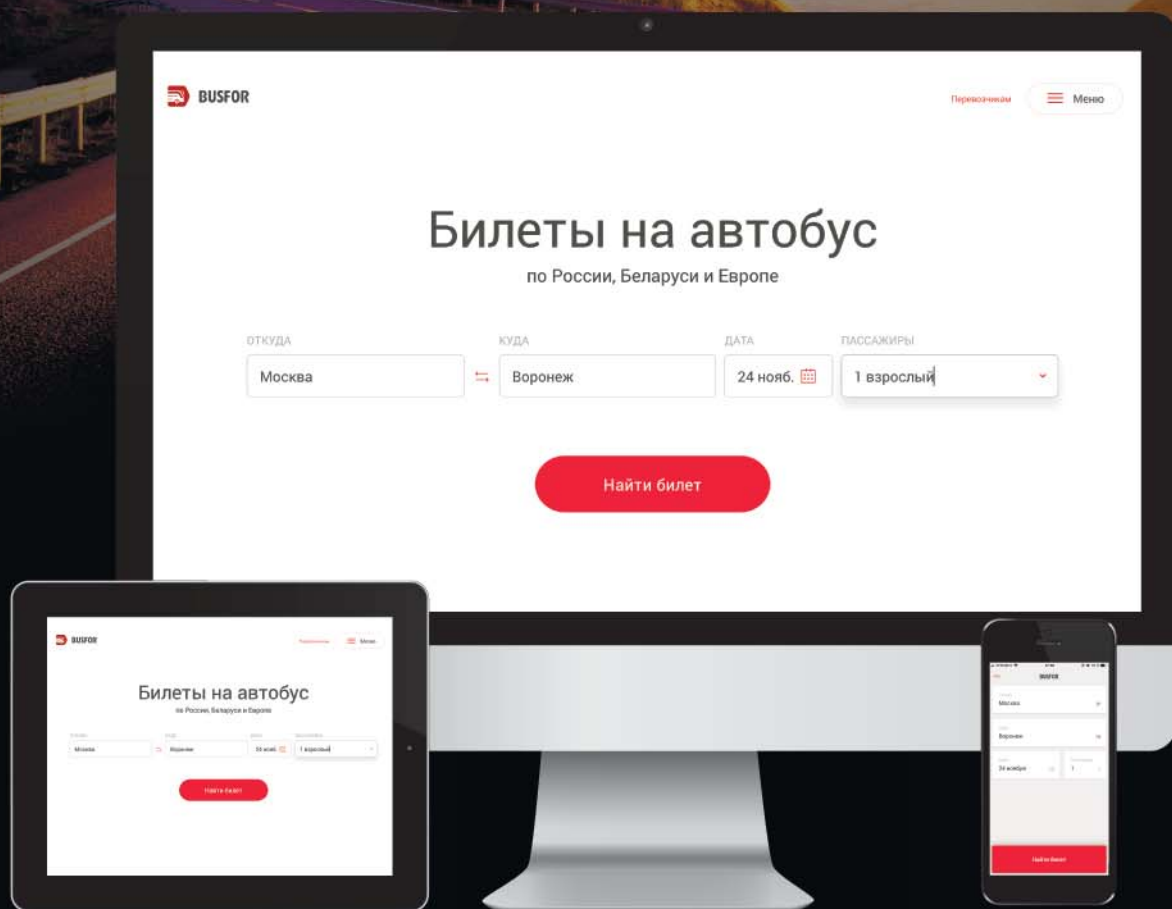
ФБУ «Росавтотранс» будет принимать активное участие в работе по исполнению поручений Президента России в части своей ответственности и компетентности. Их реализация существенно улучшит качество предоставляемых услуг, повысит безопасность пассажирских перевозок, ускорит темпы цифровизации отрасли в целом, придаст импульс развитию мультимодальных перевозок.

Уже сейчас делается немало для совершенствования отрасли перевозок пассажиров. Так, действующий Федеральный закон № 220-ФЗ направлен на контроль межрегионального пассажирского автомобильного транспорта и обеспечение безопасности пассажиров. Его реализация уже дает положительные сдвиги на этом рынке, поскольку им предусмотрено согласование маршрутов и остановочных пунктов. При этом, чтобы перевозчику согласовали маршрут и внесли этот маршрут в реестр, он должен предоставить на рассмотрение заявление с указанием данных об имеющейся у него лицензии, что подтверждает проведение перевозчиками предрейсовых технических осмотров транспортных средств, а также предрейсовых медосмотров водителей. Кроме того, необходимым условием согласования маршрута является регистрация заявленных на данном маршруте остановочных пунктов в реестре, то есть соответствие используемых остановочных пунктов требованиям законодательства. В рамках данного закона действуют существенные штрафы.

Усиливается контроль незаконной деятельности в сфере перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом. В настоящий момент законопроект о лицензировании всех видов пассажирских перевозок находится на рассмотрении в Госдуме. Перед нами стоит первоочередная задача, чтобы все перевозчики, осуществляющие автобусные перевозки, соблюдали необходимые меры безопасности. Сегодня на рынке существует сегмент нелегальных перевозчиков, которые выполняют свои рейсы под видом заказных автобусных перевозок, а также те, кто работает без необходимых документов на перевозку. Вступление законопроекта в силу позволит с ними активно бороться.

Интенсивно идет обсуждение порядка проведения автоматизированного дистанционного предрейсового и послерейсового медицинского контроля водителей, а также предрейсового технического контроля транспортных средств. Современные технологии могут существенно упростить данные процедуры, облегчить финансовую нагрузку перевозчиков, исключить человеческий фактор.

Разрабатываются типовые требования к перевозчикам, осуществляющим регулярные пассажирские перевозки по нерегулируемому тарифу, предусмотрев обязательное соблюдение расписания и применение систем безналичной оплаты проезда. Это позволит улучшить качество обслуживания пассажиров, вывести денежные потоки отрасли из тени, увеличить поступления в бюджет.



**Приглашаем транспортные
предприятия к продаже мест
через онлайн решения Басфор**

Тел.: +7 968 642 43 63

Эл. почта: partners@busfor.com

Басфор — ведущая система продажи
автобусных билетов в сети Интернет



РЫНОК АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК: КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РЕШЕНИЯ

В рамках заседаний подгруппы «Внедрение инноваций, информационных технологий и построение системы учета, контроля и взаиморасчетов при осуществлении пассажирских перевозок» рабочей группы президиума Государственного совета РФ по теме «О комплексном развитии пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации» обозначились вопросы, требующие выработки системных подходов. Решения требуют классические для отрасли проблемы, затрагивающие, в первую очередь, пассажира и все без исключения функции, которые пассажир не видит.

С целью организации качественного цикла обеспечения перевозки все более актуальной становится необходимость автоматизации всего процесса и его учета, начиная от покупки билета пассажиром, заканчивая формированием единой мультимодальной маршрутной сети.

Задачей перевозчика становится повышение качества и безопасности перевозки для пассажира и обеспечение рентабельности этого вида деятельности.

Сегодня доступ пассажира к информации о доступных рейсах и наличии свободных мест на них ограничен желанием участников рынка либо перевозчиком, либо автовокзалом. Информация предостав-

ляется «по желанию» и со значительными ограничениями. Что порой порождает и элементы недобросовестной конкуренции между перевозчиками, ограничивает доступ онлайн-сервисов к распространению билетов. В этой связи, в том числе для обеспечения рентабельности своей деятельности, нам необходимо предоставить пассажиру – нашему клиенту – возможность доступа к этой информации. Одним из возможных механизмов может стать Глобальная билетная система – «Банк данных». И что самое примечательное, все предпосылки и технологические возможности для этого уже сложились: практически все автовокзалы работают в автоматизированных системах продаж, действуют онлайн-сервисы продаж билетов и пр. Создание «Банка данных» и интеграция всех существующих систем позволит значительно повысить доступность автобусного транспорта и усилить добросовестную конкуренцию между перевозчиками и работниками автовокзальных и пассажироориентированных информационных систем. Как следствие развитие и взаимная интеракция систем позволит осуществить более полноценный учет пассажиропотоков и контроль за расходованием бюджетных средств на оплату проезда льготных категорий граждан.

Другой системной задачей участники подгруппы определили проблему нелегальной перевозки пассажиров. Определение легального и нелегального перевозчика в законодательстве крайне размыто. Обуславливается это факт многими признаками: различные регламенты лицензирования при осуществлении регулярных, заказных и прочих перевозок пассажиров порождают отсутствие единого подхода и требований к перевозке пассажиров. При проведении контрольных мероприятий в отношении перевозчиков применяются различные нормы законодательства, и как следствие в отчетах контролирующих органов чаще фигурируют именно так называемые легальные перевозчики. Количество административных и иных статей наказания для легального перевозчика значительно больше, чем для нелегального. Последствия и риски привлечения легального перевозчика к ответственности значительно выше, нежели для нелегала. В этой связи создание единой информационной базы и исчерпывающего перечня требований позволит в режиме онлайн определить, является ли перевозчик легальным или нет.

Необходимо предоставить возможность инспектору Ространснадзора обоснованно определить легальность перевозки, а пере-

возчику в свою очередь соответствовать. Как и в прошлом вопросе, все предпосылки для этого имеются. Сегодня участниками рынка в автоматических форматах передаются данные в различные ведомственные системы о местоположении (ГЛОНАСС), данные пассажиров и экипажа (Защита-ИнфоТранс). Объединение этих данных и фиксация исчерпывающего единого перечня требований в единый информационный ресурс позволит значительно оптимизировать работу перевозчиков и предоставить полные и достоверные данные в контрольные и регулирующие ведомства и, как следствие, беспрепятственно определить легальность перевозки.

Исторической проблемой, также обозначенной в обсуждениях, является взаимоотношения между перевозчиками и держателями инфраструктуры. Как и ранее, объемы транспортной работы, доступ к инфраструктуре диктуются собственниками инфраструктуры, а не пассажирами. Во многом этому способствует информа-

ционная закрытость держателей автовокзалов об их реальных емкостях, свободном перронном времени. Зачастую, принадлежащие региональным предприятиям автовокзалы и автостанции проводят протекционистскую политику в отношении «домашних» перевозчиков и пр. Подобная закрытость не позволяет сформировать единую качественную конкурентную среду для перевозчика. Несмотря на возмездность оказываемых перевозчику услуг, их исчерпывающий перечень определен недостаточно, а тарификация определена большей частью традицией (удерживается процент от стоимости билета). Зачастую перечень услуг ограничен обязательными требованиями, что уже давно не соответствует потребностям реального сектора, а стоимость агентских вознаграждений имеет тенденцию расти. Держатели инфраструктуры всеми возможными способами, пусть даже в ущерб экономике своих предприятий, пытаются снять с себя ответственность, ограничивая пере-

чень оказываемых услуг. При этом многие функции крайне востребованы, такие как, например, предрейсовые осмотры водителей и техники.

И вновь с уверенностью можно говорить о том, что автовокзальные автоматизированные системы готовы к интеграции в единое информационное пространство.

И в завершение, но далеко не последний по значимости вопрос, поднятый коллегами, – это формирование мультимодальной сети пассажирских перевозок. Практика последнего года доказала, что предоставление пассажиру возможности использования нескольких видов транспорта для составления маршрута следования востребовано! К сожалению, в российском законодательстве отсутствует регулирование «смешанной» перевозки. Создание нормативных условий позволит создать новый транспортный формат и создать новую единую информационную площадку для развития унифицированных, полностью прозрачных для пассажира услуг.

М. Хромов

30 января 2018 года



На кафедре «Автомобильные перевозки» московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ) состоится секция 76-й научно-методической и научно-исследовательской конференции на тему **«Актуальные проекты и проблемы транспортного комплекса Московской агломерации»**.

Заседание секции состоится в **10:00** по адресу:
Москва, Ленинградский проспект, дом 64, лабораторный корпус,
аудитория 414-л.

E-mail: madizp@mail.ru, btmedi@mail.ru
Телефон: + 7 (499) 346-01-68 (доб. 24)

КРУГЛЫЙ СТОЛ НА ТЕМУ «ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ЗАКАЗНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК. УСИЛЕННЫЙ КОНТРОЛЬ РЫНКА И БОРЬБА С НЕЛЕГАЛЬНЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ»

21 ноября в пресс-центре «Парламентской газеты» состоялся круглый стол на тему «Лицензирование заказных пассажирских перевозок. Усиленный контроль рынка и борьба с нелегальными перевозчиками».

Распространение лицензирования на всех пассажирских перевозчиков создаст равные условия доступа на рынок как регулярных, так и заказных перевозок. Угроза отзыва лицензии усилит ответственность компаний за техническое состояние транспортных средств, за проведение медицинского осмотра водителей, за соблюдение ими графика режима труда и отдыха. Это повлияет на повышение безопасности дорожного движения, а также позволит выявить нелегальных и псевдозаконных перевозчиков.

Об этом 21 ноября заявил генеральный директор Агентства автомобильного транспорта Алексей Двойных в ходе круглого стола в пресс-центре «Парламентской газеты». В мероприятии также приняли участие председатель Комитета Совета Федерации по Регламенту и организации парламентской деятельности Андрей Кутепов, член Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству Александр Старовойтов, президент НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии



страны», член Правления Российского автотранспортного союза Борис Лоран, генеральный директор «Группа Автолайн» Александр Тур, представитель BUSFOR.RU Эдуард Шарабко, а также представители компаний-перевозчиков.

В настоящее время Государственной Думой принят в первом чтении законопроект «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек». Предполагается, что после принятия и вступления в силу поправок в Федеральный закон № 99-ФЗ, предусмотренных законопроектом, Правительством РФ будет принято постановление, в котором будут отражены требования для соискателей ли-

цензии. Планируется, что основные требования для получения лицензии на регулярные перевозки пассажиров и лицензии на перевозки по заказу будут одинаковыми. При этом возможны различия по второстепенным требованиям, например, в размещении маркировочной информации на борту транспортных средств.

«Основная наша задача – сделать требования для всех компаний, осуществляющих как регулярные, так и заказные перевозки, едиными. Они разрабатывались уже с учетом того, что в нашей стране активно развивается малое и среднее предпринимательство. То есть выполнить требуемые условия они способны. Хочу также отметить, что даже если в компании всего один-два автобуса, но они работают на маршрутах, в том числе с коммерческой целью, – это не основание делать для такой

организации послабление, разрешая использовать для перевозки технически неисправные автобусы или не проходить водителю медицинский осмотр. Ведь исполнение норм закона уберезет самого собственника транспортного средства и водителя от административной и уголовной ответственности. Это касается и школьных перевозок, и [перевозок] для собственных нужд различных компаний», – дополнительно пояснил Алексей Двойных.

Как и на регулярных перевозках, лицензирование заказных перевозок планируется осуществлять силами Ространснадзора. После принятия законопроекта о возврате лицензирования недобросовестных предпринимателей ждут усиленные административные меры. Так, согласно предполагаемым поправкам в КоАП, Ространснадзор будет задерживать и помещать на специализированную стоянку транспортные средства, работающие без лицензии, до устранения причины задержания.

Кроме того, при осуществлении предпринимательской деятельности с нарушением требований и условий, преду-

смотренных лицензией, будет налагаться административный штраф. Осуществление предпринимательской деятельности с грубым нарушением требований и условий, предусмотренных лицензией, сможет повлечь наложение административного штрафа на юридических лиц от 100 до 200 тыс. рублей или административное приостановление деятельности на срок до 90 суток.

«Практически ежедневно появляется информация об очередной аварии с автобусом: ДТП во Владимирской области, авария в Забайкалье, в Подмосковье и других регионах. Везде страдают люди. Закон позволит «описать» весь существующий в стране пассажирский транспорт и подтолкнуть перевозчиков к обновлению автопарка, а нерадивых – уйти с рынка. Система лицензирования направлена в первую очередь на повышение безопасности перевозок и сохранение здоровья пассажира», – подчеркнул Алексей Двойных.

Борис Лоран поднял вопрос о том, что так называемые сервисы «Попутчики» не подпадают под требования лицензирования, так как преимуществен-

но такая перевозка происходит на минивэнах и легковых автомобилях. «Добросовестные автобусные перевозчики и автовокзалы уже два года бьют тревогу на всех уровнях власти. Платя налоги, выполняя все требования Федеральных законов № 220-ФЗ и № 16-ФЗ легальный рынок междугородных перевозок не может установить такие низкие тарифы перевозки, как эти сервисы. Они (сервисы «Попутчики») пользуются отсутствием вообще какого-либо законодательства, регламентирующего их деятельность, так как не подпадают ни под закон о такси, ни под Федеральный закон № 220-ФЗ и прочие нормативные акты. Соответственно затраты на такой вид перевозки для перевозчика составляют только прямые затраты на топливо. В среднем по регионам страны отток от автовокзалов пассажиропотока составил 10%», – сказал Борис Лоран. Он призвал участников круглого стола определить, каким образом можно будет создать равные условия допуска на рынок междугородных перевозок указанных сервисов. Также он поблагодарил и Минтранс и Комитет по транспорту и строительству Госдумы за их вклад в работу по возвращению лицензирования, которое решит главную проблему в развитии рынка: это поставит «псевдозаказные» перевозки в равные условия допуска на рынок с регулярными автобусными перевозками.

Материал сформирован по информации пресс-службы Агентства автомобильного транспорта Минтранса России и редакции журнала «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития»

Фото М.Нилова



ЗАКОНОДАТЕЛИ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ИЩУТ СПОСОБ ОБЕЗОПАСИТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ

Комитет Госдумы Российской Федерации по транспорту и строительству предлагает принять федеральную программу строительства двухуровневых путепроводов на железнодорожных переездах.

После резонансных аварий на переездах глава комитета Госдумы Российской Федерации по транспорту и строительству **Евгений Москвичев** предложил принять федеральную программу строительства двухуровневых путепроводов на железнодорожных переездах.



«Их надо строить на тех переездах, где движение закрывается более трех раз в час. Необходимо также разработать единый типовый проект таких эстакад над железнодорожными путями», – сказал он. По расчетам парламентария, строительство путепроводов по всей стране потребует вложений в общей сумме 18–20 млрд рублей. Финансирование, по его мнению, должны обеспечить региональные бюджеты.

Однако, как сказал «Гудку» начальник отдела безопасности движения на железнодорожных переездах Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» Андрей Чирков, для обеспечения безопас-

ности одних только технических средств недостаточно. Поскольку всегда найдется какой-нибудь лихач, который сможет обойти препятствие и проскочить на красный свет. Поэтому надо повысить ответственность водителей, а для этого ужесточить ст. 12.10 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. При нарушении правил пересечения переезда водитель в первый раз должен лишиться прав на срок до двух лет, а при повторном нарушении – пожизненно. Это заставит водителей десять раз подумать, прежде чем нарушить Правила дорожного движения.

Стоит отметить, что Минтранс России еще в июне нынешнего года инициировал законопроект об обязательном лицензировании автотранспортных фирм, занимающихся перевозками пассажиров. Сегодня ведь организовать междугородные перевозки может любой предприниматель.



«Мы предлагаем лицензировать все виды автобусных перевозок», – сказал заместитель министра транспорта Российской Федерации **Николай Асаул**. – Дело в том, что в настоящее время лицензированию подлежат только регулярные го-

родские и пригородные виды сообщения».

Проблема безопасности движения на железнодорожных переездах серьезно обострилась в последнее время. ОАО «РЖД» сообщает «о беспрецедентном росте числа нарушений ПДД со стороны водителей при пересечении переездов». С начала текущего года количество ДТП на переездах выросло на 26% по сравнению с прошлым годом – до 197. За 9 месяцев в ДТП пострадал 171 человек – в два с лишним раза больше, чем в прошлом году. При этом погибли 56 человек (за 9 месяцев 2016 года – 29). Причина практически всех ДТП – нарушение водителями Правил дорожного движения.

Вот лишь последние случаи. Трагедия, унесшая жизни 17 человек, произошла 6 октября во Владимирской области. А 7 октября произошло новое происшествие: машинист электрички, которая шла по маршруту Углеуральская – Пермь, применил экстренное торможение, чтобы не столкнуться с застрявшей на путях «Нивой».

Пассажирам электрички пришлось самим вытаскивать машину с путей, чтобы поезд мог поехать дальше. В тот же день машинист грузового поезда на станции Ляды успел затормозить перед переездом, на который, несмотря на красный сигнал светофора, выехали два автомобиля, причем один из них тащил второй на буксире. На путях буксирный трос оборвался... Днем позже в Орловской области фура выехала и за-

глохла на переезде, ее отбросил с путей пассажирский поезд.

По мнению Андрея Чиркова, чтобы кардинально решить эту проблему, необходима координация усилий всех участников организации дорожного движения, в том числе ГИБДД и органов исполнительной и муниципальной власти. Сотрудники ГИБДД должны оперативно реагировать на нарушения ПДД на железнодорожных переездах, законодатели – внести коррективы в законодательство, ужесточающие меры наказания, а власти – построить безопасные развязки там, где через железную дорогу проходит большой поток автотранспорта.



А член комитета Госдумы по транспорту и строительству **Александр Старовойтов** говорит, что не надо делать какие-то дорогостоящие переезды, надо установить элементарное оборудование, которое делает невозможным проезд транспорта через железнодорожные переезды. Эта проблема уже много раз поднималась в Госдуме, но пока мало что



двигается. И в первую очередь, конечно, вопрос к субъектам Российской Федерации, которые совместно с РЖД должны этим заниматься, добавил парламентарий.

Ужесточить надзор за качеством услуг перевозчиков предлагает сенатор от Владимирской области Антон Беляков. Он подчеркивает, что послабления для частного бизнеса привели к тому, что в рейс зачастую выходят технически неисправные автобусы и за руль садятся водители, не имеющие для этого достаточного опыта и навыков.

Кстати, в советские времена такого не было, так как меньше было автомобилей и жестче контроль за работой автопредприятий. Так, первый случай столкновения поезда с авто-

бусом на переезде был зарегистрирован в 1973 году. ДТП было мало, потому что перед выходом в рейс проверяли не только техническое состояние автобусов, но и проводили обязательный предрейсовый медосмотр водителей. Сегодня эти правила носят рекомендательный характер и соблюдаются далеко не всеми частными компаниями. Более того, на трассы выходят и нелегальные перевозчики.

Обсуждаемые сегодня меры, безусловно, помогут сократить количество ДТП на переездах, но полностью решить проблему может только комплексный подход. Важно, чтобы выказанные инициативы не были отложены в долгий ящик. До следующего ДТП.

<http://www.gudok.ru/>; фото: ТАСС

ДТП с автобусом под Владимиром

В ночь на 6 октября 2017 года автобус столкнулся с поездом во Владимирской области. В результате погибли 17 человек, включая двух детей. По данным следствия, водитель знал о неисправностях автобу-

са, но продолжал перевозить пассажиров.

Все пассажиры автобуса – около 60 человек – были гражданами Узбекистана. В России они находились без необходимого оформления документов.

Глава Ространснадзора **Виктор Басаргин** заявил, что компания, которой принадлежал автобус нарушала режим труда и отдыха своих водителей. Также он отметил, что транспортное средство не отвечало требованиям безопасности.

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



СОБРАНИЕ ПСКОВСКИХ ПАТП

25 октября в городе Пскове накануне профессионального праздника Дня работника автомобильного и городского пассажирского транспорта состоялось очередное заседание членов «Союза автотранспортных предприятий автотранспорта общего пользования Псковской области» (САПТОП).

Председатель САПТОП **Виктор Семенов** во вступительном слове задал тон мероприятию, поздравив присутствующих с наступающим праздником и вручив некоторым участникам собрания грамоты и оригинальную сувенирную продукцию.

Докладчики, представители городской и областной администрации, сообщили о перспективах развития городских, пригородных, внутриобластных и междугородных пассажирских перевозок автомобильным транспортом в соответствии с Федеральным законом № 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».



Коротко об автодорожной безопасности на пассажирском транспорте рассказал **Александр Алексеев**, заместитель начальника Северо-Восточного межрегионального управления государственного автодорожного надзора.

Об особенностях организации перевозок пассажиров и багажа в межрегиональном сообщении компетентно доложила **Юлия Демидова**, директор филиала федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта» по Псковской области в Северо-Западном федеральном округе, г. Псков.

Живой и открытый диалог вели присутствующие, обсуждая информацию о новых тенденциях

развития межрегиональных автобусных перевозок и деятельности автовокзалов, которую сообщил член Правления Российского автотранспортного союза **Борис Лоран**.

Обобщая услышанное на очередном заседании, первый заместитель председателя Государственного комитета Псковской области по транспорту **Игорь Сильченков** резюмировал, что «в очередной

раз убедился в необходимости проведения подобных мероприятий, где организаторы приглашают заинтересованных лиц, способных адекватно оценивать ситуацию и предлагать оптимальные варианты решения проблем в рамках действующей нормативной базы во благо всех участников, осуществляющих деятельность по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом».



Пригородные электрички ЦППК планируют интегрировать в единую транспортную сеть Москвы

Об этом сообщил представитель Центральной ППК в рамках форума пассажирского транспорта Smart TRANSPORT в Санкт-Петербурге.

Пригородное сообщение необходимо интегрировать в единую сеть Московского транспортного узла, сообщает пресс-служба ЦППК со ссылкой на директора по продвижению новых проектов Центральной ППК **Вадима Мишанина**.

«В основе данной идеи – организация высокочастотного внутригородского движения поездов, что позволит сделать пригородные маршруты более удобными и, как следствие, более привлекательными как для

москвичей, так и для пассажиров из области. Эта идея уже получила положительный опыт в зарубежных странах, поэтому мы можем использовать ее для внедрения в Центральном регионе», – заявил Мишанин.

Кроме того, Вадим Мишанин добавил, что в связи с увеличением пассажиропотока из дальнего Подмосковья и близлежащих областей необходимо ввести новую категорию маршрутов – так называемый дальний пригород. Основной задачей этих поездов станет максимальная оперативность при перевозке пассажиров из отдаленных районов в Москву, для чего



было разработано специальное тактовое расписание.

Отметим, что подобные проекты уже с успехом действуют в Германии и Франции (сети поездов ближнего пригорода S-Bahn и RER), где железнодорожное сообщение полноценно (и инфраструктурно, и в области тарифной политики) объединено с другими видами городского транспорта, в том числе с метрополитеном.

Бэлла Ломанова
<http://www.gudok.ru>

«Киевская площадь» вложила в реконструкцию Щелковского автовокзала в Москве более 200 миллионов долларов

Об этом сообщил в интервью журналу Forbes председатель совета директоров компании Год Нисанов.

«Щелковский автовокзал – один из самых больших в Европе. Он всегда был уникальным объектом. Но, построенный в 1971 году, он давно отстал от нужд времени. За три-четыре года по объективным причинам нам пришлось три раза менять проект», – отметил он, добавив, что компания не привлекала бюджетные средства.

Завершить реконструкцию вокзала планируется в конце 2018 – начале 2019 года, рассказал Нисанов.

«Это будет современный многофункциональный транспортно-пересадочный узел,

уникальный проект, такого в Москве еще не было. Общая площадь после реконструкции составит 137 тысяч квадратных метров. Здесь появятся новые широкие перроны для посадки и высадки пассажиров, просторные залы ожидания. Всего 11 этажей, пять – под землей, шесть – сверху. В новом здании будут кафе, торговые павильоны и кинотеатр», – добавил он.

«Киевская площадь», по оценке Forbes, занимает 96-е место среди крупнейших частных компаний России. В 2017 году ее совладельцы Год Нисанов и Зарах Илиев возглавили составляемый журналом рейтинг рантье с доходом 1,27 миллиарда долларов.



Основной источник доходов «Киевской площади» – аренда торговой недвижимости и гостиничный бизнес. Компании принадлежат крупнейшие в Москве вещевые рынки «Садовод», «Москва», «Южные ворота», ТЦ «Европейский», гостиница «Украина» и другие объекты, а также крупнейший в Европе комплекс торговли продовольствием – «Фуд Сити».

<http://mosday.ru/news>

ДОБРЫЙ АВТОБУС



«Добрый автобус» – яркие буквы на бортах современного лайнера и радостные лица его пассажиров вызывают живой интерес москвичей и гостей столицы. Пожалуй, лучший автобус «Мосгортранса», новенькая синяя Setra S517 HD каждый день без выходных выходит в рейс, чтобы отдать дань уважения и подарить немного тепла и любви нашим бабушкам и дедушкам.

Автобус стартует от территориального центра социального обслуживания, где его с нетерпением ожидают будущие пассажиры, наслышанные о проекте от своих соседей уважаемого возраста, которые уже успели стать его пассажирами. В окружении заботливых сопровождающих «Добрый автобус» колесит по улицам и проспектам Москвы, в программе дневной 7–8-часовой экскурсии – посещение ведущих музеев города, мест воинской славы, храмов и монастырей столицы, памятников истории и архитектуры.

Уникальный социальный проект «Добрый автобус» – идея неравнодушных людей, заразивших всех участников

проекта своей энергией и искренней заботой о тех, кто ее заслужил своим многолетним трудом на благо Родины. Идея нашла горячую поддержку в Правительстве Москвы. Проект реализуется Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры при поддержке Департамента социальной защиты населения, Департамента культуры города Москвы, Русской православной церкви и ГУП «Мосгортранс».

«Наша добрая миссия заключается в том, чтобы дарить дорогим пожилым людям хорошее настроение, наполнить их жизнь новыми впечатлениями и знакомствами. Естественно, все это – абсолютно искренне и бесплатно! У нас очень много идей и мероприятий, целый центр добрых дел! Надеюсь, что все мы станем добрыми друзьями», – отметила руководитель проекта «Добрый автобус» **Сабина Цветкова**.

Первый рейс «Доброго автобуса» состоялся в Международный день пожилого человека. В 11 утра 1 октября



первая группа пенсионеров из 50 человек отправилась от Центрального академического театра Российской Армии в экскурсионно-ознакомительную поездку по Москве. Храмы и монастыри столицы, памятники истории и архитектуры, парки – программа экскурсии была необычайно насыщенной. Особое впечатление подарил Государственный музей обороны Москвы.

Запуску проекта предшествовала большая кропотливая работа, в которой были задействованы специалисты «Мосгортранса».

«Среди наших автобусов, которые осуществляют экскурсионные поездки, самые лучшие и современные – Setra S517 HD. Такие автобусы обслуживают статусные международные мероприятия. Они позволяют обеспечить высокие стандарты безопасности пассажиров. Автобус вполне соответствует названию проекта и подчеркивает его статус, наше уважение и почтение к пожилым людям Москвы», – сказал директор по коммерческой деятельности ГУП «Мосгортранс» **Евгений Жигунов**.

«Добрый автобус» базируется в филиале Службы заказных перевозок на площадке, которая расположена на Сколковском шоссе. Сотрудники «Мосгортранса» обеспечивают





предрейсовый и послерейсовый техосмотр, уборку и мойку транспортных средств. Особое внимание – к опытному водителю составу.

Автобус оснащен инновационной системой информирования водителя об опасном сближении с находящимися рядом транспортными средствами, системами видеонаблюдения и автоматического пожаротушения. Для комфорта пассажиров в автобусе установлены климат-контроль, холодильник, мультимедиа-система и туалет.

В рейс автобус отправляется с набором сувениров, которые надолго будут напоминать о поездке: красный брелок для ключей с символикой «Московский транспорт» для мужчин и синий шифоновый платочек – для женщин. В пути можно слегка перекусить: пассажиров обеспечивают питьевой водой и румяными пирожками.

«Работа с пассажирами «Доброго автобуса» будет продолжаться и после проведенной поездки. Мы обязательно пригласим их на замечательный

концерт под добрым названием «Синий платочек», где юные и талантливые москвичи от души исполняют песни военных лет», – добавляет Сабина Цветкова.

«Добрый автобус» будет выходить в рейс в течение года. Записаться на экскурсии можно через территориальные Центры социального обслуживания. Пилотным округом стал Восточный административный округ. Количество музеев – участников проекта будет постоянно расширяться, соответствующую поддержку обеспечивает Департамент культуры. Выходной в музее – не повод для отмены рейса, в такие дни в программу экскурсий включены столичные монастыри и храмы: соответствующие договоренности у инициаторов проекта достигнуты с Русской православной церковью.

Максим Голиков

Туристические автобусы «Мосгортранса» перевезли около 30 тысяч гостей столицы



Мосгортранс

Порядка 30 тысяч туристов, прибывших в Москву водным транспортом, оценили преимущества поездок по городу в автобусах «Мосгортранса», говорится в сообщении пресс-службы транспортного предприятия.

«За полтора месяца туристические автобусы «Мосгортранса» выполнили почти 600 рейсов к гостиницам, различным культурным объектам и достопримечательностям. К услугам пассажиров – обслуживание дневных и ночных экскурсий, а также трансфер от Северного речного вокзала и обратно», – прокомментировал директор по коммерческой деятельности ГУП «Мосгортранс» Евгений Жигунов.

Проезд гостей столицы обеспечивают 50 современных транспортных средств повышенной комфортности вместимостью 48 и 56 мест. В перевозках туристов задействованы автобусы с бортовой кухней, оборудованные системами климат-контроля и видеонаблюдения.

Кроме того, современный подвижной состав оснащен всем необходимым для максимально безопасной перевозки пассажиров. В частности, он оборудован инновационной системой информирования водителя об опасном сближении с находящимися рядом транспортными средствами.

<https://riamo.ru>





СПб ГУП «ПАССАЖИРАВТОТРАНС»

Первый ленинградский автобусный вокзал был открыт в июне 1957 года на площади Мира (ныне – Сенной). Вскоре темпы развития междугородного автобусного сообщения потребовали строительства нового автовокзала на набережной Обводного канала, который открыл свои двери для пассажиров в 1963 году. К 300-летию Санкт-Петербурга, в 2003 году, была закончена его реконструкция, в результате которой город получил достойный подарок – новый комфортабельный транспортный вокзальный комплекс. Сегодня он служит местом отправления регулярных междугородных и международных автобусных маршрутов, соответствует установленным требованиям к безопасности и способен обеспечить высокий уровень комфорта пассажиров.

В соответствии с требованиями Федерального закона № 220 с перевозчиками заключаются договоры на вокзальное обслуживание и агентский договор на продажу билетов. Договоры на вокзальное об-

служивание предусматривают равные условия для всех транспортных компаний, которые платят только за реально оказываемые услуги. Продавать билеты на рейсы они могут и самостоятельно, используя для этого современные технологии продаж, в том числе электронные площадки.

Во исполнение требований законодательства о транспортной безопасности автовокзал оборудован средствами, позволяющими отслеживать обстановку на всей его территории, оперативно реагировать на нештатные ситуации, своевременно оповещать пассажиров о ситуациях, угрожающих их жизни и здоровью. На входе в здание установлены стационарный рамочный металлодетектор и интроскоп. Охрана автовокзала и прилегающей территории осуществляется Северо-западным филиалом ФГУП «Управление ведомственной охраны Минтранса России». Контролировать обстановку помогают кинологи со служебными собаками. Во исполнение требований Минтранса России



*Начальник Управления эксплуатации и развития автобусных вокзалов
СПб ГУП «Пассажиравтотранс»
Сергей Владимирович Николаев*

информация о пассажирах, купивших билеты на междугородные рейсы, передается в автоматизированные централизованные базы персональных данных. На вокзале обеспечено разделение потоков пассажиров. Те, кто прибывает в Петербург, выходят с территории на Обводный канал по специальному коридору, минуя здание автовокзала. Выйти на перрон отправления из здания пассажир может только при наличии билета.

Мы понимаем, что меры по обеспечению безопасности могут создавать неудобства для пассажиров, но их реализация является выполнением требований закона и, кроме того, учитывает тревожные тенденции усиления терроризма, сложившиеся в мире.

Сегодня наиболее актуальной задачей является расширение сети автовокзалов для удобства пассажиров и улучшения логистики. С учетом увеличивающихся корреспонденций на северном и южном направлениях разработаны



проекты строительства современных вокзальных комплексов. Новый автовокзал «Южный», расположенный вблизи пересадочного узла «Купчино» обеспечит автобусное сообщение с южным направлением (Псков, Новгород, Беларусь, Прибалтика). Автовокзал «Парнас» вблизи одноименной станции метро поможет с ком-

фортом добраться до Карелии, Выборга, Приозерска, Финляндии. Реализация проектов планируется за счет привлечения частных инвестиций. Компания, выступившая инвестором вокзала «Парнас», приступила к реализации проекта. Одновременно город ведет интенсивный поиск инвестора для вокзала «Южный».

За эксплуатацию автовокзала на набережной Обводного канала отвечает СПб ГУП «Пассажиравтотранс», которое также осуществляет перевозки по городским и пригородным маршрутам и является лидером в сегменте автобусных перевозок не только Петербурга, но и всего Северо-Запада.

С. В. Николаев

В СИБИРИ ЗАПУСТИЛИ СИСТЕМУ ОТСЛЕЖИВАНИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ АВТОБУСОВ БАРНАУЛА

Системы отслеживания межрегиональных автобусов на автовокзалах Кемерово, Барнаула и Новосибирска объединили в единое целое.

Как сообщает ТАСС со ссылкой на директора компании – исполнителя проекта «Сибтранснавигация» Игоря Помогаева, это поможет тщательнее контролировать передвижение транспорта и вовремя реагировать на нештатные ситуации.

«Такого межсубъектного взаимодействия нет в Российской Федерации. Пилотный проект представляет собой интеграцию автоматизированных систем отслеживания межрегиональных пассажирских перевозок. Пока мы объединили системы автовокзалов Кемерово, Новосибирска и Барнаула», – сказал Помогаев.

По его словам, в проекте объединены шесть межрегиональных маршрутов между Кемеровской, Новосибирской областями и Алтайским краем. В следующем году компания намерена охватить и другие сибирские регионы.



Гендиректор «Кузбасспассажиравтотранса» Виктор Целищев уточнил, что, несмотря на наличие внутренних систем отслеживания автобусов, проверить движение пассажирского транспорта между соседними регионами было невозможно.

«Наш автобус пошел в Новосибирск – мы его видим, новосибирский автобус к нам идет – мы его не видим. Мы сейчас сделали два маршрута: один – на Новосибирск, второй – на Барнаул. Теперь мы их видим, и они нас видят», – пояснил Целищев.

Новая система интеграции поможет определить, опаздывает перевозчик или нет, а также оперативно отреагировать на поломку транспорта. Теперь если автобус будет опаздывать на два часа и больше, то его сможет вовремя заменить резервный автобус.

Помогаев добавил, что в будущем пассажиры из разных регионов смогут также отслеживать движение автобусов в режиме реального времени и выстроить свое расписание. Такой привилегией пока обладают только жители Кузбасса.

ТАСС/ПолитСибРур

КАК ПОБЕДИТЬ ВСЕМ УЧАСТНИКАМ РЫНКА МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК



*Алексей Остренин,
директор Департамента
автобусных перевозок
ООО «Инновационная
мобильность»*

На данный момент мы находимся на этапе перехода от модели, когда автовокзал реализует все билеты через собственные кассы, к модели, когда билеты можно купить на любом специализированном сервисе или в сторонней кассе в любой точке мира. Сразу оговоримся, что под словом «автовокзал» мы будем объединять все виды остановочных пунктов.

Для начала необходимо понять, по каким причинам происходит этот переход, кому нужны эти изменения, кто их заказчик.

Первый и главный заказчик таких изменений тот, кто платит деньги всем участникам процесса перевозки. Это пассажир. Пассажир меняется: стремительно растет процент людей, которые главным источником информации выбирают Интернет и выражают свое желание куда-либо поехать запросом

в Яндекс «купить билет Уфа – Москва». Как правило, пассажиры ищут наиболее дешевый способ добраться из города в город. Кроме того, большое значение имеет удобство оформления билета. Если при поиске билета «туда и обратно» пассажир не нашел способ быстро оформить билет на автобус, можно быть уверенным, он найдет и оформит поездку через сервис попутчиков или поездом. Или через перевозчика, который успел создать свой незамысловатый сайт, где просто и удобно оформляется нелегальная поездка. А нелегальность в автобусных перевозках для пассажира – вещь малоизвестная, и разницы он не поймет.

Второй заказчик – это, конечно, перевозчик. Он на своем собственном кошельке ощущает перемены с пассажирами. Новое поколение пассажиров, не найдя билет на существующий рейс в поисковике, уезжает другими способами. Загрузка рейсов падает, денег на обновление парка, поддержание высокого уровня сервиса не хватает, соответственно перевозчик не видит смысла гонять большие машины с маленькой загрузкой. И вот, вместо большого комфортабельного автобуса на маршрут отправляются 18-местные автобусы без полноценного багажного отсека и должного уровня сервиса.

Но является ли заказчиком изменений автовокзал? При существующей модели, когда автовокзал оказывает все услуги и перевозчикам, и пассажирам

на условии единого процента вознаграждения от продажи билетов, он становится первым потерпевшим. В случае появления пассажиров с билетами, купленными не на вокзале и не через него, доходность автовокзалов стремительно падает. То есть текущая модель ведет к тому, что количество пассажиров, приобретающих билет не через кассу вокзала, а на сторонних сервисах будет расти, что, соответственно, рано или поздно приведет к разорению автовокзалов и некоторых перевозчиков. И совершенно ясно, что автовокзалы пытаются препятствовать развитию сторонних сервисов, но также очевидно, что в нынешних реалиях модель уже не может удовлетворять всем требованиям перевозчика.

Что же делать? Мы с вами знаем, что выход есть, но сделать шаг нужно каждому участнику.

Первое. Вокзалам надо прекратить умирать. Есть два пути. Первый заключается в том, чтобы сохранить устаревшую модель отношений между пассажиром, перевозчиком и автовокзалом: все продажи продолжают проходить через вокзалы, а вокзалы продолжают брать процент с каждого проданного билета. Правильный ли этот путь? На наш взгляд, нет. Вокзал не может поддерживать все востребованные на данный момент сервисы, которыми хотят пользоваться перевозчики, агенты и пассажиры. Второй путь заключается в том, чтобы прекратить зависеть от про-

даваемых билетов. Автовокзал станет полноценным транспортным терминалом и будет предлагать перевозчику и пассажиру набор понятных услуг, часть которых является обязательными, а часть – дополнительными. Обязательные услуги, без которых обойтись невозможно, – это предоставление перрона, обеспечение транспортной безопасности, обслуживание пассажиров (предоставление залов ожиданий, туалетов, комнат матери и ребенка). Остальные услуги дополнительные – например, та же самая продажа билетов. Некоторые перевозчики готовы делегировать право продавать билеты только автовокзалу, некоторые наоборот хотят продавать билеты только самостоятельно, другие же готовы заключать договоры на продажу билетов с каждым желающим и самостоятельно управлять этим процессом, назначая размер вознаграждения и условия реализации. Перейдя на терминальные услуги, автовокзал готов поддержать любое требование перевозчика, не теряя в своей доходности. Не хочет новый перевозчик продавать билеты через кассы автовокзала? Хорошо, автовокзал просто не наращивает количество касс и кассиров. Первозчик доволен вокзалом, вокзал доволен всеми перевозчиками, выполняя свою главную задачу – отправку и прием рейсов, предоставление обязательных услуг пассажирам, обеспечение транспортной безопасности.

Второе. Первозчикам, желающим наращивать объемы перевозки и среднюю загруз-

ку, необходимо пользоваться всеми инструментами привлечения и удержания клиентов, которыми давно пользуются коллеги в других видах транспорта: единая учетная запись пассажира (PNR), динамическое ценообразование, программы лояльности, управление доходностью, билеты туда-обратно, мультисегментные перевозки, повторное занятие места в разных сегментах одного рейса, предоставление дополнительной информации о поездке до покупки билета и т.д.

Что для этого необходимо? Чтобы перевозчик сам управлял своим инвентарем¹. В тесной связке с системами автовокзалов, через которые проложены его маршруты, но сам. Информация о всем маршруте должна быть консолидирована в одном месте – в отличие от текущей ситуации, когда информация о маршруте отрывочна и существует отдельно в каждой точке маршрута, откуда продаются билеты. Кроме того, чаще всего она искажена – начиная от различного наименования одних и тех же остановочных пунктов в системах разных автовокзалов и заканчивая разной доступностью билетов из разных точек в сети Интернет.

Итак, как же технически выглядит схема работы, которая решит проблемы участников рынка пассажирских межрегиональных перевозок?

Каждый перевозчик пользуется собственной инвенторной системой, связанной со всеми производственными системами автовокзалов, участвующими в обслуживании рейсов

данного перевозчика. Первозчик самостоятельно управляет тарифами, выстраивая гибкую модель для увеличения заполнения рейсов и повышения собственной доходности. Первозчик имеет всю информацию о своих пассажирах и может контактировать с ними, делать специальные предложения, стимулировать к новым поездкам, вести программы лояльности. Первозчик может оперативно управлять вместимостью транспортных средств в зависимости от спроса, не нагружая этой работой автовокзалы. Первозчик волен самостоятельно управлять своей агентской сетью по продаже билетов. Главное условие работы такой системы – подтверждение расписания со стороны автовокзала и предоставление в реальном времени автовокзалом информации, необходимой для обслуживания пассажиров и отправки рейсов.

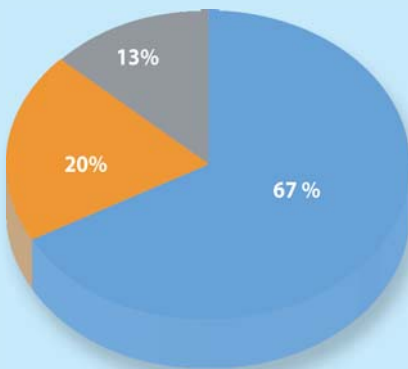
Взаимодействие инвенторных систем перевозчика с производственными системами автовокзалов и дистрибутивными системами продажи билетов – это выигрышная схема, к которой пришли все успешные игроки рынка перевозок различными видами транспорта.

Насколько рынок готов к подобным изменениям, мы можем увидеть по результатам опроса, проведенного НП ЕТС и НП РАВС.

Благодарим все автовокзалы и перевозчиков, участвовавших в опросе и давших свое экспертное мнение в таком сложном, но важном вопросе, как выстраивание электронных продаж на межрегиональ-

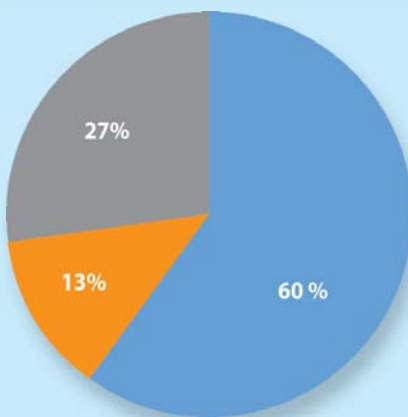
¹ Инвентарь – совокупность информации о маршрутах, рейсах, транспортных средствах, количестве свободных мест перевозчика.

Где хранятся данные о рейсах и свободных местах для продажи (инвентарь)



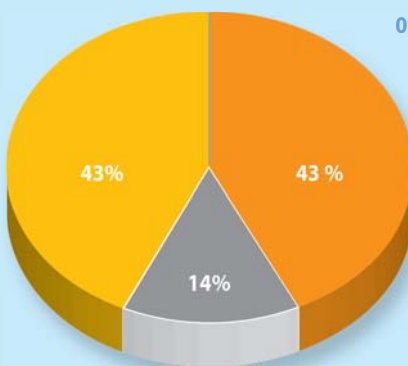
- А. Все места рейсов, отправляющихся от нашего (их) автовокзала(ов), заведены в нашей автоматизированной системе управления автовокзала.
- В. Часть перевозчиков установила квоту мест на свои рейсы для вокзала и хранит информацию о них у себя. Остальные места заведены в автоматизированную систему управления автовокзала. Интеграции с системами перевозчиков нет.
- С. Перевозчик может хранить информацию о своих рейсах в своей системе. Автоматизированная система автовокзала может интегрироваться к таким системам.

Где правильно, на ваш взгляд, хранить информацию (инвентарь) о свободных местах (в том числе на промежуточных точках)



- А. Весь инвентарь должен быть у автовокзала, который отправляет рейс. Промежуточные пункты должны автоматизироваться и подключиться к базе автовокзала.
- В. Каждый остановочный пункт, с которого возможна продажа билетов, должен быть автоматизирован и должен вести свою базу рейсов. Свободные места перевозчик должен распределять квотами.
- С. Перевозчик должен самостоятельно вести базу по своим рейсам, назначая транспортные средства, ведя карту мест, тарифную политику и т.д. Агенты подключаются к базе перевозчика для продажи билетов, автовокзальные системы подключаются к базе перевозчика для получения информации о пассажирах, ТС, экипаже и т.д.

Какой способ реализации билетов считаете наиболее удобным?



- 0% А. Все билеты пусть будут у вокзала, а он уже пусть заключает договоры с агентами.
- В. Вокзал + мы сами будем заключать договоры со всеми агентами и выделять им квоты.
- С. Я хочу выбрать генерального агента, который будет заключать все договоры с агентами и заниматься реализацией билетов.
- Д. Вокзал + мы сами будем заключать договоры с всеми агентами без квот.

ные и международные пассажирские маршруты.

Мы видим, что подавляющее количество вокзалов работает по схеме организации продаж централизованно через себя. Но уже достаточно заметна доля вокзалов, работающих по новой модели, и существует большая доля вокзалов, взаимодействующих с перевозчиками по переходной модели с квотированием.

В свою очередь, при опросе перевозчиков на подобный вопрос 57% опрошиваемых указали, что они имеют собственную систему инвентори, в которой они хранят информацию о свободных местах.

60% автовокзалов настаивают на работе по существующей схеме, но почти треть опрошенных уже оценила все преимущества новой модели работы.

А на вопрос «Какой способ реализации билетов считаете наиболее удобным?», ни один из перевозчиков не ответил, что его устроит схема, когда билеты будет продавать только автовокзал. В подавляющем большинстве ответов перевозчики видят автовокзал как одного из партнеров по реализации билетов.

Завершая эту статью, хочется отметить, что компания «Инновационная мобильность», имея своей целью консолидацию всех видов перевозки различными видами транспорта, принимает активное участие в решении текущих проблем отрасли автомобильных пассажирских перевозок. Мы готовы предложить все возможности нашей ИТ-платформы перевозчикам, автовокзалам и агентам для взаимовыгодного сотрудничества на базе новой модели взаимодействия.

3-я ежегодная конференция

ИННОВАЦИОННЫЕ ПЛАТЕЖНЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ТРАНСПОРТА



14 февраля 2018 года



Москва, Конгресс-центр Технополис

Волгоградский просп., 42 корпус 5

В конференции примут участие более 300 представителей из различных регионов России

Специализированная конференция, которая полностью посвящена развитию платежных решений на общественном транспорте, регулированию отрасли, созданию единого транспортного пространства, интеграции платежных решений с городскими сервисами и социальными проектами, дистрибуции билетов и программам лояльности.

Открытая дискуссия руководителей транспортных компаний и представителей государственной власти. Участвуют представители регионов со всей России, которые уже реализовали у себя платёжные решения для транспорта и те, кто только собирается это делать.

В фокусе внимания участников современные тренды и технологии для сбора оплаты в общественном транспорте и развитие отрасли в эпоху цифровой экономики.

Ключевые темы мероприятия:

- ▶ Создание единого транспортного пространства в масштабах страны
- ▶ Переход от узких региональных моделей к общим стандартам
- ▶ Совместимость транспорта и создание экосистемы по оплате проезда
- ▶ Применение закона ФЗ-54 о контрольно-кассовой технике
- ▶ Развитие платежей бесконтактными банковскими картами на транспорте
- ▶ Новое поколение планировщиков маршрутов
- ▶ Mobility as a Service (мобильность как услуга) или MaaS
- ▶ Внедрение социальных карт и работа с льготными категориями пассажиров
- ▶ Запуск программ лояльности для клиентов
- ▶ Объединение и использование онлайн-информации о пассажиропотоке и передвижении общественного транспорта

регистрация и участие в конференциях
аккредитация журналистов и вопросы медиаподдержки
партнерское участие и сотрудничество

events@4wecon.com
press@4wecon.com
partners@4wecon.com

**Эдуард Шарабко**

заместитель генерального директора
ООО «БАСФОР» по правовым вопросам

**ЭЛЕКТРОННЫЙ БИЛЕТ
НА АВТОБУС**

В России сервисы по поиску, бронированию и продаже билетов на воздушный и железнодорожный транспорт через Интернет возникли достаточно давно. Пользователи глобальной сети по достоинству оценили реальные преимущества таких услуг.

Удостоверение договора перевозки пассажира электронным билетом на автобус получило активное распространение относительно недавно, но число пассажиров, не желающих тратить свое время и дополнительные средства на покупку автобусных билетов в кассах, стремительно растет. Порядок оформления и использования электронного билета детально регламентирован в отношении перевозок пассажиров воздушным и железнодорожным транспортом, что нельзя сказать в отношении перевозок пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, в частности автобусами.

В Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта относительно оформления и использования электронного билета указано лишь то, что «допускается использование билетов с указанием части или всех реквизитов в электронном виде». (ч. 4 ст. 20 УАТ). Соответствующими Правилами перевозок пассажиров (№ 112 от 14.02.2009) определены формы и обязательные реквизиты обычного биле-

та, багажной квитанции, а также квитанции на провоз ручной клади. Правила оформления и использования таких документов в электронном виде, к сожалению, по настоящее время так и не установлены.

Отсутствие четкого правового регулирования таких отношений приводит к тому, что пассажиры, приобретающие электронные билеты на автобус, ограничены в правах и фактически оказываются в дискриминационном положении по отношению к пассажирам, приобретающим электронные билеты на авиационный или железнодорожный транспорт тем же способом. Более того, некоторые автовокзалы и автостанции, пользуясь своим положением в отношениях с перевозчиком, периодически по надуманным причинам отказываются пропускать на перрон пассажиров, удостоверивших заключение договоров перевозки электронными билетами.

Поэтому многим пассажирам и юридическим лицам по независящим от них обстоятельствам приходится не только вынужденно отказываться от использования онлайн-сервисов по приобретению электронных билетов на автобусы, тратить значительное время и нести дополнительные расходы на приобретение обычных билетов в стационарных кассах, но и вынужденно использовать другой вид транспорта, что крайне негативно сказывается на наполня-

емости транспортных средств. В каждом конкретном случае такая проблема может быть решена путем применения законодательства по аналогии.

Статьей 6 ГК РФ предусмотрено, что в случаях, когда гражданские правоотношения прямо не урегулированы законодательством, к таким отношениям, если это не противоречит их существу, применяется гражданское законодательство, регулирующее сходные отношения. Данное право является одним из проявлений дискреционных полномочий суда, необходимых для осуществления правосудия, поскольку невозможность применения норм права по аналогии при наличии неурегулированных отношений привела бы к невозможности защиты прав граждан и в конечном итоге к ограничению их конституционных прав. Но для применения аналогии закона пострадавшему приходится обращаться в суд, что требует специальных знаний и расходов.

Указанный пробел в действующем законодательстве приводит не только к нарушениям прав пассажиров, но и препятствует обеспечению комплексного взаимоувязанного развития пассажирского транспорта и мультимодальных перевозок, блокирует создание единой цифровой среды в сфере обеспечения пассажирских перевозок, негативно сказывается на развитии пассажирского транспорта в целом и наполняемости автобусов в частности.

Понимая острую необходимость четкого нормативного регулирования отношений, возникающих между автовокзалами, перевозчиками и пассажирами, BUSFOR представил свои предложения в Минтранс по указанной проблеме.

СЪЕЗД ЧЛЕНОВ ПАН-ЕВРОПЕЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ АВТОВОКЗАЛОВ ASSOCIATION OF PANEUROPEAN COACH TERMINALS

В Литве, в городе Каунасе, 25–26 сентября 2017 года состоялся очередной съезд членов Пан-Европейской Ассоциации Автовокзалов (Association of Paneuropean Coach Terminals [APC]).

В конференц-зале Каунаского автобусного терминала (Kaunas, Vytauto av. 24) прошло заседание Президиума APC. Был заслушан отчетный доклад генерального секретаря **Штефана Кристиана** (Германия), а также предварительный результат деятельности Ассоциации в 2016 году и бюджет на 2017 год. Отдельное обсуждение было по текущим предложениям и проектам членов APC.

26 сентября прошла основная часть мероприятий съезда. Заседание членов Ассоциации открылось докладом госпожи **Вайры Громуле** (Латвия) – генерального секретаря APC. Далее выступил господин Штефан Кристиан – президент APC – с расширенным докладом о результатах деятельности и планах на будущий период.

С презентацией «Дизайнерские решения автовокзала – новый автобусный терминал в Каунасе, Литва» выступил господин **Линас Скарджюкас**, генеральный директор ЗАО «Каутра» (Литва), член Президиума APC. Он продемонстрировал все этапы реконструкции автовокзала, объяснил подходы к конструктивным решениям планировки и расположения технологических помещений объекта.

Господин **Борис Лоран** – президент Некоммерческого партнерства «Развитие авто-

вокзалов страны» (Россия), член APC, представил презентацию на тему: «Ай-Ти-решения для продажи автобусных билетов и информирования пассажиров в России». В рамках презентации Борис Лоран рассказал о перспективах развития рынка регулярных перевозок и деятельности автобусных терминалов и планируемом изменении законодательства в этой области. Особое внимание он уделил международным пассажирским перевозкам Россия – страны Прибалтики в вопросе доступности билетов для российских пассажиров и вопросе соблюдения российского паритета. Далее он передал слово Управляющему директору системы BUSFOR **Николаю Тузенко**, который проинформировал членов APC о статистике поисковых запросов потенциальных пассажиров в его системе по маршрутам из разных регионов России в страны Балтии и Европы и обратно. Одной из проблем доступа российских пассажиров к отдельным востребованным международным маршрутам он отметил закрытость собственных систем и сайтов иностранных перевозчиков, обслуживающих эти маршруты.

Господин **Борис Кадиш** руководитель компаний SWD Factory и Blue Zebra (Латвия), член Консультативного совета APC презентовал новую систему поиска и бронирования автобусных поездок – агрегатор для операторов автобусов и автобусных терминалов в Европе.

Представитель АО «Рижский международный авто-



бусный вокзал» (Латвия) рассказал о требованиях Регламента (ЕС) 2016/679 – о защите физических лиц в отношении обработки персональных данных и свободном обращении таких данных.

В перерыве перед второй частью мероприятия господин Линас Скарджюкас провел экскурсию по автобусному терминалу и подробно рассказал полный технологический цикл работы автовокзала. Особое внимание он уделил демонстрации системы контроля и учета пассажиров, которая имеет функцию электронной продажи билета через Интернет. Гости смогли не только осмотреть терминал, но и поговорить с персоналом автовокзала – работниками всех технологических служб. Все участники мероприятия сошлись в едином мнении, что автобусный терминал Каунаса является образцом современного автовокзала с максимально продуманной планировкой, соответствующей технологическому циклу и вопросам контроля пассажиропотока и антитеррористической защищенности объекта.

Особо было отмечено, что концептуально объект является не торговым центром, в котором есть автовокзал, а автовокзалом, в котором есть торговый центр.



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).
- ◆ Пассажиры автотранспортных 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 номеров
можно найти в:**

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

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

Журнал

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

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



НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО

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

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



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

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