

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 66 июль–сентябрь

2018



Тема номера:

XVI СЪЕЗД

**И КОНФЕРЕНЦИЯ РОССИЙСКОГО
АВТОТРАНСПОРТНОГО СОЮЗА**

Национальный транспортный форум 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
- Применение на практике закона ФЗ-54 о контрольно-кассовой технике
- Методы борьбы с нелегальными перевозчиками на федеральном и региональном уровне
- Разработка требований к деятельности билетных агрегаторов
- Создание в России единой федеральной информационной системы по продаже билетов на межрегиональные автобусные перевозки
- Мультимодальные перевозки и создание единого транспортного пространства
- Взаимодействие с железнодорожными и авиаперевозчиками по созданию маршрутов и продаже билетов
- Особенности организации и продажи билетов на международные рейсы
- Технические решения, связанные с интеграцией и совместной работой системы автоматизации автобусного перевозчика и автовокзала
- Развитие концепции открытых стандартов по автоматизации взаимодействия ИТ систем (открытое API)
- Страхование пассажиров при поездке на автобусе
- Развитие сервисов поиска попутчиков, и их влияние на рынок автобусных перевозок

11 октября
2018 года



Конгресс-центр
ТЕХНОПОЛИС МОСКВА

МЕСТО, ГДЕ ВСТРЕЧАЮТСЯ ГОСУДАРСТВО, БИЗНЕС И ТЕХНОЛОГИИ

За дополнительной информацией о форуме, пожалуйста, обращайтесь:
по телефонам: +7 925 070 46 33, +7 968 954 52 68
или по электронной почте info@4wecon.com
сайт мероприятия www.4wecon.com

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

Тираж: 3000 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: Д. А. Румянцев, А. Е. Лоран

Корректор: М. О. Авшанова, М. В. Филатова

Ответственный секретарь: Д. Б. Лоран

Адрес редакции:

125212, г. Москва, Кронштадтский бульвар, д. 7,

строение 4, офис 21

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

E-mail: info@rosbuslines.ru

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

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

Цена свободная.

Подписано в печать
24.09.2018 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

ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ◆ В Воронеже на территории аэропорта хотят построить автовокзал 3
- ◆ Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» 3
- ◆ Вопросы международных автомобильных перевозок обсудили в Минэкономике Абхазии 4
- ◆ Нелегальные перевозчики облюбовали самые проходимые точки: аэропорты, ж/д и автовокзалы 4
- ◆ «Назад в 90-е?», продолжение истории 5
- ◆ 30 мая 2018 года в Москве состоялось заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского пассажирского транспорта при Министерстве транспорта Российской Федерации 6
- ◆ В Москве 2 августа 2018 года состоялось заседание рабочей группы по подготовке предложений по внесению изменений в нормативные правовые акты Российской Федерации с целью урегулирования правоотношений при осуществлении совместных поездок с компенсацией пассажирами части расходов водителей 7
- ◆ Конференция автовокзалов страны 8

ТЕМА НОМЕРА

- ◆ XVI Съезд и Конференция Российского автотранспортного союза 10

АВТОВОКЗАЛЫ И ПАТП

- ◆ Открытое Акционерное Общество АВТОВОКЗАЛОВ И АВТОСТАНЦИЙ (Ставропольский край) обратилось с официальным письмом в Ассоциацию «Развитие автовокзалов страны» от 06 сентября 2018 г. 14
- ◆ Автовокзал и онлайн-агрегатор: партнеры или конкуренты? 15
- ◆ Белгородский автовокзал 20
- ◆ АО «Евразийская Корпорация Автовокзалов» 24
- ◆ Не вези меня, извозчик 28
- ◆ В шаге от пропасти 30
- ◆ Требования – как к аэропортам 32

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

- ◆ Мультимодальные перевозки. Ожидание и реальность. 35
- ◆ С 2014 года по «единому» билету перевезено 1,5 миллионов пассажиров 37
- ◆ В Зауралье запустили сервис для отслеживания междугородних автобусов 37
- ◆ Реализация страховых услуг в кассах автовокзала: правовая экспертиза 38

Уважаемые читатели, коллеги!



Третий квартал текущего года, несмотря на отпускной сезон, был насыщен знаковыми для транспортной отрасли мероприятиями, а также резко возросшей активностью противостояния легального рынка междугородних автобусных перевозок современным вызовам. По большей части это затрагивает экономическую сторону нашей отрасли, и, как следствие, влечет за собой финансовые убытки. Нынешний выпуск журнала содержит ряд материалов, связанных с этой проблемой.

Сервисы «попутчиков», ряд онлайн-агрегаторов и чиновники, им симпатизирующие, остро реагируют на любые попытки препятствовать развитию так называемых «современных социально значимых» видов перевозки пассажиров. Следует вещи называть своими именами: использование брешей в законодательстве, неся минимальные затраты, по отношению к добросовестным операторам рынка – это не современный подход «новых видов» перевозки, а банальное жульничество. Наша ассоциация всегда поддерживает все современные инновации и стартапы, помогающие отрасли развиваться, но мы категорически против и всегда будем бороться с теми, кто под прикрытием красивых слов не только посягает на легальный рынок регулярных междугородних автобусных перевозок, используя несовершенство действующего законодательства, но и целенаправленно пытается этот рынок разрушить. Стоит заметить, что это не только личное мнение, это мнение многих руководителей автотранспортных предприятий отрасли. Государство, увидев происходящее, незамедлительно приступило к принятию необходимых мер по стабилизации рынка перевозок.

Итак, 30 мая 2018 года в Москве состоялось заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского пассажирского транспорта при Министерстве транспорта РФ. Вторым пунктом повестки заседания стал вопрос «О нормативном регулировании работы мобильных приложений и Интернет-сайтов, обеспечивающих возможность организации совместных поездок «карпулинг» - интернет-сервисы «попутных поездок». Получилась горячая дискуссия с представителем сервиса *Blablacar*, который пытался показать сугубо социальный характер бизнеса «попутчиков». Департаменту государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта было поручено, при поступлении предложений от членов Координационного совета, проработать их, а также подготовить предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты.

В продолжение темы, вице-премьером Правительства РФ Максимом Акимовым было поручено создать рабочую группу по подготовке предложений по внесению изменений в нормативные правовые акты Российской Федерации, с целью урегулирования правоотношений при осуществлении совместных поездок, с компенсацией пассажирами части расходов водителю. В Москве 2 августа 2018 года состоялось первое заседание этой рабочей группы в Министерстве транспорта РФ. В ходе дискуссии Департаменту государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта во главе с Алексеем Бакиреем было поручено проработать представленные предложения членов рабочей группы и далее подготовить, и направить им на рассмотрение проекты нормативных правовых актов, регулирующих правоотношения при осуществлении «совместных поездок».

Взаимоотношения операторов рынка и онлайн-агрегаторов обсуждались на научно-практической конференции автовокзалов «Вопросы совершенствования системы взаимодействия автовокзалов (автостанций) и организаций-перевозчиков» 29 августа 2018 года в Научно-исследовательском институте автомобильного транспорта.

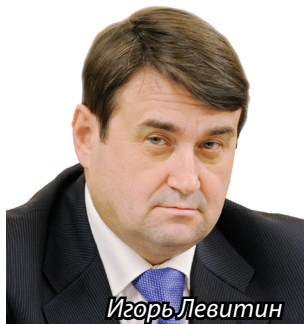
В конференции приняли участие представители автовокзалов более чем из 30 регионов страны. По ее результатам сформирована рабочая группа из представителей автовокзалов, общественных организаций автотранспортников и отраслевых ученых для разработки методики расчета тарифов и сборов на обязательные услуги автовокзала.

Теперь о «Теме номера». В конце июня 2018 года более 200 представителей предприятий автотранспортной отрасли, а также представители Минтранса РФ, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, автоперевозчики приняли участие в работе XVI Съезда Российского автотранспортного союза, традиционно проходящем в городе Сочи. Подробности в этом номере.

В заключении хотелось бы сообщить, что наш профильный замминистра транспорта Николай Асаул покинул свой пост в начале сентября 2018 года, который он занимал с декабря 2010 года. Теперь же он займет должность торгового представителя России в Республике Беларусь. Желаем Николаю Анатольевичу успешной работы на новом государственном посту. Новая кандидатура замминистра транспорта, курирующего автомобилистов, официально, на момент подписания номера в печать, не определена.

С уважением,

Борис Лоран



Игорь Левитин

Автовокзал может появиться на территории международного аэропорта Воронеж, сообщил помощник президента РФ Игорь Левитин на совещании с врио губернатора Воронежской области Александром Гусевым 16 августа 2018 г.

Помимо вокзала запланировано строительство нового терминала. Таким образом, в районе

В Воронеже на территории аэропорта хотят построить автовокзал

Помощник президента РФ Игорь Левитин назвал проект амбициозным

аэропорта появится транспортный узел. Ответственность за возведение объектов взял на себя сам аэропорт.

— Человек должен из самолета пересестись на автобус. А если Воронеж себя видит транзитным аэропортом, значит, сюда будут прилетать пассажиры из соседних регионов, им не надо будет ехать в город. На мой взгляд, это амбициозный проект, — заявил помощник президента.

В разработке проекта будет участвовать Минтранс РФ. Сро-

ки строительства не озвучивались. Левитин добавил, что за последние годы для реконструкции аэродромной территории в Воронеже было сделано многое. Речь, в частности, идет о взлетно-посадочной полосе и перронах.

Чиновник выразил надежду на то, что Воронежская область продолжит получать из федерального бюджета средства на развитие транспортной инфраструктуры.

moe-online.ru

Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»



Михаил Акимов

Рассматривались вопросы о планах реализации национального проекта, о подготовке программ по проведению дорожных работ в субъектах и о роли субъектов Федерации в достижении целевого показателя по снижению смертности в дорожно-транспортных происшествиях.

Заместитель Председателя Правительства Максим Акимов провёл всероссийское селекторное совещание по вопросу подготовки национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в соответствии с Указом Президента от 7 мая 2018 года №204. Вице-премьер отметил, что этот проект

призван обеспечить возможность экономического роста регионов, дать качественные транспортные услуги и спасти огромное количество жизней.

Максим Акимов также добавил, что при подготовке и реализации проекта будет применён подход, который предполагает, что поддержка нужна не только регионам, где она необходима для достижения нормативных показателей, – важно не дестимулировать те субъекты, где на данный момент уже многое сделано для развития дорожной сети и выполнения других задач. Заместитель Председателя Правительства обозначил, что к середине августа должен быть сформирован паспорт проекта, чтобы к 1 октября 2018 г., в соответствии с указом, вынести его на Совет при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам.

На совещании были рассмотрены вопросы о планах реали-

зации национального проекта, о подготовке программ по проведению дорожных работ в субъектах и о роли субъектов в достижении целевого показателя по снижению смертности в дорожно-транспортных происшествиях.

По итогам совещания Максим Акимов призвал всех ответственно отнестись к срокам по предоставлению данных и проектов программ, а также отметил, что подобные встречи будут происходить на регулярной основе.

В совещании приняли участие Министр транспорта Евгений Дитрих, заместитель руководителя Росавтодора Игорь Астахов, начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД Михаил Черников, представители заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, руководители и представители органов власти субъектов Федерации.

government.ru

ВОПРОСЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ОБСУДИЛИ В МИНЭКОНОМИКИ АБХАЗИИ

11-12 июля 2018 года в городе Сухуме состоялось заседание российско-абхазской Смешанной комиссии по вопросам международных автомобильных перевозок. Представители транспортных ведомств обсудили развитие регулярных автобусных маршрутов между Россией и Абхазией, функционирование перевозок по «единому» билету в Абхазию и в обратном направлении.

Российскую делегацию возглавил генеральный директор Агентства автомобильного транспорта Алексей Двойных, абхазскую – начальник Государственного управления Республики Абхазия по транспорту Робестан Габляя. В мероприятии также приняли участие заместитель начальника

Межрегионального управления государственного автодорожного надзора по Краснодарскому краю и Республике Адыгея Ространснадзора Мус Яквашев, министр экономики Абхазии Адгур Ардзинба.

В рамках переговоров Премьер-министр Абхазии Геннадий Гагулия провел рабочую встречу с российской делегацией. Стороны обсудили разрешительную систему работы пассажирского и грузового транспорта, пересекающего российско-абхазскую границу. Как отметил Алексей Двойных, объем перевозок грузов, перевезенных за первую половину этого года в двустороннем сообщении, практически соответ-

ствует показателям за аналогичный период 2017 года.

Между Россией и Абхазией функционирует 12 регулярных международных автобусных маршрутов. Участники встречи отметили, что увеличение количества регулярных рейсов улучшит качество перевозок, в особенности в период туристического сезона. «Развитие регулярных маршрутов повлечет за собой как улучшение качества, так и безопасность пассажирских перевозок. При этом необходимо продолжать контроль осуществляемых нерегулярных пассажирских перевозок», – подчеркнул руководитель Росавтотранса.

Агентство автомобильного транспорта Минтранса России

НЕЛЕГАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ОБЛЮБОВАЛИ САМЫЕ ПРОХОДИМЫЕ ТОЧКИ: АЭРОПОРТЫ, Ж/Д И АВТОВОКЗАЛЫ

В августе 2018 года в Общественной палате Хакасии состоялось рабочее заседание по вопросу недобросовестной конкуренции со стороны теневого сектора экономики в сфере пассажирских перевозок с участием предпринимателей, специалистов министерства транспорта, министерства труда и занятости, ГИБДД, государственной инспекции по труду, УФАС и общественности.

Все участники отметили, что проблема нелегальных перевозчиков в республике стоит остро и является не только проблемой для «чистого» бизнеса, который платит налоги, дает рабочие места, отвечает за безопасность, но и создает угрозу жизни всем участникам дорожного движения. Кроме того, нелегальные перевоз-

чики уклоняются еще от одной ответственности — уплаты налогов.

Нелегальные перевозчики облюбовали самые проходимые точки в республике: аэропорт, железнодорожный и автовокзалы, автобусные остановки. Пользуясь услугами такси, граждане не знают, какой автомобиль к ним подъедет и имеет ли водитель лицензию.

В ходе заседания стало понятно, что только объединив усилия органов государственной власти, надзорных органов и общественности, можно навести порядок на рынке транспортных услуг, который должен соответствовать всем требованиям законодательства. Необходимо внести изменения в законодательство по ужесточению ад-

министративных наказаний для нелегальных перевозчиков, а сотрудникам ГИБДД всесторонне сотрудничать с предпринимателями по выявлению нарушений со стороны «нелегалов».

«Мы считаем, что должно произойти ужесточение ответственности за нелегальные перевозки пассажиров, в целях обеспечения их безопасности, а также легализации перевозчиков. Озвученные сегодня предложения по внесению изменений в законодательство и взаимодействию структур будут обработаны и направлены во все заинтересованные инстанции», — подвела итог Ольга Левченко, председатель Общественной палаты Хакасии.

Пресс-служба Общественной палаты
Республики Хакасия

«НАЗАД В 90-Е?», ПРОДОЛЖЕНИЕ ИСТОРИИ



Председатель комитета Госдумы РФ по вопросам семьи, женщин и детей Тамара Плетнева обратилась к министру МВД Владимиру Колокольцеву с просьбой взять под личный контроль расследование уголовного дела в отношении поджога более 20 новых рейсовых автобусов на закрытой парковке на Типографской улице столицы, ущерб от которого оценивается в 160 млн. рублей.

По мнению Плетневой, поджог свидетельствует о том, что власть оказалась неспособной в полной мере обеспечить безопасность автобусных перевозок. По словам депутата Госдумы, совершенно очевидно, что криминал готов пойти на все, чтобы не отдать эту сферу легальным перевозчикам.

На рынке междугородных и межрегиональных автобусных перевозок возникла трудная ситуация. «Высокая степень непрозрачности в сфере автобусных перевозок наносит существенный вред российской экономике, препятствует формированию цивилизованного рынка транспортных услуг, в результате чего, пассажиры, среди которых много женщин и детей, не получают качественные и комфортабельные услуги, подвергаются опасности, передвигаясь на неисправных автобусах, а бюджеты не получают налоги, регионы лишаются рабочих мест», - говорится в обращении председателя комитета Госдумы РФ Тамары Плетневой,

направленном в адрес главы МВД РФ Владимира Колокольцева.

Попытки региональных властей и легальных автоперевозчиков создать цивилизованный рынок пассажирских перевозок сопряжены с огромным риском: «компании, ведущие легальную и прозрачную деятельность, в жесткой форме «выдавливаются с рынка» криминальными структурами, попирая все принципы честной конкуренции. На легальные компании оказывается давление, в том числе с использованием преступных методов, включая грабежи, поджоги автобаз и транспортных средств, порчу имущества, угрозы, избиения и даже убийства», - бьет тревогу руководитель комитета Госдумы РФ.

В качестве примера приводится возмутительный факт массового поджога пассажирских автобусов, случившийся 4 мая 2018 года на территории автобазы, расположенной в Москве на Типографской улице д.10А. Тогда преступники безнаказанно сожгли 23 современных автобуса. К сожалению, следствие пока топчется на месте и до сих пор не выявило виновников этого громкого и вызывающего преступление.

Сгоревшие автобусы начинают работать на маршрутах Новомосковск-Москва и Тула-Москва. Эти направления еще с 90-х облюбовал криминал, ведь для них эти востребованные маршруты, прежде всего, источник «черного» нала и необлагаемой налогом прибыли.

Возникла парадоксальная ситуация: с одной стороны, федеральные и региональные власти пытаются навести порядок в сфере пассажирских перевозок. Уже сточаются и требования к рейсовому транспорту. Но на местном

уровне нововведения попросту торпедируются и «спускаются на тормозах».

Нелегальные перевозчики опасны для пассажиров - они не выдают официальные билеты, демпингуют, уклоняются от уплаты налогов, не соблюдают требования безопасности, экономят на обслуживании техники. Под угрозой оказываются безопасность и комфорт пассажиров.

Между тем, за последнее полугодие растет число аварий пассажирских автобусов, в том числе с трагическими последствиями.

Страдают и региональные бюджеты, теряя налоги. По оценкам, в «серой» зоне находится до 60% междугородных и пригородных пассажирских перевозок. И даже приблизительные подсчеты бюджетных потерь выводят на миллиарды рублей. Да и в целом, «серый» бизнес, расцветающий пышным цветом вблизи от столицы, серьезно вредит развитию российской экономики. Легальные перевозчики всерьез задумываются над тем, а стоит ли вкладываться в обновление транспорта, инвестировать в развитие бизнеса, если в одну ночь можно все потерять, и никто за это не несет ответственности.

Только выведение пассажирских автобусных перевозок из «серой» зоны, создание легального рынка, установление жестких правил честной конкуренции позволит повысить качество и безопасность услуг для пассажиров.

Ассоциация «ЕТС «АЛС»

От редакции: мы будем внимательно следить за развитием событий этой истории и информировать своих читателей.

30 мая 2018 года в Москве состоялось заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского пассажирского транспорта при Министерстве транспорта Российской Федерации

Первым вопросом повестки был вопрос «О типовых правилах пользования метрополитеном».

С докладом выступил председатель Совета Международной ассоциации «Метро», начальник ГУП «Московский метрополитен» В.Н. Козловский.

Рассмотрев представленные материалы и обсудив доклад, в целом был одобрен проект типовых правил пользования метрополитеном. Также была отмечена информация участников заседания о необходимости: при подготовке проекта типовых правил технической эксплуатации метрополитена проработать вопрос об установлении параметров комфортности, таких как температура воздуха на станции и в подвижном составе; уточнения в типовых правилах перечня информации для дублирования на английском языке; с учетом международного опыта проработать вопрос о нумерации станций метрополитена с сохранением их наименований; определения возраста детей для осуществления самостоятельных поездок на метрополитене. Департаменту государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта поручено доработать типовые правила, с учетом состоявшегося обсуждения и поступивших предложений, а также обеспечить их направление на согласование в заинтересованные федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации,

организации, осуществляющие перевозки метрополитеном, и общественные организации.

Вторым вопросом повестки был вопрос «О нормативном регулировании работы мобильных приложений и Интернет-сайтов, обеспечивающих возможность организации совместных поездок (карпулинг)».

Были заслушаны и приняты к сведению доклады председателя НП «Оренбургский транспортный союз» Н.А. Трофимова, директора Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области Л.М. Саранчук, президента Ассоциации «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» Б.О. Лорана, директора по взаимодействию с органами государственной власти ООО «Комьюто Рус» М.Х. Муртазина (интернет-сервис Blablacar) по указанному вопросу. Была отмечена информация участников заседания о необходимости совершенствования законодательства Российской Федерации в части: определения «карпулинг», а также принципов регулирования данного вида деятельности, включая механизмы правовой защиты и страхования водителя и пассажиров; регулирования заказных перевозок пассажиров, использующих интернет сайты, в целях устранения недобросовестной конкуренции на рынке пассажирских перевозок; установления требований к организаторам совместных поездок, ответственности за нарушение предъявляемых к ним требований, а также контроля со стороны надзорных органов за

соблюдением организаторами совместных поездок установленных требований. Было рекомендовано членам Координационного совета направить в Департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта конкретные предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты, в целях регулирования деятельности перевозчиков, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом, посредством мобильных приложений и Интернет-сайтов, обеспечивающих возможность организации совместных поездок. ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» было поручено совместно с ООО «Комьюто Рус» (интернет-сервис «Blablacar»), с учетом международного опыта, проработать вопрос по определению себестоимости 1 км и частоты поездок перевозчиков, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом, посредством мобильных приложений и Интернет сайтов, а также по установлению требований к их деятельности, в том числе в части технического состояния транспортного средства и соответствия заявленному маршруту. Департаменту государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта при поступлении предложений проработать их и, в случае необходимости, подготовить предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты.

В Москве 2 августа 2018 года состоялось заседание рабочей группы по подготовке предложений по внесению изменений в нормативные правовые акты Российской Федерации с целью урегулирования правоотношений при осуществлении совместных поездок с компенсацией пассажирами части расходов водителей

Был утвержден состав рабочей группы по подготовке предложений по внесению изменений в нормативные правовые акты Российской Федерации, с целью урегулирования правоотношений при осуществлении совместных поездок с компенсацией пассажирами части расходов водителей (далее — рабочая группа).

Были заслушаны и приняты к сведению доклады заместителя руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы А.А. Корнеева, начальника правового управления Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы О.Н. Зайцева, президента Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» Б.О. Лорана, директора по взаимодействию с органами государственной власти ООО «Комьюто Рус» И.Х. Муртазина (Blablacar) по указанному вопросу.

Была принята во внимание и отмечена информация участников заседания о необходимости

совершенствования законодательства Российской Федерации в части:

- определения понятия «карпулинг», а также принципов регулирования данного вида деятельности, включая механизмы правовой защиты и страхования водителя и пассажиров;

- регулирования заказных перевозок пассажиров, использующих интернет-сайты, в целях устранения недобросовестной конкуренции на рынке пассажирских перевозок;

- установления требований к организаторам совместных поездок, ответственности за нарушение предъявляемых к ним требований, а также контроля со стороны надзорных органов за соблюдением организаторами совместных поездок, установленных требований с использованием Ай-Ти-технологий, в том числе технологий BigData;

- необходимости освобождения платы, получаемой водителями от пассажиров в качестве компенсации части расходов от налогообложения.

Членам рабочей группы с учетом состоявшегося обсуждения было предложено до 22 августа 2018 года направить в Департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты Российской Федерации, с целью урегулирования правоотношений при осуществлении совместных поездок с компенсацией пассажирами части расходов водителей.

Департаменту государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России было поручено проработать представленные предложения членов рабочей группы, подготовить и направить на рассмотрение проекты нормативных правовых актов, регулирующих правоотношения при осуществлении совместных с компенсацией пассажирами части расходов водителей.

Минтранс РФ

От редакции: Департамент транспорта Москвы подготовил законопроект, который классифицирует райдшеринг как платную услугу, с которой должны взиматься налоги. Для облегчения налогового контроля предлагается оплачивать поездки исключительно по безналу через сайты операторов, таких как BlaBlaCar, BeepCar и Яндекс.Попутка.

Сами операторы против такого предложения. Они настаивают на том, что подвоз пассажиров не является бизнесом — это просто возможность для водителей сэкономить на эксплуатационных расходах. Плата, которую водители получают от попутчиков, всегда меньше себестоимости поездок, а потому ни о каком заработке и налогах говорить не приходится.

Тем не менее хорошо известно, что через BlaBlaCar и другие платформы райдшеринга продаются места

не только в легковушках, но и в автобусах, которые по определению используются для зарабатывания денег, а это, в свою очередь, приводит к разрастанию в России теневого рынка извоза. Все это сильно беспокоит традиционных автобусных перевозчиков: в прошлом году они даже пытались заблокировать деятельность BlaBlaCar, но в итоге судебное разбирательство привело к созданию рабочей комиссии при Правительстве РФ.

Чтобы сервисы райдшеринга не способствовали развитию незаконного предпринимательства, предлагается не допускать регистрацию в них транспортных средств с количеством мест более восьми, а также ограничить число совершаемых поездок в сутки: не более одной, но можно туда/обратно, то есть, например, подвозить пассажиров по пути на работу и домой.

КОНФЕРЕНЦИЯ АВТОВОКЗАЛОВ СТРАНЫ



29 августа 2018 г. в Научно-исследовательском институте автомобильного транспорта в Москве состоялась научно-практическая конференция на тему «Вопросы совершенствования системы взаимодействия автовокзалов (автостанций) и организаций-перевозчиков»

На конференции были представители автовокзалов более чем из 30 регионов страны. В рамках первого блока «Принципы формирования обязательных услуг автовокзалов» с докладами

выступили Васильев А.Г. - исполнительный директор Северного автовокзала города Екатеринбурга, и Федорова А.А. - генеральный директор автовокзала «БАЙКАЛ».

Во втором блоке «Определение подходов к расчету тарифов и сборов» были заслушаны доклады Кискиной Е.Н. - заместителя директора ООО «Курганавтотранс» - «Обсуждение составляющих стоимости поездки (билета), в том числе услуг, не связанных с перемещением» и Ибраева К.А., советника генерального директора ОАО «НИИАТ» по научной работе

- «Изучение практики применения тарифов и сборов за рубежом». После выступления Кискиной Е.Н. слово взял Бакирей А.С. и прокомментировал ситуацию с проектом Ф3 о внесении изменений в 34 статью 220 ФЗ, где устанавливается принципиально другой подход к работе автовокзалов, а именно переход на предоставление обязательных платных услуг для перевозчиков. Еще раз руководителем Департамента государственной политики в области автомобильного транспорта Минтранса РФ подчеркнул, что возвращение к оплате услуг автовокзала в виде процента с выручки перевозчика не будет. «Возвращение к механизму взаимоотношений автовокзал-перевозчик заложенному в 80-х годах прошлого века – не будет!» - сказал Бакирей.

Самым эмоциональным стал третий блок «Вопросы взаимодействия автовокзалов, интернет-агрегаторов и перевозчиков». По настоятельной просьбе представителей автовокзалов первым выступлением была презентация Томшинского М.О., генерального директора «Яндекс. Автобусы» на тему «Автовокзалы против онлайн агрегаторов». Целью было выслушать в первую очередь агрегатора с помпезной вывеской, но с весьма неоднозначным подходом к нашему сектору рынка, на котором он все больше и больше вызывает негатива своими действиями. Выступление вызвало предсказуемую реакцию в зале, но решением предсе-



дательствующего Василькова А.А. вопросы и обсуждение было предложено провести после всех запланированных докладов. Далее с презентацией выступил Лоран Б.О. - президент ассоциации «Развитие автовокзалов страны», который обрисовал состояние отношений всех сегментов рынка на основе результатов мониторинга, проведенного Ассоциацией «РАВС». Ключевыми проблемами отношений автовокзалов и агрегаторов Лоран отметил отсутствие оперативности владельцев АСУ автовокзала в открытие доступа к ресурсу последнего для открытия продаж сторонними агентами, что позволяет развиваться сервисам «попутчиков», а добросовестным перевозчикам уменьшает пассажиропоток, и проблему действий агрегаторов, которые ведут к деструктивным последствиям для перевозок и автовокзалов, а именно действиям «Яндекс.Автобусы». То, что указанный сервис ведет двойную игру, размещая у себя для пассажиров и белых перевозчиков и «псевдо-заказных», да еще поддерживая появление новых «заказников» на маршрутах, где не смог договориться с автовокзалом или добросовестным перевозчиком о работе на своих условиях, это является созданием недобросовестной конкуренции и демпинга цен, перераспределяющего пассажиропоток между белыми и серыми перевозками.

Следующим выступающим был Устюгов Е.Ю. - заместитель генерального директора Барнальского автовокза-



ла и руководитель онлайн-агрегатора «Е-трафик». Он также подчеркнул в своем докладе, что те сервисы, которые были созданы самими автовокзалами, комплексно ориентированы на пассажира, автовокзал и перевозчика, в отличие от «Яндекс.Автобусы».

Большое внимание вызвало выступление Николаева С.В. «Результаты перехода автовокзала Санкт-Петербурга на перечень обязательных услуг». Он подчеркнул важность позиции местных региональных властей в защите и поддержке легального рынка, что не дает прогрессировать таким сервисам на отдельных территориях. Николаев отметил, что «Яндекс.Автобусы» используя возможности поисковика Яндекс, имеет значительные преимущества перед другими онлайн-сервисами, а за организацию перевозки не несет ни какой ответственности, только получает свою комиссию, что еще раз подтверждает актуальность введения требований к агрегаторам.

В финальной части конференции, в блоке «Обсуждение возможности создания

системы взаимодействия и расчетов между автовокзалами, интернет-агрегаторами и перевозчиками» выступил Саранчук Л.М. - президент Свердловской ассоциации предпринимателей - автотранспортных перевозчиков с докладом «Обсуждение целесообразности формирования национальной системы расчетов автовокзалов и перевозчиков» и Михеева Т.В. - заведующая научно-исследовательским сектором организационно-методического обеспечения транспортного планирования на тему «Зарубежный опыт взаимодействия между автовокзалами, интернет-агрегаторами и перевозчиками».

Состоявшееся мероприятие показывает важность очных встреч представителей автовокзалов, и не только для обмена опытом, но и в первую очередь для выработки общей позиции и основы для новых корректировок в действующее законодательство, а также разработки новых проектов нормативных документов.

XVI СЪЕЗД И КОНФЕРЕНЦИЯ РОССИЙСКОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО СОЮЗА

В соответствии с планом работы на 2018 год в период с 27 по 29 июня 2018 года в городе Сочи Российский автотранспортный союз провел заседание Правления РАС, XVI Съезд РАС и Конференцию РАС.



27 июня 2018 года в г. Сочи состоялось заседание Правления Российского автотранспортного союза, на котором был рассмотрен и утвержден годовой отчет и годовой бухгалтерский баланс Союза за 2017 год.

Президент РАС Олег Старовойтов доложил по вопросам, вынесенным для рассмотрения на XVI Съезде РАС: рассмотрение отчета Ревизионной комиссии РАС, избрание членов Правления Союза, исключение из членов Союза 18 организа-

ций и рассмотрение 12 организаций - кандидатов для приема в члены РАС.

Исполнительный директор РАС Виктор Гацулов проинформировал членов Правления РАС о проделанной работе в части создания Совета по профессиональным квалификациям на автомобильном транспорте на базе Российского автотранспортного союза.

Председатель Правления РАС О.И. Старовойтов особое внимание уделил вопросу,



Президиум Съезда



связанному с уплатой ежемесячных членских взносов юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями - членами Российского автотранспортного союза.

28 июня 2018 г. состоялся XVI Съезд (общее собрание) членов Российского автотранспортного союза, в котором приняли участие делегаты от 84 организаций – членов Союза и приглашенные лица - представители органов государственной власти и общественных организаций, в том числе: директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алексей Бакирей, Генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Алексей Двойных, Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса России Виктор Басаргин, заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса России Асланбек Ахохов, Вице-президент Союза транспортников России Евгений Казанцев и заместитель директора Департамента транспорта и дорожного хозяйства администрации г. Сочи Вячеслав Бауэр.

По согласованию с руководством Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

Минтранса России в работе XVI Съезда РАС приняли участие руководители территориальных управлений Госавтодорожного надзора - МТУ Ространснадзора по СКФО, Восточного МУГАДН, Юго-Восточного МУГАДН, МУГАДН по Краснодарскому краю и Республике Адыгея.

Президент Российского автотранспортного союза Олег Старовойтов зачитал приветствие Председателя Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству Евгения Москвичева делегатам и участникам XVI Съезда РАС.



Алексей Бакирей

С приветственными словами к участникам XVI Съезда РАС обратились А. Бакирей, В. Басаргин, Е. Казанцев, В.Бауэр и заместитель председателя Общероссийской профессиональной организации работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства» Е. Калинин.



Виктор Басаргин

О ходе работ над проектами нормативных правовых актов, в разработке которых в отчетном периоде принимал участие Российский автотранспортный союз, с докладом на XVI Съезде Российского автотранспортного союза выступил Президент РАС О.И. Старовойтов.

В части грузового транспорта в результате этой работы удалось внести изменения в порядок организации весогабаритного контроля с использованием автоматизированных комплексов, а также добиться отсрочки вступления в силу Административного регламента на услуги по выдаче свидетельства о допуске транспортных средств к перевозке опасных грузов.

В то же время было констатировано, что работа над законопроектами в области государственного регулирования транспортно-экспедиционной деятельности и перевозок грузов зашла в тупик.

В части пассажирского транспорта удалось принять поправки в Федеральный закон № 220-ФЗ; утвердить порядок определения начальной (максимальной) цены государственных (муниципальных) контрактов; исключить услуги по перевозкам пассажиров из федерального перечня услуг, закупки которых должны осуществляться в форме электронного аукциона, а также получить одобрение Правительственной комиссии по административной реформе на законопроект об освобождении от НДС работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок.

В стадии решения находится вопрос о неприменении тахографов при осуществле-



Олег Старовойтов

нии перевозок в городском и пригородном сообщениях.

Завершается работа над проектами нормативных правовых актов, устанавливающих новый порядок лицензирования перевозок пассажиров.

В инициативном порядке РАС разработал проекты типовых государственных и муниципальных контрактов, которые проходят согласование с Минтрансом России.

В рамках приоритетной программы «Реформа контрольной и надзорной деятельности» продолжается работа по исключению избыточных требований в области транспортной безопасности и транспортного обеспечения инвалидов.

С результатами работы Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в 2017 году и основными направлениями деятельности в 2018 году выступил заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса России А. Ахохов, о результатах работы по совершенствованию законодательства в сфере автомобильного транспорта делегатам XVI Съезда РАС доложил заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского

транспорта Минтранса России В. Луговенко.

Генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» А. Двойных проинформировал участников мероприятия в части реализации Федерального закона от 13 июля 2015 года № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Заместитель начальника управления дорог и транспорта Липецкой области О. Князев в своем выступлении поделился опытом реализации данного закона на территории Липецкой области. Директор ООО «Пермские автобусные линии» О. Сасунов и Председатель Правления Ассоциации пассажирских перевозчиков города Хабаровска С. Тремасова обратили внимание участников общего собрания членов РАС на проблемы в части его реализации.



В финальной части съезда были вручены награды РАСа.

За значительный вклад в развитие автотранспортной отрасли медалью Некоммерческой организации Российский авто-



транспортный союз «**За заслуги в развитии автомобильного транспорта**» награждены:

Переверза Павел Викторович,
Сысолятин Дмитрий Николаевич.

За многолетнее плодотворное сотрудничество и активное участие в деятельности Российского автотранспортного союза нагрудным знаком «**Почетный работник Российского автотранспортного союза**» награждены:

Тремасова Светлана Николаевна, Иванов Виталий Степанович, Оконешников Иван Иванович, Сотников Николай Владимирович.

29 июня 2018 г. Российским автотранспортным союзом была проведена Конференция на тему: «Актуальные проблемы функционирования и развития пассажирских автобусных перевозок. Состояние и перспективы развития рынка грузовых перевозок в Российской Федерации».

Модератором первой части Конференции «Актуальные проблемы функционирования и развития пассажирских автобусных перевозок» был Президент Российского автотранспортного союза Олег Старовойтов.

В своем вступительном слове он выделил проблемы в сфере автомобильного транспорта в части перевозок пассажиров, которые отрицательно влияют на организацию и качество предоставляемых услуг.

Выступившие на тему «Страхование ответственности при осуществлении перевозок пассажиров. Современные тенденции и существующие проблемы» Светлана Гусар - Вице-президент Национального союза страховщиков ответственности и М. Артеменко – начальник Управления методологии страхования Национального союза страховщиков ответственности в своих выступлениях проанализировали положение дел в области страхования, ответили на вопросы участников мероприятия и высказали предложения для совершенствования механизма страхования и повышения его роли.

Текущие проблемы и перспективы обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира осветил начальник отдела ОСПП Управления страхования транспортных операторов Департамен-

та корпоративного бизнеса СПАО «Ингосстрах» А. Рыбальченко. Также он ответил на вопросы присутствующих.



Александр Рыбальченко

Генеральный директор ООО «Телемедсервис» Е. Сукрышев обратил внимание присутствующих на дистанционный медицинский контроль, выступил с информацией о разработках решений для автоматизации прохождения удаленных предсменных и предрейсовых медицинских осмотров.

Заместитель генерального директора по научной работе ОАО «НИИАТ» Ольга Матанцева выступила на тему «Определение начальной (максимальной) цены контракта, заключаемого с поставщиком (в том числе единственным) при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».



Борис Лоран



Президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» Борис Лоран уделил внимание вопросу борьбы с рынком нелегальных пассажирских перевозчиков, которые используют интернет-системы BlaBlaCar, Веерсar, Попутчик, Яндекс Автобусы, их мобильные версии и web-приложения.

Представитель Сибирского Федерального университета - профессор кафедры транспорта (г. Красноярск) Александр Фадеев ознакомил присутствующих с интегрированной информационной системой организации и управления перевозками пассажиров по регулярным автобусным маршрутам.

Модератором второй части Конференции «Состояние и перспективы развития рынка грузовых перевозок в Российской Федерации» был Вице-президент Российского автотранспортного союза Владимир Алексеев, который проинформировал присутствующих о проблемах в сфере перевозок грузов автомобильным транспортом и предложил участникам высказать свои мнения по данному вопросу.

Спикерами выступили: Дмитрий Чельцов – Глава постоян-

ного представительства IRU в Евразии;

Владимир Луговенко – заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России; Владимир Матягин – Президент Ассоциации «Грузавтотранс».

По итогам состоявшихся мероприятий Российского автотранспортного союза, Съезда РАС и Конференции РАС, подготовлены и направлены обращения участников Общего Собрания Российского автотранспортного союза в Администрацию Президента Российской Федерации и Правительство Российской Федерации (полный текст обращений размещен на Сайте www.ras-info.ru Российского автотранспортного союза, «Информация по итогам проведенных Российским автотранспортным союзом мероприятий в г. Сочи в 2018 году»)

Открытое Акционерное Общество АВТОВОКЗАЛОВ И АВТОСТАНЦИЙ (Ставропольский край) обратилось с официальным письмом в Ассоциацию «Развитие автовокзалов страны» от 06 сентября 2018 г.



Валерий Христианович Герман

В настоящее время в России активно обсуждается деятельность различных Интернет-ресурсов, предлагающих пользователям сети услуги по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом. Такие сервисы, как Blablacar и Яндекс.Автобус используются нелегальными, недобросовестными перевозчиками для продажи своих услуг по псевдозаказным перевозкам, осуществляемым в регулярном режиме без соответствующих разрешительных документов.

Однако, указанный перечень интернет-сервисов, к со-

жалению, не ограничивается двумя наименованиями. Проведённый обзор Интернет-пространства, по нашему мнению, позволяет отнести в указанную группу сайтов также и Интернет-сайт ros-bilet.ru, который публично привлекает к сотрудничеству заказных перевозчиков (см. <https://ros-bilet.ru/perevozchikam/rabotaet-li-ros-bilet-s-zakaznymi-reysami.html>), большинство которых осуществляют свои перевозки на регулярной основе, но под «прикрытием» заказного статуса.

Например: перевозчики Транспортная компания Алекс-Тур, ИП Андронов И.В., Транспортная компания Транслюкс и др., в регулярном режиме, о чем недвусмысленно свидетельствует информация на сайте (см. ссылки <https://ros-bilet.ru/carriers/ip-andronov-iv-ros-bilet-ru.html>, <https://ros-bilet.ru/carriers/aleks-tur.html>, <https://rosbilet.ru/carriers/stavropol-translyuks.html> и др.), осуществляют перевозки пассажиров по маршрутам Ставрополь-Тби-

лиси, Ставрополь-Анапа, Ставрополь-Геленджик, Ставрополь-Адлер, Ставрополь-Краснодар и др. При этом, изучив расписание указанных рейсов, можно с большой долей вероятности предположить, что карты маршрутов у перевозчиков отсутствуют, посадка и высадка пассажиров производится в необорудованных местах.

Как показывает анализ Интернет-пространства, некоторые сайты, осуществляющие оформление автобусных билетов (например: bus.tutu.ru, unitiki.com), используют информацию и базы данных, полученные от сайта ros-bilet.ru, что влечёт за собой финансовую поддержку недобросовестных перевозчиков. Такая деятельность наносит непоправимый вред добросовестным легальным перевозчикам.

Полагаем такую деятельность Интернет-сайта ros-bilet.ru недопустимой и просим Вас уведомить о такой деятельности указанного сайта иные автовокзалы и автостанции России.

Действия некоторых агрегаторов (например: Яндекс.Автобусы, avtovokzaly.ru, ros-bilet.ru, unitiki.com) посредством размещения на своих площадках рейсов «псевдозаказных» перевозчиков и рекламы сервисов «попутчиков» способствует росту непрозрачного сегмента рынка в ущерб добросовестным перевозчикам и автовокзалам.

Как одно из решений данной проблемы – это сотрудничество легальной части рынка с сервиса-

ми, инвестирующими в рекламу и борющимися за пассажиров в онлайн именно для добросовестных автобусных перевозчиков и автовокзалов. На сегодняшний день существуют сервисы, однозначно представляющие интересы автобусного рынка – stavbilet26.ru, БАСФОР, КВЦ-Сервис, Е-траффик, bilet.do (Авибус), ОднаКасса.

Ассоциация «РАВС»

АВТОВОКЗАЛ И ОНЛАЙН-АГРЕГАТОР: ПАРТНЕРЫ ИЛИ КОНКУРЕНТЫ?

Тему статьи определила дискуссия на научно-практической конференции «Вопросы совершенствования системы взаимодействия автовокзалов (автостанций) и организаций перевозчиков». Мероприятие с участием автовокзалов, перевозчиков и онлайн-агрегаторов состоялось 29 августа 2018 г. в Научно-исследовательском институте автомобильного транспорта.

Слушая выступления, возникло ощущение, что интересы автовокзалов и интернет-агрегаторов вступили в противоречие, и стороны ведут «холодное противостояние» в отрасли автобусных перевозок. Один из докладов был озаглавлен «Автовокзалы против онлайн-агрегаторов». Нетрудно догадаться, что с ним выступал онлайн-агрегатор. Другое выступление, со стороны представителя автовокзала, наоборот, рассказывало, как автовокзал отказал онлайн-агрегатору в передаче данных, поскольку тот продавал билеты на рейсы «от станций метро».

В поисках источника противоречия

Казалось бы, проблемы не должно было быть вовсе. Автовокзал – неотъемлемый участник процесса перевозки пассажиров, объект транспортной инфраструктуры, предоставляющий необходимые для перевозчика и пассажира услуги. Онлайн-агрегатор – своего рода интернет-магазин по продаже билетов, и с учетом нарастающей мобильности населения роль этого канала продаж должна только расти. Потребность и в том, и в другом очевидна.

Конечно, автовокзал может стать и онлайн-агрегатором.

Но только имеет ли это смысл? Ведь именно интеграторы обладают необходимой серверной инфраструктурой и программным обеспечением для обработки большого потока данных. Наличие квалифицированных программистов и технических специалистов позволяет им совершенствовать сервисы, делать удобные мобильные приложения, упрощать для пассажира процесс покупки билета. Все это позволяет интегратору эффективнее и дешевле справляться с ролью онлайн-агрегатора. А сочетание разнообразных онлайн-сервисов, возможность создания единого аккаунта для их использования, может стать дополнительным преимуществом для пользователя услуг.

С другой стороны, теоретически, и онлайн-агрегатор может оборудовать автовокзал. Требования к автовокзалам четко определены федеральным законодательством, как и порядок его внесения в реестр Минтранса РФ. Однако имеет ли смысл отвлекать финансовые ресурсы на деятельность, не являющуюся для онлайн-агрегатора профильной? Не проще ли сосредоточиться на развитии действующих и внедрении новых онлайн-сервисов, и повышении юзабилити онлайн-площадки и мобильных приложений?

Почему же онлайн-агрегаторы хотят быть хранителями «инвентаря», или, проще говоря, ресурса мест, как автовокзалы? «Статус держателя инвентаря позволяет надежно контролировать «внешние» продажи и делает позицию автовокзала чрезвычайно сильной», - от-

метил один из участников дискуссии со стороны онлайн-агрегаторов. Но зачем автовокзалу



контролировать продажи, если его ключевая компетенция состоит в обслуживании пассажиров и перевозчиков? С такими вопросами мы обратились в ГУП «Мосгортранс». Известное многим как крупнейший в Европе перевозчик наземного городского пассажирского транс-



Евгений Жигунов

порта, предприятие также управляет сетью автовокзалов и автостанций столицы.

Тарифный якорь

«Приступив к управлению автостанциями в апреле 2014 года, мы много времени уделяли общению с перевозчиками, ведь именно они, а также их пассажиры, являются ключевыми участниками рынка междугородных автобусных перевозок. Смотрели зарубежные практики. Изучали историю. И быстро выявили корень проблемы. Им оказалось неэффективное тарифообразование автовокзалов», - поделились экспертным мнением директор по коммерческой деятельности ГУП «Мосгортранс»

Евгений Жигунов. «Исторически сложилось, что экономика автовокзалов напрямую зависела от продажи билетов в их кассах», - продолжает эксперт. Автовокзалы, продавая билеты перевозчиков, получали 15-25 % от их цены. В советское время это выглядело вполне логичным. Государство аккумулировало средства на развитие автовокзального комплекса, строительства новых объектов транспортной инфраструктуры. Вопрос: платить или не платить просто не стоял.

В условиях 90-х, когда на рынок вышли коммерческие перевозчики, и развернулась высоко конкурентная борьба на наиболее востребованных направлениях, перевозчики искали возможности для экономии. Учитывая, что, к примеру, сэкономить на топливе было невозможно, экономия 15-25% оборота выглядела весьма заманчивой. Возникло желание либо отправить автобус от автовокзала почти пустой и посадить пассажиров прямо за его воротами, либо часть рейсов выполнять, минуя автовокзалы. Тем более, что перевозчик зачастую не понимал, за что именно он платит, учитывая, что многие объекты транспортной инфраструктуры требовали реконструкции.

ГУП «Мосгортранс» предложил прозрачное тарифное меню, определив конкретные услуги, которые оказывает автовокзал пассажиру и перевозчику. Введению новых тарифов с 1 июня 2016 года предшествовало выступление руководства Службы эксплуатации и развития автовокзалов на конференции для перевозчиков, подробные разъяснения и консультации. «Мы понимали, что новое тарифное

меню может привести к падению доходов автовокзалов на краткосрочном этапе, но затем, когда перевозчики увидят, за что именно они платят и расскажут о своем опыте работы с нами, на автовокзалы потянутся те перевозчики, которые долгое время оставались в тени. Так и произошло», - рассказывает Евгений Жигунов. Действительно, всего за 4,5 года, с тех пор как Мосгортранс приступил к управлению автовокзалами, их пассажиропоток вырос в 3,5 раза, а количество перевозчиков на автостанциях возросло до свыше 300.

«В сотрудниках Службы эксплуатации и развития автовокзалов Мосгортранса мы увидели по-настоящему увлеченных людей, способных понять наши интересы и лично убеждать пассажиров в безопасности официальных перевозок», - говорит руководитель компании «Липецкие рейсы» Татьяна Ракулова. Перевозчик осуществляет регулярные рейсы с относительно новой автостанции «Варшавская». За последние 4 года Мосгортранс нарастил сеть автостанций и автовокзалов практически вдвое, предоставив тем самым перевозчикам дополнительные возможности для увеличения количества рейсов и направлений перевозок.

Кроме того, новое тарифное меню стимулировало повышение эффективности использования провозных мощностей автовокзалов. Для перевозчика стало выгодно отправлять полный автобус. Чтобы помочь перевозчику наполнить его пассажирами, ГУП «Мосгортранс» сосредоточил также усилия на расширении сети и каналов продаж. Физические кассы на автостанциях предприятие

дополнило кассами в местах концентрации пассажиропотоков в центральной части города - у железнодорожных вокзалов Москвы. На автовокзалах были установлены терминалы самообслуживания, приобрести билеты в удобном для пассажира месте позволило введение функционала продажи билетов в более 500 терминалах партнера, расположенных в Москве и Московской области.

Автовокзал как технологическая площадка для учета мест

До автоматизации работы автовокзалов, сводные ресурсы пассажиромест в автобусах зачастую хранились у перевозчиков в локальном виде (в цифровых базах на жестких дисках или даже на бумажных носителях). Со временем произошло увеличение каналов реализации билетов, появились онлайн-продажи, рынок стали осваивать онлайн-агрегаторы. Но ресурсы пассажиромест продолжали храниться у перевозчиков. Распространенным было и такое понятие как квотирование мест, когда перевозчик отдавал на продажу лишь часть мест, либо делил места между агентами. В итоге где-то билеты было просто невозможно приобрести, потому что квоту раскупили, а где-то наоборот возникала проблема найти покупателей. Автобус отправлялся в путь со свободными местами. Участники рынка недополучали прибыль, а пассажир был вынужден менять свои планы. Еще хуже, когда происходило «задвоение» мест. И крайним здесь оказывался зачастую автовокзал, ведь при посадке на автовокзале вдруг оказывалось, что



Алексей Хабаров

пассажиры больше чем мест в автобусе. «С такой ситуацией мы столкнулись в первый год управления автовокзальным комплексом. Наиболее сложная ситуация была в выездные дни. Когда мы с одной стороны должны были успокоить пассажиров и организовать работу с перевозчиками по выделению дополнительных транспортных средств либо искать свободные места по соответствующим направлениям рейсов на других наших автостанциях», - рассказывает заместитель директора филиала Служба эксплуатации и развития автовокзалов ГУП «Мосгортранс» Алексей Хабаров. Как и его коллега заместитель директора по перевозкам Алексей Пискунов, Алексей Юрьевич начинал работу в сфере управления автовокзальным комплексом непосредственно на автостанции. Ежедневное общение с пассажирами и перевозчиками не оставило сомнений – именно автовокзал должен выступать технологической площадкой для учета мест. Логичным стало предложение предприятия к перевозчикам отказаться от квотирования мест и аккумулировать весь ресурс мест на автовокзале.

В условиях нового тарифного меню, благодаря введению которого была минимизирована зависимость экономики автовокзалов Мосгортранса от реализации билетов, хранение ресурса мест вело к повышению качества оказания услуги без искушения ограничения выдачи мест в открытую продажу. Более того предприятие предложило перевозчикам и автовокзалам внедрение обратных продаж, когда пассажир получал возможность приобрести билеты в кассе автовокзала «туда-обратно».

«Наши пассажиры часто интересуются возможностью приобретения билетов «туда-обратно». Вектор развития обратных продаж в кассах автовокзалов – важное направление, которое стремится реализовать Мосгортранс», - отмечает директор компании «Славянский экспресс» Николай Зверев. В условиях, когда многие автовокзалы в России еще не перешли на новое тарифообразование, подобно Мосгортрансу, процесс поначалу шел крайне медленно. Но постепенно число направлений обратных продаж стало расти. И пассажиры активно приобретают билеты «туда-обратно» в кассах автостанций предприятия.

Из онлайн-агрегатора в интегратора?

«Мы сконцентрировались на процессе оказания автовокзальных услуг – нашей ключевой компетенции, предложив интеграторам возможности для реализации решений, направленных на повышение удобства покупки билетов для пассажиров», - говорит Алексей Хабаров, понимая, что онлайн-агрегатор, который

даст больше чем просто возможность купить билет, к примеру, позволит выстраивать сложные схемы маршрутов, несомненно полезен и перевозчику, и автовокзалу. Вряд ли такой функционал, требующий разработки и непрерывного совершенствования ИТ-платформы с постоянно растущим спектром услуг, возьмет на себя сайт перевозчика или автостанции. «Диджитализация услуг – вопрос времени и тренд номер один мирового рынка междугородных автомобильных перевозок», - делится экспертным мнением заведующая научно-исследовательским сектором организационно-методического обеспечения планирования НИИ-АТ Татьяна Михеева.

В то же время, зачастую онлайн-агрегаторы выступают за передачу им функции держателя ресурса мест, полагая, что это решит все проблемы и увеличит выбор для онлайн-покупателя, а значит и выручку онлайн-агрегатора. Но может ли автовокзал передать учет мест, за который он отвечает юридически, онлайн-агрегатору, у которого еще пока нет опыта автоматизации автовокзалов?

Деятельность автовокзалов строго регулируется федеральным законодательством и местными властями. Обладая необходимым оборудованием, автовокзалы обеспечивают транспортную безопасность, проверяют прохождение предрейсовых медицинских и технического осмотров, диспетчеризуют рейсы и несут полную ответственность за обслуживание пассажиров и перевозчиков.

«Работая через автовокзалы и только так возможно



Евгений Устюгов

оказать максимально качественную услугу пассажиру и оставить у него хорошее мнение о всем перевозочном процессе», - примечательно, что эти слова принадлежат отнюдь не представителю автовокзалов, а поставщику ИТ-решений, опытному агрегатору, обладающему компетенцией успешной автоматизации автовокзалов. «Интернет-продажи – это один из способов продажи билетов, и самым главным является профессионализм людей, которые работают непосредственно с пассажиром и оставляют у него хорошее или плохое мнение», - сказал на выше упомянутой конференции директор ООО «Артмарк» Евгений Устюгов, и с этим сложно не согласиться.

Онлайн будущее

Учитывая повышение мобильности населения и при этом относительно низкую долю онлайн-продаж в сегменте билетов на междугородные автобусные перевозки, можно смело прогнозировать рост интернет-продаж. В такой ситуации видится своевременным предложение разработать и принять федеральный нормативный акт, устанавливающий правила деятельности онлайн-агрегаторов, в котором оговарива-

ются особенности оказания ими услуг, условия их сотрудничества с перевозчиками и автовокзалами, порядок аккредитации и ответственности за ее нарушения и т.д. При таком сценарии, Интернет-сервисы интегрируют свой функционал с технологическими процессами автовокзалов и перевозчиков, выполняя часть обязательных услуг автовокзала – билетно-кассовое обслуживание. Агрегаторы будут разделять ответственность перевозчика перед пассажиром за выполнение условий договора перевозки. В том числе, отвечать за размещение контента нелегальных перевозчиков.

Да, онлайн-агрегатор не сможет заменить автовокзал, но он способен оказать весомую поддержку перевозчику и автовокзалу - обеспечить отсутствие очередей в кассах, предложить удобные мобильные приложения для покупки билетов, а в перспективе, возможно, и стать интегратором, предлагающим решения по автоматизации управления автовокзалом и перевозками. Но пока на него не распространяются нормы транспортного права, то и в случае каких-либо ошибок он не несет за них ответственности. А часть сервисов, предлагающие отправиться в поездку на автобусе, могут и вовсе позиционировать себя как социальные сети по поиску друзей-путчиков. И что вообще сейчас мешает онлайн-агрегатору для максимизации продаж наряду с билетами перевозчиков от автовокзалов «взять под крыло» отравляющихся «от столба»?

С другой стороны, повышению открытости автовокзалов к развитию онлайн-сервисов

и обратных продаж мог бы способствовать их обязательный переход на новое тарифное меню, минимизирующее их зависимость от продажи билетов. «Принятие Федерального закона о внесении изменений в 34 статью 220-ФЗ экономически выгодно пассажирам», - делится экспертным мнением президент Ассоциации «Единая транспортная система «Автобусные линии страны» Борис Лоран. В отношении сервисов попутных перевозок, которые по данным Ассоциации «ЕТС «АЛС» формируют уже 20% всех пассажирских мест, эксперт предлагает введение их государственного регулирования.



Борис Лоран

Актуализация правовой базы в интересах всех участников рынка, которые стремятся к его развитию и конкурентоспособности сравнительно с другими видами пассажирского транспорта. И такие темы, как внедрение электронного билета на автобусных междугородных рейсах, переводят плоскость общения между ними от «где должен храниться ресурс мест» к «как удобнее пассажиру и перевозчику» – главным участникам процесса перевозки.

Максим Голиков



Авибус

*Открытая система автоматизации
для автовокзалов и перевозчиков*

АВТОМАТИЗАЦИЯ ДЛЯ АВТОВОКЗАЛОВ И ПЕРЕВОЗЧИКОВ ГОТОВЫХ СТАТЬ ЛУЧШЕ

- автоматизация любой сложности, от перевозчика с единственным маршрутом до региональной сети автовокзалов с десятками пунктов отправления и тысячами остановок.
- АСУ "Авибус: Управление автовокзалами" используется на более чем 430 автовокзалах и автостанциях России, среди наших клиентов ГУП "Башавтотранс", АО "Саратовокзал", АО "Евразийская корпорация автовокзалов" (Самарская область), АО "Омскоблавтотранс", АО "Автовокзалы Удмуртии", ГУ "Кузбасспассажиравтотранс", ОАО "РОА" (Курская область) и многие другие.
- АСУ "Авибус: Управление автовокзалами" — это система автоматизации деятельности автовокзалов, автостанций и перевозчиков с открытым исходным кодом, разработанная на базе платформы «1С: Предприятие 8». Система позволяет комплексно автоматизировать работу кассиров, диспетчеров, отдела расписания, агентов по продаже билетов, бухгалтерии и руководства автовокзала.

www.avibus.pro | +7 (499) 450-28-09

БЕЛГОРОДСКИЙ АВТОВОКЗАЛ



Первая реконструкция здания Белгородского автовокзала была проведена в 2010 году. В конце июля 2010 года, после торгов, у него появился новый владелец. Так госимущество стало частным. Несмотря на то, что после последней реконструкции здания автовокзала прошло всего лишь 8 лет, в мае – июле 2018 года был произведен уже полный капитальный ремонт здания. В результате чего полностью обновился парадный фасад здания, с тыльной стороны автовокзал украсил витраж, выполненный с применением энергосберегающего стекла, взамен устаревшего стенда появилось новое электронное табло с расписанием движения автобусов, кроме этого над справочным бюро, появился электронный стенд, на котором в режиме онлайн отображается информация об автобусах, отправляющихся от автовокзала, и на которые еще имеются свободные места.

Работы по благоустройству коснулись и прилегающей территории, обновленный вид приобрел и перрон. В рекордно короткие сроки, всего за два месяца, в здании заменили отопление, электрическое и водопроводное хозяйство, установили эффек-

тивное климатическое оборудование, систему пожарной сигнализации и оповещения людей при пожаре. Во время ремонтных работ использовались самые современные строительные технологии.



*Генеральный директор ООО «БЕЛГОРОДСКИЙ АВТОВОКЗАЛ»
Татьяна Борисовна Андреева*

В соответствии с требованиями законодательства о транспортной безопасности белгородский автовокзал прошел процедуру категорирования объекта транспортной инфраструктуры, в результате которой автовокзалу была присвоена наивысшая 1 категория. Кроме этого проведена оценка уязвимости объекта транспортной инфраструктуры, аттестованы, в соответствии с требованиями действующего законодательства, специалисты, чья работа, непосредственно связана с обеспечением транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры. Таким образом, была решена и одна из первоочередных задач - сделать пребывание пассажиров не только комфортным, но и безопасным. Помимо сотрудников

патрульно-постовой службы безопасность автовокзала обеспечивает частное охранное предприятие, на вооружении которого – современная система видеонаблюдения. 32 видеорекамеры позволяют не только увидеть «в цвете» все, что происходит в здании, но и контролировать движение автотранспорта на территории автовокзала.

Что касается обслуживания пассажиров, то и здесь перемены не только внешние: на помощь кассирам пришло новое программное обеспечение «1-С «Авибус», которая быстро обрабатывает запросы пассажира. Автоматизация рабочего места кассира - это другой ритм работы, более динамичный и современный. Кроме приобретения билетов в кассах автовокзала, пассажирам предоставляется возможность приобрести билет и электронно через официальный сайт автовокзала. После детального изучения рынка по онлайн-продажам, автовокзалом принято решение интегрироваться с самой крупнейшей электронной площадкой по предварительной и текущей продаже билетов «Басфор», которая как показала практика, на сегодняшний день является ведущей системой по продаже автобусных билетов в сети Интернет.

Белгородский автовокзал имеет 15 посадочных платформ и осуществляет предварительную и текущую продажу билетов на межмуниципальные внутриобластные, междугородные и международные маршруты. В среднем за сутки белгородский автовокзал от-

правляет от 150 до 200 рейсов. Ежедневно от белгородского автовокзала уезжают по разным направлениям от 2500 до 2700 пассажиров.

Особой популярностью у жителей города пользуется филиал автовокзала, расположенный на Привокзальной площади. Кассовый пункт также оборудован кассами нового поколения, с таким же программным обеспечением, а автобусы отправляются от платформы, оборудованной всесезонным навесом. Основными направлениями, на которые производится предварительная и текущая продажа билетов это г. Шебекино Белгородской области и г. Харьков (Украина). Ежедневно от кассового пункта уезжают от 1800 до 2000 пассажиров.

В соответствии с требованиями действующего законодательства РФ Белгородский автовокзал был внесен в Реестр остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок, что позволило и позволяет заключать договоры с перевозчиками, осуществляющими такие перевозки. В настоящее время ООО «БЕЛГОРОДСКИЙ АВТОВОКЗАЛ» сотрудничает с более 110 юридических лиц и индивидуальными предпринимателями. Все маршруты являются регулярными и внесены в Реестр Минтранса России.

Однако, при всем вышесказанном благополучии белгородского автовокзала, в последнее время мы столкнулись с проблемой открытия и регистрации межрегиональных маршрутов, полностью дублирующих уже существующих. Казалось бы, автовокзал к сложившейся ситуации не должен



Елена Анатольевна Грек. Юрист

бы иметь никакого отношения. Однако, проблема существует и заключается в следующем.

В соответствии с требованиями Федерального закона №220, автовокзалы были отстранены от предварительного согласования расписания движения по вновь открываемым межрегиональным маршрутам. Безусловно, в соответствии с нормами того же Федерального закона была разработана методика, предусматривающая требования к предлагаемому перевозчиком расписанию движения по маршруту, которое должно соответствовать требованиям названной методики, в частности соблюдения соответствующего интервала движения между маршрутами. Однако, как показала практика, утвержденная методика не только не применяется, но попросту не работает. Чтобы не быть голословной буду излагать конкретные примеры.

11.01.2008 года был зарегистрирован межрегиональный маршрут №504 «Белгород – Железнодорожск» с реестровым № 3128504. Время отправления из Белгорода в 07 час. 40 мин. в прямом направлении, в обратном направлении время отправления из г. Железнодорожска в 16 час. 30 мин. Маршрут регулярный, круглогодичный,

с промежуточными остановками.

Однако, уже в 2018 году, регистрируется другой маршрут «Железнодорожск – Белгород», регистрационный № 46.31.045, со временем отправления из Железнодорожска (ВНИМАНИЕ!!!) в 16 час. 25 мин. в прямом направлении, и из Белгорода (ВНИМАНИЕ!!!) в 07 час 35 мин. в обратном направлении, с теми же промежуточными остановками. Безусловно, чем больше открывается маршрутов, тем лучше и для пассажиров и для автовокзалов, если не одно «но». Опустим тот момент, что перевозчик обслуживающий маршрут с 2008 года, начал нести убытки, поскольку пассажиры, конечно же, хотят уехать побыстрее и пораньше, поэтому и покупают билеты на рейс, который уходит хоть на 5 минут, но все таки раньше. Перевозчик, по сути, потерял своих пассажиров, которые пользовались его услугами с 2008 года, поскольку продажи билетов на автовокзале по установленным тарифам практически свелись к нулю, перевозчик автоматически начинает искать альтернативу, и вот таким образом он оказывается в «нежных и трепетных объятиях» «Blablacar», стоимость билетов минимальная, пассажиров в разы больше, плата за проезд вручается непосредственно водителю, либо владельцу автобуса.

Да, автовокзал ничего не потерял, то количество пассажиров, которое перевозилось в этом направлении не преумножено, но сохранено. Однако, такая тенденция толкает других перевозчиков на аналогичные действия по продаже билетов через «Blablacar». Не буду рассуждать о поступающей наличности и обход по упла-

те налогов, не моего, как говорить, ума дело. Но хочется отметить, что посадка пассажиров вне автовокзалов и автостанций с не проверенным багажом, может привести к необратимым последствиям. Наша область является приграничной к государству, к сожалению, в настоящий момент не дружественным России, в этой связи страшно представить какие могут быть последствия посадки пассажиров с багажом за пределами автовокзала, так сказать на обочине.

Безусловно, у ФБУ «РОСАВТОТРАНС» при регистрации таких маршрутов существует какое-то логическое объяснение, как например, маршрут «Белгород – Железнодорожск» и «Железнодорожск – Белгород» это совершенно два разных маршрута, поскольку начальные пункты отправления у них совершенно разные и этого вполне достаточно. Таких примеров, можно привести достаточно, я думаю, с такими ситуациями в последнее время столкнулись и другие перевозчики и автовокзалы страны.

Но все же, когда автовокзалы принимали участие в предварительном согласовании расписаний движения по вновь открываемым межрегиональным маршрутам, существовал баланс и равноправное обслуживания между перевозчиками сохранялось.

Кроме вышеупомянутой истории с межрегиональными регулярными маршрутами, хотелось бы также поделиться интересными подробностями об открытии международных маршрутов.

Как я уже упомянула выше, Белгородский автовокзал находится на территории области, граничащей с Украиной, до известных событий 2014 года в сопредельное государство еже-

дневно осуществлялось по несколько рейсов, поскольку до границы всего лишь 38 км., а до г. Харькова около 80 км. Кроме этого, были открыты маршруты до Киева, Одессы, Днепропетровска. Все маршруты были паритетные, с участием российских и украинских перевозчиков. Однако, после известных событий в Украине, российские перевозчики попросту не смогли выезжать за пределы России, для осуществления пассажирских перевозок по существующим маршрутам, поскольку это стало небезопасно и для водителей, и для транспортных средств.

Поскольку согласование международных маршрутов выдается на определенный срок с указанием конкретной даты действия разрешения, то по истечении сроков разрешений, надо было либо продлевать срок разрешения, либо отказываться от них. Документы на такое согласование подаются от обоих паритетных перевозчиков, автовокзал, конечно же, приветствует открытие таких маршрутов, поскольку, несмотря ни на что, эти направления продолжают пользоваться популярностью у пассажиров. Но, вот тут то и возникла проблема, автовокзал заключает договор с указанием всех необходимых условий и требований, времени прибытия (отправления), с указанием места прибытия (отправления), такой пакет документов автовокзал выдает обоим перевозчикам, которые предоставляются ими в ФБУ «РОСАВТОТРАНС» на согласование и получение разрешения на обслуживание международных маршрутов. ФБУ при наличии всех необходимых документов выдает такое разрешение. Маршрут соответственно вносится в Реестр. Но, как показала

практика, российские перевозчики саму перевозку по открытым международным маршрутам даже и не думают начинать. Казалось бы, что от этого автовокзалу? Ну не открыли маршрут, ну не получил автовокзал дополнительного дохода. Это же не убытки, это просто, не получение дополнительного дохода. НО, есть очень осведомленные пассажиры, особенно с сопредельного государства, которые приходят на вокзал, вооружившись распечаткой с Реестра, в котором они подчёркнули очень полезную информацию, в соответствии с которой, от Белгородского автовокзала они могут уехать в Днепропетровск, Одессу и т.д., и вот уже объяснения автовокзала, о том, что маршрут не обслуживается перевозчиком это «не их проблемы», написано, отправляется с автовокзала г. Белгорода, продайте билет. В этой связи, в последнее время, исходя из предыдущего периода обслуживания того или иного международного маршрута, белгородский автовокзал прекратил согласование международных маршрутов тем перевозчикам, которые за предыдущий период закрыли обслуживание своих маршрутов, и как сказал один из таких российских перевозчиков «я работать не буду, мне надо время застолбить».

Несмотря на разные трудности, с которыми приходится в настоящее время сталкиваться как автовокзалам, так и перевозчикам, белгородский автовокзал, все-таки не стоит на месте и стремится сделать пассажирские услуги наиболее доступными, качественными и комфортными. Мы открыты для сотрудничества в этой сфере. Так недавно на автовокзале открылась еще одна касса, которая работает по

принципу касс по продаже авиа и ж.д. билетов, т.е. путем подписания соглашения с самым крупным и надежным интернет-агрегатором по продаже биле-

тов «Басфор», пассажиры могут приобрести билеты от начального пункта до любой глубинки России, скоординировать свой маршрут, отправляясь в путе-

шествие, имея уже при себе все проездные документы, по всему своему маршруту.

Андреева Татьяна
Елена Грек



Андрей Городов,
Президент Ассоциации
«Перевозчики
Белгородской области»

Я полностью убежден в том, что автовокзалы, как и перевозки должны быть удобные, комфортные и безопасные. Только тогда они не только создают конкуренцию нелегальным перевозчикам, но и позволяют пассажирам и транспортным компаниям ощутить в полной мере преимущество официальных автовокзалов. Именно таким объектом транспортной инфраструктуры и является на сегодняшний день Белгородский автовокзал. Будучи президентом Ассоциации «Перевозчики Белгородской области», которая насчитывает сегодня порядка 90 членов, которые собственно и являются перевозчиками, работающими по городским, пригородным, муниципальным, внутриобластным и, конечно же, междугородным маршрутам, мне приходится совершать поездки по области с целью посещения, в том числе автовокзалов и автостанций нашего региона. Объективно хочется отметить, как на сегодняшний день, руководство Белгородского автовокзала подошло к обслуживанию пассажиров, какие условия созданы непосредственно для самих перевозчиков. В статье достоверно отражены все изменения и нововведения, внедренные автовокзалом для улучшения комфортности, удобства и самое главное безопасности, как пассажиров, так и перевозчиков.

В этой связи хочется добавить, что Белгородский автовокзал взял курс не только на полное обеспечение безопасности пассажиров, но и задана высокая планка на безопасность самих перевозчиков. После полного ремонта здания, весь периметр территории автовокзала был огражден почти трехметровым забором, оборудованы въездной и выездной шлагбаумы, при въезде на территорию автобусы осматриваются как снаружи, так и внутри, на предмет обнаружения как

невозвращенного багажа, так и посторонних предметов. Междугородным и международным перевозчикам предоставляется возможность стоянки автобусов в ночное время. В самом здании автовокзала оборудована гостиница, которая пользуется популярностью не только у пассажиров, но и водителей, которым в силу расписания движения по маршруту, приходится провести ночь в Белгороде. Гостиница оборудована отдельными комнатами, оснащенными кондиционерами, имеются обустроенные санузлы, и к слову сказать, стоимость практически символическая от 300 до 500 рублей сутки.

Кроме этого, хочется отметить, что с 1 сентября 2018 г. Белгородский автовокзал открывает пункт предрейсового медицинского освидетельствования водительского состава и предрейсового технического осмотра транспортных средств. Медицинский пункт оснащен всем необходимым инвентарем и оборудованием, медицинский персонал, подобран по самым высоким показателям и требованиям. Для предрейсового технического осмотра транспортных средств на территории автовокзала обустроена смотровая канава со всепогодным навесом, которая позволит осматривать транспортные средства от малой до самой большой вместимости.

При рабочих встречах с перевозчиками мне довелось слышать только самые лестные высказывания о сегодняшнем автовокзале. В этой связи белгородские перевозчики заняты теперь наиболее важной проблемой, это обновление и замена подвижного состава, поскольку решение основных проблем безопасности и комфорта пассажиров взял на себя Белгородский автовокзал.

В заключении хотелось бы пожелать коллегам с других регионов, несмотря на все сложности и проблемы, возникающие в этой социально-значимой сфере как организация пассажирских перевозок, успехов, которые привели бы к наиболее комфортным, безопасным, востребованным и безусловно прибыльным результатам.

АО «ЕВРАЗИЙСКАЯ КОРПОРАЦИЯ АВТОВОКЗАЛОВ»



*Гюзель Халитовна Санникова.
Президент АО "ЕКА"*

Акционерное Общество «Евразийская Корпорация Автовокзалов» образовано 26 июня 1996 года и являлось правопреемником предприятия «Куйбышевское производственное объединение автовокзалов и автостанций», основанного в декабре 1973 года. Изначально предприятие было государственным и сохранило свою структуру еще с момента приватизации. В трудный для отрасли период девяностых и двухтысячных, собственникам удалось не только сохранить предприятие, но и напротив, развить и укрепить его. В настоящий момент АО «ЕКА» является крупнейшим игроком на рынке междугородных перевозок в регионе. Маршруты связывают Самарскую область практически со всеми регионами Приволжского Федерального округа, а также некоторыми областями Республики Казань, Азербайджан и Грузии. Сегодня предприятие обслуживает 5 международных маршрутов, 49 межрегиональ-

ных, 58 межсубъектных и 35 пригородных; из них обслуживаются своими автобусами: международные – 2, межрегиональные – 13, межсубъектные – 28.

До 2006 года предприятие специализировалось только на терминальной деятельности, в которую входили продажа билетов и диспетчеризация на маршрутах. На начало 2006 года Общество имело в своем составе автовокзал «Центральный» в г.Самара, 26 автостанций и кассовых пунктов по всей Самарской области. С этого времени предприятие стало наращивать свою мощь и развиваться в различных направлениях.

Ключевое отличие АО «ЕКА» от аналогичных предприятий в соседних регионах – это наличие в своем составе собственного автобусного парка. Сочетание собственной сети автовокзалов с наличием современного подвижного состава большой вместимости является фактором, позволяющим держаться на плаву в сегодняшнее непростое время. Общее количество транспортных средств достигло 90 единиц. Это комфортабельные автобусы марок «МАН», «Неоплан», «Хендай» и др. Наличие автобусов различной вместимости от 30 до 55 мест позволяет использовать их с максимальной эффективностью.

Большое внимание в Компании уделяется автоматизации деятельности автовокзалов. Продажа билетов пассажирам осуществляется посредством АСУ «Авибус» на базе платформы

«1С:Предприятие 8». Клиенты давно привыкли, что могут приобрести билет на любой рейс, в прямом и обратном направлении с любого автовокзала Компании. Но управление информационных технологий предприятия не останавливается на достигнутом. В настоящее время осуществлена интеграция информационных баз двух предприятий – партнеров: АО «ЕКА» и ООО «Автоэкспресс», являющегося оператором сети автовокзалов в г.Тольятти. Таким образом, перед пассажиром открылись дополнительные возможности по приобретению билетов в закрытых для него прежде маршрутных сетях. Данная услуга появилась недавно, но уже показала свою эффективность, т.к. теперь даже не имея прямого рейса, пассажиру могут предложить различные способы добраться до необходимого пункта, а самое главное тут же, на месте, продать проездные документы со всех точек пересадки. Не нужно говорить, что такой пассажир с билетами на руках, уже точно не станет клиентом таксистов или нелегалов в пути следования. Подобная работа по интеграции баз проводится сейчас и с автовокзалами соседних регионов. В частности несколько предприятий Татарстана высказали свою заинтересованность в этом.

Другим важнейшим нововведением, оказавшим огромное влияние на деятельность

Общества за последнее время, стали мероприятия по транспортной безопасности. Работы по исполнению требований Федерального закона «О транспортной безопасности» от 9 сентября 2007 года N 16-ФЗ планировались и проводились и ранее, но фактором, ускорившим принятие решений и проведение работ явилось то, что Самара была выбрана одним из шести городов, принимавших Чемпионат мира 2018 г. Подготовка к нему и работа в этих условиях заставила во многом взглянуть по новому на нашу работу. Не споря в данной статье о целесообразности проведения некоторых мероприятий, просто хочется сказать, что только закупка самого минимально необходимого оборудования для оснащения только одного объекта транспортной инфраструктуры – Автовокзала «Центральный» в г. Самара обошлась более чем в 3,5 млн. рублей. Это не считая ежемесячных выплат согласно договору с привлеченным подразделением транспортной безопасности. А это не много, ни мало – 1 млн. 200 тыс. рублей в месяц. К этим затратам следует прибавить затраты на оснащение транспортных средств. В общем, обеспечение безопасности пассажиров обходится очень и очень недешево.

С другой стороны, прошедший Чемпионат дал возможность заработать. Автобусы предприятия были задействованы в перевозках болельщиков особой категории – VIP. Причем, поскольку автобусный парк является самым большим и комфортабельным в регионе, он был

использован и для перевозок в еще одном городе Чемпионата – Саранске.

Не обходится в деятельности и без проблем, которые характерны для отрасли в целом. Это, в первую очередь, общее снижение количества пассажиров из числа молодежи 18 – 30 лет, вследствие резкого сокращения рождаемости в девяностые годы. Пассажиры данной возрастной группы всегда традиционно являлись главными потребителями наших услуг.

Следующим по значимости фактором, оказывающим влияние на нашу деятельность, является показатель обеспеченности населения легковыми автомобилями. По данным агентства «Автостат», на 1 июля 2017 года обеспеченность легковыми автомобилями в среднем по России составила 290 штук на 1000 жителей. Самарская область со своим показателем 313 штук занимает третье место и уступает лишь Московской области (348 шт.) и г. Санкт-Петербург (319 шт.). Более того, исследование агентства показало, что Самара имеет наибольшую обеспеченность легковыми автомобилями среди всех российских городов с населением свыше 1 млн жителей. При парке, чуть превышающем 390 тыс. единиц, и населении порядка 1,2 млн человек в нашем городе на тысячу жителей приходится 334 легковых автомобиля, что превосходит даже Москву, не говоря о столицах соседних регионов. Безусловно, факт повышения личной мобильности жителей Самарской области не может нас не радовать, но вместе с этим об-

разуется новый фактор, оказывающий давление на нашу деятельность: значительно увеличившееся количество незарегистрированных перевозчиков, осуществляющих свою деятельность под видом такси. Особенно широкое распространение наблюдается в сельских районах области, в связи с пониженной занятостью населения и отсутствием других возможностей заработка. В городских образованиях, тем временем, идет активное развитие онлайн – сервисов поиска автомобильных попутчиков, таких как «Blablacar», «Попутчик» и др.

Подстраиваясь под существующее законодательство, а вернее его недостатки в данной области, на рынке возникла тенденция появления все большего числа транспортных средств с количеством мест, не попадающим под требования лицензирования (до восьми), что позволяет избегать внимания контролирующих и фискальных органов. Отсутствие затрат, характерных для перевозчиков, осуществляющих свою деятельность в рамках правового поля, позволяет широко применять указанным игрокам приемы недобросовестной конкуренции и демпинговой политики.

Для сохранения предприятия и той системы перевозок, которая формировалась годами, уже несколько лет не производится увеличение стоимости проездного билета. Себестоимость проезда увеличивается, но мы не поднимаем цену за счет уменьшения прибыли. Собственники идут на это осознанно. В 2017 году для привлечения

денежных средств компания увеличила свой уставной капитал, были выпущены дополнительные акции, что способствовало инвестированию извне. Реализуются и другие управленческие решения для оптимизации расходов и снижения убытков.

В целях диверсификации бизнеса, было принято решение об открытии нового для предприятия направления деятельности - осуществление туристической деятельности. На базе предприятия создано туристическое бюро, которое занимается экскурсиями как в пределах Самарской области, так и развитием внутреннего автобусного туризма по России, а так же за ее пределами. Все экскурсии по Самарской области были разработаны нами. Аудиосопровождение записано артистами Самарского академического театра оперы и балета. Вся работа в данном направлении проходит в партнерстве с Департаментом туризма по Самарской области. Много транспорта предоставляется по их заявкам на обслуживание иностранных туристов, посещающих наш город.

Принцип работы предприятия - это предоставление

полного комплекса услуг для пассажиров всех категорий. На территории автовокзала есть общепит, супермаркеты, гостиница и комнаты отдыха. Существует также спектр услуг для автотранспортных предприятий: своя ремонтная база, лицензированный медицинский пункт, пункт технического контроля, мойка, охраняемая стоянка, диагностика, техническое обслуживание и ремонт. Все ремонтные боксы сертифицированы и соответствуют нормативным документам. Таким образом, клиентами АО «ЕКА» являются как пассажиры, так и автотранспортные организации.

«Для предприятия это убыточно. Наши собственники не гонятся за прибылью, а стараются сохранить то, что есть. В надежде, что в будущем количество пассажиров увеличится», - надеются на светлое будущее в АО «ЕКА».

Несмотря на все финансовые трудности в прошлом году, за счет собственных средств был проведен ремонт перрона, цокольного этажа, фасадной части автовокзала и крыши.

Предприятие предоставляет большое количество рабочих мест на территории города, а также в деревнях и селах. Все топ-менеджеры предприятия обуча-

ются по программе MBA за счет внутренних средств.

Сейчас АО «ЕКА» осуществляет тесное сотрудничество с Институтом управленческих технологий и аграрного рынка города Самары. Это учебное заведение готовит специалистов в области автомобильного транспорта. Компания бесплатно предоставляет учебный класс. Это позволяет будущим специалистам больше узнать об АО «ЕКА», которые в дальнейшем могут стать частью дружного коллектива компании.

В долгосрочной перспективе АО «ЕКА» планирует открыть музей автотранспорта, выделив для этого отдельное помещение, а также выйти на международный уровень, открыв сеть своих автовокзалов в странах СНГ.

Безусловно, в современных реалиях Евразийская Корпорация Автовокзалов претерпевает ряд трудностей, однако все они со временем решаются и приносят свои долгожданные плоды. Компания не собирается останавливаться на достигнутом, ведь впереди еще много планов по развитию и оптимизации системы автомобильных перевозок.

А к концу 2019 года планируется глобальное обновление транспорта - на 20% от существующего парка.



ОДНАКАССА

МЫ ЦЕНИМ ВАШЕ ВРЕМЯ!

- Новейшее ПО для автовокзалов
- Бесплатная установка и обслуживание
- Тонкая настройка под клиента
- Мобильный терминал
- Продажи билетов в интернете



КОНТАКТЫ

Адрес

127051, Москва
Малый Каретный переулок д.13

Телефон

+7 (495) 797 87 96
+7 (495) 666 56 69

E-mail

info@odnakassa.ru



Олег Сасунов

Перевозчики отменяют межмуниципальные маршруты в Пермском крае, их вытесняют нелегалы, число которых только растет. «Лето мы начали с закрытия маршрутов, хотя обычно, наоборот, запускаем дополнительные сезонные рейсы. Только мои предприятия перестали обслуживать семь рейсов по межмуниципальным маршрутам в Лысьву, Соликамск и Кудымкар, сейчас в процессе закрытия рейсы в Чернушку. Там недавно начали работать «мимо автовокзала» три маршрута на «Газелях», – рассказал перевозчик Олег Сасунов. По его словам, нелегалы, напротив, расширяют деятельность. «Открылись три новых рейса на микроавтобусах: в Уфу, а в Казань и Екатеринбург пошли «заказные» автобусы на регулярной основе», – перечислил г-н Сасунов. По его подсчетам, за последние семь лет отток пассажиропотока с автовокзала Перми составил 48%. «С учетом роста текущих расходов перевозчиков, если не переломить ситуацию до зимы, мы получим картину, как в Кировской области. У них сейчас больше десяти районных центров, которые не связаны с областным, и восемь районов, где отсутствуют внутренние маршруты между населенными пунктами. Место перевозчиков заняли абсолютно никак не оформленные «черные

Не вези меня, извозчик

нелегалы» на «Газелях» и «Ларгусах». В Пермском крае пока только Барда и Елово не имеют прямого сообщения с краевым центром. В Елово автостанция закрыта, в Барде работает автовокзал, но он дает всего 170 пассажиров в месяц (данные за май – «вс») и обслуживает только проходящие маршруты. Нелегальный «автовокзал» организовался неподалеку и контролируется, как в 90-е», – рассказал перевозчик. По информации Business Class также не функционирует автовокзал в Александровске. Председатель Пермского автотранспортного союза Константин Владимиров добавил, что и другие компании вынуждены закрывать рейсы в Чернушку. Уходят и с маршрутов в Лысьву, идущих через Чусовой. Кроме того, серьезно упал пассажиропоток на кунгурском направлении. Но причиной тому не только нелегалы, но и перенос отправок с центрального автовокзала Перми (см. справку).

В Перми провели рейд среди таксистов. Представитель министерства транспорта Пермского края Рустам Гильманов сообщил, что для усиления борьбы с нелегалами ведомство планирует подписать соглашение с ГУ МВД по Пермскому краю и УГАДН. Документ позволит проводить совместные мероприятия, проверки и совещания на регулярной основе и систематизировать данную работу. «Сейчас функционирует рабочая группа на базе ПКГУП «Автовокзал». Основное внимание уделяется нелегалам, работающим на транспортных средствах вместимостью до восьми человек. Обсуждается, в частности, воздействие через привлечение к ответственности

за неуплату налогов, организуются контрольные рейдовые мероприятия. В настоящее время статьи, по которым привлекают нелегальных перевозчиков, предусматривают наказание в виде штрафа до 2000 рублей, но на федеральном уровне имеется законопроект о его увеличении до 30 тыс. рублей», – рассказал чиновник. Он полагает, что изменения примут до конца 2018 года. Кроме того, на краевом уровне законопроект об ограничении мест стоянки для заказных перевозок и частоты рейсов – не более трех раз в месяц. Начальник отдела УГАДН по Пермскому краю Алексей Сальников отметил, что инициатива по увеличении штрафов, которая обсуждается Госдумой с 2014 года, ужесточит наказание для тех, кто работает легально. «Мер воздействия на водителей, пользующихся интернет-ресурсами, сервисами, практически нет», – констатирует он. «Законодательно этот вопрос никак не урегулирован, – соглашается Олег Сасунов. – Также нет никаких мер воздействия на нелегальных перевозчиков, забирающих пассажиров от касс автовокзалов. Минимальное количество предложений о совместных поездках из Перми в Екатеринбург, которое я наблюдал, – 180 в день, максимальное – почти 300. При этом на регулярном маршруте автобусы не заполняются. В малых населенных пунктах действуют группы в социальных сетях по поиску попутчиков», – добавил перевозчик. Алексей Сальников подчеркивает, что поездки с нелегалами небезопасны. «В начале лета на трассе Уфа – Оренбург «Ларгус» въехал в экскаватор-по-



грузчик, шесть человек погибли», – привел он пример. Представитель контролирующего органа признается, что привлечь нелегалов к ответственности крайне сложно из-за пробела в законодательстве. «В Министерстве транспорта РФ обсуждается этот вопрос. Мы направили предложения, касающиеся лицензирования всех, кто занимается любыми пассажирскими перевозками; ужесточения наказания за нарушения в части безопасности дорожного движения; страхования пассажиров и законодательного определения понятия «нелегальный перевозчик», – рассказал он. В сегодняшней ситуации примером успешной борьбы с незаконными перевозками можно считать Татарстан, полагает г-н Сальников. «В Казани нелегалов выгнали из города. Это было

личное решение главы региона, которое поддержала судебная система», – рассказал он.

Другая проблема, усугубляющая ситуацию – действия автовокзалов и регулятора пассажирских перевозок в Пермском крае. Так, например, осенью 2017 года было осуществлен перенос отправления автобусных маршрутов, следующих в кунгурском направлении с центрального автовокзала на автостанцию «Южная». По словам председателя Пермского автотранспортного союза Константина Владимировича, это неудобно для пассажиров, поэтому их число резко сократилось. Люди едут на вокзал, где их ждут нелегальные перевозчики. Добросовестные предприниматели, по словам собеседника, «пока держатся», но с окончанием активного летнего

сезона начнут закрывать маршруты. Константин Владимирович пояснил, что перенос кунгурских рейсов власти объяснили грядущей реконструкцией улицы Революции и высокой загрузкой автовокзала. Оба аргумента он считает спорными, поскольку дорожные работы еще не начались, а убрав с вокзала кунгурские маршруты, одновременно добавили дополнительные рейсы до Краснокамска. При этом так же были ограничены продажи билетов на автобусы, следующие по межрегиональным маршрутам, проходящим через Кунгур. Данное ограничение, как следует из объяснений автовокзала, явилось следствием программной ошибки, однако длилось более полугода.

Business class - on-line

Время идет. Со стороны государственных структур никаких действий по работе с теневыми перевозчиками не ведется. Пассажиропоток один на всех и на легальных перевозчиков и на нелегальных. При этом к одному перевозчику предъявляются огромные требования, для исполнения которых, кстати говоря, требуются значительные доходы, к другому – вообще никаких. Один за свой счет обеспечивает безопасность пассажиров, вкладываясь в лицензирование, страховки, системы слежения, техническое обслуживание транспорта, другой просто с утра садится за баранку и собирает деньги. Даже плату за пользование инфраструктурой автовокзалы перекладывают с его больной головы на здоровую. Потому что с нелегала ничего не возьмешь. В том числе и налоги.

Рынок легальных перевозок в регионе неуклонно сужается, законный бизнес теряет привлекательность, а власти – возможность контролировать важнейшую с точки зрения инфраструктуры и безопасности людей отрасль.

Выше уже упоминалось, позиция, которую занимают автовокзалы, отрицательно влияет на развитие ситуации. Складывается впечатление, что автовокзалы, как таковые, не заинтересованы в наличии легальных перевозчиков. Сами пассажиров не при-

влекают и легальным перевозчикам не позволяют работать напрямую с пассажирами: продавать билеты самостоятельно, проводить рекламные акции, развивать продажи билетов на регулярные рейсы через интернет. Прекратил легальный перевозчик обслуживание маршрута – ну и ладно, не страшно, к другому перевозчику все 100% пассажиров перейдут. Автовокзалу ни тепло, ни холодно. А меж тем при прекращении перевозок по одному расписанию, на другое расписание переходят совсем не все пассажиры, а в лучшем случае только половина.

В настоящее время в Пермском крае ведется активное обсуждение смены вида регулярных перевозок для межмуниципальных маршрутов на регулируемые, а так же «оптимизации маршрутной сети», путем сворачивания «лишних и ненужных» действующих маршрутов. При таком сценарии развития нелегальные перевозчики опять оказываются в выигрыше – больше возможностей по перевозке пассажиров. Если при этом рынок пассажирских перевозок не будет урегулирован и не будут убраны с него нелегальные перевозчики, такие процедуры, в случае их реализации, будут являться преступным и неоправданным расходование бюджетных средств.

Олег Сасунов

В ШАГЕ ОТ ПРОПАСТИ



*Максим Александрович Артемьев,
член правления Ассоциации перевозчиков Пермского края,
директор ООО "МС-транс"*

В настоящее время действующая система междугородних автобусных перевозок в России под угрозой развала и полного уничтожения. Перевозки регулируются значительным числом нормативно-правовых актов, призванных сделать их безопасными и удобными. Наш сектор очень жестко регулируется со стороны государства. Однако вся проблема в том, что все эти нормативы касаются только организаций, которые ведут свою деятельность легально. Те, кто осуществляют свою деятельность нелегально с потрясающей легкостью уходят от ответственности и не выполняют положения законодательства. Поскольку у нелегального бизнеса отсутствуют затраты на выполнение требований законодательства, доходность их существенно выше. По сути, есть рынок пассажирских перевозок, но условия на нем не равны для участников. В настоящее время нелегальных перевозчиков можно разделить на несколько групп. Ранее широко обсуждалось ведение неле-

гальной деятельности, когда перевозка автобусами по маршруту осуществлялась под видом заказных перевозок. Однако на сегодняшний день появилось еще две группы нелегалов: первая – перевозка осуществляется автобусами физическими лицами, утверждающими, что не ведут коммерческой деятельности и не оформляющими ИП, другие же – пассажирские перевозки на легковых машинах, так называемые «сервисы попутных поездок».

В настоящее время объем нелегальных перевозок растет значительными темпами. Органы власти в большинстве случаев отказываются что-либо делать с нелегальными перевозчиками, говорят, что на местном уровне нет законодательных инструментов и необходимо изменение федерального законодательства. Вследствие полной безнаказанности осуществления нелегальной деятельности и отсутствия желания органов власти с ними работать, мы наблюдаем стремительный лавинообразный рост нелегальных перевозок. Это ведет к прекращению функционирования транспортных предприятий, продолжающих работать в правовом поле. Если ситуация не изменится, в ближайшие 2-3 года в стране перестанет существовать большая часть добросовестных предприятий-перевозчиков в междугородном сообщении.

Вследствие роста объема нелегальных перевозок существенно упал пассажиропоток, соответственно, значи-

тельно снизилась выручка на линии. Повышать тариф не представляется возможным, так как по цене мы не можем конкурировать с нелегалами, повышение приведет только к дальнейшему оттоку пассажиров. Растут эксплуатационные расходы – в том числе существенно подорожало топливо. Это нанесло значительный удар по отрасли в целом. Транспортная отрасль стремительно деградирует. Закрываются автобусные маршруты, связывающие районные центры. Прошу разобраться в ситуации! Требуется срочное вмешательство.

Владелец автобуса законодательно должен быть обязан регистрироваться в качестве ИП, либо ООО. Необходим возврат заказных перевозок в лицензионные условия. Коммерческая перевозка пассажиров автомобилями с вместимостью до 8 человек должна осуществляться только в рамках нормативных документов о деятельности такси. Законодательно должен быть разработан механизм выявления таких коммерческих перевозок под видом попутных, перевозки знакомых, родственников (т.е. якобы без взимания платы – не коммерческих) и введения существенная материальная ответственность таких нелегалов (наравне с ответственностью легальных перевозчиков – десятки, сотни тысяч рублей). Только принятием целого ряда подобных мер можно добиться изменения сложившейся ситуации и спасти отрасль междугородных и пригородных пассажирских перевозок.





Авибус

*Открытая система автоматизации
для автовокзалов и перевозчиков*



ПЕРЕХОД С ПРОЦЕНТОВ ОТ ТАРИФА НА ОКАЗАНИЕ УСЛУГ ПЕРЕВОЗЧИКАМ

АСУ "Авибус: Управление автовокзалами" предоставляет вокзалам и станциям готовый инструмент по автоматизации перехода от схемы процента от тарифа (диспетчерско-кассовое обслуживание) к оказанию перевозчику обязательных и дополнительных услуг с фиксированной стоимостью

www.avibus.pro | +7 (499) 450-28-09



Алексей Жиров

В июне состоялся конкурс на замещение должности генерального директора ГУП СО «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта», в чьём подчинении находится Южный автовокзал Екатеринбурга. Победителем был признан Алексей Жиров, который возглавляет предприятие с 2014 года. С 25 июля 2018 года он во второй раз официально вступил в должность. В интервью «Облгазете» Алексей Жиров рассказал, почему Южный автовокзал по безопасности не уступает крепости, почему решено сохранить даже нерентабельные маршруты и когда в сельских населённых пунктах можно будет покупать билеты онлайн.

На автобус – по штрих-коду

– **Алексей Алексеевич, что ожидает областное объединение пассажирского автотранспорта в связи с вашим назначением?**

– На этом предприятии я работаю пятый год, коллектив меня знает. Никаких революций устраивать не собираюсь. Стратегия нашей работы выработана: в любой ситуации мы ориентируемся на пассажиров. В коллективе трудятся более 400 человек, и каждый нацелен на то, чтобы пассажиры, в том числе и с ограниченными возможностями здоровья, чувствовали себя

Требования – как к аэропортам

комфортно как в автовокзалах, так и в автобусах.

– **Наши читатели отмечали, что к чемпионату мира Южный автовокзал стал похож на крепость: настолько изменилась система безопасности...**

– Через Южный автовокзал в день проходит до 8 тысяч человек, и их безопасность – наша обязанность. Таковы государственные требования к транспортным объектам – как и к аэропортам.

В этом году областное правительство выделило нам субсидию в 36 млн. рублей к чемпионату мира по футболу на повышение транспортной безопасности Южного автовокзала. Средства освоены в полном объёме: сейчас автовокзал соответствует всем требованиям. Провели лицензионную замену всех камер видеонаблюдения – на территории автовокзала их 104. Построили три контрольно-пропускных пункта с современной аппаратурой — рамочные металлодетекторы, рентгеновские установки для досмотра багажа и ручной клади, детекторы для обнаружения отравляющих и взрывчатых веществ. В ближайшее время у Южного автовокзала появится собственное подразделение транспортной безопасности из 11 сотрудников, сейчас заключаем с ними договоры.

– **Слышала, что пассажиры по-разному реагировали на нововведения...**

– Наш основной контингент — люди пожилого возраста, им нужно время, чтобы привыкнуть к изменениям. Многие, например, до сих пор не знают, что при посадке на автобус

нужно прикладывать к турникету штрих-код билета.

Наши сотрудники им помогают разобраться. Большинство людей отнеслись к новшествам с пониманием.

Гораздо чаще могут пожаловаться на отмену рейсов без предупреждения или на замену большого автобуса на маленький. Эти вопросы – в ведении перевозчиков, поэтому мы проводим с ними профилактическую работу, а в случае нарушений выставляем штрафы. Бывают отдельные жалобы на то, что закурил водитель или кондуктор нагрубил. Каждую жалобу разбираем, смотрим видеоматериалы. И очень часто выясняется, что в реальности ситуация была совсем другой.

– **У Южного автовокзала всегда крутятся «бомбилы». Как решаете проблему нелегальных перевозчиков?**

– Привлекаем полицию, чтобы чаще проверяли у них документы. Регулярно по системе голосового оповещения предупреждаем пассажиров, что лучше не пользоваться их услугами, потому что нелегальные перевозчики не несут ответственности за жизнь людей и могут запросто попасть в ДТП. Отслеживаем ситуацию по видеокамерам.

– **Электронная продажа билетов прижилась?**

– Дорабатываем программное обеспечение, чтобы осуществлять продажу электронных билетов со своих объектов. С нами активно пытается конкурировать один из сервисов онлайн-заказа такси – нарочно





сбрасывает цены на билеты. Трудность в том, что многие пассажиры ездят из отдалённых сельских населённых пунктов, где попросту нет Интернета, и электронная продажа билетов там невозможна.

1000 рейсов в день

– Сколько у вас перевозчиков?

– Всего 186. Это индивидуальные предприниматели и частные организации из Свердловской области, Перми, Башкирии, Казахстана. У кого-то один-два автобуса, а у кого-то — больше пятидесяти. Все добросовестные, стараются работать хорошо. Ежедневно с объектов предприятия отправляется более 1000 рейсов.

– Есть нерентабельные маршруты?

– Таких 12 на сегодняшний день. Убыточны не сами маршруты, а пункты продажи билетов. Но закрывать мы их

не собираемся, потому что пострадают люди. Перераспределяем средства, помогаем им за счёт успешной работы крупных объектов — автовокзала в Нижнем Тагиле, Южного автовокзала в Екате-

ринбурге. На общей финансовой картине предприятия это никак не сказывается.

– Как обстоят дела на ваших объектах в муниципальных литетах?

– У нас 26 объектов на территории Свердловской области — это автостанции, автовокзалы и пункты продажи билетов. В год они в общей сложности обслуживают порядка 7 миллионов пассажиров, и работы на них много. После капремонта мы запустили новый автовокзал в Нижнем Тагиле — теперь он один из лучших в области. Открыли новую автостанцию в Ирбите. В Михайловске построили пункт продажи билетов. В Асбесте отремонтировали тёплую стоянку автобусов.

Кроме этого, мы привели в идеальное рабочее состояние все автобусы автоколонны, обеспечили униформой кассиров и перронных контролёров.

– С вопросами безопасности разобрались. Что теперь на очереди?

– Сейчас это в большей степени бытовые вопросы — подготовка всех наших объектов к зиме, проверка коммунальных систем. Переход на новые кассовые аппараты с системой отчисления налога с продажи каждого билета в налоговую службу. На Южном автовокзале надо ремонтировать туалеты и бытовые комнаты. Много планов вне Екатеринбурга: строительство пунктов продажи билетов в Верхней Пышме и Верхней Салде, капремонт перронов на автостанции в Артях, Серове, Заречном, Рефтинском и Нижних Сергах.



Досье: Алексей Алексеевич Жиров

Родился в 1954 году в Курской области, окончил Вольское высшее военное училище тыла (специальность — «экономика и организация продовольственного снабжения»).

Служил в Российской армии на должностях офицерского и высшего командного составов,

окончил Военную академию тыла и транспорта, Военную академию Генерального штаба ВС РФ и Саратовскую академию права.

Завершил службу в должности начальника тыла — заместителя командующего войсками военного округа по

тылу Приволжско-Уральского военного округа. Генерал-лейтенант.

С 2014 года — генеральный директор ГУП СО «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта».



ОДНАКАССА

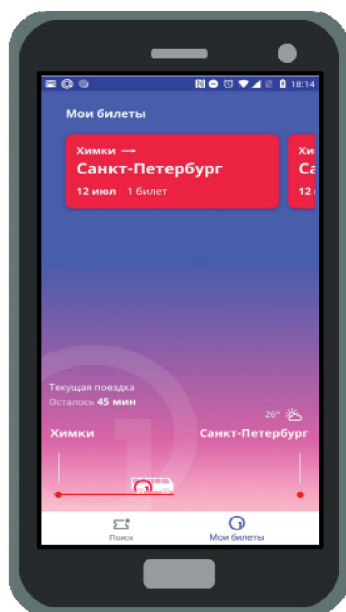
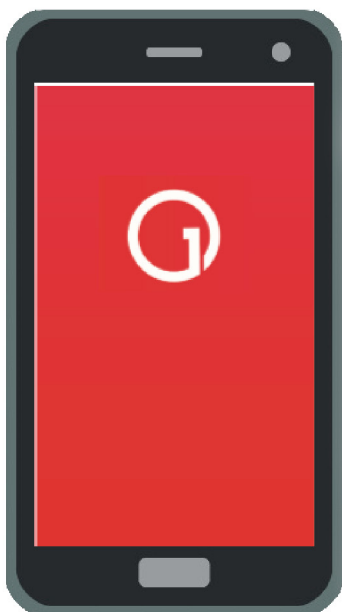
«ОДНАКАССА» ЗАПУСКАЕТ МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ

ООО «ОднаКасса» выпускает мобильное приложение для планшетов и смартфонов, предназначенное для покупки билетов на автобус. Приложение «ОднаКасса» - это собственная разработка компании. Осенью этого года приложение будет доступно в Google Play и App Store.

В приложении «ОднаКасса» пассажиры смогут ознакомиться с информацией о рейсах, наличии свободных мест и ценах на билеты. Помимо стандартной функции покупки автобусного билета, пассажиру будет предоставлена возможность самостоятельно произвести возврат купленного билета, не менее чем за 2 часа до отправления рейса.

Для удобства пассажира, в приложении будут сохраняться его личные данные, чтобы не вводить их повторно при каждой покупке, а также информация о билетах, приобретенных ранее. Оплатить билет можно с помощью банковской карты.

Цены на билеты в приложении будут идентичны ценам на сайте 1kassa.ru, поэтому по ряду направлений покупка билетов в приложении будет выгодной для пассажиров.



МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ОЖИДАНИЕ И РЕАЛЬНОСТЬ.



За последние несколько лет наблюдается положительная динамика мобильности российских граждан. Всё больше людей для своего отдыха выбирают новые направления, как российские, так и зарубежные, куда не всегда возможно добраться посредством одного вида транспорта, ведь даже в России с её огромной территорией, различными географическими и климатическими зонами, далеко не все города соединены прямым транспортным сообщением. Главными критериями при планировании поездки по нескольким пунктам выступают время, финансовые затраты, комфорт, безопасность и желание пассажиров организовывать свое путешествие самостоятельно посредством интернета.

На сегодняшний день лишь небольшая часть туристов может грамотно организовать поездку, в которой участвует несколько видов транспорта, так как это требует информированности и определенных знаний. Как оказывается, опытные путешественники испытывают трудности при планировании, построении и организации сложного маршрута, поскольку тратят много времени на поиск и сбор информации, изучая различные ресурсы.

Это связано с отсутствием единого мультимодального конструктора, который мог бы выполнять целый ряд функций: строить маршрут с подбором различного транспорта, сравнивать цены на билеты, находить рейсы с удобным временем стыковки, оформлять дополнительные и сопутствующие услуги.

В конечном итоге путешественник, самостоятельно планируя «смешанную» поездку, теряет много времени и сил, зачастую нецелесообразно переплачивает за билеты и услуги, а также может попасть в различные неприятные ситуации. К примеру, имеет риски приобрести билет на рейс нелегального перевозчика, если в перевозке задействован автобус, что в дальнейшем может сказаться на качестве и комфорте поездки, в том числе на транспортной безопасности.

В связи с этим развитие мультимодальных перевозок становится крайне актуальной темой на российском рынке мобильности, как для непосредственных перевозчиков, так и для операторов технологических платформ и интернет-порталов для туристов.

Компания ООО «Инновационная Мобильность», которая была создана в 2016 году АО «ФПК» с целью создания в Российской Федерации современной и эффективной транспортной инфраструктуры для пассажиров, активно занимается разработкой сервиса для планирования, бронирования и

оформления мультимодальных поездок. Проект в первую очередь направлен на повышение качества услуг пассажирских перевозок за счет разработки IT-платформы, предназначенной стать удобным инструментом для построения маршрутов смешанного типа, в которых взаимодействуют основные виды транспорта: самолеты, поезда, автобусы. Также в целях качественного комплексного обслуживания пассажиров в течение всей поездки, сервис позволяет оформить дополнительные услуги – билеты на Аэроэкспресс, поездки на такси и полисы страхования поездки.

В компании «Инновационная мобильность» считают, что в организации сложных маршрутов важно максимально использовать преимущество каждого вида транспорта. Авиатранспорт – несомненный лидер с точки зрения высокой скорости перевозок на средние, дальние и транснациональные направления. Железнодорожный транспорт имеет наибольший спрос среди пассажиров из-за приемлемых цен на билеты и надежной инфраструктуры. Автобусы же, в свою очередь, играют большую роль во всей цепочке мультимодальных перевозок, так как они незаменимы для перевозки пассажиров от/до населенных пунктов, в которых отсутствуют железнодорожные вокзалы и аэропорты, и являются доступным и привлекательным видом транспорта за счет умеренных цен. По этим причинам применение автобусов в структуре мультимодальных перевозок весьма оправданно.

В мультимодальных перевозках существенное значение

имеет строгое соблюдение расписания всеми перевозчиками, участвующими в транзите. Только в таком случае пассажир будет защищен от опоздания на стыковочный рейс, вызванного не по своей вине, а из-за задержки предыдущего.

На сегодняшний день четкого расписания придерживаются железнодорожный и авиатранспорт. В отличие от них на рынке автобусных перевозок до сих пор присутствует значительная доля нелегальных перевозчиков. Именно по их вине в подавляющем большинстве происходят срывы в расписании и несоблюдение качественного и комфортного сервиса. К сожалению, далеко не все пассажиры на этапе покупки билета могут определить с каким перевозчиком имеют дело – с легальным или нелегальным, а это в последствии может привести к возникновению непредвиденных ситуаций. Если в схеме сложного маршрута нелегальный автобус используется на последнем этапе поездки, то в результате сбоев в расписании

пассажир вынужден находиться в длительном ожидании или искать альтернативные варианты для завершения маршрута. Более серьезный ущерб будет нанесён пассажиру в том случае, если автобус, выполняющий рейс нелегально и нарушивший расписание, задействован в начале или середине «смешанного» маршрута. Столкнувшись с такой ситуацией, перед пассажиром встает целый ряд проблем, решение которых зачастую требует новых финансовых и временных затрат. Или, что ещё хуже, ставят под вопрос всю поездку в целом.

Поэтому «Инновационная мобильность» проводит тщательный анализ и проверку автобусных перевозчиков, добавляя в свою базу исключительно лицензированные автобусные компании. Это служит пассажиру гарантией безопасности в поездке и позволяет оградить его от многих неожиданных ситуаций и неприятных моментов.

Очевидно, что использование готового мультимодального конструктора при построении

сложных маршрутов позволит пассажиру правильно оптимизировать временные затраты, подбирать наилучшие варианты стыковок и стоимости билетов, а также обеспечить себе комфортную и безопасную поездку.

Реализация проекта «Инновационная мобильность» важна для транспортной отрасли России в целом, поскольку проект направлен на стимулирование мобильности населения и повышение качества предоставляемых транспортных услуг за счет роста их доступности, прозрачности ассортимента, гибкости в выборе для пассажира.

Приглашаем перевозчиков, автовокзалы и агентов по продаже билетного контента присоединиться к проекту для взаимовыгодного сотрудничества:

Алексей Остренин
ООО «Инновационная мобильность»

- Тел.: +7 (925) 809-01-23
- Эл. почта: a.ostrenin@partner.fpc.ru
- Сайт: www.im.smarttravel.ru

Мультимодальный конструктор



- Планирование сложных маршрутов
- Оформление поездки с участием нескольких видов транспорта
- Включение в заказ доп.услуг
- Подбор наилучших вариантов стыковок и стоимости билетов
- Организация комфортной и безопасной поездки через единый интерфейс



С 2014 ГОДА ПО «ЕДИНОМУ» БИЛЕТУ ПЕРЕВЕЗЕНО 1,5 МИЛЛИОНОВ ПАССАЖИРОВ



26 июня 2018 года в Севастополе встретили юбилейного пассажира – жителя Самары Василия Кашкина, который приехал с супругой Ниной на отдых в Крым. Василий Александрович – железнодорожник, и о «едином» билете знает не понаслышке, но сам воспользовался данной услугой впервые. Супруги Кашкины поездкой остались довольны: поездом до Анапы, а далее без утомительных пересадок и ожиданий автобусом до Севастополя.

Напомним, перевозки по «единому» билету в Крым и обратном направлении осуществляются с пересадкой в аэропортах Анапы и Симферополя, а также с пересадкой в автобусы на железнодорожных вокзалах Краснодара и Анапы. Кроме того организованы перевозки в Республику Абхазия с пересадкой на вокзале Адлера через аэропорт Сочи.

Оформить «единый» билет в Крым и Абхазию можно при оформлении железнодорожного билета в кассах любого вок-

зала, агентских сетей АО «ФПК», а также на сайте ОАО «РЖД» за 90 суток до планируемой даты поездки.

«Единый» билет с использованием авиационного транспорта в рамках проекта Fly&Bus, который реализуется с пересадкой в автобусы из нового терминала аэропорта Симферополя и международного аэропорта Анапы (Витязево) в города и санатории Крыма, можно приобрести одновременно с оформлением авиабилета на сайтах авиакомпаний и в агентских сетях по продаже авиабилетов, а также по прилету в кассах при предоставлении авиабилета. Ознакомиться с расписанием автобусов и местами продаж можно на сайте www.fly-bus.ru.

В курортном сезоне 2018 года «единым» билетом планируют воспользоваться более 300 тысяч пассажиров. На сегодняшний день с глубиной продажи до 30 сентября оформлено 304 тысячи 934 проездных документа.

Минтранс РФ

В ЗАУРАЛЬЕ ЗАПУСТИЛИ СЕРВИС ДЛЯ ОТСЛЕЖИВАНИЯ МЕЖДУГОРОДНИХ АВТОБУСОВ



Транспорт 45

ООО ИТС Карты и навигация

Приложение совместимо со всеми видами устройств.

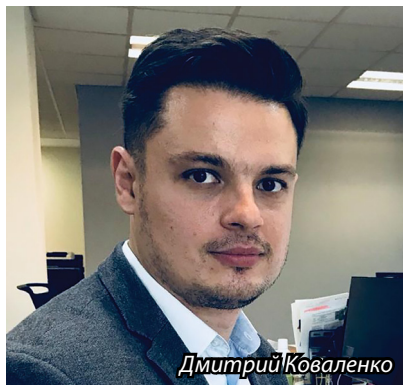


Приложение для просмотра междугородних автобус-

ных рейсов разработали в Курганской области. Сервис «Транспорт 45» позволяет выбрать остановку, проложить до неё маршрут, посмотреть расположение автобусов на карте и узнать их расписание. Разработчиками стали региональный навигационно-информационный центр и Департамент промышленности. Понравившиеся варианты проезда в при-

ложении можно сохранять. Разработчики уточняют, что приложение пока работает в тестовом режиме, его можно скачать в AppStore и PlayMarket. В областном департаменте промышленности ТАСС рассказали, что позже в сервисе можно будет просматривать городские рейсы и покупать билеты.

zaoblakami.ru



Дмитрий Коваленко

Порой продажа к билету дополнительных услуг в кассах автовокзалов вызывает недовольство пассажиров, что может в свою очередь привести к претензиям со стороны государственных органов - в частности, со стороны Федеральной антимонопольной службы и Роспотребнадзора. Как показывает практика, зачастую такие последствия возникают при недостаточном информировании пассажиров о дополнительной услуге и отсутствии регламентирования процесса ее реализации. Мы рассмотрим основные моменты, которые необходимо учесть при построении процесса реализации дополнительных услуг вместе с проездными документами, на примере добровольного страхования пассажиров.

Эта услуга приобретает все большую популярность как для автовокзалов и автостанций, которые рассматривают страхование как постоянный источник дополнительного дохода, так и для пассажиров - в качестве эффективного инструмента финансовой защиты на время поездки на случай возникновения непредвиденных расходов, связанных задержкой или отменой рейса, а также с лечением в результате возможных травм.

Вопросы, как правило, возникают в процессе реализации страховых полисов вместе с билетами. Остановимся на возможных ошибках, которые могут при-

РЕАЛИЗАЦИЯ СТРАХОВЫХ УСЛУГ В КАССАХ АВТОВОКЗАЛА: ПРАВОВАЯ ЭКСПЕРТИЗА

вести к претензиям со стороны Федеральной антимонопольной службы и Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека (Роспотребнадзора). Начнем с законодательной базы.

На основании п. 2 ст. 16 Закона РФ от 07.02.1992 г. № 2300 – 1 «О защите прав потребителей» – запрещается обуславливать приобретение одних товаров (работ, услуг) обязательным приобретением иных товаров (работ, услуг). Убытки, причиненные потребителю вследствие нарушения его права на свободный выбор товаров (работ, услуг), возмещаются исполнителем в полном объеме.

За данное нарушение предусматривается ответственность по статье 14.8 ч. 2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Согласно ч. 1 ст. 421 ГК РФ граждане и юридические лица свободны в заключении договора, понуждение к заключению договора не допускается.

Для наглядности стоит привести конкретный пример из практики и впоследствии проанализировать ошибки, допущенные при реализации договоров страхования.

Территориальное УФАС на основании обращений граждан возбудило дело по признакам нарушения управляющей компании одного из автовокзалов и федеральной страховой компании ч. 4 ст. 11 закона о защите конкуренции. Поводом к возбуждению дела стало навязывание добровольного страхования от несчастных случаев пассажирам на время поездки в автотранспорте по регулярным междугородним автобусным маршрутам.

Из поступивших обращений следовало, что при покупке автобусного билета в кассах автовокзалов и автостанций в стоимость проездного документа автоматически включалась услуга добровольного страхования от несчастных случаев, о чем пассажир не был проинформирован и впоследствии не мог отказаться от договора страхования и вернуть деньги. В итоге автовокзалы привлекались к ответственности и в их адрес выдавалось предписание о недопущении подобных нарушений в будущем. Какие же ошибки были допущены при продаже страховых полисов и как необходимо было действовать изначально, чтобы избежать возбуждения дела?

Во-первых, заключение договора страхования должно происходить только в добровольном порядке: кассир обязан спросить пассажира о желании приобрести услугу, а пассажир, в свою очередь, должен явно выразить свое согласие на оформление полиса и/или оплату страховой премии. Последнее само по себе является изъявлением согласия как с условиями договора, так и с фактом его заключения.

Во-вторых, билетные кассиры, оформляющие страховой полис, должны обладать знаниями о ключевых условиях договоров страхования и суметь разъяснить их по просьбе пассажира, или же предоставить в виде памятки/правил страхования. Рекомендуются закреплять указанные обязанности в должностной инструкции или локальном нормативном акте, например, в Регламенте реализации дополнительных услуг.



УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОВАЙДЕР СТРАХОВЫХ УСЛУГ ДЛЯ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ, АВТОВОКЗАЛОВ И АГРЕГАТОРОВ ОНЛАЙН-ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ

НАШИ ПРЕИМУЩЕСТВА:

- Ведущие эксперты страхового транспортного рынка
- Уполномоченные члены ассоциаций «Развитие автовокзалов страны», «Единая транспортная система «Автобусные линии страны»
- Официальные полномочия от ТОП-20 российских страховщиков
- Свобода Партнера в выборе страховщика и продукта
- Прямой технический доступ и формирование полиса в режиме онлайн в базе страховщика
- Особые коммерческие условия

ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ПАРТНЕРА:

- Готовое программное решение: подключение в 2 шага
- Гарантированный дополнительный доход
- Отсутствие расходов на стороне партнера
- Продажи в кассах и на сайте
- Дополнительная забота о безопасности пассажира
- Расширение ассортимента услуг и повышение лояльности клиентов
- Востребованная услуга в нужное время в нужном месте
- Методологическая поддержка и продвижение услуги

WWW.SL-TECH.RU

INFO@SL-TECH.RU

+7 495 721 20 88

В ПАРТНЕРСТВЕ:





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

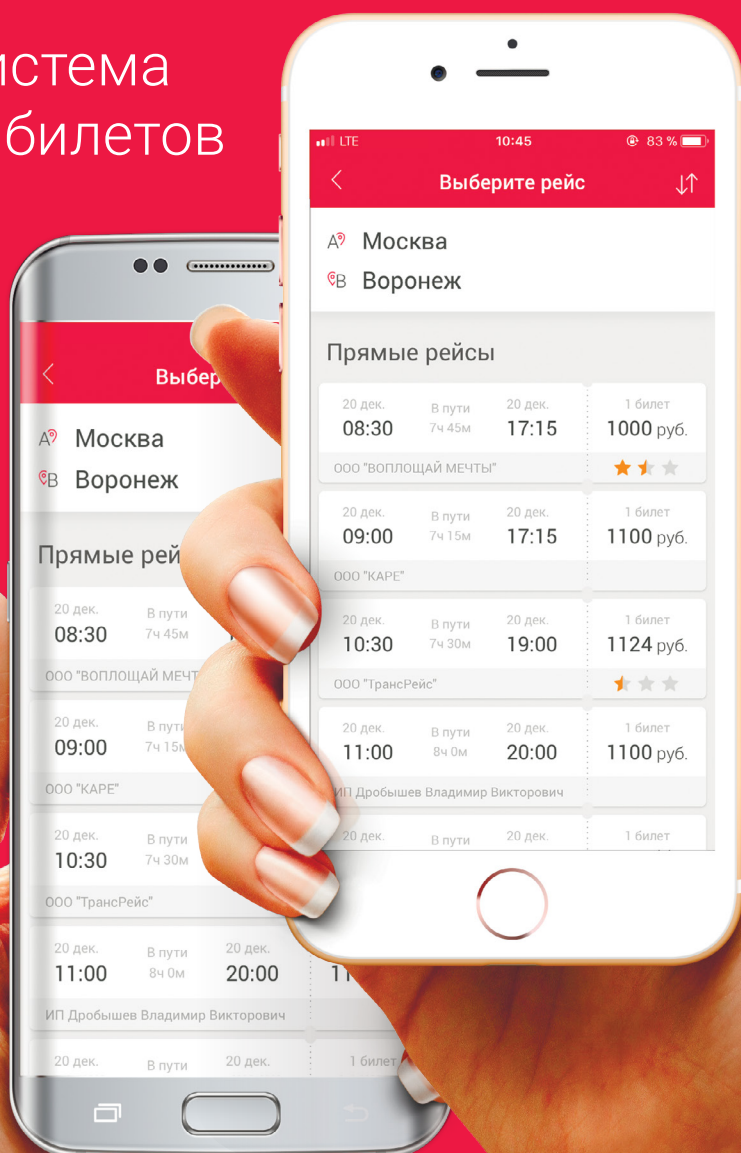


Приглашаем транспортные предприятия к продаже мест через онлайн решения Басфор

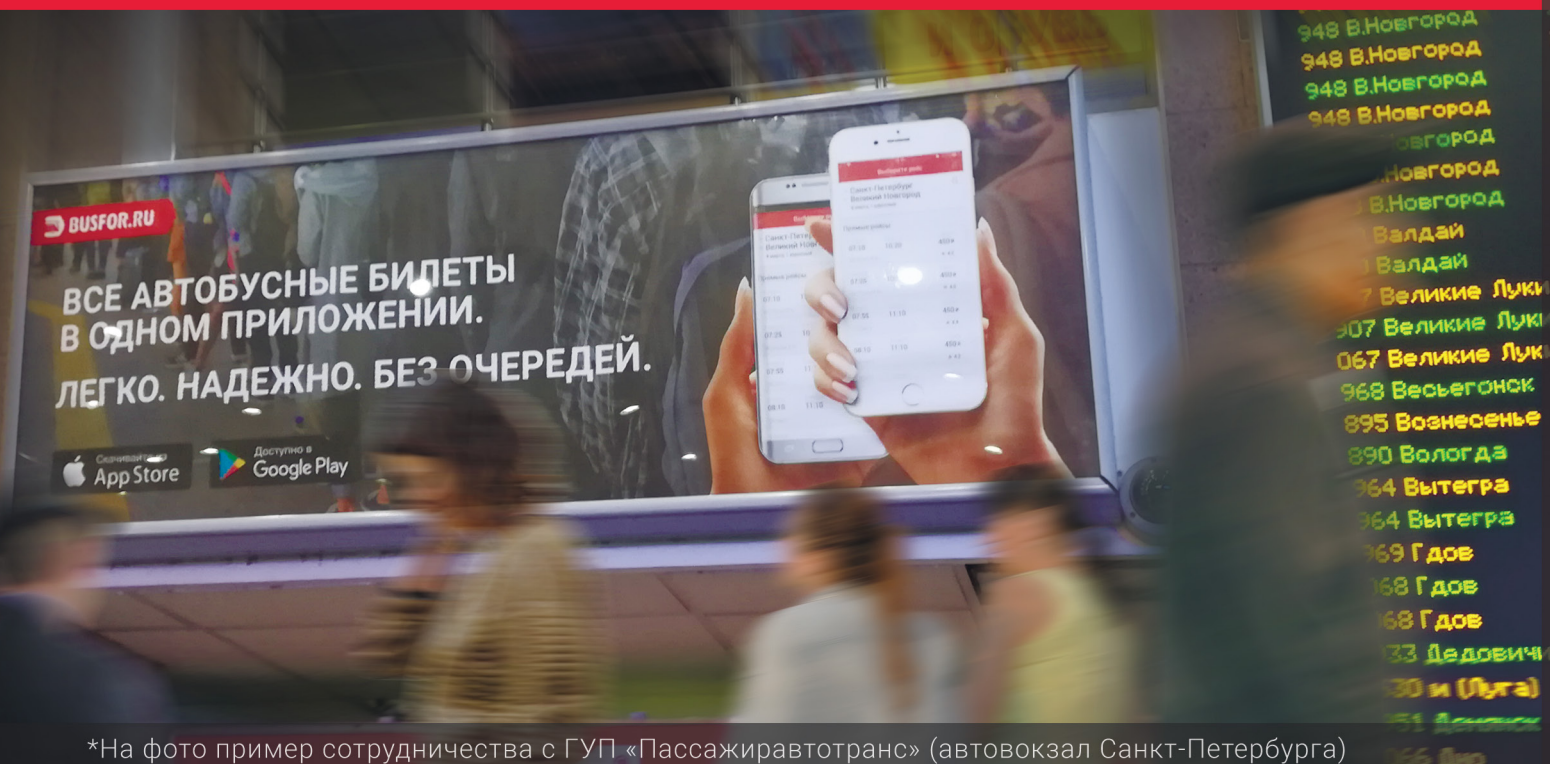
Тел.: +7 968 642 43 63

Эл. почта: partners@busfor.com

Басфор — ведущая система продажи автобусных билетов в сети Интернет



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