

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

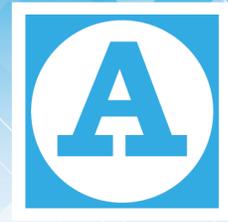
№ 69 апрель-июнь

2019



**20
лет**

РОССИЙСКОМУ
АВТОТРАНСПОРТНОМУ
СОЮЗУ



Отраслевой журнал РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Издается с 2006 года

Единственный независимый отраслевой журнал, освещающий междугородные автобусные перевозки и деятельность автовокзалов.



ЖУРНАЛ ПУБЛИКУЕТ:

- аналитические материалы
- новости отрасли
- интервью с ведущими специалистами
- репортажи с мероприятий отрасли
- презентации и обсуждения инноваций отрасли
- нормативные документы
- освещение деятельности некоммерческих объединений автотранспортных предприятий всех регионов РФ

Распространение:

- целевая рассылка
- на отраслевых мероприятиях автотранспортного комплекса

Электронная версия журнала:
www.rosbuslines.ru

ЖУРНАЛ Ассоциации
Все выпуски журнала

Все выпуски журнала находятся в:

- Российской Государственной библиотеке
- библиотеке НИИАТ
- библиотеке МАДИ



E-mail: info@rosbuslines.ru
Тел./факс: +7 (495) 231-68-35

Адрес редакции: 125212, Москва, Кронштадский бульвар, д. 7 стр. 4, офис 21

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 ГОДА

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

Учредитель:

Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны»

Периодичность выхода:

от 4 до 8 выпусков в год

Спец. Тираж: 4000 экз.

Распространение: подписка и целевая рассылка

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

Экспертный совет:

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

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

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

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

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

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

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

Новоселов В. И. – президент СРО «Транспортный союз Сибири»

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

Старовойтов О. И. – президент Российского автотранспортного союза

Главный редактор: Б. О. Лоран

Выпускающий редактор: А. Е. Лоран

Советник главного редактора: Г. Д. Шахматов

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

Юридическое сопровождение:

Г. Т. Кязимов, Ю. А. Архипова

Отдел подписки и распространения:

А. Д. Белоусова, О. Б. Лоран

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

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

Дизайн и верстка: Ю. А. Иванова, А. Е. Лоран

Корректор: А. С. Сивков

Ответственный секретарь: Д. Б. Лоран

Адрес редакции:

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

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

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

Цена свободная.

Подписано в печать
10.06.2019 г.

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



СЛОВО РЕДАКТОРА

2

ТЕМА НОМЕРА

- ◆ Приветственное слово президента Российского автотранспортного союза 3
- Поздравления:
- ◆ Ассоциации международных автомобильных перевозчиков 3
- ◆ Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства 4
- ◆ Межрегиональной ассоциации автовокзалов и перевозчиков 5
- ◆ Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области 6
- ◆ Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» 7
- ◆ Ассоциации «Транспортная ассоциация московской агломерации» 8
- ◆ Российского информационного агентства «Индустрия безопасности» 8

ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ◆ Совет руководителей фракций «Единая Россия» рассмотрит законодательную инициативу Удмуртии по нелегальным автоперевозчикам 12
- ◆ Передовой опыт регионов. Координационный совет УФО – в действии 14
- ◆ Эксперты рассказали татарстанцам, как не сесть в автобус к нелегальному перевозчику 17
- ◆ Пять причин участвовать в Конференции по транспортной безопасности 19

АВТОВОКЗАЛЫ И ПАТП

- ◆ «Автовокзалы Удмуртии» про инициативу республиканского Госсовета 20
- ◆ Цифровизация автовокзала – продажа билетов онлайн... а что дальше? 24
- ◆ Полноценный объект транспортной инфраструктуры — автовокзал «Липецк» 26
- ◆ Нелегальные перевозчики оккупировали новосибирский автовокзал 30
- ◆ «Северные Ворота» набирают обороты 32
- ◆ «Пассажиравтотранс» бьется за индивидуальный подход к вознаграждению за продажу билетов на автовокзале на Обводном канале 34
- ◆ Новое здание автостанции в с. Ачхой-Мартан начнет функционировать в 2019 году 35

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

- ◆ BlaBlaCar ищет диалог с автовокзалами 36
- ◆ Партнерство BlaBlaCar с автовокзалом Ижевска 36
- ◆ «Мы даем партнерам дополнительный поток пассажиров» — руководитель BlaBlaCar про партнерство с автобусами и автовокзалами 38
- ◆ Глобальные тенденции современной транспортной мобильности 42
- ◆ Мультимодальные пассажирские перевозки: новый тренд транспортной отрасли 44

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

- ◆ Обмен опытом 46



Уважаемые коллеги!

Сегодня мы отмечаем юбилей самой авторитетной в масштабах страны некоммерческой организации автотранспортников. Российскому автотранспортному союзу – 20 лет! Мы разместили раздел «Тема номера», который посвящен этому юбилею, в начале журнала, чтобы вы могли ознакомиться с малой толикой теплых слов, адресованных как самому союзу, так и его работникам. На торжественной части мероприятия будет сказано еще много, мы расскажем о достижениях союза, его позиционировании, как Всероссийской организации, объединяющей работодателей автотранспортной отрасли практически из всех регионов Российской Федерации. В следующем номере мы подробно осветим все мероприятия, которые состоятся на съезде РАСа в городе Сочи. А сегодня мы поздравляем коллектив союза, во главе с его

президентом – Старовойтовым Олегом Игоревичем!

Теперь несколько слов о материалах этого номера. Мы разместили информацию об инициативе Законодательного собрания Удмуртской республики, с которой они вышли в Государственную Думу. Предложенные депутатами Госсовета Удмуртии законодательные изменения касаются корректировки федерального законодательства в части установления административной ответственности за отдельные виды правонарушений и введения штрафных санкций в отношении недобросовестных перевозчиков. Отмечу, что Удмуртия показывает ту активность в поддержку добросовестных автотранспортников, которая необходима всем регионам. В разделе «Информационные технологии» описан пилотный проект, проводимый на площадке «Автовокзалы Удмуртии» с сервисом «БлаБлаКар» по привлечению дополнительного пассажиропотока в легальный сектор перевозок. Проект признан успешным.

Координационный совет Уральского Федерального Округа также лидер по нормотворчеству и отстаиванию интересов отрасли – об этом в материале на 14-й странице.

В разделе «Автовокзалы и ПАТП» вы ознакомитесь с достижениями Липецкого автовокзала, который является ярким примером ответственного и профессионального управления объектом транспортной инфраструктуры. В Москве открылся международный автовокзал «Северные ворота». Он стал составной частью транспортно-пересадочного узла. Осенью этого года в столице откроется международный автовокзал «Саларьево» в ТиНАО. Кроме того, перестраивается автовокзал «Щелковский» и строится новый автовокзал вблизи метро «Селигерская». Мегполис обеспечит себя современными ОТИ на всех основных направлениях вылетных магистралей.

Про глобальные тенденции современной транспортной мобильности и мультимодальные пассажирские перевозки читайте в разделе «Информационные технологии».

В разделе «Зарубежный опыт» размещены комментарии участников группы руководителей автовокзалов, которые в апреле посетили крупнейшее автотранспортное предприятие Эстонии и ознакомились с работой коллег. Главным в этой поездке было общение и обмен опытом. Для автотранспорта нет границ, есть просто разные требования законодательства, но все тренды и тенденции одинаковые. Просто одни представители рынка раньше чувствуют, понимают и внедряют их в жизнь, другие – делают это позже. Мы продолжим переговоры с зарубежными коллегами для новых контактов, и постараемся, чтобы каждый руководитель наших автовокзалов и ведущих автотранспортных предприятий пообщался с зарубежными коллегами, обменялся опытом, увидел что-то новое в технологиях и подходах, поделился своими наработками и инновациями.

С уважением,

Борис Лоран

Ассоциация «Развитие автовокзалов страны» создала дискуссионную площадку в приложении WhatsApp для руководителей и ответственных представителей автовокзалов страны.

Основная цель создания группы – прямой контакт и консультации представителей автовокзалов в режиме онлайн. В группе размещаются проекты нормативных документов, судебная практика, региональное законодательство, презентации и доклады, результаты мониторинга и статистика рынка, предложения и новые разработки смежных видов бизнеса. Второй целью группы является оперативное информирование региональных чиновников исполнительной, законодательной власти и надзорных органов в сфере транспорта о том, что реально происходит на земле, с приведением примеров решения проблем в других регионах.

Заявку на подключение в группу отправляйте с мобильного телефона на номер +7(926)302-57-75



*Олег Старовойтов,
президент Российского автотранспортного союза*

Дорогие друзья!

Сегодня, 27 июня, Российский автотранспортный союз торжественно отмечает знаковое событие в своей истории – 20-летие со дня образования!

По прошествии стольких лет активной деловой жизни, придя к юбилейному году качественной, полезной работы, можно констатировать правильность однажды принятого решения о создании организации, призванной обратить пристальное внимание на внутрироссийские проблемы на рынке автоперевозок.

Словом, два десятилетия назад, во благо транспортному предпринимательству, зародилась обще-

ственная сила, обращенная в помощь автоперевозчикам страны, в поддержку баланса их интересов.

Взяв чёткую профессиональную направленность, сконцентрировав все потенциалы, Союз включился в большую транспортную работу!

Важные общие задачи требуют постоянного участия в их решении всех сторон, чьи интересы взаимосвязаны. Совместными усилиями, в тесном альянсе всех, кто примкнул к объединению, идёт конструктивное внедрение инициатив в совершенствование и формирование отраслевого законодательства, в разработку основополагающих нормативных документов, отчего напрямую зависит развитие автомобильного транспорта.

За эти годы выстроен многогранный диалог с органами власти на федеральном уровне, организовано взаимодействие с субъектами, привлечена наука, налажено партнёрство с экспертами других профильных организаций по выработке единых позиций, дающих положительные эффекты.

Работа РАС всецело направлена на улучшение ведения автотранспортного бизнеса. На повестке каждого дня — насущные во-

просы. И выработанные по ним предложения, сделанные выводы, подготовленные заключения и экспертные оценки принимаются к рассмотрению и учитываются при принятии главных отраслевых решений, что, несомненно, идёт в пользу общего дела!

Подводя итоги своих 20-ти лет, Российский автотранспортный союз традиционно собрал своих членов, широкую целевую аудиторию гостей, представителей органов власти на юбилейном Съезде, где будут определены пути дальнейших действий, намечены очередные планы, сформированы новые механизмы работы!

В рамках запланированных конференций будут представлены к серьёзному обсуждению вопросы, охватывающие самую актуальную проблематику, существующую сегодня в сфере пассажирских и грузовых автоперевозок.

Сообща мы рассчитываем правильно проанализировать ситуацию и сгенерировать свежие идеи.

В свете празднования юбилея пожелаю всем особого духа единства в создании более благоприятных условий для работы, сплочённости, продуктивного труда и пользы совместных действий!



*Евгений Москвичев,
председатель Комитета по транспорту и строительству Госдумы РФ, президент АСМАП.*

Уважаемый Олег Игоревич!
Уважаемые коллеги!

От имени международных автомобильных перевозчиков России примите самые добрые и искренние поздравления по случаю 20-летия со дня образования Российского автотранспортного союза!

Сегодня РАС является одним из самых крупных и авторитетных профессиональных автотранспортных объединений в России, играющим значительную роль в обеспечении стабильной

работы и развитии предприятий автотранспортного комплекса. В своих рядах Союз объединяет региональные и межрегиональные организации в области автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта с общим количеством свыше 5 тысяч предприятий и численностью работающих — более 2 миллионов человек.

Приоритетным направлением деятельности Российского автотранспортного союза является совершенствование законодательства в сфере автомобильного

транспорта — одного из важнейших секторов российской экономики. Интересы отечественных автоперевозчиков активно отстаиваются Союзом в органах законодательной и исполнительной власти России.

АСМАП высоко ценит наши партнерские отношения в рамках деятельности комиссий и рабочих групп Государственной Думы Российской Федерации, Минтранса России, РСПП, ТПП РФ. В



*Владимир Ломакин,
председатель Общероссийского
профсоюза работников автомо-
бильного транспорта и дорожного
хозяйства*

Уважаемые коллеги!

Центральный комитет Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства сердечно поздравляет членов и коллектив сотрудников Некоммерческой организации «Российский автотранспортный союз» с 20-летием со дня образования.

Ваша организация была образована в непростое для страны и отрасли автомобильного транспорта время.

В 90-х годах прошлого столетия ликвидация Министерства автомобильного транспорта РСФСР, изменение в стране функций органов государственной власти и местного самоуправ-

тесном рабочем взаимодействии РАС и АСМАП совместно принимают участие в обсуждении наиболее актуальных проблем внутрироссийских и международных автоперевозок с руководством Министерства транспорта РФ и высшим руководством страны.

В дни празднования юбилея от всей души желаем Вам, уважаемый Олег Игоревич, коллективу сотрудников и всем членам РАС, ветеранам автотранспортного

ления, появление новых видов отраслевых организаций, ослабление роли территориальных производственных объединений автомобильного транспорта в регионах, привели к децентрализации управления деятельностью отрасли, разукрупнению субъектов автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта, развитию малого бизнеса, индивидуального предпринимательства, появлению «самозанятых».

Были практически утрачены единые принципы организации перевозок. На транспорте появились нелегалы, большой пласт перевозчиков вел свою деятельность с применением «серых» схем.

Требовалось восстановить порядок на транспорте.

Созданный при поддержке Министерства транспорта РФ, Российского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства в 1999 году Российский автотранспортный союз стал тем стержнем, вокруг которого стала формироваться и спланиваться армия законопослушных организованных перевозчиков.

Взятый Союзом курс на восстановление стройной системы транспортного обслуживания

комплекса крепкого здоровья, счастья, благополучия, исполнения самых смелых планов и замыслов, дальнейшего активного развития и долгого пути Российскому автотранспортному союзу!

От имени российских международных автомобильных перевозчиков — членов АСМАП,

Президент АСМАП,
Е.С. Москвичев

Генеральный директор АСМАП,
А.Н. Курушин

населения, социальное партнерство определили сегодняшние успехи в планомерном развитии транспорта, обеспечили сохранение социального мира в отрасли.

Сегодня РАС – это крупнейшее в России объединение работодателей организаций, работающих в сфере автомобильного транспорта.

Представители Союза включены в состав общественных советов, консультативных органов при органах власти разных уровней, трехсторонних комиссий по регулированию социально-трудовых отношений.

Российский автотранспортный союз и Профсоюз РОСПРОФТРАНСДОР связывают многолетние партнерские отношения. Между нами заключается Федеральное отраслевое соглашение, которое распространяется на более чем 95% отраслевых предприятий.

Общероссийский Профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства благодарит РАС за взаимопонимание и поддержку.

Желаем Российскому автотранспортному союзу укрепления и процветания, а руководителям и работникам Союза и его членских организаций — крепкого здоровья и профессиональных успехов!



*Валерий Герман,
президент Межрегиональной ассоци-
ации автовокзалов и перевозчиков*

В конце девяностых, начале двухтысячных годов в кругах руководителей предприятий автовокзалов возникла потребность в обмене профессиональным опытом, определенной координации действий и выработки согласованных позиций по сохранению и развитию услуг в сфере регулярных автобусных пассажирских перевозок. Ответом на эту потребность стало создание 28 марта 2000 года «Межрегиональной ассоциации автовокзалов и автостанций Северного Кавказа». Её учредителями стали Открытое акционерное общество автовокзалов и автостанций (г. Ставрополь), генеральный директор Герман Валерий Христианович), Региональное предприятие «Кавминводоавто» (г. Пятигорск), генеральный директор Белицкий Виктор Григорьевич, ОАО «Донавтовокзал» (г. Ростов-на-Дону), генеральный директор Грызлов Игорь Евгеньевич, Акционерная фирма «Кубаньпассажиравтосервис» (г. Краснодар), генеральный директор Дьяконов Владимир Николаевич, ГУП «Калмавтовокзал» (г. Элиста), генеральный директор Болиев Андрей Викторович. Впоследствии же, в связи с вступлением новых членов, Ассоциация была переименована в Межрегиональную ассоциацию автовокзалов

и автостанций. Практически сразу к деятельности и участию в работе Ассоциации возник интерес со стороны предприятий и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих пассажирские автобусные перевозки и ассоциация была расширена за счет новых членов и переименована в Межрегиональную ассоциацию автовокзалов и перевозчиков. Таким образом в марте 2020 года Межрегиональная ассоциация автовокзалов и перевозчиков будет отмечать 20-летие со дня создания. А в этом году мы встречаем 20-летний юбилей Российского автотранспортного союза, главного общественного объединения автотранспортников России. Практически с первых дней создания Межрегиональной ассоциации автовокзалов и перевозчиков началось тесное взаимодействие и сотрудничество с Российским автотранспортным союзом. Первые шаги были сделаны в то время, когда президентом РАС был Николаев Геннадий Петрович. Начиная с 2001 года Межрегиональная ассоциация является членом Российского автотранспортного союза. Основной формой взаимодействия членов Межрегиональной ассоциации, помимо решения каких-то рабочих моментов в оперативном порядке, является проведение собраний ассоциации. Собрания проводятся, как правило, три - четыре раза в году и каждый раз на территории региона Российской Федерации, автовокзал или перевозчик которого представлен в ассоциации. На сегодняшний день в Межрегиональную ассоциацию входят автовокзалы и перевозчики представляющие: Ставропольский край, Краснодарский край, Республику Калмыкия, Кабардино-Балкарскую Республику, Республику Северную Осетию - Аланию, Ре-

спублику Адыгею, Астраханскую область, Саратовскую область, Самарскую область, Ростовскую область. Жизнь идёт, что-то меняется, но Межрегиональная ассоциация не теряет связи с теми руководителями, которые в силу изменения профессиональной деятельности и в силу возраста уже не возглавляют те предприятия, которые входят в состав Межрегиональной ассоциации. Им присваивается статус Почетного члена Межрегиональной ассоциации автовокзалов и перевозчиков и они приглашаются на все текущие мероприятия ассоциации, собрания и с удовольствием принимают в них участие. На сегодняшний день такой статус присвоен шести ее представителям.

Ежегодно Межрегиональной ассоциацией выпускается настенный перекидной календарь, в котором каждому региону посвящается отдельная страница, а так же указываются дни рождения руководителей предприятий и их контактные телефоны.

Неоднократно участие в работе собраний Межрегиональной ассоциации принимали президент РАС — Марчук Иван Дмитриевич и президент РАС — Козлов Михаил Иванович, а так же по их поручению работники аппарата Российского автотранспортного союза. Наиболее тесное и плодотворное сотрудничество между Межрегиональной ассоциацией и Российским автотранспортным союзом сложилось после того, как президентом РАС стал Старовойтов Олег Игоревич. Олег Игоревич старается, если ему позволяет время, принимать участие в работе каждого собрания Межрегиональной ассоциации. Такое общение позволяет нам узнавать, обсуждать и выработать предложения по тем или иным изменениям в законодательной и нормативной

базе на федеральном уровне, касающимся деятельности автовокзалов и перевозчиков. Кроме того это позволяет налаживать взаимодействие между Российским автотранспортным союзом и органами исполнительной власти регионов Российской Федерации. Так как к участию в работе собраний всегда приглашаются руководители правительства, министерств того региона, где проходят собрания. А за историю существования Межрегиональной ассоциации её собрания проходили в Ижевске, Саратове,

Элисте, Астрахани, Ставрополе, Пятигорске, Кисловодске, Краснодаре, Ростове-на-Дону, Нальчике, Владикавказе, Майкопе, Туапсе, Геленджике, Махачкале.

Уже 20 лет Российский автотранспортный союз объединяет автотранспортников России и защищает их интересы, из года в год расширяя географию своего влияния на регионы страны. Поздравляем Президента Российского автотранспортного союза Старовойтова Олега Игоревича, его верных помощников и сотрудников аппарата РАС, всех коллег,

являющихся членами РАС илимышляющих о вступлении в его ряды, с этой замечательной датой. Всем желаем здоровья, благополучия, удачи и новых свершений на нашем нелегком профессиональном пути!!! А президенту Российского автотранспортного союза и сотрудникам его аппарата еще и новой энергии, новых подходов, нестигаемой последовательности в отстаивании наших профессиональных интересов в Правительстве, Государственной Думе и Министерстве транспорта Российской Федерации.



*Антон Сащенко,
президент Союза автотранспортных предпринимателей
Свердловской области*

Примите искренние поздравления с юбилеем – 20-летней годовщиной со дня образования некоммерческой организации «Российский автотранспортный союз»!

Созданный в 1999 году, Российский автотранспортный Союз последовательно реализует масштабную задачу – аккумулировать бесценный опыт регионов, непрерывно оттачивать алгоритм взаимодействия с органами всех ветвей власти, в том числе федеральной, с целью совершенствования отраслевого транспортного законодательства.

Принятая в середине 2008 года государственная «Стратегия развития транспорта до 2030 года» в сложнейших условиях обрушившегося мирового финансового и экономического кризиса потребовала консолидации усилий автотранспортников страны под эгидой набирающего силу общественного форума – «Российского автотранспортного союза».

Союз автотранспортных предпринимателей Свердловской области, автотранспортное сообщество Уральского федерального округа одними из первых в стране встали под знамена РАСа, прозорливо оценив его мощнейший энергетический потенциал, обращенный в помощь автоперевозчикам страны, в поддержку баланса их интересов.

Региональное совещание с руководителями автотранспортных организаций Приволжского, Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов по вопросу «Нормативное правовое обеспечение деятельности автомобильного транспорта», проведенное в Екатеринбурге 23-24 апреля 2008 года Министерством транспорта РФ, Правительством Сверд-

ловской области, Российским автотранспортным союзом, дало мощный толчок конструктивному внедрению инициатив регионов, совершенствованию и формированию отраслевого транспортного законодательства, разработке и принятию основополагающих нормативных документов, регламентирующих деятельность отрасли.

За два десятилетия Российским автотранспортным союзом проведена колоссальная работа, направленная на устранение «узких» мест в практической деятельности предприятий отрасли регионов, организовано эффективное взаимодействие с субъектами, налажено конструктивное партнерство с экспертами профильных организаций, научными работниками по выработке единых подходов совершенствования автотранспортной отрасли.

Желаем Российскому автотранспортному союзу дальнейших весомых практических результатов, постоянного совершенствования стратегии и тактики на тернистом пути обеспечения эффективного функционирования автотранспорта страны!



Борис Лоран,
президент ассоциации «Единая
Транспортная Система «Автобус-
ные Линии Страны»

В конце 2004 года у руководителей предприятий-перевозчиков из многих регионов, работающих на межрегиональных регулярных автобусных маршрутах с транзитным или конечным пунктом в Москве на ОТИ, встал вопрос о координации действий и защите своих прав. Количество автобусов совпадающих маршрутов на привокзальных площадях ж/д вокзалов и в разных «подворотнях» составляло 70% от всего объема перевозок. Только 30% были на автовокзалах. В то время их было четыре – исторический Щелковский автовокзал, Аэровокзал (с советских времен) и две автостанции, созданные в «чистом поле», на площадях 16-го и 18-го автобусных парков в рамках нашего совместного проекта с ГУП Мосгортранс – «Красногвардейская» и «Теплый стан». В 2005 году мы создали Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», которое привлекло ведущих специалистов отрасли к совместной работе по нормотворчеству и отстаиванию прав добросовестных автобусных перевозчиков на

всех уровнях. Тогда и начались наши первые контакты с Российским автотранспортным союзом. Представители и работники Союза стали активно принимать участие в наших мероприятиях, круглых столах, съездах, командировках в различные регионы, где была необходима поддержка наших перевозчиков. Наш отраслевой журнал «Российские автобусные линии. Проблемы и перспективы развития» всегда поддерживался Союзом, а в свою очередь сам журнал стал единственным отраслевым и полностью независимым изданием. Для более широкого представления интересов членов нашей организации и отстаивании нашей философии дальнейшего развития рынка междугородных перевозок мы приняли решение на общем собрании и вступили в ряды РАС в 2009 году, когда президентом Союза был Михаил Иванович Козлов. В то время на площадке Союза мы плотно сотрудничали с Олегом Игоревичем Старовойтовым – тогда директором Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации. Его поддержка и советы позволили нам улучшить автотранспортное обслуживание в межрегиональном сообщении и помочь многим перевозчикам. В 2011 году Олег Игоревич был избран президентом РАСа и наше сотрудничество приняло еще более продуктивный и результативный характер.

Сегодня на 17-м съезде Союза мы встречаем 20-летний

юбилей Российского автотранспортного союза, главного общественного объединения автотранспортников России. Мы искренне поздравляем Старовойтова О.И. с этим юбилеем. За восемь лет его президентства РАС стал более демократичной структурой для операторов рынка, их надежной опорой и более значимой отраслевой некоммерческой организацией, представляющей наши интересы в государственных и надзорных органах. Важен не только диалог отрасли и власти, важно чтобы власть слышала отрасль на всех уровнях. Этой системой коммуникации и стал РАС.

Особые слова благодарности хочу сказать работникам исполнительного аппарата Союза Алексееву Валерию Ивановичу за его вклад в разъяснение вопросов по транспортной безопасности ОТИ и ПАТП, Колесникову Евгению Васильевичу – за неоценимый, каждодневный вклад своего опыта и знаний в поддержку отрасли, Карачуну Сергею Михайловичу — за глубокое и дотошное участие во всех нормотворческих вопросах, Гацулову Виктору Васильевичу – двигателю и хранителю традиций союза и всем остальным уважаемым и ответственным сотрудникам, которые несут свою службу, оберегая отрасль.

В заключении хочу поздравить всех членов Союза со знаменательной датой и пожелать всем крепкого здоровья, успехов в нашем не простом деле – обеспечения достойной автотранспортной услугой «Его Величество – Пассажира!»



*Норайр Блудян,
председатель правления ассоциации «Транспортная Ассоциация Московской Агломерации»*

Ассоциация содействия развитию транспортной отрасли «Транспортная Ассоциация Московской Агломерации» (Ассоциация «ТАМА») создана с целью содействия своим членам в осуществлении их профессиональной деятельности.

Глобальными членами Ассоциации «ТАМА» являются крупнейшие автобусные перевозчики и предприятия наземного городского пассажирского транспорта, компании по пригородным железнодорожным пассажирским перевозкам, производители автобусов и трамваев, профильные институты и образовательные учреждения, индивидуальные предприниматели. В состав Ассоциации входят

крупнейшие таксомоторные парки и компании, осуществляющие прием и передачу заказов такси.

Мы сотрудничаем с органами власти и принимаем активное участие в разработке и экспертизе законопроектов и нормативных правовых актов и содействуем развитию транспортной системы.

Ассоциация «ТАМА» принимала активное участие в реализации проектов «Новой модели» управления наземным городским пассажирским транспортом и «Магистраль» в г. Москве.

Ассоциация «ТАМА» активно взаимодействует в общественном профессиональном пространстве страны и на международном уровне.

Ассоциация «ТАМА» является членом Международного союза общественного транспорта (МСОТ) и Московской торгово-промышленной палаты. Представлена в составе Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Министерстве транспорта РФ, Общественной палаты г. Москвы. Ассоциация является партнером АНО «МЕФТ», «ТЕМФ Экспр», «Busworld Academy» и др. и ежегодно принимает активное участие в организации и

проведении международных форумов. Мы являемся постоянным членом Международного экспертного совета по транспорту при Правительстве Москвы.

От имени коллектива Ассоциации «ТАМА» и от себя лично поздравляю Российский автотранспортный союз (РАС) с 20-летним юбилеем!

Сегодня РАС – это авторитетная общественная организация, деятельность которой заслуживает самой высокой оценки и глубокого уважения. За эти два десятилетия Союзом пройден огромный путь по решению проблем на рынке автоперевозок, оказанию помощи автоперевозчикам страны по решению их задач. Можно с уверенностью сказать, что во многом благодаря совместной работе РАС с другими общественными организациями и предприятиями удалось принять целый ряд важнейших для транспортной отрасли законов и других нормативных актов.

Желаем новых трудовых успехов и профессиональных достижений, надежных партнеров и интересных проектов. Пусть новый этап для РАСа станет более продуктивным, амбициозным, благоприятным на благо развития транспортного комплекса страны.



*Екатерина Романова,
И.о. главного редактора РИА «Индустрия безопасности»*

РИА «Индустрия безопасности» поздравляет Российский авто-

транспортный союз с 20-летним юбилеем!

20 лет для любого профессионального объединения – это большой срок, за который организация может либо доказать свою жизнеспособность и полезность, либо уйти в тень. Надо признать: более 150 объединений общероссийского, межрегионального и регионального уровней, входящих сейчас в состав РАС, – лучшее свидетельство востребованности Союза. За вами – миллионы участников автотранспортной отрасли, которые смотрят на вас с надеж-

дой. Именно вы даете им так необходимую в наше непростое время поддержку, возможность влиять на законодательную деятельность на самых разных уровнях государственной власти – иначе говоря, вы даете возможность быть услышанными, это крайне ценно.

Отдельно хотелось бы выразить признательность Президенту Союза – Олегу Игоревичу Старовойтову. Вся Ваша жизнь связана с транспортом, с насущными проблемами людей, которые работают в этой сфере. И только благодаря Вашему профессионализму, нерав-

нодушию, умению держаться на острие проблематики, Союзу удастся успешно отстаивать интересы автоперевозчиков, объединений, предприятий. Восемь последних лет, в течение которых вы стоите у руля РАС, безусловно, стали периодом расцвета организации.

Также наша редакция благодарит руководство Российско-

го автотранспортного союза за опыт высокоэффективного взаимодействия и готовность в любой момент подключиться к освещению актуальных проблем автотранспортной сферы на страницах журнала «Транспортная безопасность и технологии» и сайта РИА «Индустрия безопасности». Желаем Российскому ав-

тотранспортному союзу развить достигнутые успехи, укрепить высокую деловую репутацию и достичь всех поставленных целей. И, конечно же, мы желаем здоровья и счастья всем автоперевозчикам страны!

Коллектив РИА «Индустрия безопасности».

Следующий юбилейный 70-й выпуск уникального печатного издания планируется к концу сентября текущего года



Мы информируем о существующих проблемах, путях их решения, достижениях и перспективах развития отрасли междугородных автобусных перевозок и автовокзалов.

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

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



КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ:

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

АУДИТОРИЯ:

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

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

 Процессинговые и эквайринговые компании/банки

10 октября
2019 года

Конгресс-центр ТЕХНОПОЛИС МОСКВА

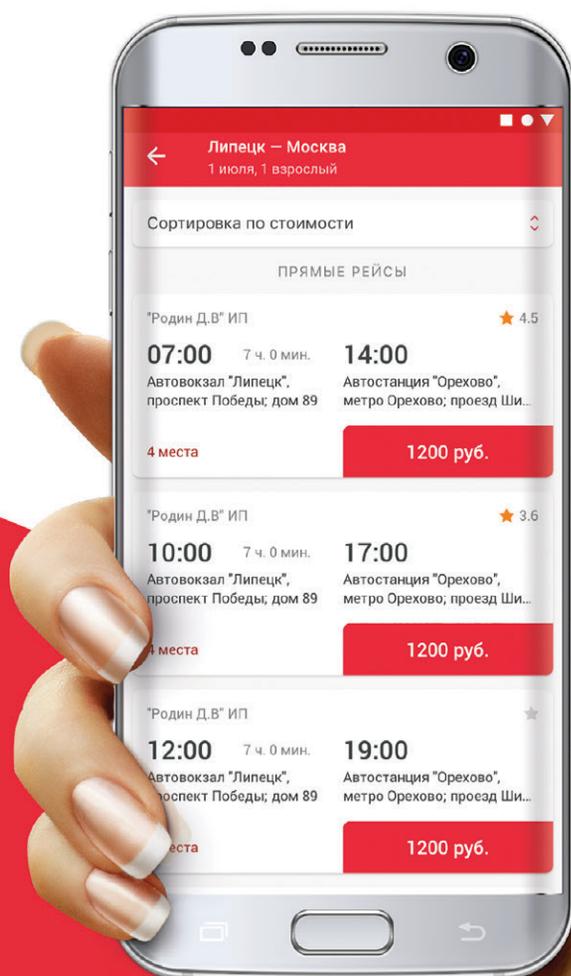


Подробную информацию о форуме Вы можете узнать на официальном сайте www.bustrforum.ru
По организационным вопросам и регистрации на мероприятие обращаться:
по телефону: +7 499 288 27 40; электронный адрес: info@4wecon.com
www.4wecon.com



Приглашаем автовокзалы, автостанции и транспортные предприятия к сотрудничеству с Басфор

Басфор - лидер онлайн-продаж
автобусных билетов



☎ +7 (968) 642-43-63

✉ otdel.perevozok@busfor.com

СОВЕТ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ФРАКЦИЙ «ЕДИНАЯ РОССИЯ» РАССМОТРИТ ЗАКОНОДАТЕЛЬНУЮ ИНИЦИАТИВУ УДМУРТИИ ПО НЕЛЕГАЛЬНЫМ АВТОПЕРЕВОЗЧИКАМ



Совещание у Андрея Исаева

16 мая в Государственной Думе Федерального Собрания РФ первый заместитель руководителя фракции «Единая Россия» Андрей Исаев провёл рабочую встречу по продвижению законодательной инициативы Госсовета Удмуртии об усилении контроля за деятельностью пассажирских автоперевозчиков. В обсуждении вопроса приняли участие председатель постоянной Комиссии по Общественной безопасности, Регламенту и организации работы Государственного Совета Елена Дербилова, президент Ассоциации «Развитие автовокзалов страны», член правления «Российского автотранспортного союза» Борис Лоран, генеральный директор ООО «Автовокзалы Удмуртии» Сергей Зайнуллин и представитель этой организации Максим Сизов. В феврале Госсовет Удмуртии предложил внести изменения в федеральное законодательство, касающиеся усиления контроля за деятельностью пассажирских автоперевозчиков. Сегодня массовое распространение получают регулярные пассажирские перевозки, организуемые под видом заказных, без наличия

должных разрешительных документов. Такие компании организуют посадку и высадку пассажиров вне автовокзалов и автостанций, работая без наличия маршрутной карты, не обеспечивая должную безопасность граждан и, по сути, уходя от налогов. Фактически данный вид транспортных услуг не отличается от иных перевозок по регулярным межмуниципальным маршрутам, однако, во-первых, он вызывает сомнения в своей безопасности, во-вторых, не обеспечивает реализацию прав граждан льготных категорий на получение мер социальной поддержки, а также представляет собой недобросовестную конкуренцию по отношению к легальным перевозчикам, заключившим контракты с уполномоченным органом государственной власти республики. Предложенные депутатами Госсовета Удмуртии законодательные изменения касаются корректировки федерального законодательства в части установления административной ответственности за отдельные виды правонарушений и введения штрафных санкций в отношении недобросовестных перевозчиков. Участники рабочей встречи подчеркнули значимость законодательной инициативы и обсудили как идёт работа по законопроекту в профильных комитетах Госдумы. Было отмечено, что введение ответственных

на федеральном уровне позволит решить рассматриваемую проблему в целом в Российской Федерации, а не в отдельных её субъектах. По итогам обсуждения договорились усилить пояснительную записку к законопроекту статистикой по России. Андрей Исаев сообщил, что проект данного федерального закона будет рассмотрен на заседании Совета руководителей фракции «Единая Россия». «Идёт хорошая совместная законодательная работа», — прокомментировала итоги рабочей встречи Елена Дербилова. Вопросы продвижения законодательных инициатив Государственного Совета Удмуртии она также обсудила с депутатами Государственной Думы от нашей республики — Алексеем Загребиним и Валерием Бузиловым.

Для справки:

По данным прокуратуры Удмуртии, только в самой республике более 60 автоперевозчиков регулярно перевозят пассажиров по межмуниципальным маршрутам под видом заказных. С каждым годом количество нарушений правил перевозок пассажиров и багажа по заказу увеличивается. Согласно сведениям территориального отдела государственного автодорожного надзора по Удмуртской Республике в 2016 году было выявлено 9 фактов нарушений правил перевозок пассажиров и багажа по заказу, в 2017 году — 13 фактов и в 2018 году — 25 фактов.



На сегодняшний день существует ряд проблем в транспортном законодательстве. В том числе, неравные требования к предприятиям, обслуживающим маршруты регулярных перевозок и нелегалам, осуществляющим «псевдозаказные» перевозки.

Например, практика применения ст.11.33 КОАП показывает, что в случае отсутствия карты маршрута у легального перевозчика, к нему будет применен максимально возможный штраф в размере 300 т. р. Тогда как перевозчику, вы-

полняющему рейсы по маршруту регулярных перевозок без карты маршрута под видом «заказных», будет применен штраф только на водителя в размере три тысячи рублей. При этом, ответственность для юридического лица или индивидуального предпринимателя отсутствует.

Данный пробел в законодательстве является преимуществом для незаконных предпринимателей, прикрывающихся работой по заказу, а фактически — выполняющих регулярное обслуживание маршрутов. Такие перевозчики организуют посадку и высадку пассажиров вне автовокзалов и автостанций, работают без маршрутной карты, не обеспечивают должную безопасность граждан и уходят от налогов. Этот «вид транспортных услуг» вызывает сомнение в своей безопасности, не обеспечивает реализацию прав граждан льготных категорий на получение мер социальной поддержки, а также представляет собой недобросовестную конкуренцию по отношению к легальным перевозчикам.

В качестве решения проблемы предлагается внести ряд поправок в уже действующие федеральные нормативные акты и на практике применять санкции к нелегальным перевозчикам.

Главное — такие меры должны носить систематический характер и быть закреплены законодательно. Только усиление контроля в сфере транспортного обслуживания населения позволит создать равные условия для добросовестных автотранспортных предприятий и снизит количество нелегальных перевозчиков.

Радует, что текущая тема обсуждается на самом высоком уровне. Любой перевозчик, действительно заботящийся о своих пассажирах, будет однозначно стремиться к повышению уровня ответственности и поддержит предлагаемые законодательные инициативы. Конечной целью для каждого автотранспортного предприятия должны быть безопасность жизни и здоровья людей.

Зайнуллин С. Р.

ООО «Автовокзалы Удмуртии» является предприятием Удмуртской республики, организующим продажу билетов на автобусы, следующие по межобластным, междугородним и пригородным маршрутам более сорока лет. Кроме того, общество оказывает услуги по предварительной продаже и бронированию билетов, камеры хранения и другие сервисные услуги на автовокзалах и автостанциях. В организации пассажирских перевозок, предприятие активно сотрудничает с 30 автотранспортным предприятием и 31 индивидуальными предпринимателями без образования юридического лица. ООО «Автовокзалы Удмуртии» является членом Ассоциации «Развитие автовокзалов страны».

На официальном сайте www.avudm.ru пассажирам предоставлена возможность оформить электронные билеты без очередей в любое время суток. В составе общества — 3 автовокзала, 25 автостанций, 2 остановочных пункта, 5 кассовых пунктов, расположенных в 29 населённых пунктах республики.

География пунктов доставки широка: ежегодно предприятие предоставляет услуги более 3,6 миллионам пассажиров по 262 маршрутам, количество рейсов в год составляет более 230 тысяч.

Основные направления перевозок: Ижевск - Глазов, Ижевск - Воткинск, Ижевск - Можга,

Ижевск – Сарапул, Ижевск – Балезино, Ижевск - Як-Бодья.

Работники предприятия обеспечивают равную доступность к транспортным перевозкам граждан, имеющим право на меры социальной поддержки. Самый ближний междугородний маршрут — «Ижевск-Воткинск» — 58 км., самый дальний маршрут — «Ижевск-Оренбург ч/з Бузулук» — 856 км.

Справочная служба автовокзала: 8(3412)90-88-88 (режим работы с 7:00 до 19:00 ежедневно, перерыв с 12:00 до 13:00). Официальная группа Вконтакте vk.com/avvokzaludm. В группе каждую неделю проводится розыгрыш бесплатного билета, публикуются важные новости.



ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ РЕГИОНОВ. КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ УФО – В ДЕЙСТВИИ



Президиум

С 2007 года в Уральском федеральном округе действует Координационный совет (КС) руководителей объединений работодателей и профсоюзов автотранспорта УФО (председатель Кайсаров В.В.). Главный редактор журнала «Транспорт Урала и Зауралья» (ТУЗ) Татьяна Парамонова попросила членов КС дать оценку, поделиться своими мнениями о приоритетных направлениях работы объединения, рассказать о перспективах его деятельности.

Предлагаем вашему вниманию интервью с участниками Координационного совета УФО:



Лилия Саранчук,
Татьяна Парамонова

Саранчук Лилия Марковна, Директор Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области (САПС):

Координационный Совет руководителей объединений работодателей и профсою-

зов автотранспорта Уральского федерального округа создан по инициативе САПС в 2007 году. В состав его вошли:

- Союз автотранспортных предпринимателей Свердловской области (САПС) — президент САПС Сащенко

А.И., директор Саранчук Л.М.;

- Некоммерческое партнерство «Тюменский союз автотранспортников» — президент Пискулин А.Е., директор Мингалев Н.П.;

- Некоммерческое партнерство «Курганавтодортранс» — президент некоммерческого партнерства «Кургандортранс» Косюк Н.С.;

- Некоммерческое партнерство «Челябоблавтодортранс» — президент Новичихин С.А., директор Валиев С.Р.

Территориальные организации Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства представлены в Координационном совете председателями территориальных отделений Общероссийского профсоюза работников АТ и ДХ Свердловской, Курганской, Тюменской областей Соловьевой О.А., Жакиным А.П., Залялиным Н.Ш.

Координационный совет позволил эффективно взаимодействовать объединениям работодателей и профсоюзов по вопросам укрепления социального партнерства, организации конкурсов профессионального мастерства водителей автотранспорта, развитию нормативно-правовой базы

автотранспортной деятельности, обмена опытом работы с законодательными и исполнительными органами власти субъектов УФО.

За это время 39 заседаний Координационного совета прошли в Кургане, Челябинске, Тюмени, Екатеринбурге, Тобольске, Каменск-Уральском с участием представителей областных законодательных и исполнительных органов власти, администраций и муниципалитетов, Госавтодорнадзора, ГИБДД, Федеральной антимонопольной службы.

Деятельность Координационного совета одобрена Министерством транспорта РФ, комитетом по транспорту Государственной Думы РФ, Российским автотранспортным союзом, Общероссийским профсоюзом работников автотранспорта и дорожного хозяйства.

Координационный совет УФО определен постоянным экспертом Министерства транспорта РФ, Комитета по транспорту Государственной Думы РФ при рассмотрении проектов федеральных нормативных актов. Члены координационного совета постоянно приглашаются на депутатские слушания и совещания, проводимые министерством транспорта, комитетом по транспорту Госдумы РФ по вопросам модернизации транспортного комплекса России.

На очередном, 39-ом заседании, состоявшемся в Екатеринбурге 27 января 2019 года, рассмотрены вопросы о взаимодействии с общественными

палатами областей УФО, о работе агрегаторов транспортных услуг с перевозчиками и автовокзалами, обслуживающими регулярные перевозки (с участием по скайпу президента Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» (РАВС) Лорана Б.О.), о дальнейших мерах по принятию Министерством транспорта РФ решения по финансированию научно-исследовательской работы по подготовке «Порядка расчетов обязательных услуг автовокзалов» и др.

Озвучив позицию Ассоциации по работе с агрегаторами транспортных услуг, президент Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» Лоран Б.О., поддержал предложение участников Координационного совета по созданию в УФО регионального агрегатора, отметил технологическую и экономическую целесообразность принятия участниками рынка УФО единых требований к агрегатору по выбору партнеров-перевозчиков и принципов работы с автовокзалами, с замечаниями поддержал проект обращения по принятию законодательства в сфере деятельности агрегаторов транспортных услуг населению, вынесенный на обсуждение КС.

Решение участников заседания Координационного совета, принятое по итогам обсуждения вопросов повестки дня, положено в основу Обращения об ускорении разработки федерального закона, регулирующего деятельность агрегаторов транспортных услуг в Министерство транспорта РФ, Комитет по транспорту и строительству Государственной Думы, Правительство РФ, зако-

нодательные органы регионов УФО с целью формирования законодательной инициативы, Полномочному представителю Президента РФ в УФО с целью поддержки позиции КС.



Алексей Жиров

Жиров Алексей Алексеевич, Генеральный директор ГУП СО «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта»:

— Деятельность Координационного совета УФО, на мой взгляд, чрезвычайно важна для предприятий автомобильного транспорта, поскольку способствует совместному анализу планируемых изменений в законодательстве РФ, обсуждению наиболее актуальных тем и вопросов, которые необходимо решить в отрасли. В результате совместной работы выявляются особенности, которые характерны для конкретного субъекта РФ, тонкости, с которыми столкнулись отдельные перевозчики и которые следует учесть при принятии единого совместного решения.

Обращения, направляемые в органы власти от имени КС, наиболее значимы, так как выражают позицию автомобилистов четырех субъектов РФ. Обмен мнениями по актуальным вопросам способствует постоянному совер-

шенствованию опыта практической работы на местах.

Наиболее актуальные темы, которые необходимо решить в отрасли, оперативно выносятся на обсуждение участников заседаний Координационного совета. В частности, на последнем заседании КС, например, состоялась конструктивная дискуссия о перспективах формирования федерального и регионального рынка агрегаторов, выработке требований к агрегаторам, принципов их работы с автовокзалами и перевозчиками.

Состоялась заинтересованная дискуссия по вопросам порядка расчетов стоимости обязательных услуг автовокзалов, регулирования деятельности перевозок такси и др.

Важно не устанавливать избыточных требований к предприятиям автомобильного транспорта без оценки эффективности и финансовых затрат предприятий, а не только бюджетных средств, на реализацию требований. Например, требование, которое беспокоит сегодня всех перевозчиков в части его исполнения – установка в транспортных средствах контрольно-кассовой техники с 01.07.2019 г. На сегодняшний день она не адаптирована к использованию в автобусах, что приведет к увеличению времени для пассажиров в пути за счет увеличения времени на посадку, оформление билетов и др. Исполнение дополнительных требований ведет к увеличению услуг по перевозке для пассажиров.

На мой взгляд, совету на будущее необходимо рабо-



Сергей Ильяшенко

тять более тесно как с перевозчиками, так и с органами власти, что даст еще более положительные результаты работы.

Ильяшенко Сергей Юрьевич, автовокзал «Северный», г. Екатеринбург:

— Координационный Совет объединений работодателей и профсоюзов автотранспорта Уральского федерального округа уже многие годы эффективно решает поставленные перед ним задачи. Взаимодействуя с Российским автотранспортным союзом, Ассоциацией «Развитие автовокзалов страны», Союзом транспортников России, Национальной ассоциацией предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта, Координационный Совет отстаивает позицию транспортного сообщества Уральского региона, активно участвует в обсуждении разрабатываемых нормативно-правовых актов, внося свои предложения и открыто высказывая свою позицию.

Так, в рамках обсуждения проекта изменений в статью 34 Федерального закона 220-ФЗ и подзаконных актов, Координационным Советом совместно с органами исполнительной власти реги-

онов были проведены расчеты, сформирована экономически, технологически и юридически обоснованная позиция о негативных последствиях предлагаемой редакции. В результате чего, Министерством транспорта Российской Федерации совместно с Национальной ассоциацией предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта и ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» была проведена Всероссийская научно-практическая конференция, по результатам которой представленные предложения учтены Минтранс РФ: в пояснительной записке к проекту изменений в статью 34 уже можно встретить цитаты из писем Координационного Совета о необходимости защиты интересов объектов транспортной инфраструктуры.

В настоящее время наиболее актуальными задачами для Координационного Совета являются: активная работа по определению перечня обязательных услуг автовокзалов (автостанций) и порядка их расчетов, регулирование деятельности интернет-агрегаторов, регулирование деятельности по райдшерингу, защита интересов законных перевозчиков от деятельности нелегальных перевозчиков, осуществляющих регулярные перевозки под видом заказных и от нелегальных легковых такси, действующих под видом совместных попутных поездок.

Уверен, что слаженная совместная работа членов Коорди-

национного Совета позволит решить данные задачи.



Антон Сащенко

Сащенко Антон Иванович, Президент САПС:

— Приоритетной задачей, остающейся актуальной и на дальнейшую деятельность Координационного совета, считаю обобщение практического опыта решения существующих проблем. Безусловно, ситуация в субъектах УрФО разная. Например, при проведении заседаний Координационного совета вызывало некое недоумение пассивное участие в обсуждении поставленных на повестки дня вопросов тюменцами. Когда же мы приехали по их приглашению в гости, выяснилось, что здесь наработан ценнейший опыт решения самых злободневных, насущных на сегодняшний день вопросов: тарифообразование, формирование маршрутной сети и др. И дело не только в финансовой стороне вопроса, хотя это, безусловно, доминанта. Значение имеет буквально все: и уровень ответственности, профессиональной компетентности самих автотранспортников, и безупречное, безукоризненное исполнение оказанного населением и властью кредита доверия, и неукошительное следование сложившимся добрым традициям наилучшим образом выполнять социально-ответственную задачу по обеспечению качественных, безопасных пассажирских перевозок.

Фото Т. Парамоновой

ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ ТАТАРСТАНЦАМ, КАК НЕ СЕСТЬ В АВТОБУС К НЕЛЕГАЛЬНОМУ ПЕРЕВОЗЧИКУ

Нелегальный перевозчик – транспортная компания «Экспресс Тур», которая возит пассажиров из Казани в Йошкар-Олу, находится под пристальным вниманием Ространснадзора РТ. Фирме грозит крупный штраф – порядка 600 тысяч рублей и уголовное дело. ИА «Татар-информ» побывало в рейде вместе с сотрудниками Ространснадзора и выяснило, как пассажиру не сесть в автобус к нелегалу.

С нелегальными перевозчиками сотрудники Ространснадзора РТ борются не первый год. Под видом заказных их автобусы колесят по республике по регулярным маршрутам без соответствующей лицензии и других необходимых документов.

По словам сотрудников Ространснадзора РТ, компании «Ак Барс Трансфер» и «Экспресс Тур» являются самыми крупными перевозчиками в Татарстане и Марий Эл. Под видом заказных рейсов они осуществляют регулярные перевозки.

Помимо того, что эти фирмы не платят налоги и составляют конкуренцию своим добросовестным коллегам, они не дают никаких гарантий безопасности для пассажиров.

В последнее время в России произошли ДТП с участием автобусов, которые под видом заказных осуществляют регулярные перевозки: в Московской области, в которой погибли 6 человек, и в Чувашии, где погибли 14 человек. В Казани выявлены два таких больших перевозчика: «Экспресс Тур» и «Ак Барс Трансфер». «На водителей, которые осуществляют нелегальные перевозки, предусмотрен штраф

от 5 тысяч рублей, а на юридическое лицо, которое организовало данные перевозки, – 300 тысяч рублей», – рассказал старший государственный инспектор Средне-Волжского межрегионального управления государственного автодорожного надзора Алмаз Ярхамов.

По словам Алмаза Ярхамова, нелегальные перевозчики не предоставляют пассажирам никаких удобств. К примеру, если автобус выезжает с автовокзала, то до момента посадки в него пассажиры могут попить чай, сходить в туалет, воспользоваться удобствами в комнате матери и ребенка. Нелегальные перевозчики, как правило, заставляют людей дожидаться своих автобусов на улице.

Пассажиры, выезжающие с автовокзала, могут быть уверены в своей безопасности – у добросовестных перевозчиков автобусы оборудованы тахографом и системой ГЛОНАСС, а водители регулярно проходят медкомиссию.

В случае с нелегалами такой уверенности нет. В рейс их автобусы отправляются откуда попало. К примеру, автобусы «Ак Барс Трансфера» отправляются с площади перед железнодорожным вокзалом. В случае с «Экспресс Туром» касса находится у Колхозного рынка, оттуда же выезжают в рейс их автобусы.

«Нелегальными перевозчиками не выполняется транспортная безопасность. На автовокзале есть антитеррористическая защищенность, проверяются сумки. К тому же билеты продаются только при наличии документов,

и все данные о пассажирах остаются в компьютере. У недобросовестных перевозчиков ничего не проверяется, данных перевозимых пассажиров мы не имеем», – отметил Алмаз Ярхамов.

Сотрудник Ространснадзора рекомендует покупать билеты только на автовокзале, их в Казани четыре. Ярхамов отметил, что чаще всего люди попадают в автобусы нелегальных перевозчиков благодаря объявлениям в Интернете, даже не подозревая о том, что доверяют свою жизнь и здоровье кому попало.

Необычный тур по «Экспресс Туру»

Ежедневно компания «Экспресс Тур» возит пассажиров из Казани в Йошкар-Олу и обратно. Именно «Экспресс Туру» уделили особое внимание журналисты и Ространснадзор во время рейда на нелегальных перевозчиков.

Приобрести билеты на автобус этой компании можно в небольшом павильоне у Колхозного рынка. К слову, никаких вывесок и указательных знаков, что это касса, нет.

Чтобы узнать, как работает компания, корреспондент агентства купила билет на автобус. Кассир попросила паспорт. На вопрос, зачем ей понадобились документы, женщина ответила, что данные отправятся в Министерство транспорта РТ. Билет стоил 350 рублей.

У входа в павильон уже стояли десятки людей. Все ждали, когда приедет десятичасовой автобус. Во время ожидания одна из пассажирок рассказала, что уже полгода ездит на автобусах «Экс-

пресс Тура» в Йошкар-Олу и ее все устраивает. Женщина добавила, что их автобусы выезжают из города ежедневно каждые полтора часа. Однако в билете указано, что перевозка заказная.

В десять часов автобус к остановке не подъехал. Спустя еще пять минут мы решили поинтересоваться у кассира, где автобус, та ответила, что скоро подъедет. Позже она вышла из павильона и попросила пассажиров проследовать за ней. Женщина повела всех на соседнюю улицу, где, как оказалось, все это время стоял автобус. На лобовом стекле была прикреплена табличка с надписью «Заказной».

Посадка осуществлялась строго по билетам. После того как все пассажиры зашли в автобус, корреспондент агентства поинтересовался у водителя, где находится тахограф и система ГЛОНАСС.

«Вон там внизу», – показал рукой водитель.

Однако тахографа видно не было.

«Я не вижу, покажите его и расскажите, как он работает. Где у вас система ГЛОНАСС?» – любопытствовала корреспондент агентства.

Разговор журналиста с водителем прервала одна из пассажирок автобуса. К слову, та самая, которая давно пользуется услугами «Экспресс Тура».

«Не задерживайте, пожалуйста, водителя! Из-за вас мы сейчас должны страдать!» – сказала пассажирка.

Поддержали женщину и другие пассажиры. Корреспонденту агентства пришлось рассказать, что все они сели в автобус нелегального перевозчика. Пассажиры даже не предполагали, что перевозчики есть добросовестные и нелегальные, и, естественно,

не знали, чем они отличаются друг от друга.

Водитель уже собирался трогаться, как путь автобусу перегородил сотрудник Ространснадзора. Водителя попросили показать документы, а пассажиров выйти из автобуса.

Возмущенные пассажиры направились к кассе «Экспресс Тура», чтобы вернуть деньги за билеты.

«Вы наведите сначала порядок на автовокзалах!» – кричала одна из пассажирок сотруднику Ространснадзора.

У павильона с кассой журналистов и сотрудников Ространснадзора уже ждали сотрудники «Экспресс Тура». Встреча была напряженной.

«Это что, заказ? Почему к нам приехали? Почему вы на Саид-Галиева не поехали? Там полно нелегалов!» – кричали они.

Сотрудники компании-перевозчика вели себя очень грубо: кричали, спорили, матерились.

«Автобус заказной! На каком основании вы утверждаете, что это нелегальная перевозка?» – настаивали они.

Когда все нарушения были зафиксированы, специалисты Ространснадзора уехали. Сотрудники «Экспресс Тура» догнали их возле театра Камала, продолжали кричать, пытались залезть в машину. Сотрудникам Ространснадзора пришлось вызвать полицию.

По словам сотрудника Ространснадзора Алмаза Ярхамова, «Экспресс Тур» уже пытались привлечь к административной ответственности. Компания должна была заплатить штраф в 600 тысяч рублей.

Однако, как оказалось, фирма зарегистрирована в Республике Марий Эл.

«В арбитражном суде Республики Марий Эл постановление Ространснадзора РТ отменили. Мы начали разбираться и выяснили, что компания предоставила суду подложные документы. Информацию о подложных документах мы направили в отдел по борьбе с экономическими преступлениями. В отношении “Экспресс Тура” будет возбуждаться уголовное дело», – рассказал Алмаз Ярхамов.

Под прицелом ГИБДД

Бороться с нелегальными перевозчиками Ространснадзору помогает и Госавтоинспекция. Регулярно сотрудники ГИБДД проводят рейды по проверке водителей междугородних автобусов.

Полицейские проверяют техническое состояние транспортного средства, наличие и исправность тахографа, соблюдение правил перевозки пассажиров и документы водителей.

К примеру, инспекторы ГИБДД остановили водителя автобуса, который вез пассажиров из Лесного городка на проспект Победы.

Водителя поймали в сентябре 2018 года. Полицейские нашли в салоне его автобуса дополнительное сиденье, которое заблокировало аварийный выход.

Водителя оштрафовали, однако, требования госавтоинспекторов он не выполнил. Когда полицейские повторно остановили его, дополнительное сиденье было на месте – автобус забрали на штрафстоянку.

Было возбуждено уголовное дело по статье «Перевозка, выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности».

Приволжский районный суд Казани в январе 2019 года признал водителя виновным и обязал выплатить штраф в 15 тысяч рублей.

«Казанские ведомости»

ПЯТЬ ПРИЧИН УЧАСТВОВАТЬ В КОНФЕРЕНЦИИ ПО ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

VIII ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ



**ТРАНСПОРТНАЯ
БЕЗОПАСНОСТЬ
И ТЕХНОЛОГИИ
ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ
ТЕРРОРИЗМУ**

Событие № 1 по транспортной безопасности в Российской Федерации традиционно поддерживают Министерство транспорта Российской Федерации и Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации.

Ежегодно на специализированное мероприятие съезжаются представители субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков, отвечающие на своих предприятиях за обеспечение транспортной безопасности и антитеррористической защищенности ОТИ и ТС. При участии представителей Минтранса России, федеральных агентств по видам транспорта и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта проходят секционные заседания по видам транспорта, в ходе которых делегаты обсуждают актуальные проблемы обеспечения транспортной безопасности, предлагают решения. Доброй традицией стали практические занятия на объектах транспортной инфраструктуры города, принимающего Конференцию. И в этом году они пройдут уже в третий раз – на территории ОТИ Казани.

Под знаком «регуляторной гильотины»

Как известно, транспортная отрасль на сегодняшний день

11-13 сентября в г. Казани на площадке отеля «Ривьера» состоится VIII Всероссийская конференция «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму».

является одной из самых зарегулированных: общее количество нормативных актов – 456, а обязательных требований – почти 9000 (по данным из доклада руководителя Ространснадзора В. Ф. Басаргина на итоговой коллегии). Важность запуска «регуляторной гильотины» на полную мощность ни у кого не вызывает сомнений. В 2019 году в рамках Конференции планируется обсуждение актуализации законодательства по транспортной безопасности в целом и по каждому виду транспорта. Участники Конференции обсудят и сформулируют предложения по оптимизации устаревших, а также чрезмерных требований в области обеспечения транспортной безопасности. Цель — оптимизация затрат на обеспечение транспортной безопасности при сохранении высокой степени защищенности ОТИ и ТС.

Пять причин участвовать в Конференции

1. Возможность обсудить наиболее проблемные и внести предложения в Резолюцию VIII Всероссийской конференции «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму», которая будет

направлена в органы исполнительной и законодательной власти Российской Федерации.

2. Обсудить успешный опыт реализации требований в области транспортной безопасности и возможности оптимизации затрат при этом.

3. Изучить тренды в области оснащения техническими средствами обеспечения транспортной безопасности. Получить индивидуальные консультации у разработчиков, производителей и интеграторов.

4. Посетить объекты транспортной инфраструктуры Казани, познакомиться с опытом обеспечения безопасности и антитеррористической защищенности.

5. Возможность встретиться и пообщаться «без галстуков» с коллегами и соратниками из других регионов страны.

Приглашаем всех желающих принять участие в самом масштабном событии по транспортной безопасности!

По вопросам участия в Конференции просим обращаться в Исполнительную дирекцию Конференции: г. Москва, ул. Большая Татарская, 35, стр. 3. Тел.: 8 (495) 098-00-55. E-mail: media2@securitymedia.ru.



VIII Конференция, г. Калининград



*Сергей Зайнуллин,
Генеральный директор
ООО «Автовокзалы Удмуртии»*

В последние годы наблюдается устойчивое снижение пассажиропотока на маршрутах регулярных автобусных перевозок. Основной причиной падения пассажиропотока является развитие на территории Российской Федерации нелегальных перевозок под видом заказных.

Перевозчики-нелегалы в своей деятельности откровенно игнорируют требования действующего законодательства в сфере пассажирских перевозок, транспортной безопасности, безопасности дорожного движения, защиты прав потребителей, налогового законодательства.

Существенно обострилась проблема аварийности и, что особенно страшно, гибели людей, включая несовершеннолетних, в результате осуществления массовых (групповых) перевозок. Значительная часть таких перевозок — это регулярные перевозки под видом заказных.

По данным ГИБДД России за 9 месяцев 2018 года в межрегиональных перевозках было задействовано 30 000

автобусов по 4 000 маршрутов. Количество ДТП на которых (4 125) составило 3,5% от общего числа ДТП за 9 мес. 2018 г.; погибло более 13 000 чел.; было заведено 3 000 административных дел за управление неисправными автобусами (в 2018г.); 17 000 административных дел за нарушение правил использования тахографов; доля автобусов старше 10 лет – более 50%, более 40% перевозчиков – «псевдозаказные», около 20% рынка – «попутчики».

Так, например, в сентябре 2018 года на трассе М-4 «Дон» в Воронежской области в результате столкновения двух автобусов погибли пять человек, еще 14 были госпитализированы. Многие получили тяжелые травмы. Известно, что автобусы выполняли не регулярные рейсы и принадлежали нелегальным перевозчикам.

В октябре 2018 года произошло ДТП в Твери. В списке погибших — 13 человек. ДТП произошло в результате лобового столкновения микроавтобуса «Ford», осуществлявшего псевдозаказные перевозки, и автобуса «ЛиАЗ» компании «Тверьавтотранс». Микроавтобус выехал на встречную полосу, по которой следовал рейсовый автобус», — пояснили в пресс-службе правительства области. Компания-владелец маршрутки, не имея соответствующей лицензии, занималась незаконными перевозками пассажиров.

В феврале 2019 г. произошло ДТП в Калужской области. Перевернулся пассажирский автобус, выполняющий псевдозаказную перевозку,

всего в салоне находилось около 50 человек, в том числе 33 ребенка, которые ехали в Калугу из Смоленской области на музыкальный конкурс. По данным МЧС, погибли семеро: трое взрослых и четыре ребенка. Изначально были госпитализированы 39 человек, большинство — дети.

4 апреля 2019 г., на трассе М-4 «Дон» в Московской области произошло ДТП с участием микроавтобуса и большегруза, в результате которого шесть человек получили травмы несовместимые с жизнью. Шесть человек погибли на месте, двое госпитализированы. Уже установлено, что водитель микроавтобуса осуществлял перевозку людей незаконно. Он работал на маршруте как частное лицо, дублируя легальных перевозчиков. Микроавтобус, в котором погибли 6 человек, был выпущен 20 лет назад.

Глобальной проблемой является отсутствие у государства механизмов регулирования, стимулирования и контроля отрасли.

Фактически «псевдозаказные» перевозки ничем не отличаются от регулярных перевозок по таким же маршрутам, поскольку производятся по расписанию, с отправлением и остановкой в одних и тех же местах, одними и теми же перевозчиками и осуществляются за единую плату для неограниченного числа потребителей.

С учётом вышеизложенного указанные перевозки имеют все признаки регулярных перевозок и таковыми и являются.

Подобные перевозки осуществляются с повышенным риском для жизни и здоровья пассажиров, так как при их осуществлении транспортная безопасность в местах посадки и высадки пассажиров должным образом не обеспечивается. Так, при осуществлении межрегиональных перевозок в нарушение Приказа Минтранса РФ № 243-2012 не осуществляется передача соответствующих данных о пассажирах и экипаже транспортного средства в ЕГИС ОТБ. В нарушение федерального закона № 16-ФЗ-2007 не производится досмотр пассажиров и багажа, посадка пассажиров и погрузка багажа осуществляются вне установленных законодательством для объектов транспортной инфраструктуры зон транспортной безопасности и без привлечения аттестованных сил транспортной безопасности.

Не обеспечиваются обязательные требования по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе, требования об обязательных предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотрах водителей, технических осмотрах транспортных средств. В большинстве случаев, нелегалы используют старые и даже неисправные автобусы, не контролируют режим труда и отдыха водителей. Кроме того, водители не проходят медкомиссию, а транспортные средства – должный технический контроль.

Нелегалы не затрудняют себя затратами на обязательное страхование гражданской ответственности пере-

возчика, зачастую осуществляя перевозки пассажиров в отсутствие договора ОСГОП, нарушая тем самым прямой запрет, установленный законом (N 67-ФЗ от 14.06.2012).

Кроме того, осуществление указанных регулярных под видом заказных перевозок, содержит признаки недобросовестной конкуренции в отношении легальных регулярных перевозчиков, так как нелегальные перевозчики имеют экономические преимущества перед легальными перевозчиками в виде отсутствия необходимости финансирования мер транспортной безопасности, оборудования касс (наличия кассовых аппаратов), предоставления льгот, установленных законодательством, в том числе и федеральным, а также уклонения от нормального налогового контроля. Объем недополученных налогов в бюджет оценивается в размере сотен миллионов рублей.

В настоящее время статьёй 38 Федерального закона от 13 июля 2015 года № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – 220-ФЗ) в целях создания условий для беспрепятственного осуществления регулярных перевозок посредством введения ограничений при организации перевозок пассажиров и багажа по заказу допускается установление нормативными

правовыми актами субъектов Российской Федерации мест на территориях муниципальных образований, входящих в состав соответствующего субъекта Российской Федерации, отправление из которых одного и того же транспортного средства, используемого для перевозок пассажиров и багажа по заказу, более трех раз в течение одного месяца запрещается или должно согласовываться с уполномоченным органом исполнительной власти соответствующего субъекта Российской Федерации.

Данная норма должна была стать препятствием для осуществления нелегальных регулярных под видом заказных перевозок, но практика её реализации в настоящее время показала, что её положений уже недостаточно для решения вышеуказанной проблемы.

Так в соответствии с частью 4 статьи 38 220-ФЗ посадка пассажиров в транспортное средство, которое используется для перевозок пассажиров и багажа по заказу с нарушением требований, предусмотренных вышеуказанным нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации, то есть более трех раз в течение одного месяца в определённых субъектом Российской Федерации местах, признается посадкой пассажиров в транспортное средство в неустановленном месте.

Таким образом, за нарушение данной нормы и, по сути, осуществление нелегальных регулярных перевозок под видом заказных, статьёй 11.33 Кодекса Российской

Федерации об административных правонарушениях предусмотрена ответственность в виде административного штрафа исключительно для водителя — в размере трех тысяч рублей. При этом юридическое лицо, либо индивидуальный предприниматель фактически не несут ответственности за данное правонарушение.

Терминология «посадка пассажиров в транспортное средство в неустановленном месте» в настоящее время используется только в статье 11.33 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, при этом статья 11.14.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, устанавливающая ответственность за нарушение правил перевозок пассажиров и багажа по заказу, ответственности за посадку пассажиров в транспортное средство в неустановленном месте и, соответственно за неисполнение части 1 статьи 38 220-ФЗ не содержит.

Вышеуказанное положение приводит к тому, что в настоящее время нарушение части 1 статьи 38 220-ФЗ приводит к осуществлению незаконных регулярных перевозок под видом перевозок по заказу, а имеющаяся в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях ответственность не препятствует этому.

Принимая во внимание вышеизложенное, предлагаем:

Внести в порядке законодательной инициативы в Государственную Думу Федерального Собрания Россий-

ской Федерации следующие изменения в статью 38 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»:

«Отправление одного и того же транспортного средства, используемого для перевозок пассажиров и багажа по заказу, более трех раз в течение одного месяца из одного и того же места с нарушением требований, предусмотренных нормативным правовым актом, принятым в соответствии с частью 1 настоящей статьи, влечёт за собой административную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.».

Внести в порядке законодательной инициативы в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации следующие изменения в статью 11.14.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях:

«Отправление одного и того же транспортного средства, используемого для перевозки пассажиров и багажа по заказу более трех раз в течение одного месяца из мест на территориях муниципальных образований, входящих в состав соответствующего субъекта Российской Федерации, либо мест на территориях субъектов Российской Федерации – городов федерального значения: Москвы,

Санкт-Петербурга, Севастополя, где оно запрещается, либо из мест на территориях муниципальных образований, входящих в состав соответствующего субъекта Российской Федерации, либо мест на территориях субъектов Российской Федерации – городов федерального значения: Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя, где такое отправление должно согласовываться с уполномоченным органом исполнительной власти соответствующего субъекта Российской Федерации без такого согласования – влечет наложение административного штрафа на граждан от трех до четырех тысяч рублей — на должностных лиц – от восьмидесяти тысяч до ста тысяч рублей, на лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, – от восьмидесяти тысяч до ста тысяч рублей, на юридических лиц – от ста тысяч до двухсот тысяч рублей.».

Принятие вышеуказанных изменений позволит соотнести между собой положения части 1 статьи 38 220-ФЗ, устанавливающей условия для беспрепятственного осуществления регулярных перевозок посредством введения ограничений при организации перевозок пассажиров и багажа по заказу, и ответственность за нарушение таких ограничений в профильной статье Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, устанавливающей ответственность за нарушение правил перевозок пассажиров и багажа по заказу.



«НА АВТОБУС»

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

Отличный результат без вложений!

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

БЕСПЛАТНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ АСУ
и ОНЛАЙН-КАССЫ



СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

для АВТОВОКЗАЛОВ, АВТОСТАНЦИЙ и ПЕРЕВОЗЧИКОВ

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

ООО “КАПИТАЛ”

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

mail@na-avtobus.ru

ЦИФРОВИЗАЦИЯ АВТОВОКЗАЛА – ПРОДАЖА БИЛЕТОВ ОНЛАЙН... А ЧТО ДАЛЬШЕ?



Нэлли Остапченко

Когда говорят про цифровизацию автовокзалов, в основном имеют в виду продажу автобусных билетов онлайн: пассажирам удобно покупать билеты в интернете и мобильном приложении, а автовокзал получает возможность сократить очередь в кассе и повысить привлекательность автобусных перевозок.

Однако, цифровизация - это не просто замена полуавтоматического или физического ресурса на цифровой или информационный, это полная автоматизация всех процессов автовокзала, с целью сделать их более эффективными и удобными. На данный момент,

основные процессы автовокзала (диспетчеризация и продажа билетов) автоматизированы практически везде, онлайн-билеты продаются через сайт автовокзала или на площадке поставщика программного обеспечения, плюс, автовокзал имеет возможность заключить договор с любым агрегатором по своему желанию. А что дальше?..

Например, голосовое оповещение пассажиров: далеко не на всех автовокзалах есть функция Автоинформатора. Диспетчер постоянно мониторит расписание рейсов и их изменение, чтобы «живым» голосом озвучить информацию для пассажиров. Или другой полуавтоматический вариант – запись всех возможных вариантов объявлений (в том числе названий городов, остановок, времени, даты и т.д.) для последующего интегрирования в систему автовокзала. Дорого и долго! Данную проблему решает функция Автоинформатора с технологиями синтеза речи, которая в заданном режиме оповещает пассажиров о прибытии и отправлении рейсов, о задержки или отмене. Также с помощью Автоинформатора можно воспроизводить с определённой периодичностью рекламные и информационные сообщения, рассказывать об услугах автовокзала и безопасности на транспорте.

Не лучше обстоят дела и с электронным Онлайн-табло: расписание рейсов есть везде, но далеко не везде оно элек-

тронное — это может быть, как распечатанное расписание, так и табло со сменными секциями. Если рейс отменяется или задерживается, то изменения в расписание вносятся вручную и не всегда своевременно, поэтому пассажир вынужден обращаться в Справочную для уточнения информации. Всё это неудобно как пассажирам, так и сотрудникам автовокзала. Вывод расписания на ЖК-монитор или телевизор посредством функции Электронного онлайн-табло, интегрированного с программным обеспечением вокзала, позволяет отображать актуальную информацию в режиме реального времени: дату и время отправления рейса, его статус, перрон, количество свободных мест и т.д.



Если вернуться к процессу продажи билетов на автовокзале, то разгрузить Кассу и Справочную, перераспределив поток пассажиров, поможет Терминал самообслуживания. Терминал позво-

| Время | Направление | Номер автобуса | Маршрут | Статус |
|-------|---------------------|----------------|-----------------|-----------------|
| 22:13 | четверг, 31.05.2019 | | Воскресный авт. | |
| 22:00 | Москва | 300 | A 388 KK 71 | Кассы поезда |
| 23:00 | Рыбинск | 161 | C 312 KP 71 | Водители |
| 23:00 | Санкт-Петербург | 81x | K 649 OT 71 | Ожидание поезда |
| 01:00 | Деревня Асташкино | 860x | C 105 AA 71 | 10 мин. |
| 01:00 | Село Амурово | 84x | H 821 CC 71 | 4-15 мин. |
| 02:00 | Алаш | 115 | K 921 TK 71 | 1,5 часа |
| 00:00 | завтра, 01.06.2019 | | | |
| 01:00 | Москва | 20x | A 681 MM 02 | 3-15 мин. |
| 01:00 | Алаш | 161 | C 312 KP 71 | 3-45 мин. |
| 01:00 | Тарь | 601 | K 649 OT 71 | 16 x 20 мин. |
| 01:00 | Торжок | 19 | C 105 AA 71 | 10 мин. |
| 01:00 | Чаров | 93x | H 821 CC 71 | 4-15 мин. |
| 01:00 | Серпухов | 100 | K 921 TK 71 | 1,5 часа |
| 06:00 | Москва | 99x | A 681 MM 02 | 3-15 мин. |
| 06:00 | Москва | 99x | K 921 CC 199 | 3-15 мин. |

ляет получить информацию о маршрутах и рейсах, приобрести и распечатать билет. Данный функционал может быть реализован, как самостоятельное решение – терминал по продаже билетов автовокзала, так и в терминалах



партнёров (банковский терминал, терминал платёжного сервиса или оплаты услуг).

Современные технологии дают новые возможности для оптимизации работы автовокзала. В частности, внедрение

функции автоматического распознавания документов, с помощью технологии Smart IDReader, сократит время продажи билета и исключит ошибки ручного ввода данных. Для простоты диалога между кассиром и пассажиром, в кассовой зоне устанавливают дополнительный экран для пассажира, на котором в реальном времени отображается информация о выбранном рейсе, забронированных местах и стоимости билетов, иная справочная или рекламная информация.

Те, кто хоть раз покупал билет на самолёт через интернет, знают, что на билете есть код, который успешно считывается, как с бумажного носителя, так и с экрана телефона. Наличие баркода на автобусном билете – это не просто дань моде, а помощь в работе кассиров, диспетчеров и посадчиков. При помощи баркода можно быстро найти данные пассажира, отредактировать

их, при необходимости оперативно произвести возврат билета, пересадку, а также зафиксировать проход пассажира через турникет и явку на рейс, с автоматической отметкой в посадочной ведомости.

На протяжении трёх лет с момента запуска, ООО «ОднаКасса» не прекращает улучшать и совершенствовать нашу автоматизированную систему управления автовокзалами, которая уже включает в себя все вышеописанные элементы. А сегодня мы тестируем новый функционал Системы — мониторинг транспортных средств на территории автовокзала, который включает в себя: автоматическое распознавание ГРЗ ТС, наличие/отсутствие ГРЗ ТС в разрешённом списке, контроль нахождения ТС на территории с автоматическим информированием о въезде/выезде, расчет времени отстоя и т.д. Об этом и не только, мы подробно расскажем в следующих номерах журнала.

Нэлли Остапченко,
Генеральный директор
ООО «ОднаКасса»



Мы ценим ваше время!

ПОЛНОЦЕННЫЙ ОБЪЕКТ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ - АВТОВОКЗАЛ «ЛИПЕЦК»



Александр Хальзев

Здание сдано в эксплуатацию в октябре 1992 года.

Площадь территории 30 000 кв.м.

Штат — 105 человек.

Режим работы – круглосуточный.

Категория ОТБ – первая.

Количество платформ (пропускная способность) - 21

Ежедневное количество рейсов - 270

Средний дневной пассажиропоток – 3500 чел.

Автовокзал «Липецк» расположен в самом центре города областного значения – Липецка и является крупнейшим объектом транспортной инфраструктуры Липецкой области. Ежедневно с Липецкого автовокзала отправляется более 270 рейсов регионального, федерального и международного значения. Каждый день в среднем 3500 билетов реализуется в кассах объекта, а также на официальном сайте и с помощью агентов удаленной продажи билетов.

В настоящее время количество проездных документов, оформляемых удаленно через интернет составляет только 5% от общего числа проданных билетов. Наша цель на 2019-2021 годы – увеличить темпы роста данного направления хотя бы до 20-30 %, путем развития рынка удаленных продаж, подключения дополнительных агентов, рекламы данного вида услуг, упрощения процедур оформления электронных билетов открытием приложений на базе мобиль-

ных платформ, созданием системы скидок (во взаимодействии с перевозчиками) и многое другое. В связи с повсеместной информатизацией, бурным развитием сферы IT, — не надо быть «оракулом», чтобы понимать, что в недалеком будущем 80-90 % всех перевозочных документов будут продаваться удаленно, и наша задача способствовать этому всеми возможными способами.

Не надо также объяснять ни экономического эффекта, ни социальной значимости данного вида услуг, поскольку они очевидны. Для автовокзала — это снижение затрат и оптимизация работы касс, для перевозчика инструмент оперативного контроля, а для пассажира — новый уровень обслуживания, удобства и комфорта, выраженные в отсутствии необходимости приезда на объект заблаговременно и простоя в очереди.

Если мы будем топтаться на одном месте, не понимая современных тенденций развития отрасли и инфраструктуры, не видя и не удовлетворяя новым потребностям современного пассажира, — это сделают другие игроки рынка, возможно даже не совсем легальные. Ведь именно нежелание плыть по течению информатизации и развиваться в сфере IT некоторыми объектами транспортной инфраструктуры, отчасти имеющими доминантное положение на определенных территориях и стало одной из причин бурного развития рынка попуток и нелегальных перевозок.



Автовокзал – это в какой то степени «поддерживающая» перевозки инфраструктура, являющаяся звеном между перевозчиком и пассажиром. Разрыв этого звена, в том числе «благодаря» нежеланию развиваться, внедрять что-то новое и следовать веяниям технологического прогресса, в свою очередь разрывает и отдаляет пассажира от законопослушного перевозчика, чему рады и чем готовы воспользоваться иные игроки.

Нельзя расценивать автовокзал и перевозки только как бизнес, приносящий доход, поскольку первостепенно это социальная услуга. И при правильном развитии и оказании этой услуги, с учетом понимания того, что главным богатством являются люди, понимания желаний и потребностей пассажира, вместе с этим самым пассажиром придет и экономическая составляющая.

Конечно же, развитие IT-сферы — немаловажное, но не единственное направление деятельности объектов транспортной инфраструктуры. Качественный сервис вкупе – это технологический процесс работы автовокзала как единое целое, включающий в себя оказание полного объема востребованных, современных услуг пассажирам и перевозчикам, обеспечение транспортной безопасности, благоустройство территории, своевременный ремонт зданий и сооружений, поддержание необходимого порядка и чистоты на объекте, развитие сопутствующих услуг и многое другое.

Площадь территории автовокзала «Липецк» — 30000 квадратных метров. Поддержанием чистоты и порядка на такой

не маленькой территории в рамках договора занимаются около 20-ти сотрудников клининговой компании. Среди них присутствуют специалисты, осуществляющие уход за зелеными насаждениями, газонами и растительностью объекта. Так в 2019 году, на прилегающих к перронам отправления газонам, высажены многолетние кустовые розы, которые еще долго будут останавливать на себе взгляды уезжающих пассажиров. Историческим же достоянием автовокзала являются пушистые голубые ели, вальяжно расположившиеся по периметру всей территории объекта. В целом данному направлению уделяется большое внимание, поскольку живописность ландшафта благотворно действует на психологическое и физическое состояние пассажира, его настроение и нервную систему, способствует созданию комфортных условий и является неотъемлемой частью имиджа любой компании.

В 2019 году закончен капитальный ремонт фасада объекта. Обновленные «ворота города» Липецка засияли новыми красками, удачно вписавшись в архитектурный стиль. В планах же следующих периодов – обновление зала ожидания автовокзала, перронов, а также дальнейшее благоустройство и развитие объекта. А одним из наиболее перспективных и экономически привлекательных мероприятий будущих периодов, с учетом территориального потенциала, является идея создания на прилегающей тер-



ритории, так называемой при вокзальной парковой зоны с современными торговыми павильонами, элементами благоустройства, местами для отдыха и зелеными насаждениями.

Зал ожидания Липецкого автовокзала состоит из двух этажей и подвального помещения. На первом этаже к услугам пассажиров предоставлены 10 билетных касс, электронное расписание движения, места для сидения, опорный пункт полиции, продовольственный магазин, буфет, парикмахерская, помещения справочной службы и администратора, а также пять электронных табло текущих отправок по периметру всего зала ожидания (в целях удобства пассажиров, табло текущих отправок интегрировано и с официальным сайтом автовокзала, благодаря чему, информация о ближайших рейсах в онлайн-режиме отображается на экране смартфона). Кроме того, большое внимание уделяется информированию пассажиров, представленному в виде световых табло и настенных плакатов, включающих в себя сведения о требованиях законодательства сферы пассажирских перевозок, транспортной безопасности, правилах пользования услугами автовокзала, карт ЦФО и России с наложением маршру-



тов, а также актуальной информации о маршрутах и изменениях расписания.

Второй этаж здания – зона повышенного комфорта, для пассажиров длительного ожидания: кожаные диваны и кресла, столики, торговые павильоны и полноценная столовая.

В подвальном помещении расположены камеры хранения и туалеты.

Немаловажным фактором в формировании полноты и качества оказания услуг, является доступность этих услуг для всех категорий граждан. Речь идет о пассажирах с ограниченными возможностями и маломобильных группах населения.

На Липецком автовокзале, в целях обеспечения условий доступности для данных категорий граждан реализован комплекс различных мероприятий. В первую очередь, проведено обследование и разработаны «паспорт доступности объекта социальной инфраструктуры». При входе в здание установлена кнопка вызова персонала. Администраторы и начальники смен обучены по программе «Обеспечение условий доступности и оказание

ситуационной помощи на ОТИ и ТС» и готовы круглосуточно прийти на помощь указанным пассажирам.

На первом этаже объекта оборудован отдельный туалет для лиц с ограниченными возможностями, специальным образом оборудована и одна из билетных касс. Обеспечено необходимое информирование, включающее знаки оповещения, цветовые полосы и многое другое. В планах – дублирование всей актуальной информации шрифтом Брайля, создание тактильных направляющих и приобретение сменных кресел-колясок.

Что делает крупный объект транспортной инфраструктуры по-настоящему полноценным, а также обеспечивает удобство при путешествии и передвижении граждан? Наличие собственной гостиницы. В здании автовокзала Липецк присутствует гостиничный комплекс, состоящий из 26 номеров, от простых и недорогих, с удобствами «на этаже», до номеров «премиум» класса. Клиентами гостиницы являются как пассажиры автовокзала и водители дальних рейсов, так и местные жители, поскольку уровень цен для большинства номеров ниже рыночного.

Шаговая доступность и полнота услуг это также и медицинский предрейсовый (послерейсовый) осмотр, который водителям регулярных рейсов можно пройти в здании медицинского пункта автовокзала, расположенного рядом с диспетчерской службой. В январе 2019 года фельдшер медицинского пункта приняла неотложные роды у пассажира прямо в здании объекта. Наличие медицинского пункта – следующая неотъемлемая составляющая полноценного объекта транспортной инфраструктуры. Для справки, медпункт автовокзала «Липецк» лицензирован на оказание первой доврачебной помощи и проведения предрейсовых (послерейсовых) медицинских осмотров. Он состоит из приемного кабинета и процедурной. Фельдшеры пункта ежедневно оказывают необходимую помощь, как пассажирам, так и сотрудникам автовокзала.

Уровень оптимального санитарного состояния транспортных средств, выполняющих регулярные пассажирские рейсы, чистый салон и свежий, вымытый автобус – не только требование законодательства, но и залог уверенности в том, что пассажир будет возвращаться снова и снова, осознавая заботу и желание перевозчика угодить и оказать по-настоящему качественную услугу. Клиентам Автовокзала «Липецк» из числа перевозчиков предоставляются услуги мойки и уборки транспортных средств. Комплекс ежедневного обслуживания расположен на территории объекта, в непосредственной близости от мест стоянки. Уборка салона производится сотрудниками комплекса в руч-



ную, помывка автобусов – механизированный процесс, осуществляющийся путем проезда через автоматические щетки и систему подачи воды. Рядом с указанным комплексом расположена эстакада, для осмотра и даже мелкого ремонта транспортных средств.

Наконец, чувство безопасности и защищенности – не только базовая потребность человека, но и важнейший фактор, влияющий на восприятие пассажиром уровня предоставляемых услуг. С другой стороны, актуальность угроз, исходящих от организаций и группировок террористической направленности, говорит о том, что безопасность – также одно из обязательных, если не первостепенных, направлений деятельности любого объекта транспортной инфраструктуры.

Автовокзал «Липецк» внесен в реестр категорированных объектов с присвоением первой категории, что характеризует наивысшую степень совершения актов незаконного вмешательства и его возможных последствий.

В целях защиты объекта, разработаны и утверждены оценка уязвимости и план обеспе-

чения транспортной безопасности автовокзала. Территория по периметру ограждена забором, привлечено аккредитованное подразделение ТБ, круглосуточно выполняющие соответствующие задачи. Силы обеспечения транспортной безопасности обучены и аттестованы в соответствии с действующим законодательством.

Сам объект разделен на зоны свободного, технологического и перевозочного сектора, на границах которых функционируют контрольно-пропускные пункты. Производятся все виды досмотра физических лиц, транспортных средств, грузов и багажа, а также наблюдение и собеседование. Разработана система постоянных и временных пропусков, выдача которых осуществляется с согласованием и (или) уведомлением соответствующих компетентных органов.

В конце 2018 года, в целях автоматического сканирования багажа и ручной клади, при входе в здание установлен «Интроскоп», а для обследования физических лиц здесь же предусмотрены стационарные рамки металлоискателей. Проход пассажиров в перевозочный сектор осу-

ществляется через турникеты. Каждый билет, вне зависимости от места продажи (интернет, терминал или касса) содержит уникальный штрихкод, открывающий возможность прохода в указанный сектор.

Большое внимание уделяется и инженерно-техническим средствам обеспечения транспортной безопасности, включающим в себя камеры видеонаблюдения, видео-регистраторы, устройства связи и оповещения, автоматические средства шлагбаумы, биометрические устройства и многое другое.

Налажена передача данных в единую государственную информационную систему обеспечения транспортной безопасности, при формировании проездных документов на рейсы межрегионального и международного значения.

Должным образом обеспечено информирование граждан о требованиях законодательства в сфере обеспечения транспортной безопасности. Огромную помощь в данной работе оказывают сотрудники полиции, опорный пункт которых расположен непосредственно в здании объекта.

Подводя итог, хотелось бы сказать, что время бросает нам вызовы, а наша задача – развивать, преумножать и совершенствовать вверенную инфраструктуру, которая без преувеличения является фундаментом сферы пассажирских перевозок, «вписывать» ее в современные стандарты качества, обслуживания и безопасности, любить своих пассажиров и бороться за них, держа кулаки.

Александр Хальзев,
начальник автовокзала "Липецк"

НЕЛЕГАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ОККУПИРОВАЛИ НОВОСИБИРСКИЙ АВТОВОКЗАЛ



*Екатерина Стефанова,
директор ООО «Автосервис»*

Сто тысяч рублей штрафа — таков итог рейда по выявлению нелегальных перевозчиков возле автовокзала. Водитель микроавтобуса, набравший попутчиков до Павлодара, не проехал и 500 метров. Международный маршрут закончился на новосибирской штрафстоянке.

За счет нелегальных перевозчиков водители с лицензией теряют половину своих доходов. По самым скромным подсчетам, 40% междугородных перевозок осуществляется без разрешающих документов и путевых ли-

стов. Пассажиры в этом случае могут заплатить вдвойне. Нет никаких гарантий, что вас вообще довезут до места.

«Вокруг автовокзала микроавтобусы оккупировали практически всю территорию, и у «Мегаса», и на площадке под мостом. Это полное отсутствие безопасности, отсутствие контроля, страховки у водителей. О чем люди думают, когда садятся в эти автобусы, я не понимаю» — говорит начальник Новосибирского автовокзала Сергей Ермаков.

Пассажиров микроавтобуса, следующего в Павлодар, привлекла цена. Экономия — 500 рублей, все договоренности исключительно по интернету, поэтому нет никаких гарантий. В итоге поездка закончилась в 500 метрах от места посадки.

За повторное нарушение водитель оштрафован на 100 тысяч рублей, а до уплаты автомобиль отправили на штрафстоянку. Задержание стало итогом совместной акции Минтранса, Ространснадзора, ГИБДД и активистов Народного контроля.

«В последнее время мы видим очень много транспортных нарушений, связанных с пассажирскими перевозками. Это различные аварии с массовыми жертвами на трассах. Конечно, встает вопрос, что за перевозчики и каким образом регулируется их деятельность», — рассказал депутат Законодательного собрания Новосибирской области Алексей Александров.

Без согласования и совместных акций сейчас невозможно отслеживать нелегалов.

«Это капля в море, когда в лучшем случае раз в месяц проверяются перевозчики. Я в среднем подсчитывал, ежедневно только в Павлодар осуществляется десять нелегальных рейсов», — говорит член Общественного совета проекта «Народный контроль» Андрей Фрунзе.

Это только по одному направлению; ежедневно из Новосибирска уходят более сотни рейсов. В ближайшее время областные депутаты решат, как можно регулировать ситуацию, сложившуюся в сфере пассажирских перевозок.



Автовокзал города Новосибирска — важный транспортный узел, через который проходит множество транзитных рейсов, а также отправляются автобусы по прямым пригородным, междугородным и международным маршрутам, в настоящее время находится в стадии реконструкции.

Построенный в середине прошлого века, он и сегодня обслуживает огромное количество пассажиров. В праздничные и выходные дни всегда переполнены 2 зала ожидания, расположенные на двух этажах автовокзала. Многие пассажиры ожидают

отправление своего рейса прямо на улице под навесами. Официально автобусный терминал работает круглосуточно, но большая часть автобусов отправляется с перронов в дневные часы. Четкие формы и прямые линии выделяют его на фоне исторических построек. Расположенный на правом берегу Оби, автобусный терминал имеет удобную транспортную доступность по отношению к железнодорожному вокзалу.

В настоящее время ООО «Автосервис» ведет строительство нового автовокзала. Автовокзал на Гусинобродском шоссе уже почти готов,

в здании ведутся внутренние отделочные работы. В сутки он сможет принимать около 6 000 пассажиров, и будет оборудован в соответствии со всеми современными требованиями. Комплекс зданий и сооружений включает: 2-х этажное здание автовокзала с вместительным залом ожидания, комнатой для отдыха водителей, комнатой матери и ребенка, фудкортом; перроны для посадки и высадки пассажиров; площадку межрейсового отстоя; стоянку для личных автомобилей, такси и маломобильных групп населения и другие функциональные помещения.



Авибус

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

БОЛЕЕ

5000

АВТОВОКЗАЛОВ И АВТОСТАНЦИЙ,

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

www.avibus.pro

Демонстрационный доступ по запросу

+7 (499) 450-28-09

sales@avibus.pro

«СЕВЕРНЫЕ ВОРОТА» НАБИРАЮТ ОБОРОТЫ



15 мая 2019 года стартовал масштабный перенос международных и междугородних маршрутов северного, северо-западного и северо-восточного направлений из Москвы на новый Международный автовокзал «Северные ворота».

«Северные ворота» — составная часть транспортно-пересадочного узла «Ховрино». ТПУ уже включает станцию метро и дает возможность пересадки с городского транспорта Москвы на пригородные маршруты в область. В планах — строительство в шаговой доступности железнодорожной станции. Максимально приближенный к трассе М-11 и МКАД транспортно-пересадочный узел стал наиболее подходящим местом размещения автовокзала для связи двух столиц. Впрочем, не только. Маршруты дальнего следования автостанции «Тушинская» перешли на новый автовокзал. Такую же возможность получили и перевозчики автостанции «ВДНХ».

Уже первая неделя стала показательной. Среднесуточный пассажиропоток превысил отметку в 1200 человек, а количество рейсов

приблизилось к ста. Быстрый темп роста пассажиропотока и количества перевозчиков не удивителен и имеет объективные причины. На «Северных воротах» есть все удобства для пассажиров и перевозчиков: большой зал ожидания на двух этажах, удобное расположение билетных касс (как внутри, так и снаружи здания), пункт общественного питания, просторная комната матери и ребенка.

В работе автовокзала используются передовые технические решения, включая динамические электронные табло, программируемые турникеты для выхода на

перроны отправления и выхода прибывающих пассажиров. На вокзале оборудовано 8 перронов междугородного отправления, 4 перрона прибытия.

По словам Юрия Горячева, заместителя начальника отдела управления пассажирскими перевозками филиала Службы эксплуатации и развития автовокзалов ГУП «Мосгортранс», «качество услуг, предоставляемых «Северными воротами», говорит само за себя. Наши перевозчики давно ждали такой автовокзал, ведь он первый в северной части Москвы». К слову, встречу с перевозчиками на новом, тогда еще строящемся автовокзале, предприятие провело в декабре прошлого года. Символично, что «Северные ворота» находятся на крайней северной станции метро Замоскворецкой линии, в то время как путь на международный автовокзал «Южные ворота» для многих пассажиров начинается с конечной станции метро этой же ветки на юге, от «Алма-Атинской» до автовокзала запущен городской автобусный маршрут.

«Северные ворота» обслуживают рейсы в Санкт-Петербург,





Великие Луки, Смоленск, Нижний Новгород, Ярославль, Вологду, Псков, Ригу, Кишинев и Витебск. И это далеко не полный список маршрутов. «Новый автовокзал – это транспортный объект европейского уровня, уже изначально в проект заложены как пожелания перевозчиков и их пассажиров, так и возможность дальнейшей модернизации, если в ней возникнет потребность. С автовокзала удобно и комфортно уезжать, как и прибывать на него», — рассказал начальник Международного автовокзала «Северные Ворота» Сергей Грищенко.

Ожидается, что в дальнейшем пассажиропоток дальнего следования «Северных ворот» выйдет на 3 700 пассажиров в сутки.

«Запуск международного автовокзала «Северные Ворота» открыл новый этап в развитии автовокзального комплекса Москвы. Ознаменовал переход от временных модульных автостанций к новым капитальным объектам транспортной инфраструктуры, которые включают в себя современные красивые здания с просторными залами ожидания, удобные перроны высадки пассажиров, сопряженные с входом в метро, достаточное количество перронов

посадки в автобусы. И наша ключевая задача теперь — выстроить соответствующий уровень обслуживания пассажиров и перевозчиков, внедрить высокий стандарт качества услуг, с которым ассоциируется у москвичей и гостей столицы весь московский транспорт», — сказал Максим Коновалов, заместитель генерального директора ГУП «Мосгортранс».

Запуск «Северных ворот» стал значимым шагом руководства города Москвы навстречу пожеланиям пассажиров междугородных автобусов и перевозчиков. Всем нам хорошо знакомы временные блок-модульные станции. Сравни-

тельно с отправлением от бордюра, характерного для рынка междугородных перевозок девяностых, их организация была шагом вперед. Шагом, который дал самые элементарные удобства для пассажиров, однако, совсем недостаточным, если говорить о Москве как одном из ведущих и динамично развивающихся мировых мегаполисов. «Северные ворота» стал первым объектом, по сути, новой городской сети автовокзалов в составе транспортно-пересадочных узлов у вылетных трасс следования автобусов.

Совсем скоро мы станем свидетелями продолжения. «Видите, как развивается Новая Москва — скоро здесь откроется один из лучших автовокзалов», — сказал мэр города Сергей Собянин о новом международном автовокзале в составе транспортно-пересадочного узла «Саларьево». В настоящее время работы по его оборудованию перешли в финальную стадию. Подробный рассказ о нем ждет профессиональное сообщество перевозчиков и автовокзальной отрасли, т.е. наших читателей в одном из ближайших номеров «Российских автобусных линий».

Игорь Романов, Максим Голиков



«ПАССАЖИРАВТОТРАНС» БЬЕТСЯ ЗА ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД К ВОЗНАГРАЖДЕНИЮ ЗА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА АВТОВОКЗАЛЕ НА ОБВОДНОМ КАНАЛЕ



ГУП «Пассажиравтотранс» (ПАТ) намерено продолжить спор с антимонопольной службой в Верховном суде о тарифной политике для транспортных компаний, работающих на автовокзале на набережной Обводного канала. ПАТ является его оператором. УФАС еще в феврале предписало предприятию установить единые тарифы на продажу билетов транспортных компаний, которые обслуживаются на вокзале. Но ГУП оспаривало это решение в судах. Сейчас предприятие берет от 2 до 5% за билетно-кассовые услуги. С этим не согласны ряд малых перевозчиков и УФАС, которые уверяют, что «Пассажиравтотранс» злоупотребляет доминирующим положением, в частности, устанавливая процент вознаграждения в зависимости от количества проданных билетов.

Кассационная инстанция вслед за судом апелляционной инстанции и первой инстанции отказала ГУП «Пассажиравтотранс» в оспаривании протокола УФАС, предписывающего отменить дифференциацию тарифов при продаже билетов на рейсы транспортных компаний, которые отправляются с оперируемого ГУПом автовокзала. «Пассажиравтотранс» продолжает настаивать на своей позиции и намерен обратиться в Верховный суд.

Сейчас транспортные компании заключают с ПАТ договор на вокзальное обслуживание, дополнительно к нему перевозчик может заключить агентские договоры на продажу билетов. В этом ряд перевозчиков, по словам источника “Ъ”, усмотрел признаки навязанной услуги. «Сумма вознаграждения «Пассажиравтотранса» за оказание услуги по продаже билетов напрямую зависит от суммы, на которую перевозчиком проданы билеты. Так как стоимость билета увеличивается пропорционально дальности следования автобуса, соответственно, увеличивается и сумма отчислений за услугу автовокзала по продаже билетов», — говорится в сообщении УФАС. «По сути, антимонопольное ведомство настаивает на том, чтобы «Пассажиравтотранс» оказывал одинаковые услуги, продавая билет и на короткий маршрут, и на маршрут дальнего следования», — говорит руководитель практики имущественных и обязательных отношений НЮС «Амулекс» Галина Гамбург.

В «Пассажиравтотрансе» опровергают информацию о варьировании тарифа в зависимости от дальности маршрута. В «Пассажиравтотрансе» “Ъ” сообщили, что процент (2–5%), который ГУП получает от реализации билетов,

напрямую зависит от объема продаж (квот): для компаний, которые продают билеты в основном через кассы вокзала на Обводном, — процент ниже, для других — выше. В среднем за месяц ГУП продает около 49 тыс. билетов в кассах автовокзала (статистика за 2017 год). «У крупных перевозчиков, которые имеют собственные сайты по продаже билетов, доля онлайн-продаж и реализации билетов через собственные кассы составляет до 85%», — говорит член совета директоров АО «Совавто — Санкт-Петербург» Сергей Петросян. Однако малым предприятиям, для которых создание собственного сайта — дорогостоящее вложение, продавать билеты приходится через кассы автовокзала. Заявителями по делу являются ООО «СКСаавто», ООО «Вытегорское ПАТП», АО «Совавто — Санкт-Петербург», ИП Гиляев, ИП Берко, ИП Горбачева. У некоторых из них объем продаж билетов через кассы автовокзала достигает 97%.

«Тарифы на перевозку низкие, потому что покупательная способность падает, растет стоимость топлива, кроме этого, перевозчику необходимо заплатить за вокзальное обслуживание, отдать процент от продаж билетов. Нормы прибыли в такой ситуации мизерные», — объясняет господин Петросян.

«Малым транспортным предприятиям приходится конкурировать с нелегальными перевозчиками, себестоимость которых зависит только от цен на топливо и не включает затраты на стандарты безопасности», — говорит господин Петросян. По словам источника «Ъ» на рынке, в таких условиях есть прецеденты ухода на «серый» рынок.

В «Пассажиравтотрансе» уверены, что у предприятия нет доминирующего положения в части продаж билетов, поскольку перевозчики давно продают билеты на автобусы онлайн на собственных ресурсах, либо с помощью других интернет-сервисов. Однако в ООО «СКСавто» утверждают, что продажа билетов через субагентов приводит к удорожанию билетов на 10%. В

ГУПе считают, что если тариф на услугу по продаже билетов будет взиматься не в процентах от стоимости, а в фиксированной сумме, это поставит в невыгодное положение перевозчиков, которые обслуживают «короткие» маршруты. В ГУПе и комитете по транспорту не комментируют финансовые показатели от оперирования вокзалом, а также долю прибыли от агентского вознаграждения и терминального обслуживания. В «Пассажиравтотрансе» добавили только, что работа вокзала не дотируется из бюджета, поэтому «тарифы должны обеспечивать безубыточность деятельности».

Партнер компании «Нафко» Павел Иккерт считает, что дальнейшие попытки «Пассажиравтотранса» по

защите собственных интересов в Верховном суде, скорее всего, не возымеют успеха. Отсутствие ограничений по заключению агентского договора или покупки билетов через другие сервисы не отменяет того факта, что ГУП занимает доминирующее положение на рынке. Если установлено, что большую часть билетов перевозчики реализовывали именно через кассы ГУПа, то его доминирующее положение при наличии альтернатив, существование которых никем из участников спора не отрицается, сложно отрицать, говорит эксперт. С ним согласна госпожа Гамбург, называя шансы на дальнейшее оспаривание минимальными.

Яна Войцеховская,
Газета «Коммерсантъ С-Петербург»

НОВОЕ ЗДАНИЕ АВТОСТАНЦИИ В АЧХОЙ-МАРТАН НАЧНЕТ ФУНКЦИОНИРОВАТЬ В 2019 ГОДУ



В мае министр транспорта и связи Чеченской Республики Рамзан Черхигов посетил строительную площадку в с. Ачхой-Мартан, где за счет привлеченных инвестиционных средств ведется строительство нового здания автостанции.

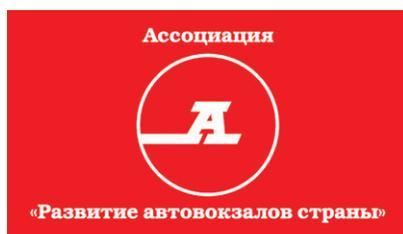
По словам министра, по уже сложившейся традиции, объект будет совмещать в себе современные архитектурные решения и традиционный чеченский стиль.

Первый заместитель министра транспорта и связи ЧР Руслан Атаев отметил, что работы ведутся с опережением графика, несмотря на то, что качество строительных работ находится на самом высоком уровне.

«Очередной объект транспортной инфраструктуры нач-

нет функционирование уже в текущем году. Помимо создания рабочих мест, здание станет своеобразной достопримечательностью района. В нем будут созданы все современные условия для работы. Особое внимание будет уделяться комфорту пассажиров», — написал на своей странице в социальной сети «Инстаграм» Р. Черхигов.

ИА «Грозный-информ»



В Москве в феврале текущего года по инициативе сервиса BlaBlaCar состоялась встреча с представителями региональных автовокзалов. Главной темой стал запуск сервиса BlaBlaCar Pro, который открыл доступ к онлайн-платформе для регулярных автобусных перевозчиков и автовокзалов.

Необходимость в очном общении назрела давно. Основная претензия операторов рынка к BlaBlaCar состоит в том, что под видом попутчиков оказываются услуги по перевозке «под заказ». BlaBlaCar признал, что такие перевозчики на сервисе были, но с этого года платформа доступна только для регулярных перевозчиков. Также в компании рассказали о запуске алгоритма блоки-

BLABLACAR ИЩЕТ ДИАЛОГ С АВТОВОКЗАЛАМИ

ровки водителей, нарушающих правила сервиса.

Представители автовокзалов внесли предложения, как эффективней бороться с нелегальными перевозчиками. В сервисе обещали оперативно реагировать на все жалобы.

На встрече также обсуждалась возможность публикации расписания автовокзалов на BlaBlaCar. Главным препятствием к этому видится то, что не все автовокзалы могут организовать колл-центры. Между BlaBlaCar и Сергеем Зайнуллиным, представляющим «Автовокзалы Удмуртии», была достигнута договоренность о пилотном партнерстве на нескольких маршрутах республики.

Участники встречи пришли к согласию, что автовокзалы и BlaBlaCar не являются конкурентами, потому что пасса-

жиры покупают билеты в кассе вокзала, а BlaBlaCar лишь размещает предложения от перевозчиков, выступая дополнительным каналом привлечения пассажиров.

По итогам мероприятия Президент ассоциации «Развитие автовокзалов страны» Борис Лоран сказал, что такие встречи нужно проводить регулярно, чтобы стороны могли в прямом диалоге обсуждать возникающие вопросы.

В мероприятии приняли участие представители автовокзалов Удмуртской республики, а также Нижегородской, Курганской, Челябинской, Самарской и Липецкой областей. Делегацию BlaBlaCar возглавляла руководитель сервиса в России Ирина Рейдер.

Исполнительный аппарат
Ассоциации «РАВС»



В январе 2019 года BlaBlaCar дал доступ к платформе регулярным автобусным перевозчикам, запустив проект BlaBlaCar Pro.

ПАРТНЕРСТВО BLABLACAR С АВТОВОКЗАЛОМ ИЖЕВСКА

Новость об этом попала в заголовки ведущих СМИ. Уже на момент запуска проекта партнерами компании стали около 200 перевозчиков по всей стране. Следом была не менее громкая новость: о партнерстве BlaBlaCar и автовокзалов Удмуртии. Глава Минтранса республики Алексей Горбачев тогда заявил, что таким образом, в том числе, можно было бы

повысить пассажиропоток на убыточных направлениях. Спустя месяц партнерство было признано успешным. Рассмотрим, в чем была его суть и есть ли перспективы у подобных проектов.

Начнем с того, что для обеих сторон это был эксперимент. BlaBlaCar, являясь онлайн-сервисом, хотел проверить гипотезу, будут ли пассажиры готовы оффлайн

покупать билеты на автобус, т.е. в кассе вокзала. Автовокзалу, со своей стороны, хотелось проверить, способен ли инновационный сервис, получивший популярность среди жителей республики, увеличить его пассажиропоток.

Алгоритм партнерства

Для теста автовокзал выделил 8 маршрутов. Механика взаимодействия была простой: BlaBlaCar своими силами от лица автовокзала публиковал на своей платформе доступные для бронирования направления, с указанием в профиле необходимой информации о перевозчике. Пассажир не мог случайно перепутать автомобиль попутчика и автобус, потому что в иконке перевозчика было прямо указано — автобус.

Также в профиле перевозчика были указаны следующие условия: пассажир может забронировать поездку не позднее чем за 2 часа до отправления и выкупить билет в кассе не позднее чем за час.

После бронирования представитель автовокзала связывался с пассажиром и в устной форме передавал номер брони, который нужно было назвать в кассе. Бронь переставала действовать за час до отправления.

Результаты

Партнерство было признано успешным. По итогам работы в марте автовокзал принял решение, начиная с апреля, расширить взаимодействие с BlaBlaCar с 8 маршрутов до 12.

Что касается точных цифр по числу пассажиров, то здесь еще только предстоит разработать точную и про-

зрачную методику подсчета. Например, по данным BlaBlaCar в марте в автобусах вокзала забронировали места 397 человек, а фактически выкупили бронь (купили билеты) — 274 человека, то есть 70% от общего числа. Данные автовокзала отличаются в меньшую сторону: 212 человека бронировали места, из них 53 — выкупили бронь.

Объяснить разницу в подсчетах можно несовершенством алгоритма взаимодействия между BlaBlaCar и вокзалом. Например, после бронирования места, пассажиры должны были приехать на вокзал и в кассе назвать номер брони. Однако, зачастую, они этого не делали, а молча покупали билет. В итоге: пассажир в автобусе, поездка состоялась, по телефону он подтверждает, что пришел через BlaBlaCar, но поскольку бронь оказалась не востребована, автовокзал ее не засчитывает.

Еще пример: некоторые пользователи BlaBlaCar пытались забронировать место в автобусе менее чем за два часа до отправления. Другие приходили на вокзал выкупать бронь менее чем за час до отправления. Оба действия были в обход условий партнерства. В результате они тоже автовокзалом не засчитывались.

Чтобы выяснить реальное число пассажиров, пришедших на автовокзал благодаря BlaBlaCar, сотрудникам компании пришлось в буквальном смысле обзванивать каждого подтвердившего бронирование и спрашивать, совершил ли он поездку.

Тем не менее, BlaBlaCar также остался доволен результатами. Ведь, что означает цифра 274: такому числу людей по каким-то причинам в марте было удобнее поехать именно на автобусе, а не с попутчиками. То есть, 274 пользователя BlaBlaCar в Удмуртии нашли именно ту транспортную услугу, которая им была нужна.

Перспективы проекта

Только взаимовыгодное партнерство имеет будущее. На этом принципе и строятся отношения между автовокзалом Ижевска и BlaBlaCar. И если первый может видеть свою выгоду уже сегодня (приток новых клиентов), то для BlaBlaCar партнерство пока находится в исследовательской стадии и не предполагает получения прибыли, хотя рано или поздно вопрос монетизации станет актуальным.

В сравнение с развитыми странами рынок автобусных перевозок в России остается сильно консервативным и зачастую не учитывает изменившегося внешнего контекста. Сегодня, чтобы оставаться конкурентоспособным, нужно удовлетворять требованиям клиента, который хочет не только чистый салон и удобные кресла, но и возможность с помощью телефона в любой момент просто и легко найти перевозчика в нужном направлении. Объединив усилия, BlaBlaCar и автовокзалы могут создать сервис, удобный для миллионов россиян.

Тем временем, BlaBlaCar начал тестовое партнерство с автовокзалами Ростовской и Курской областей.

Алексей Зайцев



*Сергей Зайнуллин,
Генеральный директор ООО «Автовокзалы Удмуртии»*

Пилотный проект по сотрудничеству автовокзала и BlaBlaCar признан успешным. Мы стараемся привлекать пассажиров любыми доступными способами, и публикация рей-

сов на сервисе BlaBlaCar нам в этом помогает. Пассажир видит расписание рейсов и может планировать свои поездки, он знает, что при отсутствии попутчиков, всегда сможет приехать на автовокзал и купить билет. Для нас такое информирование пассажиров очень важно.

Конечно, не обошлось без «подводных камней».

Сказывается отсутствие интеграции систем автоматизированного управления между автовокзалами и BlaBlaCar. Операторы, используя платформу сервиса, самостоятельно управляют своими поездками и выкладывают необходимое количество мест для бронирования. Просто нажать кнопку «забронировать» недостаточно, необходимо дождаться звонка опе-

ратора, получить номер брони и выкупить бронь за час до отправления. Такой сервис нельзя назвать удобным или клиентоориентированным.

Мы заинтересованы в дальнейшем развитии сервиса бронирования и продаж билетов BlaBlaCar на рейсы легальных перевозчиков, имеющих всю разрешительную документацию.

Следующим шагом будет интеграция программного обеспечения, которая сделает сервис онлайн-бронирования более удобным для пассажира, позволит пассажиру получать достоверную информацию о наличии билетов и бронировать билеты онлайн без дополнительных подтверждений оператора автовокзала.

“МЫ ДАЕМ ПАРТНЕРАМ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПОТОК ПАССАЖИРОВ” — РУКОВОДИТЕЛЬ BLA BLA CAR ПРО ПАРТНЕРСТВО С АВТОБУСАМИ И АВТОВОКЗАЛАМИ



*Ирина Рейдер,
руководитель BlaBlaCar
в России*

В январе 2019 года сервис попутчиков BlaBlaCar сообщил о начале работы с регулярными автобусными перевозчиками и автовокзалами в России. Компания тут же отчиталась, что 200 авто-

бусных компаний уже заключили с ней партнерство. BlaBlaCar подчеркивает, что не собирается ни с кем конкурировать, а предлагает операторам и автовокзалам взаимовыгодные условия. Большинство игроков рынка восприняли такое предложение с осторожностью, помня о народной мудрости про бесплатный сыр.

Чтобы разобраться в сути предлагаемого партнерства, мы собрали конкретные вопросы, волнующие как сообщество перевозчиков, так и сообщество автовокзалов, и задали их руководителю BlaBlaCar в России Ирине Рейдер.

Какие гарантии есть у перевозчиков и автовокзалов, что вы их не обманете после того, как начнете сотрудничать?

Суть партнерства в том, что мы даем доступ к нашей платформе для регулярных официальных перевозчиков. Перевозчик получает дополнительный трафик пассажиров, мы — дополнительную активность на сервисе. Скрытых условий в партнерстве нет. Перевозчик или автовокзал может в любой момент перестать публиковать свои предложения на платформе BlaBlaCar и никаких санкций к нему за это не будет. Отношения предельно честные и прозрачные.

Например, вы начнете брать слишком большую комиссию с продажи билета...

Было бы слишком странно раскрутить сервис, а потом за-

вышенной комиссией растерять партнеров. Даже если гипотетически представить, что мы сойдем с ума и предложим партнеру платить огромный процент с продажи билета, он может в любой момент просто перестать пользоваться нашей платформой. На этом партнерство закончится. Мы же не монополист на рынке, на котором свет клином сошелся. Мы — обычный онлайн-сервис. Перевозчик волен решать дружить ему с нами или нет. Мы бы этого очень хотели, поэтому предлагаем выгодное партнерство.

На чем сегодня зарабатывает BlaBlaCar?

На текущий момент у BlaBlaCar два направления бизнеса: поездки с попутчиками и поездки на автобусах. Отдельно расскажу про каждый из них.

Про поездки с попутчиками. В половине из 22 стран нашего присутствия мы зарабатываем на сервисном сборе, который берем с попутчиков-пассажиров. В основном это страны Западной Европы, где сервис был запущен раньше всего. В других странах это направление бизнеса либо не монетизировано, либо, как в России, проходят тесты с монетизацией.

Про автобусы. В данный момент мы только начинаем развивать это направление — BlaBlaCar Pro. Монетизировать, вероятно, будем за счет комиссии, которую попросим с партнера за каждый проданный билет, но пока об этом говорить слишком рано.

Также у нас есть деньги инвесторов, которых достаточно для развития сервиса. За 13 лет мы привлекли более \$300 млн. Эти деньги тратим на увеличение числа пользователей и технологическое развитие сервиса.

Как стать партнером BlaBlaCar?

Изначально оператор услуги должен соответствовать всем требованиям, которые предъявляет транспортное законодательство РФ к регулярным автобусным перевозкам. Не буду перечислять, вы и так их прекрасно знаете. Подчеркиваю, что речь идет именно о регулярных перевозках, не заказных. Далее, подавая заявку на партнерство, перевозчик, используя онлайн-форму на нашем сайте, должен подтвердить свое согласие следовать правилам сервиса. Эти правила находятся в открытом доступе на нашем сайте, с ними всегда можно ознакомиться. После этого перевозчик должен предоставить нам сканы документов, подтверждающие легальный статус его деятельности. И только после этого мы открываем для него доступ к сервису BlaBlaCar Pro.

Кто контролирует стоимость билета на автобус?

BlaBlaCar контролирует стоимость поездки только для поездок с попутчиками, позволяя автовладельцам частично покрывать расходы на топливо, но не получать прибыль. Партнеры проекта BlaBlaCar Pro — перевозчики и автовокзалы — устанавливают свои тарифы, мы их ни в чем не ограничиваем. Это же указано в Правилах использования сервиса, опубликованных на нашем сайте. (Пункт 5.3).

Поездки с попутчиками всегда будут дешевле, чем на автобусе, а значит официальные перевозчики изначально оказываются в проигрышной ситуации. Зачем тогда им расплющить свои силы на партнерство с вами?

Не нужно сравнивать поездку с попутчиком и на автобусе по

цене. Это принципиально разные виды поездок, у которых есть свои плюсы и свои минусы. Наша задача — дать пассажиру выбор. Пассажир выбирает оптимальный для себя вариант. Либо это поездка с попутчиком, которая может нести определенные риски, например, быть отмененной в последний момент. Либо поездка на автобусе, который ходит по расписанию с минимальной вероятностью отмены рейса. Либо поездка на седане с попутчиком, куда можно взять с собой только рюкзак, либо на автобусе хоть с пятью чемоданами. Я уж не говорю о том, что длинная ночная поездка в кресле автобуса в разы удобней, чем на заднем сиденье легковушки. BlaBlaCar уже 13 лет работает в странах западной Европы, таких как Франция, Италия, Испания и многих других. Ни одна автобусная фирма от деятельности нашей компании там не пострадала. Обращаю внимание, что начиная партнерство с нами, перевозчик ничего не теряет, ни от чего не отказывается, но получает дополнительный трафик пассажиров. Если ему этот трафик не нужен, если ему кажется, что игра не стоит свеч, то он может в любой момент просто прекратить партнерство.

Если сравнить BlaBlaCar Pro с обычным агрегатором продажи билетов на автобус, чем вы отличаетесь?

Принцип работы ничем не отличается. BlaBlaCar Pro и есть агрегатор продажи билетов с той разницей, что на данный момент сервис не продает билеты, а позволяет их просто бронировать. Потом в кассе вокзала пассажир выкупает бронь по стоимости билета. Однако есть два очень важных отличия. Во-первых, у

нас уже на платформе 20 млн. человек, которые с определенной периодичностью совершают междугородние поездки. Подчеркиваю — это наши пользователи, то есть люди, которые обычно на вокзал не ходят, но ездят с попутчиками. Поэтому мы даем перевозчику дополнительный поток пассажиров, а не перепродаем ему его же клиентов. Это нас очень сильно отличает от других агрегаторов. Это же огромное преимущество для наших партнеров. Первозчику остается только предложить свои услуги и удовлетворить требование клиента. Во-вторых, мы на одной платформе объединяем карпулинг и автобусные перевозки. То есть мы мало того, что даем пассажирам огромный выбор из предложений о поездках с попутчиками, но еще и выбор среди транспортных средств. Это очень важно и удобно, ведь зачастую поездки на автобусе в разы удобней: например, как я уже упомянула, когда у вас большой багаж, или вы едете большой компанией людей, или у вас длинная ночная поездка, а вам хотелось бы выспаться, и т.д. Другими словами, BlaBlaCar Pro это не просто агрегатор билетов на автобус, это маркетплейс для автодорожных поездок, где любой пассажир с большой долей вероятности может найти для себя вариант поездки, удовлетворяющий его требованиям.

Почему вы работаете с перевозчиками напрямую, а не через автовокзалы?

С автовокзалами мы тоже работаем. Мы открыты к партнерству со всеми участниками рынка. Для нас главное дать пользователям возможность забронировать место в автобусе и отправиться в поездку. Будет это сделано через автовокзал

или перевозчика — это второй вопрос. Обращаю внимание, что вокзал в любом случае не остается в проигрыше, потому что процесс покупки билета не обходит его стороной, ведь бронируя место у перевозчика, пассажир в любом случае направляется в кассу для выкупа брони. В этом смысле вокзалу точно не на что жаловаться. Безусловно, партнерство с автовокзалом как неким агрегатором региональных перевозчиков было бы для нас более удобным с точки зрения сокращения трудозатрат. Но в некоторых регионах автовокзалы пока только рассматривают наше предложение. Пока они думают, мы сотрудничаем с перевозчиками напрямую. Когда они поймут преимущества работы с нами, мы, вероятно, будем объединять всех перевозчиков в конкретном регионе под одним зонтиком вокзала, потому что так удобней — работать через одного партнера.

Планируете запускать онлайн-покупку билетов на автобус?

Когда проект заработает в полную силу это было бы логичным шагом с нашей стороны.

После этого начнете брать комиссию? В каком размере?

Возможный размер комиссии пока не обсуждали, но, очевидно, это будет справедливая сумма, которая будет учитывать интересы перевозчиков и автовокзалов.

Как вы боретесь с нелегальными перевозчиками?

На сервисе BlaBlaCar Pro нет нелегальных перевозчиков. Это исключено по определению, потому что каждый из потенциальных партнеров проходит нашу проверку. Что касается общей платформы BlaBlaCar, то

проблемы с такими перевозчиками были. Были на платформе и заказные автобусные перевозчики, но с этого года доступ для них закрыт, все профили заблокированы. Также недавно мы запустили алгоритм, который позволяет выявлять подозрительную деятельность и автоматически блокировать аккаунты. Например, если мы видим, что с одного профиля человек публикует слишком много поездок для простого попутчика. Алгоритм уже показал свою эффективность, продолжаем его развивать.

Ну и не стоит забывать, что у всех пользователей также есть возможность оставить жалобу на незаконного предпринимателя. Блокируем без разговоров.

Расскажите про текущие показатели BlaBlaCar.

Сегодня на российской платформе зарегистрировано более 20 млн человек. Приблизительно 2/3 из них это пассажиры. Ежедневно сервисом пользуется более 100 тысяч человек. Что касается проекта BlaBlaCar Pro, то сегодня у нас уже более 400 компаний-партнеров. Плюс мы уже сотрудничаем с сетью автовокзалов и автостанций Удмуртской республики, Ростовской и Курской областей. Еще с несколькими вот-вот начнем партнерство. Кстати, дело идет к лету, а в это время на сервисе ярко выражена сезонная активность. Люди едут отдыхать, кто на дачу, кто к бабушке. Основное направление формируется в сторону черноморского побережья, но не только. Так что, лучшего времени для перевозчиков и автовокзалов стать нашим партнером и использовать наши возможности не придумать.

Николай Евтушевский



Association "Development of Coach Terminals of the Country"

Association of Paneuropean Coach Terminals **APC**
is a member of Verband Paneuropäischer Reisebusbahnhöfe e.V.

The Association of Paneuropean Coach-terminals (APC), has the task to examine all the touring bus traffic aspects European-wide and to offer relevant recommendations. The APC makes proposals for solutions to promote the progress of this public service sector in the interest of all involved, in social, economic-technical and independent way.



- increase public awareness of coach traffic in connection with promoting of tourism and encouraging the economic development;
- set up of a central information system for coach-traffic;
- influencing security and casement of traffic carry-out by speeding-up border crossing;
- removal and construction of new coach service areas;
- creation of homogenous traffic management systems for coaches;
- harmonisation of service standards at coach terminals;
- central management of statistical data concerning to coach traffic;
- co-operation with public authorities (especially covered traffic);
- extension and utilisation of the central information system as a central booking- and reservation-system.

On 26th August 2003 the operators of twelve European international coach terminals founded the Association of Paneuropean Coach Terminals (APC) in Riga.



E-mail: info@npravs.ru
Tel./Fax: +7 (495) 786-35-00

125212, Russia, Moscow, Kronshtadtskiy bulvar 7, building 4, apartment 21

ГЛОБАЛЬНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ СОВРЕМЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ МОБИЛЬНОСТИ



*Норайр Блудян,
доктор технических наук,
профессор, заведующий кафедрой
«Автомобильные перевозки»
МАДИ (ГТУ)*

Транспортная отрасль оказалась в авангарде деструктивного воздействия цифровизации. Основным направлением в развитии цифровизации на транспорте, является создание приложений агрегаторов перевозки пассажиров. Идея создания подобных ресурсов обусловлена тем, что существуют тенденции развития госрегулирования ключевых сегментов транспортной отрасли, а ресурсом для реализации может выступить соответствующее мобильное приложение. Существует потребность «обеления», открытости и общедоступности рынка перевозок. Создав единую площадку перевозчиков и введя новые правила лицензирования, можно отслеживать и контролировать легальных перевозчиков, исключая или минимизируя работу нелегалов. Если перевозки будут осуществляться через электронную площадку, то через нее можно предусмотреть, к примеру, регулирование режима труда и отдыха водителей. Такая площадка отлично подходит для подключе-

ния дополнительных услуг и контроля со стороны государства.

Проблемы функционирования в современных условиях таксомоторной отрасли на основе применения мобильных приложений стали первой своеобразной лабораторией для понимания ожидающих в будущем полностью весь пассажирский транспорт в результате его цифровизации.

Опыт таксомоторных перевозок доказывает, что необходимо запретить на законодательном уровне «агрегаторам» заказа осуществлять тарифное регулирование и выставить (предлагать) свои тарифы на перевозку пассажиров. В настоящее время агрегаторы заказа такси фактически в нарушение действующего законодательства осуществляют тарифное регулирование перевозок. Система тарификации перевозок должна работать по обратной схеме: таксомоторные компании и индивидуальные предприниматели, должны направлять в добровольном порядке свои тарифы на перевозку агрегатору (агрегаторам). Агрегаторы обязаны в свободном доступе разместить для потенциальных фрахтователей полное меню по тарифам на перевозку по всем компаниям. Фрахтователь, то есть будущий пассажир, при заказе услуги на перевозку, должен иметь право и возможность выбрать из общего «меню» агрегатора (агрегаторов) приемлемый для себя тариф. Это обеспечит реальную конкуренцию в таксомоторном бизнесе, что в конечном итоге, приведет к повышению безопасности перевозок и экономической стабильности фрахтовщиков.

Родоначальниками и мировыми лидерами в применении инструментов по цифровизации на

пассажирском транспорте стали агрегаторы такси «Uber» и «Lyft».

Агрегирование различных перевозчиков на одной платформе является главным трендом в современных транспортных системах, обеспечивающие пассажиров новой мобильностью. Это яркие представители райд-хейлинга. По состоянию на август 2017 года московский каршеринг является самым динамично развивающимся рынком free-float каршеринга в мире. По данным департамента транспорта Москвы каждую неделю в автопарк операторов каршеринга в Москве добавляется по 300 новых автомобилей.

Каршеринг по мнению экспертов является одним из самых перспективных сервисов в будущем. С помощью систем данного сервиса возможно эффективное использование беспилотного транспорта, который, по прогнозам «Frost and Sullivan» и «РБК», уже к 2025 году займет 40% мирового рынка легковых машин.

Карпулинг (Райдшеринг) представляет собой совместное использование транспортных средств для передвижения на разные расстояния. Предполагается, что для водителя поездка была запланирована им самим и была бы осуществлена в любом случае, но он ищет попутчиков, готовых разделить расходы.

При перевозках по карпулингу необходим эффективный контроль со стороны государства. Необходимо исключить возможность нечестного карпулинга, необходимо ограничение стоимости пробега. Водитель не должен превышать установленную максимально допустимую стоимость поездки, т.к. в противном случае такая перевозка может превра-

таться в услугу такси. Существуют вопросы к безопасности и регулированию перевозок, по системе карпулинга, так как она относится к личной поездке и никак в настоящее время не регулируется.

Наиболее перспективными представляются сервисы, предоставляющие перевозку с использованием нескольких видов транспорта – мультимодальные перевозки по единому проездному билету с установленным тарифом. Единый билет московского транспорта также удовлетворяет условиям мультимодальности. Эти проекты – яркое отражение тенденции всего мира, стремящегося объединить перевозчиков на одной площадке для осуществления бесшовной перевозки пассажира к месту назначения.

В настоящее время в профессиональной среде широко дискусируется новый метод организации системы городского пассажирского транспорта – «перевозки по требованию». Пассажирский транспорт, работающий «по требованию» предлагает более гибкое обслуживание пассажиропотоков, так как ориентируется на количество поступающих заявок на перевозку.

Предполагается, что перевозки «по требованию» на транспорте общего пользования в городском сообщении будут актуальны и востребованы в межпиковые периоды, в районах с низким пассажиропотоком. Благодаря такой системе пассажиры смогут через мобильное приложение запросить посадку и высадку на любом не запрещенном месте. Такая концепция планируется распространять на ночных маршрутах автобусных перевозок вместо перевозок с фиксированным расписанием. Подобная система позволит обеспечить более качественное и индивидуализирован-

ное автобусное сообщение с возможностью сокращения времени ожидания.

Современный этап развития пассажирского транспорта в нашей стране требует концептуального переосмысления сущности и физического смысла «транспорта общего пользования».

Бурно развивающиеся новые формы мобильности «по требованию», каршеринг, карпулинг (райдшеринг), в т. ч. широкое распространение общих сервисов аренды велосипедов, самокатов, и др. стали составной частью транспортных систем. Развитие беспилотных транспортных средств в свою очередь означает революционное воздействие на всю транспортную систему, включая парк личных автомобилей. Необходимо регулирование всех устойчивых тенденций развития, их оценка и вмонтирование новых форм мобильности в традиционную систему транспортного обслуживания населения.

Обеспечение нормативно-правового регулирования новой цифровой эры перевозок является глобальной проблемой развития отрасли. Своевременное и поэтапное ее решение предопределяет в дальнейшем эффективность транспортной системы.

В мире ведутся активные исследования и разработки беспилотных транспортных средств, идет создание больших баз данных, требующих регулирования со стороны государства. Необходимо единое аппаратно-програмное обеспечение и законодательное регулирование для возможности осуществления движения беспилотников, в т.ч. автобусов на дорогах общего пользования.

В нашей стране уже предприняты первые меры организации работ по внедрению легковых беспилотников на улично-до-

рожную сеть. В соответствии с Постановлением Правительства РФ запланировано проведение эксперимента по опытной эксплуатации в Москве и Татарстане.

Внедрение новых форм мобильности, систем и средств работы, общие сервисы поездки, беспилотные автомобили и т.д. требуют взаимодействия многих структур. Необходимо создание умных улиц, инфраструктуры, подходящей для передвижения беспилотников.

Проведенный анализ показывает, что цифровизация пассажирской транспортной системы в любом его секторе с учетом новых форм мобильности должна основываться на безусловном соблюдении следующих принципов:

1. Безоговорочное соблюдение действующего нормативного правового регулирования организации пассажирских перевозок на федеральном и региональном уровнях;

2. Недопустимость введения цифровых технологий и мобильных приложений, противоречащих установленным нормам и положениям организации перевозок пассажиров;

3. Исключение создания технологиями цифровизации параллельных государственному регулированию систем организации перевозок пассажиров, в т.ч. в части регулирования тарифов и стоимости проезда.

4. Оперативная, при необходимости, корректировка органами власти действующего нормативного правового регулирования пассажирских перевозок для более оперативного внедрения возможностей цифровых технологий с целью повышения качества и безопасности услуги по транспортному обслуживанию населения страны.

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: НОВЫЙ ТРЕНД ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ



МУЛЬТИМОДАЛЬНОСТЬ

В условиях стремительно меняющегося мира главным трендом развития экономики становится цифровизация привычных процессов. Транспортная отрасль обладает огромным потенциалом для внедрения современных технологических решений, позволяющих оптимизировать перевозки и улучшить существующие сервисы.

Развитие новых технологий и общая тенденция к глобализации привела к появлению концепции мультимодальных пассажирских перевозок, позволяющих использовать различные виды транспорта и стыковать их маршруты в пределах одной поездки.

Можно выделить два типа мультимодальности:

— «единый билет» — прямая смешанная перевозка, когда пассажиру оформля-

ется один билет от начального до конечного пункта путешествия, несколькими видами транспорта. Для оформления мультимодального путешествия единым билетом требуется выпуск нормативно правового акта, регламентирующего прямые смешанные перевозки, либо взятие на себя ответственности за стыковки одним из перевозчиков, либо отдельного организатора мультимодального маршрута.

— перевозка по отдельным билетам в рамках одного заказа. Пассажир оформляет поездку сразу от начального до конечного пункта путешествия, но на каждый вид транспорта оформляется отдельный билет.

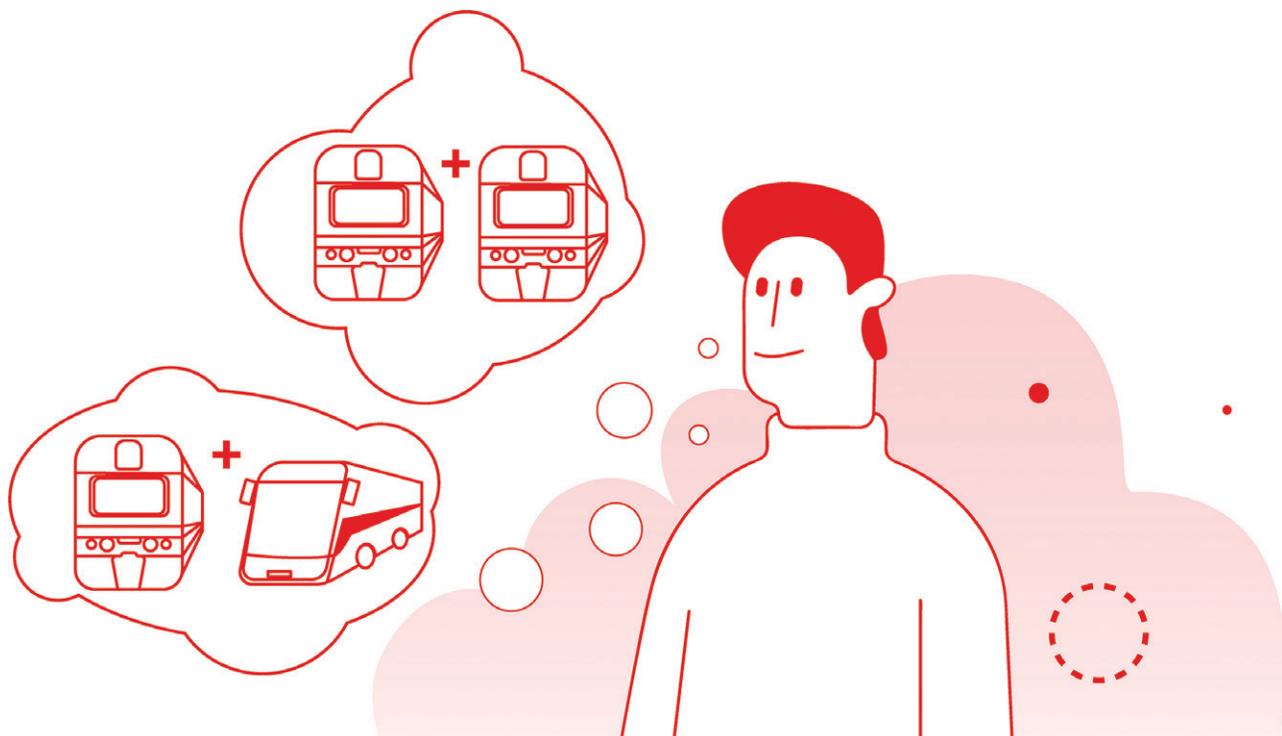
Внедрение мультимодальности позволяет пассажирам максимально оперативно подбирать маршруты,

варианты поездок, не тратя время на самостоятельный подбор вариантов стыковок через различные пересадочные узлы и виды транспорта в различных точках продаж и оформлять заказы в режиме «одного окна». Перевозчики же получают возможность привлечения дополнительного пассажиропотока за счет расширения сети продаж и возможности стыковки с различными видами транспорта.

В 2019 году мультимодальность реализована в формате «жесткой стыковки» и в формате конструирования маршрута в реальном времени.

Жесткая стыковка предполагает, например, связку железнодорожного и автобусного маршрута, при которой приобрести билет на автобус можно только при наличии билета на поезд. В этой схеме ЖД перевозчик определяет необходимый маршрут мультимодальной перевозки, стыкуя время отправления автобусного сегмента с временем прибытия поезда, и наоборот.

Конструктор мультимодальной перевозки позволяет подобрать мультимодальное путешествие **в реальном времени**: по запросу пассажира система подбирает все возможные варианты следования с использованием различных видов транспорта, учитывает локации и время пересадки, подсчитывает суммарное время путеше-



ствия, итоговую стоимость, предлагает отсортированные по различным параметрам варианты путешествия.

В 2014 году были организованы первые мультимодальные перевозки в Крым и обратно с использованием железнодорожного, морского и автомобильного транспорта. Сейчас в России действуют различные мультимодальные маршруты. Среди самых популярных — маршруты по схеме «автобус + поезд»:

Белгород — Алексеевка — Россошь — Адлер/Кисловодск — Анапа — Новороссийск;

Бокситы — Серов — Екатеринбург;

Валуйки — Старый Оскол — Москва;

Вологда — Ярославль — Москва;

Кострома — Ярославль — Санкт-Петербург;

Москва — Арзамас — Дивеево;

Москва — Саратов — Озинки.

В 2016 году по инициативе ОАО «РЖД» была создана компания «Инновационная мобильность». ООО «ИМ» — оператор технологической платформы, объединяющей различные виды транспорта в единую систему, предоставляющую готовые решения по дистрибуции электронных билетов для b2b, а в перспективе и для b2c-сегмента.

Среди ключевых задач компании — внедрение и развитие системы мультимодальных пассажирских перевозок как для агентской сети, так и для массового рынка.

Компания разрабатывает мультимодальный сервис, который позволит планировать, бронировать и оплачивать пассажирские перевозки «от двери до двери» с использованием различных видов транспорта и дополнительных услуг через единый интерфейс, а в перспективе — оформлять поездки единым билетом.

Платформа мультимодальных перевозок объединяет авиа, ЖД и автобусных перевозчиков. Дальнейшее внедрение и использование платформы позволит увеличить объемы продаж, что, в свою очередь, приведет к росту пассажиропотока.

Агенты, которые работают с различными системами бронирования, смогут воспользоваться единым решением ООО «ИМ» для доступа к любым мультимодальным маршрутам.

Мультимодальная платформа «Инновационная мобильность» решит целый ряд задач агентов, способствуя оптимизации информационных потоков, а также снижению затрат на интеграцию, обработку данных и платежей.

Миссия платформы «Инновационная мобильность» — объединение всех участников рынка пассажирских перевозок и открытие новых направлений.



*Руководители автовокзалов
5-ти регионов России на встрече в г. Таллин*

В апреле Ассоциацией «Развитие автовокзалов страны» была организована пробная поездка руководителей автовокзалов нескольких регионов к зарубежным коллегам по обмену опытом. Принимающей стороной стала Эстонская «Моотор Групп» о которой мы делали несколько публикаций в прошлых выпусках. Руководитель группы – Хуго Осула, известный и уважаемый автотранспортник как в Европе, так и на постсоветском пространстве. Мы постараемся кратко рассказать о том, что увидели в его группе и в каждом предприятии, что особо понравилось, что было не понятно, что мы сможем применить из увиденного в своих предприятиях. В нашей делегации были руководители автовокзалов Калининградской, Липецкой, Нижегородской, Псковской и Самарской областей. На основании их отзывов мы и составили краткий отчет об увиденном.

Семенов Алексей (Сеть АВ и АС Псковской области). По посещению предприятий «Моотор Групп». Господина Хуго Осула знаю не



первый год, имею возможность наблюдать в развитии комплекса его предприятий — «Mootor Grupp AS». Очередной визит в Таллинн в группе российских транспортников для обсуждения на базе посещаемых предприятий комплекса (автовокзала города Таллинн, ремонтной базы) показал результативность выбранного Хуго Осула подхода, в основе которого прежде всего лежит ориентированность на клиента. Пассажир для Хуго Осула своего рода «священная корова» — именно на его качественном обслуживании сосредоточены материальные, интеллектуальные и технологические ресурсы большой и дружной команды. При этом, не только удовлетворяются базовые очевидные потребности пассажира, но и формируется новая концепция обслуживания с предугадыванием того, что может быть востребовано. Хуго Осула не только стремится удовлетворить потребности, но и их формирует. В итоге все больше пассажиров предпочитают пользоваться услугами именно этого перевозчика, что закономерно. Все сегменты

сформированных в рамках комплекса общественных перевозок имеют свой стиль, своё лицо, что достигается подбором транспорта и их оформлением, подготовкой персонала, высоким стандартом оказываемых услуг. У эстонских коллег есть чему поучиться.

Особого уважения заслуживает Хуго за бережное отношении к истории автобусных перевозок, восстановление и содержание в работоспособном состоянии целого парка ретроавтобусов, Это наша общая история, мы всегда рады видеть ретропарк Хуго на праздничных мероприятиях и у нас в стране, в том числе в Санкт Петербурге.

Поездка была интересна и возможностью обсудить тут же с российскими коллегами увиденное, примерить, так сказать, на наши реалии. Такие выездные производственные совещания очень полезны. Спасибо организатору Лорану Борису Олеговичу за правильно задуманное и отлично организованное глубокое профессиональное погружение в проблемы сегодняшнего дня общественных перевозок на базе столь успешного транспортного комплекса европейского соседа.

Хальзев Александр — начальник автовокзала г. Липецк, структурного подразделения регионального автотранспортного предприятия



Липецкой области «Липецкие автобусные линии».

1. Плавающий, динамический тариф и философия продажи билетов начиная от 1-го евро. Во взаимодействии с перевозчиками, такую модель возможно реализовать и в России.

2. Объединенная платформа включающая все звенья сферы перевозок – вокзалы, перевозчиков и агрегаторов действительно уникальна. Сам принцип и отношение к сфере IT, понимание ее важности и актуальности, вклад ресурсов и средств в данное направление, обусловленные пониманием того, что будущее именно за этим.

3. Философия самой работы, выраженная в ценности пассажира и того, что люди – главное богатство. Нельзя расценивать перевозки только как бизнес, поскольку первостепенно это социальная услуга. И когда к пассажиру придет понимание того, что ему здесь относятся как к важному клиенту и дорогому гостю, он придет (бросив попутки) и будет готов переплатить за это отношение, за сам сервис, что на практике и было продемонстрировано руководителями «Моотор Групп».

4. Многогранность сервиса, охват как основных видов деятельности, так и сопутствующих, вплоть до мелочей.

5. Приятно удивила чистота ремонтных мастерских. Не похоже было, что это делалось для нас, — из увиденного понятно, что такая чистота и порядок там всегда. Менталитет? Нет, — как раз философия «Моотор Групп».

6. Простой и удобной расчет: автовокзал – перевозчик (единый тариф для всех).

7. Сам автовокзал — чистый, уютный, удобный, с интуитивно расположенными основными службами, предоставляющими полный набор необходимых пассажиру услуг.

8. Очень интересное направление — оказание сопутствующих услуг по перевозке грузов автобусами. (Дешевле, быстрее и практичнее грузоперевозок).

Поэтому пользуется большим спросом.

9. Таким образом, есть куда стремиться и при этом нет предела совершенству! Спасибо за опыт «Моотор Групп» и возможность его перенять! Все в наших руках.

Беликова Алёна – директор



Государственного предприятия Калининградской области «Автовокзал»:

По итогам поездки в Таллин могу сказать следующее:

1. Однозначное преимущество предприятия в том, что есть несколько параллельных видов деятельности, за счет которых можно развивать отстающие, таким образом компенсируя провалы в содержании автовокзала. Т.к. это наименее доходный вид деятельности, но требующий больших капитальных вложений.

2. Была возможность посмотреть на работу автовокзала в условиях позаездного взимания платы, выявить нюансы и тонкие моменты, которые отразили в отзыве на законопроект (изменения в 34-ю статью 220 ФЗ) от нашего министерства.

3. После поездки планируем развивать международную маршрутную сеть из Калининграда по странам Балтии.

4. В IT-секторе увидели технологии, которых нет в широком доступе в России. Есть планы по их использованию в нашем регионе.

5. В качестве рекомендации повторюсь, что было бы нелишним развивать сеть аппаратных продаж по го-

роду и не только. Брендированный билетный аппарат, помимо основной функции, выступает еще и рекламой. С учетом невысокой стоимости аппаратов размещение, например, в аэропорту и ТЦ будет коммерчески успешным.

Васина Лариса – директор ав-



товокзала г. Нижний Новгород.

Подводя итог поездки в Таллин, можно сказать только положительные отзывы,

как по работе автовокзала, так и по работе перевозчика «Lux Express».

1. Работа сотрудников автовокзала сведена к минимуму, нет очередей за билетами, всё отрегулировано продажей через интернет. На вокзале нет суеты, хотя в пятницу вечером, отправляясь на автобусе по Эстонии и наблюдая за посадкой пассажиров, автобусы уезжали полные.

2. Замечательно отлажена работа «Cargobus», перевозка багажа без сопровождения пассажира, но у нас к сожалению, это не возможно по действующему законодательству о транспортной безопасности.

3. Представилась возможность проехать на автобусе «Lux Express», 2,5 часа в пути пролетели, как один миг. Очень комфортабельные автобусы, всё создано для удобства пассажира. Всё продумано, перевозчик не экономит деньги для приобретения таких оборудованных автобусов, а пассажир готов заплатить чуть больше за проезд, но ехать с комфортом. В нашем регионе об этом только мечтать.

Перевозчики перешли на автобусы малого класса, никаких условий для пассажиров, следующих на дальние расстояния.

4. Коллекция раритетных автобусов — это просто чудо.



ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

- ◆ Организации – члены Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны».
- ◆ Организации – члены Ассоциации «Развитие автовокзалов страны».
- ◆ Организации – члены Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов.
- ◆ Организации – члены Association of Pan-European Coach Terminals (APC).
- ◆ 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

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Свидетельство о регистрации: ПИ № ФС77-62418



Информационно-аналитический журнал

“Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития”

Это уникальное сочетание информационного материала и аналитических данных.

Отражение проблем транспортного рынка и путей их решения. Обмен опытом. Диалог участников рынка.

| | |
|--------------------|--|
| Издается | с 2006 г. |
| Тираж | 3.000 |
| Периодичность | от 4 до 6 выпусков в год |
| Язык | Русский |
| Формат | 205x290 мм (А4) |
| Количество страниц | 36-80 +4 обложки |
| Бумага | Глянцевая |
| Печать | Полноцветная |
| Основные рубрики | Отрасль и власть. Автовокзалы и ПАТП. Тема номера. Мегалополис. Лента новостей. Партнеры |
| Издатель | Ассоциация «ЕТС «Автобусные Линии Страны» |
| Распространени | Целевая рассылка |

Информационно-аналитический журнал
“Российские Автобусные Линии.
Проблемы и перспективы развития”
распространяется, в том числе,
и среди членов Ассоциации «ЕТС
«Автобусные линии страны».
Подробнее об Ассоциации
«Единая Транспортная Система
«Автобусные линии страны»
можно узнать на сайте:
www.rosbuslines.ru

Распространение Информационно-аналитического журнала

“Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития”

30%

• На круглых столах, конференциях и съездах организаций транспортной отрасли

70%

- Пассажирские автотранспортные предприятия
- Некоммерческие организации в сфере транспорта
- Организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции
- Органы исполнительной власти субъектов РФ в сфере транспорта, градостроения и природопользования
- Государственная Дума Федерального собрания РФ • Совет Федерации Федерального собрания РФ
- Министерство транспорта РФ • Министерство внутренних дел РФ • Генеральная прокуратура РФ
- Федеральная служба безопасности Российской Федерации
- Профсоюзные организации в сфере автомобильного транспорта
- Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, территориальные управления государственного автодорожного надзора
- Научно-исследовательские и высшие учебные организации в сфере автомобильного транспорта
- Организации смежных с автотранспортной отраслью деятельности: производство автобусов, реализация автобусов, запасных частей, топлива, техническое обслуживание, ремонт, переоборудование автобусов, спутниковая навигация, страхование, лизинг, реклама на автотранспорте

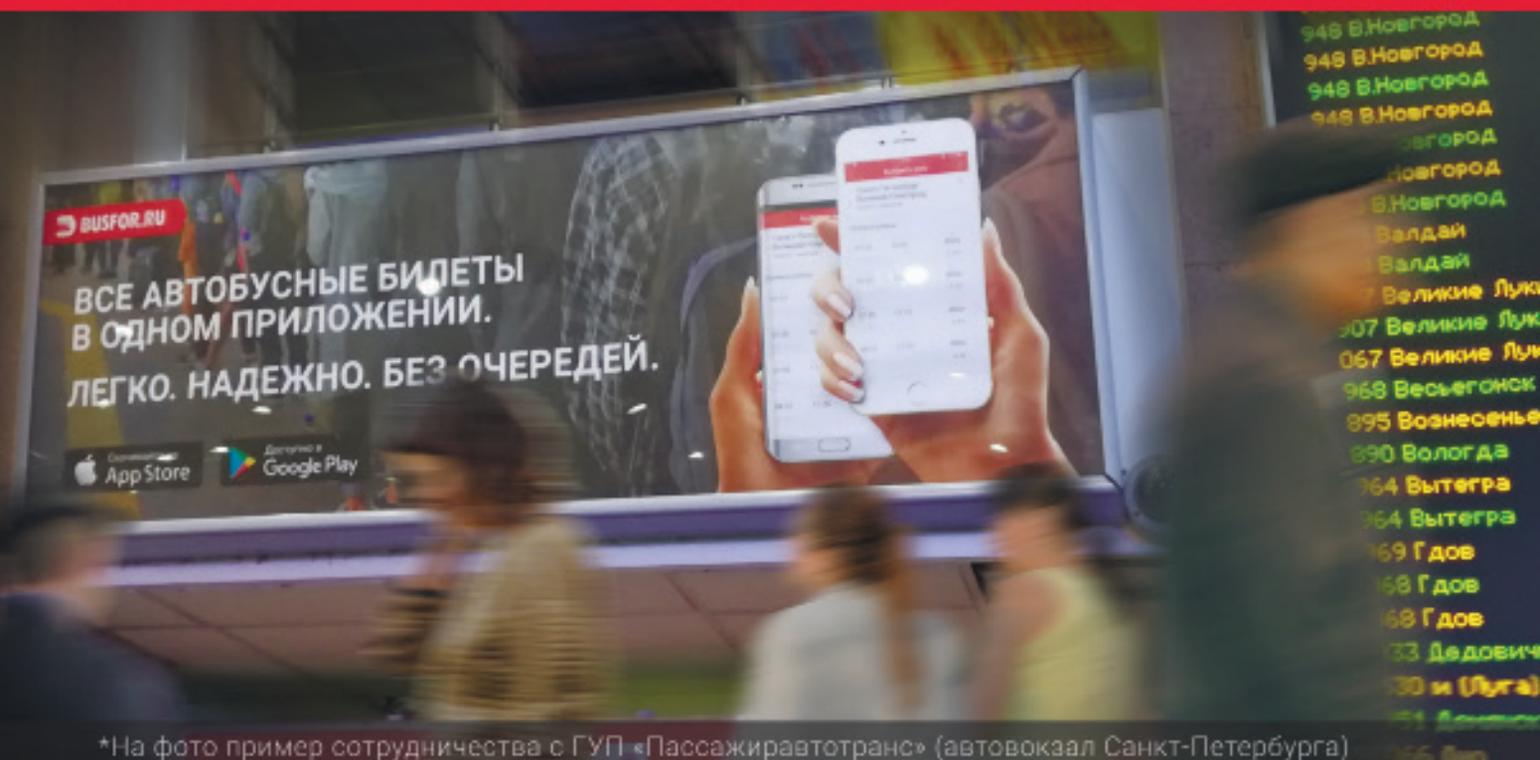
Адрес редакции: 125212, Москва, Кронштадтский бульвар, д. 7, строение 4, офис 21. E-mail: info@rosbuslines.ru



Журнал

РОССИЙСКИЕ
АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

СОТРУДНИЧАЙТЕ С БАСФОР — ЗАРАБАТЫВАЙТЕ БОЛЬШЕ!



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

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

info@busfor.com | +7 (499) 653-96-00