

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 4 (55) июль–сентябрь

2014



Тема номера:

**ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
«ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ
И ТЕХНОЛОГИИ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ
ТЕРРОРИЗМУ – 2014»**

ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ ОТРАСЛИ

ТРАНСПОРТНАЯ
НЕДЕЛЯ
2014
1–6 декабря

Проводится на протяжении семи лет Министерством транспорта Российской Федерации при организационной поддержке компании «Бизнес Диалог» для открытого обсуждения наиболее актуальных транспортных вопросов и укрепления взаимопонимания между представителями государственной власти и бизнес-сообщества.

«Транспортная неделя» – это комплекс мероприятий, куда входят:

- ▶ Форум и выставка «Транспорт России»;
- ▶ Координационное транспортное совещание государств – участников СНГ;
- ▶ Совет по транспортной политике при Интеграционном комитете ЕврАзЭС;
- ▶ Международный конгресс «ROAD TRAFFIC RUSSIA. Организация дорожного движения в Российской Федерации», проекты которого обеспечивают решение транспортных проблем в городах Российской Федерации на основе применения передового международного опыта;
- ▶ Форум транспортного образования;
- ▶ Всероссийский фестиваль творчества студентов транспортных высших учебных заведений «ТранспАРТ», ежегодно объединяющий свыше 30 коллективов из 19 транспортных высших учебных заведений страны;
- ▶ Общероссийская спартакиада студентов транспортных высших учебных заведений, демонстрирующая высокую физическую подготовку молодого поколения.



В работе форума и выставки «Транспорт России» ежегодно принимают участие свыше 3000 человек. Суммарное количество участников «Транспортной недели» – более 5000.

Масштаб и формат данного события, высокий уровень участников, а также стратегически важные документы, которые подписываются на его полях, говорят о том, что «Транспортная неделя» заслуженно считается одним из крупнейших отраслевых мероприятий.

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 № ФС77-38352 от 11 декабря 2009 г.

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

Периодичность выхода:

от 6 до 12 выпусков в год

Тираж: 5 000 экз.

Распространение: подписка и целевая рассылка

Регион распространения: Москва и регионы, 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 РФ

Винокуров Б.А. – президент Московского областного транспортного союза

Герани В.Д. – профессор кафедры «Логистика» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ)

Енин Д.В. – к.т.н., заведующий научно-исследовательским отделом ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»

Жарков С.А. – член правления НП «Развитие Автовокзалов Страны»

Левятов А.И. – председатель правления НП «Развитие Автовокзалов Страны»

Лоран Б.О. – автор и руководитель проекта «Единая транспортная система «Российские Автобусные Линии»

Петрова А.П. – директор-руководитель научного центра ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»

Старовойтов О.И. – президент Российского автотранспортного союза

Главный редактор: Б.О. Лоран

Выпускающий редактор: А.И. Левятов

Советник главного редактора: Г.Д. Шахматов

Отдел рекламы: А.Е. Лоран

Юридическое сопровождение:

О.А. Станкевич

Отдел подписки и распространения:

С.Н. Маракулин

Корреспонденты: А.С. Суинова,

Фотограф: Ю.П. Данченко

Дизайн и верстка: Т.Ю. Котелкина

Корректор: О.И. Церковская

Ответственный секретарь: С.И. Жаркова

Адрес редакции:

119571, г. Москва,

Ленинский проспект, д. 158, офис 310

тел.: +7 (495) 739-34-00, (495) 232-15-24

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 26.09.2014 г.

Отпечатано в типографии ООО «КНТ СинамаПринт», Москва, 117485, ул. Бутлерова, д. 4, к. 3; тел.: +7 (495) 627-55-58



ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ◆ Рабочая встреча президента России Владимира Путина с министром транспорта РФ Максимом Соколовым 3
- ◆ Города Крыма смогут покупать автобусы и троллейбусы по программе некоммерческого лизинга 4
- ◆ Три в одном 5
- ◆ Расширенное заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта 6
- ◆ Заседание рабочей группы 8

МЕГАПОЛИС

- ◆ Власти Москвы решили запретить общественный транспорт экологического класса ниже Евро-3 10
- ◆ В основе нового бренда «Московский транспорт» – уважение к пассажирам 11
- ◆ Завершена работа Международного экспертного совета по транспортным вопросам 12
- ◆ Дмитрий Пронин: «Развитие таксомоторных перевозок в Москве – пример для многих регионов» 14

ТЕМА НОМЕРА

- ◆ III Всероссийская конференция «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму – 2014» 15

ЮБИЛЕЙ

- ◆ 70 лет ГППО «Псковавтотранс» 18

АВТОВОКЗАЛЫ

- ◆ Автоматизированные системы управления автовокзалами России 21
- ◆ Все о столичных автовокзалах 33

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

- ◆ В Екатеринбурге появится еще три автовокзала 37
- ◆ В Омске внедряют систему электронных терминалов по продаже билетов на рейсовые автобусы 37
- ◆ В Курске пустили дополнительные автобусы до Белгорода 38
- ◆ В Карелии побывала делегация компании «Savonlinja Oyj» 38
- ◆ Проблем с пассажироперевозками нет 39
- ◆ Астраханцы все больше выбирают отдых в Крыму 40
- ◆ В собственность города передадут автовокзал 41
- ◆ Терминал для продажи билетов установлен на автовокзале 41
- ◆ Автовокзал получил инвестора 42

СОТРУДНИЧЕСТВО

- ◆ На принципах паритетности и добросовестности 43

ИСТОРИЯ АВТОБУСА

- ◆ Парад ретроавтобусов в Москве 45

Уважаемые читатели!

Ключевым событием начала осени стала Конференция «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму – 2014», прошедшая в Москве. Автотранспортники общались в рамках секции № 4. Представителям реального рынка и органов государственной власти субъектов федерального и местного самоуправления удалось высказаться по наиболее острым вопросам, которые влекут за собой неподъемные, в большинстве случаев капитальные вложения автотранспортных предприятий в транспортную безопасность.

Теперь будем ждать, как все высказанные предложения будут реализованы в готовящихся нормативных актах.

Проект решения конференции дорабатывается и будет опубликован. Отмечу, что неоднократно рынком поднимался вопрос о разработке федеральной программы поддержки собственников объектов транспортной инфраструктуры в части реализации мероприятий по их инженерно-технологическому оснащению. Как этот вопрос будет решаться с учетом сегодняшних определенных экономических сложностей, пока непонятно, но будем надеяться, что оптимальное решение будет найдено.

Летом прошли два значимых для рынка события. Это – расширенное заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта и заседание рабочей группы по обеспечению контроля за соблюдением перевозчиками требований законодательства в отношении перевозок пассажиров и багажа по заказу. Основным вопросом обсуждений стала борьба с нелегальными перевозчиками под видом заказных. Несмотря на общую положительную динамику, Минтранс призывает все рабочие группы активизировать деятельность по внесению изменений в действующее законодательство.

Во многих крупных городах Российской Федерации стали делать акцент на создание и строительство транспортно-пересадочных узлов, реализовывать инновационные идеи по развитию транспортных систем. Тщательно анализируется международный опыт. Автомобильные пробки, ухудшающаяся экология, безопасность дорожного движения – это проблемы, которые надо решать системно. Мы публикуем ряд материалов в разделе «Мегаполис», которые показывают пути решения этих проблем при системном подходе руководства региона.

В этом номере мы публикуем результаты исследования по рынку автоматизированных систем управления автовокзалами со сравнительными таблицами, комментариями представителей АСУ и операторов рынка. Актуальность независимой Единой системы продажи билетов (ЕСПБ) как некоего виртуального пространства со многими участниками – собственниками ПО становится все более востребованной для пассажира, перевозчика и автовокзала. Сегодняшняя экономическая ситуация только стимулирует это развитие, да и пассажиры привыкают к интернет-технологиям при приобретении билетов. Остается открытым вопрос о роли государства в поддержке и стимулировании ЕСПБ.

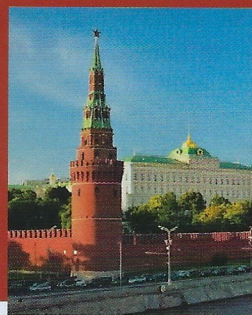
Отдельно хотим поздравить наших партнеров с весьма серьезными и знаковыми юбилеями. С 70-летием поздравляем ГППО «Псковавтотранс» (г. Псков) – организацию, управляющую сетью автовокзалов Псковской области. С 60-летием поздравляем ЗАО «Межавтотранс» – правопреемника легендарного автотранспортного предприятия из г. Сухиничи Калужской области.

Приятного и полезного чтения!

С уважением,

Борис Лоран

РАБОЧАЯ ВСТРЕЧА ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ ВЛАДИМИРА ПУТИНА С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА РФ МАКСИМОМ СОКОЛОВЫМ



Как сообщает пресс-служба Президента России, глава Минтранса информировал Президента о ходе реализации проекта строительства транспортного перехода через Керченский пролив.

В. ПУТИН: Максим Юрьевич, мы достаточно далеко находимся от региона, о котором мы сейчас будем говорить. Но поскольку мы с вами здесь, в Республике Алтай, и вместе здесь, я бы хотел послушать, как реализуются задачи, связанные с развитием инфраструктуры на юге страны. Имею в виду, Вы знаете об этом, один из важнейших инфраструктурных проектов, который должен связать Кавказское побережье

с Республикой Крым, то есть речь идет о керченском мосте. Пожалуйста.

М. СОКОЛОВ: Уважаемый Владимир Владимирович, разрешите доложить об исполнении Вашего поручения в части ускорения начала строительства работ по транспортному переходу через Керченский пролив. Сам проект включает в себя несколько участков. Помимо мостового перехода через основной створ канала (порядка шести километров) это участки прохождения по косе Тузла (6,5 километра), а также по дамбе и участку существующего пролива в целом тоже порядка 6,5 километра.

Помимо этого, строительство транспортного перехода

включает в себя также и создание подходящей инфраструктуры – как железнодорожной, так и автомобильной. Это Таманский полуостров, место начала строительства Керченского моста, ввод косы Тузла.

Существующая сегодня инфраструктура – как автомобильная дорога М25, так и железнодорожная – находится в этой точке (примерно 40 километров, станция Вышестеблиевская). И у нас разработана уже проектная документация, прошедшая госэкспертизу, по строительству двухпутной железной дороги (примерно 42 километра) и автомобильной дороги (тоже участок порядка 40 километров), которые будут подходить непосредственно к самому Керченскому переходу через пролив.

Сегодня, поскольку речь идет о строительстве железнодорожной инфраструктуры, Российскими железными дорогами (ОАО «РЖД»), мобилизованы строительные мощности компании, которые начали не то что подготовительные работы, а даже уже непосредственно земляные работы на протяжении этих подходов. Мобилизованы строительные городки, проводятся работы по разминированию. Это была зона боев, и Керчь у нас – город-герой, поэтому там достаточно большой объем работ по разминированию.



В. ПУТИН: Оставшихся еще со времен Второй мировой войны?

М. СОКОЛОВ: Со времен Великой Отечественной войны.

Это площадки уже непосредственно на подходах к Керченскому проливу, а вторая или, вернее, может быть, даже первая площадка, мобилизована в 40 километрах, около станции. Работы по разминированию проводятся со специалистами Министерства обороны, это земляные работы. И мы видим, что уже проведена разметка.

Таким образом, фактически мы, как Вы поручали, в августе начали строительные работы по созданию керченского моста. По нашему плану-графику мы должны завершить эти работы 16 декабря 2018 года.

В. ПУТИН: Хорошо.

Мы с вами договаривались, что это будет полноценный мост, полноценный переход, в том числе и железнодорожный. И он тоже будет полноценным: поезда должны иметь возможность идти одновременно в обе стороны.

М. СОКОЛОВ: Это будет двухпутная электрифицированная дорога на всем протяжении, по своей мощности и провозной способности соответствующая, например, дороге Транссиб сегодня. То есть она может пропускать порядка 100 миллионов тонн грузов в год и достаточное количество пассажирских поездов. Это будет абсолютно достаточная инфраструктура как для железнодорожной, так и автомобильной связи Крымского полуострова с остальной частью нашей страны.

Города Крыма смогут покупать автобусы и троллейбусы по программе некоммерческого лизинга

Предприятия общественного транспорта Крыма смогут обновить подвижной состав по программе некоммерческого лизинга.

Об этом заявил глава Минтранса РФ Максим Соколов.

По его словам, программа льготного лизинга разработана ОАО «Государственная транспортная лизинговая компания», которая находится в ведении Министерства транспорта РФ. Она начнет действовать после принятия федеральной целевой программы.

– Муниципалитеты Крымского полуострова смогут заказывать новые транспортные средства по очень щадящим банковским ставкам в пределах 7–9 процентов, – сообщил Соколов.

Министр напомнил, что общественный транспорт в Крыму сейчас связывает не только отдельные микрорайоны крупных городов, но и муниципалитеты. К примеру, длина уникальной троллейбусной линии,



связывающей Симферополь и Ялту, составляет более 80 км.

– Это является жемчужиной Крымского полуострова, поскольку таких протяженных троллейбусных трасс нет нигде в мире, – отметил глава Минтранса.

Соколов отметил, что по программе некоммерческого лизинга муниципалитеты смогут обновить парк троллейбусов и закупить новые автобусы,



в том числе на газомоторном топливе.

<http://www.pravda.crimea.ua/news>

ТРИ В ОДНОМ

Министр согласен с объединением разных видов транспорта на базе волгоградского аэропорта.



Министр транспорта РФ Максим Соколов проинспектировал строительство крупных инфраструктурных проектов в Волгограде, в том числе и тех, которые готовятся к чемпионату мира по футболу-2018.

Визит в Волгоград Максим Соколов начал с осмотра аэропорта и знакомства со стратегией его развития. Чтобы соответствовать требованиям ФИФА, пропускная способность аэропорта должна быть около 1300 пассажиров в час.

– Вопросы развития волгоградского аэропорта – это вопросы не отдаленного будущего, а завтрашнего и даже сегодняшнего дня, – заявил Максим Соколов. – Необходимо использовать комплексный подход и развивать его как региональный хаб по примеру

аэропортов Владивостока, Казани и Москвы.

Реконструкция взлетно-посадочной полосы – ключевой вопрос. О ней говорится уже много лет, но только сейчас она становится реальной. По проекту новая «взлетка» должна быть 3280 метров длиной, третьей категории ИКАО. Стратегия также предусматривает развитие волгоградского аэропорта как мультимодального транспортного узла. Уже к чемпионату мира в аэропорту должен быть построен новый терминал международных авиалиний (сдать его в эксплуатацию планируется в 2015 году), реконструирован существующий терминал внутренних авиалиний, а самое главное, должна быть протянута линия железнодорожного экспресса, кото-

рая свяжет аэропорт с центром города.

Планируется, что после чемпионата мира существующий терминал внутренних линий (нынешнее здание аэровокзала) переделают под автовокзал.

– Перенос автовокзала позволит увеличить пассажиропоток мультимодального транспортного комплекса до пяти, а в перспективе и до шести миллионов человек, – пояснил врио губернатора Волгоградской области Андрей Бочаров. – Сейчас перед нами стоит задача спроектировать привокзальную площадь и так развести пассажиропотоки, чтобы люди не испытывали дискомфорта.

Ксения Бурменко,
«Российская газета», Волгоград



РАСШИРЕННОЕ ЗАСЕДАНИЕ КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЬНОГО И ГОРОДСКОГО НАЗЕМНОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА

В ОАО «НИИАТ» под председательством заместителя министра транспорта РФ Николая Асаула состоялось расширенное заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Минтрансе России.

На этот раз одной из главных тем обсуждения стала борьба с нелегальными перевозчиками в Костромской области. О том, что творится здесь в сфере пассажирских перевозок, рассказал директор регионального Департамента транспорта и дорожного хозяйства Роман Харисов.

Как было отмечено, ситуация мало чем отличается от аналогичных в ряде других субъ-

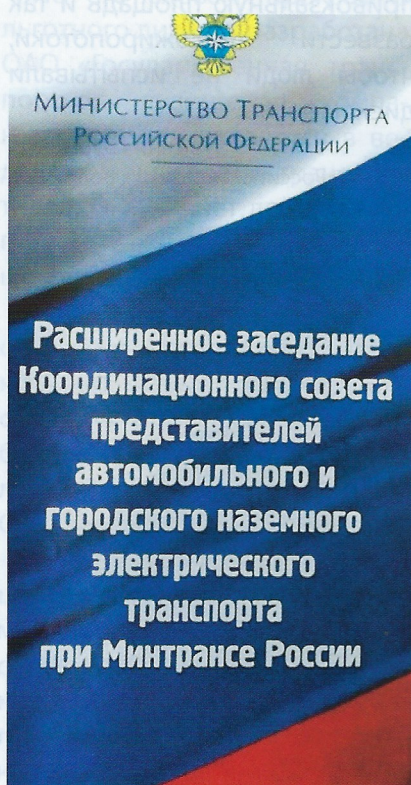
ектов Российской Федерации. Ясно одно: нелегальные перевозчики практически безнаказанно попирают закон, а у властей на местах руки фактически связаны. Почему?

– Проблема перевозки пассажиров по маршрутам регулярного сообщения под видом заказных в нашем регионе имеет уже пятилетнюю историю, – отметил Роман Харисов. – В связи с тем, что каждому субъекту РФ была предоставлена возможность законодательного регулирования этих вопросов, на территории Костромской области был принят закон «Об организации транспортного обслуживания населения в Костромской области», который предписывал заключение договора между Департаментом транспорта и перевозчиком на осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа. Была введена административная ответственность за выполнение таких перевозок без договора. На наш департамент возложили функции по контролю за этими правонарушениями. И эти функции мы активно использовали до определенного времени.

Как отметил Роман Харисов, для начала решено было ознакомиться с методами работы в этом направлении коллег из Санкт-Петербурга и Ивановской области. Затем была подготовлена необходимая нормативно-правовая база, позволяющая выносить постановления об административных правонарушениях, задерживать и хра-

нить транспортные средства нелегальных перевозчиков. Заключили соглашения со стоянками на хранение задержанных автобусов. Создали рабочую группу, куда вошли представители Ространснадзора, УГИБДД, ФНС. В итоге было проведено 125 проверок, выявлено 64 факта осуществления перевозчиком нелегальных перевозок. По 41 материалу вынесены решения о привлечении лиц к административной ответственности и применены наказания в виде штрафов.

– Казалось бы, вот, нелегал побежден, однако на судебном уровне было признано, что наши попытки не вяжутся с действующим федеральным законодательством, – с досадой отметил Роман Харисов, – и в результате департамент утратил возможность применения мер административного воздействия. Нет, конечно, работа продолжается. За 2013 год и минувшие месяцы 2014 года проведено 52 совместных рейда, выявлено 39 фактов, подтверждающих осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа под видом заказных. Департаментом также ведется мониторинг движения и мест дислокации транспортных средств, используемых для нелегальных перевозок. Соответствующая информация передается в уполномоченные органы с целью принятия административного воздействия. Но результаты, к сожалению, являются малоэффективными. Причина в том, что пробелы



в законодательстве делают труднодоказуемыми факты нелегальных перевозок, а штрафные санкции – несущественные. Иными словами, работаем много, а результат на выходе практически нулевой.

Внимательно выслушав докладчика, Николай Асаул предложил поднять этот вопрос на федеральный уровень, а заместителю руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Асланбеку Ахохову взять этот вопрос под личный контроль.

– Кроме того, есть смысл приказом Минтранса России создать рабочую группу из числа представителей регионов, Ространснадзора, силовых структур для эффективного решения вопросов, связанных с законодательными ограничениями, о которых тут говорилось, – подчеркнул Николай Асаул. – Я готов ежемесячно проводить заседания, анализировать ход этой работы. Ее нужно поставить под жесткий контроль. Пора прекращать мириться с этими нарушениями.

Николай Асаул подвел также итоги работы Минтранса России в сфере государственного регулирования автомобильного и городского электрического транспорта в 2013 году, обозначив основные направления работы. А именно: нормативно-правовое обеспечение контроля за соблюдением водителями режимов труда и отдыха и развитие регулярных международных пассажирских перевозок, подготовка межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении с рядом стран.

Вопросам правового урегулирования режимов труда и от-



дыха водителей посвятил свое выступление директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Алексей Бакирей. В частности он отметил выход в свет Приказа от 24 декабря 2013 года № 484 «О внесении изменений в Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 20 августа 2004 года № 15», где ряд поправок направлен на создание щадящего режима работы водителей. По словам Алексея Бакирея, ряд проектов постановлений, касающихся этой темы, сейчас находится на согласовании в Правительстве РФ.

– Блок вопросов, по которому Минтрансом России велась большая работа, касается перевозки опасных грузов, – рассказал Алексей Бакирей. – Мы добились определенных успехов и в совершенствовании нормативно-правовой базы в области организации перевозок пассажиров. Разработан и внесен в Госдуму законопроект «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом

по межрегиональным маршрутам», подготовлен проект федерального закона «О метрополитенах и других видах внеуличного транспорта».

Немаловажными являются и достижения в сфере организации безопасности дорожного движения. Минтрансом совместно с МВД России подготовлены изменения в Правила дорожного движения в отношении развития велосипедного транспорта. Принят Федеральный закон от 12 марта 2014 года № 32-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (в части увеличения административного штрафа за выпуск на линию транспортного средства, имеющего неисправности). Издан Приказ Минтранса, касающийся правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом.

С отчетом о работе, проделанной ФБУ «Агентство автомобильного транспорта» в 2013 году и за истекший пе-

риод 2014 года, выступил его генеральный директор Сергей Сухарев. Одно из основных направлений деятельности ФБУ «Росавтотранс» – организация работы по ведению реестра регулярных международных автобусных маршрутов. Соглашаются они на заседаниях соответствующей комиссии Минтранса. Таких заседаний за указанный период было проведено семнадцать.

– Сегодня в реестре числятся 537 маршрутов между Российской Федерацией и 21 иностранным государством, – доложил Сергей Сухарев. – В этом году возобновлены регулярные перевозки пассажиров в Грузию и открыты два новых маршрута в Турцию. Как известно, в марте нынешнего года в состав РФ вошли два новых субъекта – Республика Крым и город федерального значения Севастополь. На тот момент в реестре числились 25 регулярных международных автобусных маршрутов, связывавших полуостров Крым с городами материковой части России. Сейчас агентством ведется работа по приданию этим маршрутам статуса межрегио-

нальных. Вместе с тем хочу отметить активность и крымских, краснодарских, ростовских перевозчиков, которые подали уже более 30 заявок на открытие новых межрегиональных маршрутов.

Работа с крымскими перевозчиками, отметил Сергей Сухарев, налажена в кратчайшие сроки, в том числе благодаря взаимодействию с Национальной ассоциацией предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта. В целом же работать с перевозчиками на местах было бы весьма проблематично без филиалов ФБУ «Росавтотранс». Их сегодня тринадцать. Филиалы осуществляют прием документов на согласование автобусных маршрутов, организуют работу по взаимодействию с сервисными центрами по установке, проверке и обслуживанию тахографов, взаимодействуют с местными органами власти, территориальными управлениями Росавтодора и другими организациями.

– Росавтотранс уделяет также большое внимание координации работы территориальных экзаменационных комис-

сий по проверке и оценке необходимых знаний водителей, перевозящих автотранспортом опасные грузы, – рассказал Сергей Сухарев. – Сегодня таких комиссий в России 83. В 2013 году успешно сдали экзамены 23 559 водителей, а за прошедшие месяцы 2014 года – 23 571 водитель. Сейчас агентство осуществляет деятельность по введению практики дистанционной сдачи экзаменов для водителей, намеренных перевозить опасные грузы. Наше предложение на этот счет было внесено в повестку заседания рабочей группы Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии и в мае нынешнего года единогласно поддержано всеми экспертами рабочей группы. На 96-й сессии рабочей группы по перевозке опасных грузов Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК было подтверждено, что введение электронной дистанционной формы сдачи экзамена не противоречит существующим положениям ДОПОГ.

Валерий Будумян,
обозреватель «ТР»

ЗАСЕДАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

15 июля 2014 года в Минтрансе России состоялось заседание рабочей группы по обеспечению контроля за соблюдением перевозчиками требований законодательства Российской Федерации в отношении перевозок пассажиров и багажа по заказу. Заседание провел заместитель руководителя Ространснадзора Асланбек Ахохов.



В заседании приняли участие члены рабочей группы: представители Минтранса России, Ространснадзора, Российского автотранспортного союза, АСМАП, НП ЕТС «Автобусные ли-

нии страны», Некоммерческого партнерства «РАВС», представители исполнительных органов власти в сфере транспорта некоторых субъектов Российской Федерации и др.



Асланбек Ахатов

Рабочая группа по обеспечению контроля за соблюдением перевозчиками требований законодательства Российской Федерации в отношении перевозок пассажиров и багажа по заказу создана в рамках выполнения поручения председателя Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Министерстве транспорта Российской Федерации заместителя – министра транспорта Российской Федерации Н. Асаула.

В работе приняли участие заместитель Министра транспорта РФ Николай Асаул, директор Департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Алексей Бакирей, начальник Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Юрий Нежемлин, министр транспорта Тверской области Андрей Суязов, директор Департамента

транспорта и дорожного хозяйства Тверской области Роман Харисов, замминистра транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан Андрей Егоров, замначальника Управления дорог и транспорта Липецкой области Александр Лыткин, представители других региональных министерств транспорта и дорожного хозяйства, а также автотранспортных предприятий и перевозчиков.

А. Ахатов сообщил, что в территориальные Управления госавтодорнадзора было направлено указание проанализировать нормативно-правовую базу по заказным перевозкам и правоприменительную практику статьи 11.14.2 КоАП РФ.

С докладом о состоянии контрольно-надзорной деятельности, проблемных вопросах при проведении проверок хозяйствующих субъектов, осуществляющих перевозки пассажиров по заказу, выступил начальник Госавтодорнадзора Юрий Нежемлин.

Он сообщил о результатах применения статьи 11.14.2 КоАП РФ «Нарушение правил перевозок пассажиров и багажа по заказу». В 2012 году было составлено 1589 административных материалов, сумма наложенных штрафов составила 15 131 000 рублей. В 2013 году составлено 2156 материалов, сумма наложенных штрафов составила 16 517 000 рублей.

В первом полугодии 2014 года составлено 1608 административных материалов, сумма наложенных штрафов уже составила 14 223 000 рублей, что демонстрирует рост почти в два раза. В ходе рейдовых мероприятий выявляются типовые нарушения правил перевозки пассажиров, оформления путевой документации.



Николай Асаул

Заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул отметил положительную динамику в осуществлении контрольно-надзорной деятельности за недобросовестными перевозчиками, осуществляющими перевозки пассажиров по регулярным маршрутам под видом заказных и призвал всех членов рабочей группы активизировать деятельность по внесению изменений в действующее законодательство, касающееся требований к осуществлению пассажирских перевозок.

<http://rostransnadzor.ru>



ВЛАСТИ МОСКВЫ РЕШИЛИ ЗАПРЕТИТЬ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО КЛАССА НИЖЕ ЕВРО-3

Правительство Москвы приняло решение о введении с сентября 2015 года запрета на въезд в пределы МКАД и по кольцевой дороге общественного транспорта экологического класса ниже Евро-3.

«Сегодня принимается решение об ограничении с 1 сентября следующего года движения общественного транспорта с экологическим классом ниже Евро-3. Речь идет и о больших автобусах, междугородных автобусах, а также о маршрутках, которые порой представляют собой разбитые машины, небезопасные и, конечно, ничего не дающие для экологии города», – сказал мэр Москвы Сергей Собянин на заседании столичного правительства во вторник.

Он напомнил, что в Москве уже действуют ограничения на продажу моторного топлива экологического класса ниже



Евро-4, а также ограничено движение грузовиков низких экологических классов.

В свою очередь, заммэра столицы по вопросам транспорта Максим Ликсутов сообщил на заседании, что вводимые ограничения для общественного транспорта поддержаны подавляющим большинством москвичей, принявших участие в голосовании через мобильное приложение «Активный гражданин». «За вводимые ограничения проголосовали 85,75% москвичей. В голосовании приняли участие 50 тыс. человек», – уточнил Ликсутов.

Он также сообщил, что в соответствии с федеральным техническим регламентом выпуск в обращение автомобильной техники экологического класса ниже Евро-3 запрещен в России еще с 1 января 2008 года. Таким образом, к моменту введения в Москве новых требований к общественному транспорту срок службы автобусов, выпущенных до 1 января 2008 года, превысит 7 лет (при оптималь-



ном сроке эксплуатации автобусов – 6 лет).

<http://www.interfax.ru>



В ОСНОВЕ НОВОГО БРЕНДА «МОСКОВСКИЙ ТРАНСПОРТ» — УВАЖЕНИЕ К ПАССАЖИРАМ

Департамент транспорта Москвы внедряет новый бренд «Московский транспорт», призванный объединить городской транспорт, сопутствующую инфраструктуру и сервисы в единую транспортную систему города.

Об этом 9 сентября сообщила заместитель руководителя Департамента транспорта Москвы Алина Бисембаева на



Алина Бисембаева

пресс-конференции, состоявшейся в пресс-центре агентства «Интерфакс».

В основу нового бренда «Московский транспорт» легла концепция уважения к пассажиру. По результатам опросов горожан, основной потребностью применительно к городскому транспорту стала необходимость в том, «чтобы городской транспорт работал так, чтобы все было сделано с уважением к пассажирам». Транспорт Москвы сегодня активно развивается по всем направлениям: появляются новые станции и линии метро, вводятся новые маршруты, активно обновляется подвижной состав, принципиально изменился подход

к пассажирскому сервису: повышается общий уровень обслуживания, для удобства жителей вводятся дополнительные опции.

Символика московского транспорта разработана компанией «Saatchi & Saatchi» с привлечением ведущих российских и зарубежных специалистов. Разработанный логотип ассоциируется с кольцевой системой Москвы, отражает взаимосвязь всех видов транспорта и напоминает значок точки на карте, уже ставший неизменной составляющей всех мобильных карт.

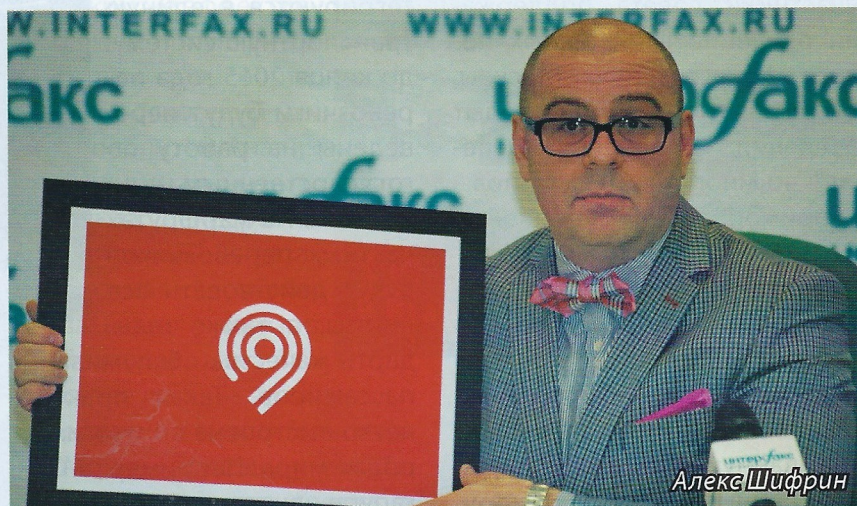
Уже сегодня новая символика транспорта Москвы размещена на станции метро «Новокосино» в торговой галерее подуличного перехода станции. Символика московского транспорта появится на транспорте и сопутствующей инфраструктуре постепенно – по мере обновления подвижного состава и ремонта станций.

«В основе миссии нашего нового бренда лежит концепция уважения к пассажиру, указание

на общность всех элементов транспортной инфраструктуры. В то же время новый бренд предоставит нам возможность подчеркнуть уникальность каждого вида городского транспорта», – сообщила заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Алина Бисембаева.

«Создание зонтичного бренда для московской транспортной системы – это очень важный шаг. Задача не в том, чтобы сделать новый логотип, ведь у многих видов московского транспорта уже давно есть узнаваемые фирменные знаки и самобытная история, но есть необходимость сформировать узнаваемость единой системы городского транспорта и сделать ее более привлекательной. Именно это лежит в основе проекта по созданию фирменного стиля, участниками которого нам посчастливилось стать», – сообщил Алекс Шифрин, генеральный директор компании «Saatchi & Saatchi» в России.

По материалам сайта dt.mos.ru



Алекс Шифрин

ЗАВЕРШЕНА РАБОТА МЕЖДУНАРОДНОГО ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА ПО ТРАНСПОРТНЫМ ВОПРОСАМ

В Москве прошла заключительная сессия второго заседания Международного экспертного совета по транспортным вопросам при Правительстве Москвы.

В Экспертном совете приняли участие ведущие специалисты транспортной отрасли из России, Германии, США, Китая, Гонконга, Сингапура, Италии и других стран мира. Главной темой второго заседания Международного экспертного совета стало развитие наземного транспорта Москвы.

В ходе сессии Экспертного совета участники рассказали о международном опыте развития транспортных систем городов, дали экспертную оценку транспортным проектам, реализуемым столичными властями, а также высказали полезные идеи по инновационному развитию московской транспортной системы.

Стоит отметить, что эксперты позитивно оценили многие меры по развитию наземного транспорта, которые реализуются в Москве. Так, например, участники совета поддержали введение выделенных полос на магистралях Москвы. Эксперты подтвердили: опыт введения «выделенок» успешен во многих городах мира – например, в Вене и Гонконге. Большой интерес у участников совета вызвала тема развития трамвайного движения в Москве. Столица закупает новый современный подвижной состав, активно развивает трамвайную инфраструктуру: трамвайные пути реконструи-



ируются и обособляются. Эксперты были солидарны: такой опыт востребован во многих городах мира. Это, в частности, подчеркнул в своем выступлении профессор транспортного планирования Пенсильванского университета Вукан Вучик.

Также в ходе второго заседания экспертного совета подробно обсуждалась система взаимодействия с коммерческими наземными перевозчиками. В Москве частные перевозчики сейчас интегрируются в единую транспортную систему: до конца 2015 года перевозчики будут переведены на работу по государственным контрактам. На маршрутах частных перевозчиков будут действовать все льготы, а также стандарты качества обслуживания пассажиров. Такая практика четко выстроена во многих городах мира. Например, в Сингапуре выставляются четкие



критерии качества оказания перевозок для пассажиров, невыполнение которых приведет к штрафам для перевозчиков.



Максим Ликсутов

Также большое внимание в ходе сессий Экспертного совета было уделено обсуждению инноваций в подвижном составе. Сейчас в Москве также идет масштабная программа обновления подвижного состава. Вместе с тем, столица внимательно изучит опыт Кельна, Вены и Гонконга в использовании электротранспорта.

Стоит отметить, что многие международные эксперты положительно оценили результаты развития системы наземного транспорта, которых уже удалось достичь столичным властям.

«Мы положительно оцениваем меры, которые предпринимают столичные власти для

развития наземного транспорта. Вместе с тем, по моему мнению, сейчас Москве стоит сконцентрироваться на решении локальных задач. Это позволит быстрее достичь амбициозных целей», – отметил генеральный секретарь Международного союза общественного транспорта Алан Флауш.

Все идеи, озвученные участниками совета, будут тщательно проанализированы – международный опыт активно используется в реализации транспортной стратегии Москвы.

«Мы выражаем искреннюю благодарность всем участникам Международного экспертного совета: мы провели содержательный, полезный и интересный диалог. В этом году мы обсудили важнейшую для Москвы тему – развитие системы наземного городского транспорта. Мы рассчитываем, что наземный транспорт Москвы станет таким же эффективным и популярным видом транспорта, как московский метрополитен. Анализ международного опыта, внедрение инноваций и независимая экспертиза наших проектов позволят нам быстрее достичь этой цели», – отметил заместитель мэра Москвы, руководитель Департамента транспорта и

развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Максим Ликсутов.



развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Максим Ликсутов.

По материалам сайта dt.mos.ru

Дмитрий Пронин:

«Развитие таксомоторных перевозок в Москве – пример для многих регионов»

Департамент транспорта Москвы принял участие в состоявшемся 7–8 августа в Санкт-Петербурге II Международном Евразийском форуме «ТАКСИ».

Мероприятие было посвящено совершенствованию работы такси в России. Всего в форуме приняли участие более 600 человек из 6 государств мира.

Представители Департамента транспорта Москвы рассказали участникам форума о том, как организована работа такси в Москве. В выступлении отмечались все новые и уже привычные для таксистов и пассажиров меры по регулированию рынка таксомоторных перевозок в столице.

В рамках форума участники получили возможность не только поделиться опытом организации таксомоторных

перевозок, но и найти эффективные решения проблемных и спорных ситуаций в работе такси. Профессиональное сообщество такси признало, что сегодня необходимо внести изменения в федеральное законодательство для того, чтобы рынок такси в России активно развивался.

Больше всего работников отрасли заинтересовали вопросы безопасности при работе такси: участниками форума был разработан Меморандум о намерениях заинтересованных сторон, направленный на повышение уровня безопасности как пассажиров, так и водителей такси.

Главным итогом работы форума «ТАКСИ» стала резолюция с предложениями и рекомендациями участников мероприятия для совершен-



Дмитрий Пронин

ствования законодательства и государственного регулирования в сфере легкового такси. Подписанный документ будет передан в профильные органы законодательной и исполнительной власти Российской Федерации для рассмотрения и оценки.

«Развитие таксомоторных перевозок в Москве – пример для многих регионов. Нормативно-правовые акты, разрабатываемые Москвой, ложатся в основу транспортной политики при организации работы такси в регионах России. Столичный опыт широко обсуждается в профессиональной сфере», – сообщил заместитель руководителя Департамента транспорта Москвы Дмитрий Пронин.

По материалам сайта dt.mos.ru



III ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И ТЕХНОЛОГИИ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ТЕРРОРИЗМУ – 2014»

В сентябре 2014 года на базе Правительства Москвы состоялась III Всероссийская конференция «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму – 2014».

Проведенное мероприятие было приурочено к памятной дате – Дню солидарности в борьбе с терроризмом (согласно Федеральному закону РФ «О днях воинской славы (победных днях) России»).

Конференция проходила в период активной фазы подготовки Минтранс России целого пакета проектов нормативных правовых актов (25 шт.), направленных на реализацию вновь принятых (3 февраля 2014 года) изменений и дополнений в действующее законодательство о транспортной безопасности.

В качестве одной из важнейших целей конференции было предоставление возможности представителям хозяйствующих субъектов транспортного комплекса, представителям органов государственной власти субъектов федерального и местного самоуправления высказаться по наиболее острым и наболевшим вопросам, донести свою озабоченность серьезными капитальными вложениями и затратами на транспортную безопасность.

Это с одной стороны. С другой – дать возможность представителям федеральных ор-



ганов исполнительной власти, ответственным за разработку указанных проектов нормативных правовых актов, услышать мнение «снизу» и почувствовать обеспокоенность участников рынка транспортно-логистических услуг.

Поэтому форматом конференции была предусмотрена работа четырех секций по видам транспорта: воздушный; железнодорожный и метрополитены; морской и речной; автомобильный, дорожное хозяйство и городской электротранспорт.

После секционных заседаний состоялось пленарное заседание, где произошел наи-

более острый разговор с активным участием депутатов Государственной Думы РФ, представителями профессиональных объединений и ассоциаций транспортников. Во многом свободный формат обмена мнениями и дискуссий не позволил учесть все предложения и четко сформулировать решение конференции.

Таким образом, высказанные в ходе секционных и пленарных заседаний замечания должны стать основой для дальнейшей подготовки конкретных предложений по доработке готовящихся в настоящее время нормативно-правовых актов.





Антон Левятов

Доработанный проект решения конференции должен стать программным документом для дальнейшего совершенствования деятельности и оптимизации расходов в сфере транспортной безопасности с учетом высказанных замечаний и предложений.

В этой связи представляется важным зафиксировать наиболее важные моменты в проекте решения конференции, работа над которым продолжится до 25 сентября 2014 года!

Решение конференции после его окончательного одобрения в форме депутатского запроса будет направлено во все заинтересованные федеральные органы исполнительной власти, в адрес органов государственной власти субъектов РФ для учета в дальнейшей работе.

Председатель правления Ассоциации «Транспортная безопасность» Александр Свешников являлся модератором секции «Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство. Городской электротранспорт». На этой секции особенно активно обсуждался Приказ Минтранса России от 23 июля 2014 года № 196 «Об установлении Перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта».

По мнению делегатов конференции, этот перечень нуждается в дальнейшем расширении с целью исключения из него ОТИ и ТС, не являющихся опасными с точки зрения транспортной безопасности. Были высказаны предложения по внесению изменений в критерии оценки ОТИ дорожного хозяйства при определении их категории с точки зрения значимости, а также снижение требований транспортной безопасности к ОТИ третьей и четвертой категорий. Большое количество вопросов у участников конференции – представителей автомобильного транспорта – вызывает и механизм исполнения Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 19.07.2012 № 243 в части формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах (АЦБПДП). Особенно тот факт, что иностранные перевозчики уклоняются от его исполнения, что ставит их в более выигрышные условия.

От коммерческого директора компании «BEWARD» Игоря Лянда делегаты конференции узнали о возможностях отечественных IP-камер для обеспечения безопасно-

сти автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Об анализе уязвимости ОТИ и плане обеспечения ТБ ОТИ, обучении, повышении квалификации и переподготовке в области антитеррористической и противокриминальной деятельности на ОТИ рассказал руководитель УЦ ЗАО «Компания Безопасность» Тимур Закиров.

По общему мнению делегатов конференции, общение оказалось продуктивным и полезным для всех участников. При этом и чиновники, и депутаты, и представители транспортного сообщества были единодушны в том, что в сфере транспортной безопасности нужно придерживаться принципа разумной достаточности. Так, один из самых активных организаторов конференции сопредседатель оргкомитета – первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы Российской Федерации по транспорту Виталий Ефимов заметил, что есть предварительные расчеты, которые показывают, что при существующих подходах на полную реализацию требований ФЗ-16 на всех видах транспорта может понадобиться около 1 трлн рублей! Это очень много для



экономики России, которая сейчас находится далеко не в лучшем состоянии. Поэтому там, где это не создаст угрозы безопасности, нужно стараться минимизировать расходы на подобные мероприятия.

Но, конечно, подходить к этому стоит осторожно и взвешенно. Как сказал Владимир Черток, международный терроризм постоянно ищет слабое звено. Например, сейчас таким звеном является автомобильный транспорт – и ОТИ, и ТС. И статистика показывает, что количество угроз на транспорте в России продолжает расти. В прошлом году было зафиксировано 543 реальных угрозы и 60 прямых АНВ. В 2014-м эти цифры могут возрасти.

По итогам конференции в течение месяца будет приня-



то соответствующее решение, содержащее рекомендации транспортного сообщества по наиболее актуальным вопросам регулирования деятельности в области транспортной безопасности на территории Российской Федерации. Этот

документ будет направлен заинтересованным органам федеральной законодательной и исполнительной власти для изучения и использования в процессе совершенствования нормативной правовой базы.

НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО «РАЗВИТИЕ АВТОВОКЗАЛОВ СТРАНЫ» Центральный офис: 119571, г. Москва, Ленинский проспект, 158

Телефон/факс: +7 (495) 786-35-00,

232-99-84, 739-34-00

E-mail: info@npravs.ru

<http://www.npravs.ru>



70 ЛЕТ ГППО «ПСКОВАВТОТРАНС»

ГППО «Псковавтотранс» – системообразующее предприятие транспортного комплекса Псковской области, центральным звеном которого является автовокзал в городе Пскове.

В настоящее время у ГППО «Псковавтотранс» на праве хозяйственного ведения находятся автовокзалы и автостанции в каждом районе Псковской области (24 объекта), которые представляют собой единую систему транспортной инфраструктуры области для обеспечения регулярных автобусных перевозок. Основной деятельностью предприятия является предоставление услуг автовокзального и диспетчерского обслуживания. Общий пассажиропоток составляет 1 700 тыс. человек в год. На предприятии работают 220 сотрудников.



**Семенов
Алексей
Евгеньевич**

Алексей Евгеньевич работает в ГППО «Псковавтотранс» с декабря 2002 года. Свою трудовую деятельность на предприятии начал в должности заместителя генерального директора по производственным вопросам – главного инженера.

Профессионализм, глубокие знания производственных процессов предприятия и транспортной логистики способствовали его назначению в августе

2009 года на должность генерального директора.

Под руководством А. Е. Семенова предприятие вышло на качественно новый уровень развития. За довольно короткий период А. Е. Семенов внес весомый личный вклад в сохранение и успешное развитие предприятия как уникальной части транспортной инфраструктуры области и добился улучшения условий обслуживания и безопасности пассажирских перевозок. В 2011 году был награжден Почетной грамотой Государственного комитета Псковской области по транспорту и связи.

ГППО «Псковавтотранс» является членом НП «Развитие Автовокзалов Страны» и в лице своего руководителя принимает самое активное участие в разработке проектов нормативных документов, освоении и внедрении новых технологий и программного обеспечения в управлении автовокзалами.



Почетный юбилей – 70 лет со дня основания

Государственное предприятие Псковской области Псковавтотранс отмечает 70-летие. 13 ноября 1944 года Псковским облисполкомом было принято решение «Об организации Псковского областного транспортного управления». С тех пор не раз менялось его наименование, но неизменным оставалось призвание – удовлетворять потребности людей в транспорте общего пользования и помогать стране в осуществлении важнейших государственных задач.

Основные этапы развития страны в той или иной степени отражает история развития Псковавтотранса – от военных и послевоенных лет до сегодняшних дней. И в этой тесной взаимосвязи угадываются перспективы дальнейшего пути, который никогда не прерывался. Изначально огромную роль играл трудовой энтузиазм. Не легко приходилось первопро-



ходцам, налаживающим транспортное сообщение в 1944–1945 годах. Многострадальная псковская земля еще не оправилась от последствий войны, освобожденный от фашистских захватчиков Псков лежал в руинах. Три грузовика ЗИС-5, переданные из воинской части, составляли всю материально-техническую базу только что созданного областного транспортного управления. Начальник, секретарь, курьер-уборщица и три водителя – весь его штат. Однако в 1945-м в подчинении управления находились три автотранспортные конторы – псковская, печорская, порховская. В июне появился пассажирский транспорт – первый городской автобус ЗИС-16, переоборудованный умелыми руками водителей из грузовых машин ЗИС-5.

И, наконец, получил место постоянной прописки парк, состоящий уже из 10 транспортных единиц. Он разместился на улице Интернациональной (ныне – улица Калинина), а управление перебралось в полуразрушенное здание на улице Конной.

Жилось бедно, но общими усилиями транспортники справлялись с разгрузкой железнодорожных станций и водных пристаней, с организацией тракторных, грузовых и пассажирских перевозок. Направления их деятельности расширились к концу 1940-х годов. На базе областного транспортного управления автоколонны № 27 был создан Псковской областной автомобильный трест Министерства автомобильного транспорта РСФСР. В 1957 году его возглавил талантливый руководитель Семен Ефимович Лопата. Он ценил профессионалов, делал ставку на кадровый потенциал внутри предприятия и довел до совершенства механизм управления им. К 1963 году, когда трест переименовали в Псковское областное управление автомобильного транспорта, в него входило 33 предприятия, на которых работало 8 тыс. человек. Само управление располагалось на «четырех углах» – в двухэтажном здании на улице Максима Горького (в бывшей конторе купца Батова, занимавшегося конными перевозками).

Всероссийское призвание – недаром Семен Ефимович Лопата постоянно избирался председателем Совета директоров РФ, а управление считалось лучшим – заставляло коллектив трудиться с еще большей самоотдачей.

В 1970–1980-е годы предприятие по праву можно было

назвать крупнейшим в области: численность работников достигала 13 тысяч человек и в распоряжении находилось 4200 машин. Ритмично работал пассажирский транспорт, своевременно и качественно оказывались бытовые услуги населению, в пределах области выполнялись народнохозяйственные заказы, осуществлялись международные перевозки и правительственные задания, связанные с уборкой урожая в южных регионах России или прокладкой газопроводов в Сибири, с проведением олимпиад и фестивалей.

Вячеслав Михайлович Главацкий, сменивший на директорском кресле С.Е. Лопату, вместе со своим заместителем А.И. Шацилло развернул масштабное строительство. За городской чертой, куда позже переселилось в новое четырехэтажное здание и управление Псковавтотранса, выросли базы механизации, базы автоколонны № 1120 и автобусного парка, склады. На Снятной горе построили филиал.

Параллельно со строительством происходило развитие производственных баз. Этот ориентир был задан приемником В.М. Главацкого – Олегом Васильевичем Колесовым. Помимо строительства моек с обратным водоснабжением, постов обслуживания и ремонта с использованием модулей возводились и жилые дома, и базы детского и семейного отдыха в Печках, создавалось почти на пустом месте свое подсобное хозяйство.

Повышение качества обслуживания пассажиров, улучшение условий труда и быта становится приоритетной задачей. Регулярность движения автобусов достигает наивысшей от-

метки. А это более 250 маршрутов – городских, пригородных, междугородных. Маршрутная сеть была отлажена и работала как единый механизм.

Безопасность дорожного движения также не упускалась из виду, а благодаря организации, контролю и функционированию системы прохождения предрейсовых медосмотров, а также тесному сотрудничеству с ГАИ были сведены до минимума ДТП по вине водителей.

Несмотря на негативные процессы, происходившие в 90-е годы, Псковавтотранс не изменил своим принципам



и выстоял. Болезненно и ускоренными темпами шла приватизация. В результате были от-

пущены в свободное рыночное плавание грузовые колонны, районные предприятия смешанного типа, таксопарк, ремонтные мастерские. Ничего хорошего из этого не вышло. Многие из этих предприятий не смогли удержаться на плаву в самостоятельном плавании. Вот тогда и задумались над тем, насколько важно и необходимо сохранить транспорт общего пользования. Прислушались к мнению «консерватора» – генерального директора управления О.В. Колесова, стремящегося сохранить созданное предыдущими поколениями.

Его политики придерживался и генеральный директор Николай Васильевич Дерягин, который считал, что главная задача – сохранить коллектив профессионалов, обеспечив тем самым стабильную работу предприятия.

С 2009 года ГППО «Псковавтотранс» возглавляет Алексей Евгеньевич Семенов, взявший курс на модернизацию предприятия в составе системы пассажирских перевозок.

За последние пять лет в ГППО «Псковавтотранс» проведена комплексная технологическая модернизация. Это позволяет нам сегодня идти в ногу со временем и отвечать современным требованиям транспортного законодательства и пожеланиям пассажи-

ров. И самое главное – создает условия для дальнейшего развития и расширения услуг для нашего основного потребителя в области пассажирского сообщения – пассажира, а также предоставляет неограниченные возможности контроля качества перевозок всем ветвям власти и организациям, вовлеченным в процесс организации пассажирского транспортного обеспечения населения.

Проводиться техническая реконструкция объектов инфраструктуры. Половина линейных сооружений получили вторую жизнь после ремонта.

ГППО «Псковавтотранс» за эти годы доказал что может решать самые передовые и технологически сложные задачи. Так, на базе организации развернут и действует полноразмерный региональный навигационно-информационный центр с использованием ГЛОНАСС. (РНИС). Готовится технологическая база для организации областного диспетчерского центра пассажирских перевозок. Совместно с сотрудниками НИИАТ разрабатывается и обкатывается принципиально новая схема взаимодействия автовокзалов с перевозчиками в системе Псковавтотранса, что в последующем на основе накопленного опыта послужит основой для выработки комплексных предложений для внесения изменений в законодательную и нормативную базу автомобильного транспорта.

Все это дает уверенность в том, что предприятие, имеющее богатую и достойную историю, будет развиваться и дальше и приносить пользу государству и своему основному клиенту – ПАССАЖИРУ.

<http://pskovavtotrans.ru>



АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ АВТОВОКЗАЛАМИ РОССИИ



От автора



Александр Тимофеев

Здравствуйте, уважаемые читатели! Предлагаем вашему вниманию эксклюзивное исследование по рынку автоматизированных систем управления (АСУ) автовокзалами. Утверждения автора, у которого есть «технический бэкграунд» — опыт системной и веб-разработки, системного администрирования и защиты информационных систем, — подкреплены экспертными мнениями ведущих специалистов из компаний-разработчиков АСУ для автовокзалов из России и ближнего зарубежья. Приятного чтения!

От редактора



Дмитрий Судовиков

Современный российский рынок систем автоматизации автовокзалов встал на ноги и окончательно сформировался несколько лет назад. Решения, представленные на рынке, повзрослели и избавились от «детских» проблем, но не перестали отличаться друг от друга.

В современном обществе формируются запросы на качественно новый уровень предоставления услуг пассажирских перевозок и эффективного управления предприятиями отрасли, создается спрос на технологичные инструменты ведения деятельности пассажирских перевозок. В нашем исследовании мы хотим познакомить читателя с рынком систем автоматизации деятельности автовокзалов и некоторыми его участниками, а также впервые предоставить читателю сравнительную информацию о различных системах в одном источнике и помочь оценить их сходства и различия. Надеюсь, мой опыт работы в команде одного из разработчиков АСУ для автовокзалов и прошлый опыт в мониторинге коммерческого транспорта позволят сделать исследование полным и интересным.

Участники и структура исследования

На сегодняшний день на российском рынке существует около 10 актуальных систем управления автовокзалами. Для этого исследования были отобраны наиболее интересные представители различных сегментов рынка. Перечень компаний, которые приняли участие в исследовании (в алфавитном порядке):

- «Артмарк», компания из Барнаула, с продуктом «Е-автовокзал», e-atp.ru;
- «ИТТ» (бывший ООО «РАЙС»), компания из Ижевска, с продуктом «Авибус: Управление автовокзалами» (ранее «Райс: Управление автовокзалами»), avibus.pro;
- «КВЦ-Сервис», компания из Тулы, с продуктом «Автоматизированная система продажи билетов», tkvc.ru;
- «ТАИС», компания из Москвы, с продуктом TAIS AUTO, tais.ru;

- SWD Factory, компания из Риги (Латвия), с продуктом BusTicketPro, swdfactory.com/ru/busticketpro.

Каждая из компаний также предоставила контактное лицо от автовокзала, где установлена их система. Перечень автовокзалов, которые приняли участие в исследовании:

- Барнаульский автовокзал (система «Е-автовокзал»);
- Ижевск, Центральный автовокзал (система «Авибус: Управление автовокзалами»);
- Санкт-Петербургский автовокзал (система «Автоматизированная система продажи билетов»);
- Псковский автовокзал (система BusTicketPro);
- Москва, Щелковский автовокзал (система TAIS AUTO).

Данное исследование отвечает на несколько вопросов, а именно: история развития автоматизированных систем управления автовокзалами, настоящее и будущее систем

Характеристика	Е-автовокзал (Артмарк)	АСПБ (КВЦ-Сервис)	BusTicketPro (SWD Factory)	ТАИС AUTO (ТАИС)	Авибус (ИТТ)
Количество автоматизированных объектов	~50	~200	~70	~10	~190
Возможно ли установить систему на сервер предприятия?	Да	Да	Да	Нет	Да
Возможно ли арендовать систему в облаке?	Да	Частично	Да (основной формат)	Да	Да

управления автовокзалами, место России на рынке АСУ для автовокзалов, специфика российского рынка систем автоматизации автовокзалов, технические особенности АСУ, вопросы внедрения систем (сроки и стоимость), взаимодействие между различными АСУ для автовокзалов.

Далее идет блок, в котором излагаются мнения представителей автовокзалов, эксплуатирующих различные системы. И в финале – заключение.

История автоматизированных систем управления автовокзалами

После интервью с экспертами у автора сложилось следующее понимание истории развития АСУ для автовокзалов в России. Сначала, до эры автоматизированных систем, все «дела» велись «на бумаге», на этом этапе фактически были отработаны все процессы деятельности автовокзала, которые потом и были автоматизированы. Первые АСУ для автовокзалов были созданы, когда на рынке появились доступные персональные компьютеры, ведь до их появления об автоматизации таких достаточно «мелких» объектов, как автовокзалы, не могло быть и речи. Конечно, когда появилась первая АСУ для автовокзала, автоматизированные систе-

мы в других областях «народного хозяйства» уже существовали, но, видимо, автовокзалы не являлись первоочередной целью в плане автоматизации, поэтому прогресс в эту сферу пришел позже, чем, скажем, на АЭС или подводные лодки.

Итак, насколько известно, одна из первых систем в быв-

«Первый вариант автоматизированной системы продажи билетов был внедрен на Тульском автовокзале в 1989 году. Техническую основу системы составлял управляющий вычислительный комплекс СМ-1420. Система автоматизировала работу основных служб автовокзала и позволяла подключать через модемы, связанные по выделенной линии, городскую кассу Трансагентства».

Дешин Александр,
заместитель директора
ООО «КВЦ-Сервис»

шем СССР была разработана и внедрена на Тульском автовокзале «предком» компании «КВЦ-Сервис» в 1989 году.

Еще одним из пионеров была компания «ТАИС», которая в том же 1989 году, в ту пору являясь кооперативом, внедрила свою первую систему на Щелковском автовокзале в Москве.

Постепенно, начиная с девяностых годов, на рынок автоматизации автовокзалов начали приходить новые игроки, которые, опираясь на коммерческие заказы от автовокзалов, создавали АСУ специально под конкретного заказчика. Не-

которые из этих систем далее «выросли» и начали внедряться на других автовокзалах. К примеру, в 1995 году появилась первая версия барнаульского продукта «Е-автовокзал» от ООО «Артмарк».

В 2003 году появился продукт BalticLines, который позже развился в систему BusTicketPro, от латвийской компании SWD Factory. А через некоторое время произошел бум АСУ для автовокзалов, который был связан с тем, что перед теперь уже частными автовокзалами остро начали становиться вопросы повышения эффективности своей деятельности. Формировался спрос на системы управления автовокзалами, а, как известно, спрос рождает предложение. Как раз под конец первой десятилетки двадцать первого века – в 2008 году – появилась первая АСУ «Райс: Управление автовокзалами» от ижевской ООО «Райс» (сейчас ООО «ИТТ»).

Еще чуть позже – в 2010-е годы – АСУ для автовокзалов ждала новая революция. Широкополосный Интернет стал более доступным, поэтому появился новый формат автоматизации деятельности вокзала – SaaS, или «программное обеспечение как услуга». В этом формате система не устанавливается на оборудовании автовокзала, а автовокзал ведет деятельность по продаже билетов, соединяясь с удаленным центром

обработки данных (ЦОД), который находится в специализированном дата-центре, что обеспечивает гораздо более высокую надежность и возможность экономить на обслуживающем персонале. Но формат SaaS имеет некоторые недостатки, например, крайне высокую зависимость от поставщика сер-

виса, поставщиков услуг связи и фактическую невозможность самостоятельно вносить правки в продукт.

В это же время со стороны некоторых заказчиков стали все острее ставиться вопросы открытости систем, что позволяло бы достаточно крупным автовокзалам самостоятельно вносить мелкие изменения в установленную АСУ.

На сегодняшний день все более актуальна идея объединения всех автовокзалов в единую информационную систему на условиях взаимной выгоды для всех участников рынка.

Настоящее и будущее систем управления автовокзалами

Современная АСУ автовокзала – это, во-первых, продажа билетов всеми возможными способами,

удобными пассажиру. То есть это не только классические кассы, в которых пассажиров обслуживает человек, но и терминалы самообслуживания, и специальные интернет-магазины, и покупка через мобильные приложения.

Автоматизированная система управления автовокзалом на сегодняшний день должна обладать следующими функциями:

- ведение тарифов, остановок, маршрутов и расписаний;
- диспетчеризация – прием и отправка рейсов, печать посадочных ведомостей, пересадка пассажиров;
- предоставление справочной информации;
- продажа билетов, предоставление льгот, учет сборов;
- работа с фискальным оборудованием;
- формирование отчетов;
- выгрузка персональных данных пассажиров в автомати-

«Цель всего нашего труда – приблизить услугу автотранспортной перевозки ближе к пассажиру, сделать так, чтобы для него все было максимально комфортно и удобно. Поэтому исходя из этого и должны развиваться подобные системы. Например, необходимо вводить в строй мобильные способы покупки билета – например, через смартфон. Они уже, в целом, есть и у нас. Именно к электронным билетам, не привязанным к бумаге, надо двигаться, считаю. Это делает жизнь пассажира удобнее».

Борис Кадиш, д.т.н.
председатель правления
SWD Factory

Характеристика	Е-автовокзал (Артмарк)	АСПБ (КВЦ-Сервис)	BusTicketPro (SWD Factory)	TAIS AUTO (ТАИС)	Авибус (ИТТ)
Способы оплаты:					
оплата наличными (касса)	Да	Да	Да	Да	Да
безналичная оплата	Да	Да	Да	Нет	Нет (в планах)
банковские карты	Да	Да	Да	Нет	Да
терминалы оплаты	Да	Да	Да	Нет	Да
оплата через SMS	Да	Да	Да	Нет	Да
оплата на сайте	Да	Да	Да	Нет	Да
электронные деньги	Да	Да	Нет	Нет	Да
оплата через агентов («Связной»)	Да	Да	Да	Нет	Да
Поддержка выгрузки данных в АЦБДДП	Да	Да	Да	Да	Да
Возможна ли продажа билетов агентами (тур. агентствами)?	Да	Да	Да	Да	Да
Возможна ли продажа билетов удаленных и чужих автовокзалов?	Да	Да (только в системе АСПБ)	Да	Да (только в системе TAIS AUTO)	Да
Насколько система документирована?	Документация 70%	Полная документация	Руководство кассира, бизнес-администратора, администратора	Полная документация	Полная документация (в открытом доступе)

Характеристика	Е-автовокзал (Артмарк)	АСПБ (КВЦ-Сервис)	BusTicketPro (SWD Factory)	TAIS AUTO (ТАИС)	Авибус (ИТТ)
Периферийные компоненты:					
продажа билетов на сайте	Да	Да	Да	Нет	Да
терминалы самообслуживания	Да	Да	Да	Нет	Да
мобильное приложение	Нет (в планах)	Нет	Да	Нет	Да
дисплей покупателя	Нет	Да	Да	Нет	Да
табло расписания	Да	Да	Да	Нет	Да
табло рейсов	Да	Да	Да	Нет	Да
перронные турникеты	Да	Да	Нет	Нет	Да
Поддерживаются ли средства автоматической идентификации?	Да	Да	Нет (в планах)	Да	Нет (в планах)
Имеется ли пользовательский конструктор отчетов?	Да	Да	Нет	Нет	Да
Реализована ли интеграция GPS и ГЛОНАСС мониторинга?	Да	Нет	Нет (в планах)	Нет	Нет (в планах)

зированную централизованную базу персональных данных пассажиров (АЦБПДП) в соответствии с требованием законодательства РФ.

Соответственно, обычно в АСУ реализованы такие «модули», как рабочее место кассира, агента по продажам, диспетчера, бухгалтера, руководителя и администратора, модули интеграции с фискальным оборудованием, модуль отчетов, модуль выгрузки данных в другие системы.

При этом некоторые АСУ обеспечивают дополнительный функционал, например: голосовой автоинформатор, дисплей покупателя для выбора рейса и места в автобусе, продажи через Интернет, мониторинг автобусов, информационное табло рейсов и расписания, идентификация по штрих-кодам, сканирование документов, продажа билетов «чужих» автовокзалов, терминалы самообслуживания и прочее.

Плюс, так или иначе, современная АСУ обычно имеет задел на интеграцию с другими

системами, хотя полноценной интеграции мы – пассажиры – еще не видим. Однако интернет-сервис «Яндекс.Расписания» уже предоставляет весьма прилично реализованное интегрированное расписание автовокзалов страны, данные

«В настоящее время АСУ умеют, пожалуй, больше, чем требует рынок. Скорее всего, все АСУ в скором времени обзаведутся возможностью отслеживать автобусы по GPS или ГЛОНАСС, автоматически выполнять диспетчерские функции, повысится связность систем, появится автоматическое сканирование документов. Все эти нововведения запланированы и в нашем решении».

Сергей Соловьев,
директор ООО «ИТТ»

для которого «отдают» практически все АСУ, представленные на рынке. Тем не менее, приобретение билета через Интернет из любой точки «А» в точку «Б» территории страны пока что полностью не реализовано, хотя некоторые разработчики готовят свои системы к этому.

Как же эксперты видят будущее АСУ автовокзалов и вообще автовокзалов самих по себе в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективах?

Теперь – о перспективах упомянутой интеграции различных систем в единое информационное пространство. Большинство экспертов, принявших участие в этом исследовании, в один голос утверждают, что потребность в этом на данный момент ощущается как со стороны пассажиров, так и со стороны автовокзалов. Более того, некоторые из них отмечают, что такая «фишка», как возможность работать с другими системами, – это фундаментальное требование к продукту со стороны заказчика, а все АСУ, которые этому критерию не соответствуют, могут просто «отмереть». Сейчас успешно реализована интеграция друг с другом двух систем «Е-автовокзал» и «Авибус: Управление автовокзалами», а латвийская BusTicketPro и того больше – интегрирована

с автовокзалами и автостанциями 23 стран. Будем надеяться, что и остальные системы не заставят себя долго ждать.

Интересно, что эксперты в основном отмечают тот факт, что, скорее всего, автовокзалы никогда не перейдут на какую-то конкретную АСУ от одного производителя, поскольку исторически сложилось, что на разных автовокзалах функционируют различные АСУ. Поэтому на повестке дня именно объединение «разношерстных» систем друг с другом. Само собой, есть несколько сценариев такого объединения, например – создание общей независимой надорганизации, которая будет курировать все вопросы взаимодействия между системами, или объединение всех пользователей одной системы и представление их в другой в виде одного большого агента с множественностью собственных рейсов.

Помимо интеграции эксперты обращают внимание на то, что было бы весьма полезно в будущем реализовать такую специфическую вещь, как автоматизированную продажу билета на автобус прямо во время нахождения автобуса на маршруте, удаленно подключаясь с переносного компьютера водителя к центральной АСУ по беспроводному каналу связи.

В плане наиболее отдаленной перспективы эксперты называют возможную интеграцию автобусных перевозок с остальными видами пассажирского транспорта – морского, авиа- и железнодорожного, что может быть реализовано в рамках концепции «прямых смешанных перевозок». В этом случае пассажир

сможет «проехать» на разных видах транспорта по одному билету, при этом по возможности будет осуществляться умная «подгонка» расписаний различных видов транспорта, чтобы все пересадки были быстрыми и удобными. Именно сейчас происходит общественное обсуждение проекта федерального закона РФ о прямых смешанных перевозках (<http://www.consultant.ru/law/hotdocs/28660.html>), и есть надежда, что эти перспективы – дело не такого уж и отдаленного будущего.

Особенности российского рынка систем управления автовокзалами

Все участники этого исследования по-разному оценивают место России в плане развития автоматизации автовокзалов. Однако все так или иначе сходятся во мнении, что Россия

«Мы в следующую версию продукта закладываем возможности, которые позволят объединить несколько разных автовокзальных систем в глобальную систему. В любом случае запрос на это есть и со стороны автовокзалов, и со стороны пассажиров. Есть на это как бы социальный заказ, который толкает нас именно к разработке подобного функционала. При этом понятно, что все вокзалы никогда не перейдут на какой-то один продукт, будет смешанная система. Поэтому мы на это и ориентируемся и закладываем интеграцию с другими системами, которые разработаны другими компаниями».

Константин Измалков,
заместитель директора
ООО «Артмарк»

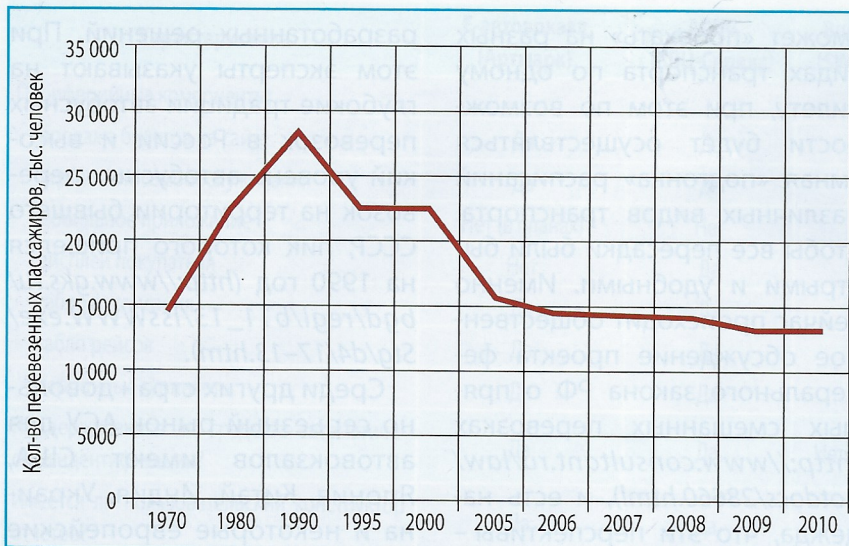
занимает одну из лидирующих позиций на мировом рынке систем автоматизации автовокзалов как минимум по количеству

разработанных решений. При этом эксперты указывают на глубокие традиции автобусных перевозок в России и высокий уровень автобусных перевозок на территории бывшего СССР, пик которого пришелся на 1990 год (http://www.gks.ru/bgd/regl/b11_13/IssWWW.exe/Stg/d4/17-13.htm).

Среди других стран довольно серьезно развит рынок АСУ для автовокзалов имеют США, Япония, Китай, Индия, Украина и некоторые европейские страны.

К сожалению, эксперты оценивают роль государства в России скорее как негативную, чем позитивную или нейтральную. С одной стороны, государство с недавних пор предоставляет некоторые льготы разработчикам программного обеспечения, что делает их продукцию более доступной и конкурентоспособной. С другой стороны – некоторые утверждают, что государство фактически борется как с перевозчиками, так и с самими автовокзалами. Требуется от них тратить существенные суммы на избыточную безопасность (камеры по всему автовокзалу, различные рамки и турникеты, выгрузка данных о пассажирах и их поездках в информационные базы госструктур), что отнимает часть средств, которые могли бы пойти на нужную и полезную для всех автоматизацию автовокзалов.

Примерно в том же ключе высказались и представители SWD Factory. Сотрудники компании «ТАИС» тоже много говорили о том, что нужно менять формат от-



ношений между перевозчиком, агентом и автовокзалом. В компании «ИТТ» посетовали на недостаточную либерализацию рынка перевозчиков, слишком высокие требования к автовокзалам, сложные процедуры регистрации маршрутов и отсутствие прогресса в решении других насущных проблем, например, легализацию статуса «независимых» перевозчиков.

Некоторые эксперты отмечают тот факт, что в сфере пассажирских перевозок уже достаточно давно действует частный капитал, при этом весьма эффективно. Что касается всеоб-

«Сейчас у нас в России наблюдается борьба государства и частного сектора. И в этой борьбе сжигается много ресурсов, которые могли бы быть направлены на развитие отрасли».

Константин Измалков,
заместитель директора
ООО «Артмарк»

щей государственной стратегии развития транспорта в стране, то это, конечно, поле деятельности Министерства транспорта РФ, хотя эксперты данного

«Никакой государственной программы развития сети автоматизированных автовокзалов нет».

Дешин Александр,
заместитель директора
ООО «КВЦ-Сервис»

исследования в целом не упоминали о какой-то известной им единой стратегии развития автовокзалов страны и, в частности, их автоматизации, которую государство планомерно и активно реализовывало бы.

Как один из интересных примеров общей стратегии развития транспорта можно рассматривать Белую книгу европейской комиссии «Транспорт-2050».

Техническая сторона АСУ для автовокзалов

Читателю наверняка будет интересно заглянуть «под капот» современных АСУ для автовокзалов. Начнем со «стека» технологий, используемых разработчиками при создании своих систем. Однако тут сразу стоит сказать, что, как показало исследование, различные производители АСУ «пекут хлеб» по своим собственным рецеп-

там. И преимущество одного конкретного набора технологий над другим можно долго оспаривать, поэтому мы не будем оценивать удачность «стеков», а просто перечислим их особенности.

Итак, кровь и плоть любой программной системы – это язык программирования. А, как известно, языков программирования очень много, каждый со своими преимуществами и недостатками, что, конечно, оказывает влияние на свойства всего продукта. Но, так или иначе, компании, принявшие участие в исследовании, используют в своей разработке языки, являющиеся отраслевыми стандартами, к примеру, на этапе сбора информации промелькнули такие «языковые пары», как C++ и PHP в барнаульском решении от компании «Артмарк», Delphi и PHP в продукте от «КВЦ-Сервис». Разработчиком системы «Авибус: Управление автовокзалами» используется система «1С:Предприятие» как технологическая платформа и фреймворк Qt (C++) в прикладных решениях. Решение BusTicketPro написано на языке Java. При этом продукт «Авибус: Управление автовокзалами» и решение от компании SWD Factory поставляются с открытым для изменений кодом, закрыты лишь некоторые модули ядра.

Еще один важный столп современной АСУ автовокзала – это база данных. Некоторые из разработчиков, принявших участие в этом исследовании, используют исключительно платные базы данных от Oracle – признанный отраслевой стандарт. Другие решения используют бесплатные и тоже достаточно

Характеристика	Е-автовокзал (Артмарк)	АСПБ (КВЦ-Сервис)	BusTicketPro (SWD Factory)	TAIS AUTO (ТАИС)	Авибус (ИТТ)
На каком языке программирования разработано решение?	C++	Delphi	Java	C++	1C, Qt (C++)
Какие СУБД используются в решении?	Oracle	Firebird	Oracle	Sybase	Microsoft SQL, IBM DB2, Oracle, PostgreSQL
Операционная система сервера	Windows, Unix	Windows Server 2008, 2012, Linux	Linux (любая ОС, на которой работает SUN JDK6)	Unix	Windows, Linux
Операционная система рабочих станций	Windows	Windows (не ниже XP)	Кассир – Windows (для остальных ОС с веб-браузером)	Windows	Windows, Linux
Какое фискальное оборудование поддерживается?	«Штрих», «Искра», в скором времени «Атол»	«Штрих-М», «Искра», «Атол», «Меркурий» и «Пирит»	«Штрих-М» и «Штрих-М-ФР-К»	Большинство типов ККМ	«Спарк», «Штрих-М», «Атол», «Касби», «Орион», «Феликс», «Пирит»

популярные базы данных, например, Firebird. Одна система не так сильно завязана на конкретную базу данных и предлагает для автовокзала несколько различных конфигураций – от бесплатной базы данных PostgreSQL до тех же платных Oracle и Sybase.

Пожалуй, не лишним также будет перечислить список операционных систем (ОС), используемых АСУ. Тут все достаточно просто: все «терминалы» участников исследования, например, рабочее место кассира, могут работать в Windows, хотя есть решения с клиентами под операционную систему Linux и мобильную ОС Android. Серверная часть АСУ обычно работает под бесплатной ОС Unix, Linux либо под серверной версией ОС Windows. Выбранная разработчиками операционная система влияет на общую стоимость внедрения и на то, какой квалификацией должны обладать системные администраторы, которые будут обслуживать АСУ после ее внедрения.

Все без исключения представленные решения умеют

работать с фискальным регистраторами, но каждая система имеет свой набор поддерживаемого оборудования. Так или иначе, упоминались продукты компаний «Штрих-М», «Искра», «Атол-технология», «Меркурий», «Пирит», «Спарк», «Касби», «Орион» и «Феликс».

Отдельно с разработчиками мы говорили об использовании в их продуктах свободного программного обеспечения, в том числе и программного обеспечения с открытым исходным кодом, так называемого OpenSource. Некоторые разработчики предпочитают проприетарные, платные технологии, полагаясь на дополнительную ответственность их производителей и популярность среди разработчиков «серьезных» бизнес-продуктов. Другие разработчики используют свободное программное обеспечение по максимуму – из-за открытости исходного кода, позволяющего вносить собственные изменения и развивать технологию, как говорится, «всем миром» при практически нулевой стоимости.

Однако иногда бесплатные технологии обеспечивают не только открытость и доступность, но и предоставляют довольно высокий уровень надежности. Например, участниками исследования активно используется веб-сервер Apache, который является мощным отраслевым стандартом. То же самое можно сказать и об операционной системе Linux – и бесплатно, и современно, и надежно.

Также в интервью мы коснулись темы информационной безопасности продуктов, противодействия хакерам и защиты персональных данных. Сразу стоит сказать, что в целом все участники исследования рассказали автору лишь о двух случаях известных им атак на АСУ автовокзалов. В обоих случаях автовокзалы смогли эффективно противодействовать атакам, но, вполне вероятно, в будущем, когда уровень автоматизации серьезно возрастет, атак станет больше. И те разработчики, которые не будут заранее готовы к отражению всяческих угроз, понесут существенные потери вплоть до «вылета» с рынка.

Внедрение АСУ для автовокзалов: сроки и стоимость

В этом разделе исследования мы постарались описать процесс внедрения системы автоматизации на автовокзале, а также оценить стоимость приобретения и содержания системы.

Участники исследования называли схожие сроки внедрения систем. Например, развертывание системы для небольшой автостанции может занять день или два. Для среднего вокзала – неделю. Для крупного вокзала – один-три месяца.

Обычно внедрение идет по следующему плану. Сначала оцениваются бизнес-процессы автовокзала и производится тестовая установка и настройка системы. На этом этапе возможна доработка АСУ для наиболее точного соответствия потребностям заказчика. Далее происходит установка и настройка рабочих мест и фискального оборудования. Затем – обучение пользователей. После этого производится финальная настройка системы и ее запуск в эксплуатацию, обычно при

«Как принято во всем мире среди поставщиков услуг по продаже перевозок, оплачиваются фактические перевозки, измеряемые количеством забронированных или проданных мест или отправленных пассажиров за отчетный период. Услуги системы TAIS AUTO также оплачиваются через количество проданных минус возвращенных билетов за отчетный период (месяц). Терминалы предоставляются бесплатно, независимо от их количества. Кроме платы за постоянные услуги «ТАИС» берет деньги за разовые работы, например, за обучение из расчета затраченного времени и фиксированной цены человека-часа».

Владимир Ловский,
коммерческий директор
ЗАО «ТАИС»

этом производителям оказывается оперативная помощь на начальном этапе использования системы. После ввода в эксплуатацию зачастую заключается договор на техническое сопровождение системы, в рамках

которого заказчик получает техническую поддержку, консультации, доработки, обновления и прочее. Следует обратить пристальное внимание на полноту документации внедряемой системы, ведь ее доступность и достаточность серьезно облегчит внедрение, изучение и сопровождение системы.

Теперь о стоимости систем автоматизации и о том, как зарабатывают их производители. К примеру, некоторые из компаний не берут денег за сам продукт, но изначально договариваются о платной поддержке. Такая бизнес-модель используется, например, в барнаульском продукте «Е-автовокзал», разработанном компанией «Артмарк».

Другие разработчики берут деньги за каждую инсталляцию своего продукта, в том числе, например, за каждое развернутое рабочее место. Одновременно с этим заключается договор о платном техническом сопровождении. По такой схеме сотрудничают компании «КВЦ-Сервис» и «ИТТ».

Есть и смешанная бизнес-модель – когда присутствует

Характеристика	Е-автовокзал (Артмарк)	АСПБ (КВЦ-Сервис)	BusTicketPro (SWD Factory)	TAIS AUTO (ТАИС)	Авибус (ИТТ)
Открыт ли код решения для изменений?	Нет	Нет	Да	Нет	Да
Открыт ли протокол обмена данными (имеется ли документация)?	Протокол открыт, есть документация	Протокол открыт, есть документация	Протокол открыт, есть документация	Протокол открыт	Протокол открыт, есть документация
Возможно ли самостоятельное внедрение системы?	Да	Да	Да (подключение рабочих мест)	Да	Да
Возможно ли установить систему на сервер предприятия?	Да	Да	Да	Нет	Да
Возможно ли арендовать систему в облаке?	Да	Частично	Да (основной формат)	Да	Да
Есть ли демоверсия продукта?	Есть	Есть	Есть	Есть	Есть
Насколько система документирована?	Документация 70%	Полная документация	Руководство кассира, бизнес-администратора, администратора	Полная документация	Полная документация

Характеристика	Е-автовокзал (Артмарк)	АСПБ (КВЦ-Сервис)	BusTicketPro (SWD Factory)	TAIS AUTO (ТАИС)	Авибус (ИТТ)
Стоимость приобретения и аб. плата:					
Малое предприятие (2 кассира, 1 руководитель)	бесплатно + 2000 р./мес. (сопровождение)	90 000 р. (+ скидки до 40%) + 3000 р./мес. (сопровождение)	14 150 р. (€300) + 1,5–2,0% от проданных билетов	1,0 р. с проданного билета	41 000 р. (базовая поставка + 2 лицензии)
Среднее предприятие (3 кассира, 1 диспетчер, 2 руководителя)	бесплатно + 10 000 р./мес. (сопровождение)	180 000 р. (+ скидки до 40%) + 3000 р./мес. (сопровождение)	23 550 р. (€500) + 1,5% от проданных билетов	0,5–1,0 р. с проданного билета	76 800 р. (базовая поставка + 5 лицензий)
Крупное предприятие (10 кассиров, 2 диспетчера, 4 руководителя)	бесплатно + ≈30 000 р./мес. (сопровождение)	480 000 р. (+ скидки до 40%) + 3000 р./мес. (сопровождение)	47 150 р. (€1000) + 0,5–1,0% от проданных билетов	0,5 р. с проданного билета	163 600 р. (базовая поставка + сервер 1С + 15 лицензий)
Стоимость оборудования:					
Сервер малого предприятия	от 20 000 р.	от 12 000 р.	сервер не требуется	сервер не требуется	от 20 000 р. (раб. станция)
Сервер среднего предприятия	от 50 000 р.	от 40 000 р.	сервер не требуется	сервер не требуется	от 30 000 р. (раб. станция)
Сервер крупного предприятия	от 100 000 р.	от 50 000 р.	сервер не требуется	сервер не требуется	от 70 000 р.
Клиентская рабочая станция	от 12 000 р. + ККМ	от 7500 р. + ККМ	от 7500 р. + ККМ	от 7500 р. + ККМ	от 7500 р. + ККМ
Открыт ли протокол обмена данными (имеется ли документация)?	Протокол открыт, есть документация	Протокол открыт, есть документация	Протокол открыт, есть документация	Протокол открыт	Протокол открыт, есть документация
Реализована ли интеграция с другими системами автоматизации автовокзалов?	Да («Авибус», в разработке другие системы)	Да («Infobus», «Рапида»)	Да (сайт BusEurope.eu)	Нет	Да («Е-автовокзал», в разработке другие системы)
Возможна ли продажа билетов удаленных и «чужих» автовокзалов?	Да	Да (только в системе АСПБ)	Да	Да (только в системе TAIS AUTO)	Да
Возможна ли продажа билетов агентами (турагентствами)?	Да	Да	Да	Да	Да

первоначальный взнос за базовую установку, и в дальнейшем автовокзал отчисляет комиссию в 1–2% от стоимости каждого проданного билета, например, как в продукте от SWD Factory. По схожей схеме работает и продукт от компании «ТАИС».

При этом представителям автовокзалов необходимо обратить внимание на то, что при организации продажи билетов через Интернет практически неизбежны затраты на эквайринг – то есть комиссию

банка или платежной системы за проведение электронного платежа. Размер комиссии зависит от эквайринг-партнера и составляет в среднем от 2 до 4% от стоимости билета. Некоторые производители предлагают услуги по продаже билетов на своих специализированных сайтах, в этом случае к комиссии эквайринг-партнера добавляется комиссия продавца, которая может достигать 5–10%. Избежать лишних затрат при продаже билетов через Интернет

возможно, если автовокзал самостоятельно организует продажи на своем сайте при помощи приобретенного или разработанного своими силами модуля.

Взаимодействие между различными АСУ для автовокзалов

Все эксперты, принявшие участие в исследовании, отмечают и потребность, и тенденцию к интеграции различных систем в единое информационное пространство. При этом

отмечается, что на данный момент технической сложности в объединении нет, и рассматривается несколько основных технологических сценариев такой интеграции. Вся соль, основная и нерешенная проблема интеграции, кроется в договоренностях между различными игроками рынка, например, «как делить деньги», кто будет все это финансировать на первых порах и так далее.

Так или иначе, на текущий момент разработчики уже активно внедряют в свои продукты «окна и двери» для взаимодействия с другими АСУ. Есть положительные попытки интеграции в России – например, между ижевской системой «Авибус: Управление автовокзалами» и барнаульской «Е-автовокзал». А вот SWD Factory так и вообще уже интегрировали на базе своего проекта BusEurope.eu множество автостанций и автовокзалов в 23 странах Европы.

Эксперты по-разному оценивают время, которое может уйти на интеграцию всех систем на российском рынке, – от двух до пяти лет. При этом эксперты отмечают, что неким прототипом такой системы уже является веб-проект «Яндекс.Расписания». Хотя через «Яндекс» все еще трудно или даже невозможно получить расписание каждого автобусного рейса страны. А про покупку билета в режиме онлайн на большинство рейсов на том же уровне качества, который предлагает, например, компания «РЖД» для поездов, говорить пока что не приходится.

Мнения и опыт автовокзалов

Представителям автовокзалов мы задавали четыре вопроса, а именно: «Сколько человек обслуживают АСУ?», «Сколько компьютерной техники занято под АСУ?», «Как влияют сбои света и Интернета на АСУ?», «Каких функций системы недостает автовокзалам?».

Итак, во-первых, технический персонал. Использование

«Опыт ТАИС свидетельствует, что создание одноуровневой структуры из взаимодействующих систем продажи билетов обречено на неудачу. На наш взгляд, выходом из сложившейся ситуации является подход, общепринятый в транспортной отрасли, а именно, создание иерархической двухуровневой структуры взаимодействующих систем. Первый уровень – действующие сегодня системы перевозчиков и автовокзалов, которые в авиационной среде принято называть «инвенторными». Инвенторные системы хранят ресурс перевозчиков и предоставляют к нему доступ собственным агентам (в данном случае кассирам автовокзалов). Второй уровень – единая «дистрибутивная» или распределительная система (РС), обслуживающая агентов и взаимодействующая с инвенторными системами по единому интерфейсу. Именно эта система способна будет поддержать в дальнейшем все виды агентской деятельности, включая онлайн продажи. Организация – владелец РС – должна будет финансировать создание такой системы и в последующем взять на себя взаиморасчеты между ее пользователями, естественно, с прибылью для себя. Важнейший в сложившейся ситуации вопрос: найдется ли организация, заинтересованная в создании РС и готовая финансировать данный проект? ТАИС готов участвовать в данном проекте, взяв на себя его техническую реализацию».

Владимир Ловский,
коммерческий директор ЗАО «ТАИС»

АСУ на автовокзале так или иначе приводит к тому, что в штате автовокзала присутствуют специалисты по информационным системам. Как правило, это системные администраторы и/или специалисты по системам управления базами данных (СУБД), которые решают все вопросы, связанные с конечной эксплуатацией системы. Плюс именно технические специалисты автовокзала взаимодействуют с технической поддержкой разработчика.

При этом надо отдельно сказать, что системы, которые разворачиваются на вокзале в формате SaaS «программное обеспечение как сервис» (TAIS AUTO, один из вариантов поставки решений BusTicketPro, «Авибус: управление автовокзалами», «Е-автовокзал»), требуют меньшей квалификации от специалистов автовокзала. Однако при этом возможности по доработке и тонкой настройке системы у автовокзала существенно ниже, и становятся актуальными риски, связанные с обрывом связи. Хотя некоторые SaaS-продукты умеют реагировать и на обрыв связи, не останавливая деятельность автовокзала. В среднем на обслуживании одного крупного автовокзала занято 2 специалиста, мелкие же автовокзалы зачастую не требуют даже целого специалиста, так, например, 25 объектов ОАО «Автовокзалы Удмуртии» обслуживает 4 человека.

Во-вторых, компьютерная техника. Тут картина примерно такая же, как в предыдущем моменте. Использование АСУ на ав-

«Настоящей интеграции между системами сейчас не существует, а жаль. Идея интеграции различных систем друг в друга имеет большой потенциал и рыночный дух. Эта интеграция может осуществляться путем представления другой системы в нашей в качестве агента по продаже билетов, и, наоборот, наша система может быть представлена в другой в виде точно такого же агента».

Сергей Соловьев,
директор ООО «ИТТ»

товокзале так или иначе приводит к тому, что приходится под нее выделять компьютеры. При этом если мы говорим про формат «программное обеспечение как сервис» или SaaS (TAIS AUTO, один из вариантов поставки решений BusTicketPro, «Авибус: управление автовокзалами», «Е-автовокзал»), то автовокзалу нет необходимости использовать свои серверы для обеспечения системы. То есть в случае использования решения в формате SaaS компьютерной техники необходимо закупать меньше, в основном это рабочие места сотрудников, и ее проще обслуживать, нежели в случае полноценной установки автоматизированной системы на автовокзале («КВЦ-Сервис», один из вариантов поставки решений BusTicketPro, «Авибус: управление автовокзалами», «Е-автовокзал»).

В-третьих, защита от сбоев света и доступа в Интернет. Все опрошенные представители автовокзалов говорили о том, что предпринимают меры для защиты от подобных инцидентов – от использования источников бесперебойного питания (ИБП), которые обеспечивают несколько минут работы

без света, достаточных для корректного выключения системы, до возможностей резервной дизельной электростанции, которая теоретически может обеспечить автовокзал энергией столько времени, на сколько хватит запасов топлива. Что касается сбоев доступа в Интернет, то большинство вокзалов заранее подключают резервный канал, чего в большинстве случаев полностью хватает, чтобы не беспокоиться о том, что вокзал останется без связи с «внешним миром». А если АСУ работает в формате SaaS, то доступ в Интернет становится критически важным, поскольку подавляющая часть «вычислений» в этом случае проводится на удаленных серверах поставщика решения. Некоторые разработчики предпринимают дополнительные меры, чтобы их продукт в формате SaaS умел реагировать на отключение Интернета правильно и не блокировать продажи билетов на рейсы автовокзала, столкнувшегося с проблемой.

В-четвертых – самый интересный вопрос: каких функций системы не хватает автовокзалам? Некоторые специалисты автовокзалов просили объединения с другими, чтобы пассажиры могли удобно приобретать билеты в любую точку страны с любого автовокзала. Другие просят интеграции с различными внешними «кассами продаж» билетов, например, чтобы билеты на рейсы автовокзала можно было приобрести через такие распространенные сетевые магазины, как «Евросет»

и «Связной», или через других агентов, например, «Почту России», либо в кассах, в которых уже осуществляется продажа билетов на железнодорожный и авиатранспорт. Третьи вообще обращали внимание, что не могут предоставить пассажирам возможность покупки билетов через веб-сайт или с помощью мобильного приложения. Приятно осознавать, что производители решений уже работают над этими проблемами, а некоторые из них уже решены.

Заключение

Итак, уважаемые читатели, коллектив авторов и экспертов, участвовавший в реализации данного исследования, постарался предоставить вам актуальную информацию по системам управления автовокзалами, при этом обозначив основную проблематику современных АСУ для автовокзалов.

«Мое послание коллегам – за бóльшую открытость. Потому что мы делаем общее дело, господа. Конечно, каждый из рынков уникален, но, думаю, работы хватит на всех. Всегда мы готовы делиться полной информацией, делиться наработками. Всегда открыты для объединения. Ведь так или иначе мы стараемся заботиться о наших клиентах, а в конечном итоге – о пассажирах. К тому же мы сами периодически являемся пользователями своих же систем, когда покупаем билеты и ездим на транспорте. Итак, чуть-чуть больше открытости, чуть-чуть больше движения вперед, и, думаю, все будет хорошо».

Аркадий Иванов,
руководитель проекта
из компании SWD Factory

Мы очень надеемся, что этот материал ответил на большинство основных вопросов, с которыми столкнется читатель при выборе АСУ для автовокзала. Какой выбрать формат поставки решения – SaaS «ПО как сервис» или установку на оборудовании

предприятия? Потребуется ли доработка системы, и чьими силами она будет производиться? Какие дополнительные сервисы понадобятся при работе? Какова стоимость не только приобретения, но и эксплуатации и содержания системы? Как вы-

строить работу с соседними автовокзалами и государством? Надеемся, что благодаря в том числе этому исследованию и творческому подходу разработчиков систем автоматизация транспорта в России достигнет невиданных ранее высот.

АВТОКАССА

БИЛЕТОВ НЕТ

На сегодня нет билетов?

Надо было покупать
онлайн на сайте
www.e-traffic.ru



Купить

8 800 700-57-87

Единая транспортная система междугородных автобусных перевозок

Некоммерческое партнерство



ЕДИНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА
«АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ СТРАНЫ»



<http://www.rosbuslines.ru>

Адрес:
119571, г. Москва,
Ленинский проспект, 158
Телефон/факс:
+7 (495) 739-34-00,
(495) 232-15-24
E-mail: info@rosbuslines.ru



- ▶ создание благоприятных условий для осуществления деятельности пассажирского автомобильного транспорта;
- ▶ оказание содействия членам партнерства в расширении возможностей их производственного, профессионального и социального развития;
- ▶ защита законных прав и интересов членов партнерства
- ▶ обеспечение доступности, необходимого объема и качества услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- ▶ повышение безопасности дорожного движения и обеспечение безопасных условий деятельности пассажирского автомобильного транспорта.



**Жигунов
Евгений
Вячеславович**

Жигунов Евгений Вячеславович – директор Службы эксплуатации и развития автовокзалов ГУП «Мосгортранс». Дата рождения 24 апреля 1979 г. Имеет высшее техническое образование. В 1996–2000 гг. учился в Военно-морском инженерном институте (ВВМИУ им. Ф.Э. Дзержинского). А в 2002 году окончил Санкт-Петербургский государственный морской технический университет по специальности «кораблестроение и океанотехника».

С 2006 по 2009 гг. работал генеральным директором компании ООО «А. Маркет-СПб».

С 2008 по 2009 гг. работал в должности коммерческого директора Филиала ОАО «АРКТЕЛ» в г. Санкт-Петербурге.

С 2009 по 2010 гг. занимал должность заместителя директора по коммерческим вопро-

сам – начальника отдела маркетинга в Северо-западном филиале ЗАО «Комстар-Регионы».

С 2010 по 2012 гг. работал заместителем генерального директора – коммерческим директором ОАО «Российская телекоммуникационная сеть» (РОСНЕТ, РТС).

С 2012 по 2013 гг. работал заместителем генерального директора по управлению проектами ЗАО «Россервис».

С ноября 2013 г. работает в должности директора Службы эксплуатации и развития автовокзалов ГУП «Мосгортранс». В апреле 2014 г. по рекомендации генерального директора ГУП «Мосгортранс» Е.Ф. Михайлова был рекомендован в Правление НП «Развитие Автовокзалов Страны» и был избран в состав членов Правления на общем собрании руководителей автовокзалов.

ВСЕ О СТОЛИЧНЫХ АВТОВОКЗАЛАХ



В конце 2013 года в «Мосгортрансе» был создан филиал – Служба эксплуатации и развития автовокзалов. О целях и задачах Службы, об итогах работы за первое полугодие и перспективах развития мы беседуем с директором филиала Евгением Жигуновым.

– Евгений Вячеславович, какова цель создания Службы, ведь автовокзалы в Москве существовали и без нее?

– Дело в том, что объем пассажирских перевозок в городе неуклонно растет с каждым годом, и в 2005 году в рамках

программы по модернизации столичной транспортной системы было решено реконструировать и полностью модернизировать все столичные автовокзалы. Но строительство автовокзала – это довольно длительный процесс, этого



нельзя сделать за один месяц, поэтому мы решили сформировать сеть оборудованных временных пунктов отправления и прибытия межрегиональных и международных автобусов (ПМАМ). В настоящее время в ведении Службы 4 таких пункта: автобусные станции «Красногвардейская» на базе 16-го автобусного парка и «Теплый Стан» на базе 18-го автобусного парка, а также автостанции «Орехово» и «Тушинская».

– Каким образом организована работа Службы?

– Для удобства структура Службы разбита на функциональные блоки в соответствии с основными направлениями деятельности: организация пассажирских перевозок, эксплуатация автовокзалов, развитие автовокзалов, транспортная безопасность, а также по другим, вспомогательным направлениям – финансово-экономическое, кадровое, юридическое; бухгалтерия, маркетинг и реклама, информационные технологии. На каждой автостанции есть свой руководитель, а также штат кассиров, контролеров и диспетчеров. Охрану объектов осуществляет ЧОП.

– Каких результатов на сегодняшний день добилась Служба?

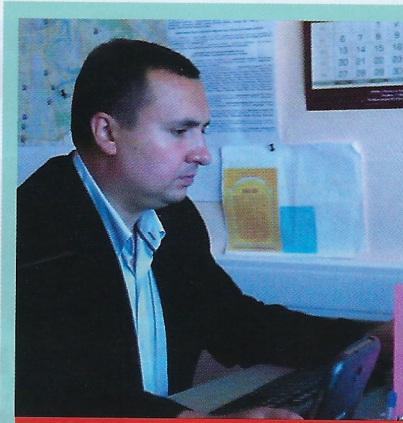
– Обеспечена непрерывная работа временных автостанций, сформирован штат фили-

ала, закуплено оборудование. Мы сохранили большинство автобусных маршрутов, в настоящее время на наших пунктах работает более 100 разных перевозчиков. Мы постоянно осуществляем поиск новых партнеров для расширения сети перевозок, оптимизируем работу автостанций: организованы дополнительные точки по продаже билетов и по информированию пассажиров, разработаны и внедряются меры по борьбе с нелегальными перевозчиками, выстроена с учетом увеличения пассажиропотока

схема работы автостанций в пиковые предпраздничные и выходные дни.

– Автостанции становятся более комфортными и безопасными для пассажиров?

– Конечно, все станции, несмотря на то, что они временные, оборудованы по наивысшим стандартам качества: есть комфортные залы ожидания, камера хранения, комната матери и ребенка, туалеты, комната отдыха водителей. На территории пунктов отправления и прибытия установлены ин-



МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

Лебин Александр Николаевич

заместитель директора по перевозкам

Одна из главных задач Службы эксплуатации и развития автовокзалов в настоящее время – ликвидация несанкционированных пунктов прибытия и отправления автобусных маршрутов. Благодаря работе по выявлению нелегальных перевозчиков, Служба планирует добиться существенного повышения качества и безопасности транспортного обслуживания в столице. В последнее время при поддержке Службы ряд пассажирских перевозчиков из категории нелегальных оформил все необходимые документы в Департаменте транспорта и планирует уже в текущем году начать свою деятельность под эгидой автостанций ГУП «Мосгортранс». Сейчас на наших автостанциях работает уже около 1000 легальных перевозчиков, и мы рассчитываем, что их число с каждым годом будет только расти.



МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

Синкевич Иван Геннадьевич

заместитель директора
по транспортной
безопасности

В рамках имеющихся полномочий ГУП «Мосгортранс» уделяет особое внимание профилактике, выявлению и пресечению

псевдозаказных пассажирских перевозок, нарушающих федеральное законодательство и законодательство города Москвы, наносящих значительный ущерб бюджету города Москвы и создающих угрозу безопасности пассажиров и других участников дорожного движения, а также транспортной безопасности в целом. Считаю, что работу в этом направлении целесообразно выстроить совместно с подразделениями ГУ МВД.

формационные табло, ведется постоянное информирование граждан об услугах автостанции и перевозчиков. Организована работа круглосуточного контакт-центра и онлайн-продажа билетов через Интернет. Для пассажиров в залах ожидания автостанций открыт бесплатный доступ в Интернет по технологии Wi-Fi, есть возможность оплачивать билеты банковскими картами, устанавливаются торговые автоматы с напитками и мороженым. Кроме того, мы внимательно следим за соблюдением правил пользования автостанцией, поддерживаем чистоту и порядок на вверенных нам территориях.

– Повлияло ли создание службы на тарифы перевозок? Кто их регулирует?

– Создание службы на тарифы не повлияло. Цену на билет устанавливают перевозчики на основании законодательства РФ, а также с учетом конкуренции, коммерческой выгоды

и потребности на рынке транспортных услуг, туда же включены услуги автостанций.

– Какая компания может стать перевозчиком?

– Осуществлять пассажирские перевозки в том или ином регионе России может транспортная компания – юридическое лицо или предприниматель, – получившая лицензию государственного органа, который осуществляет регулирование отрасли в этом регионе.

– Кто занимается развитием маршрутной сети? Как организуются новые маршруты?

– Планируют маршрут перевозчики, мы определяем технологическую возможность поставить рейс в сетку расписания, а окончательное решение о согласовании маршрута принимает Департамент транспорта. После принятия решения сведения о новом маршруте заносятся в городской реестр, и пассажиры могут начинать пользоваться данным маршрутом.

– Каковы условия для перевозчиков на пользование инфраструктурой автостанции?

– Перевозчик обязан строго соблюдать все правила пользования автостанциями: предоставлять современный, чистый, исправный, оборудованный ремнями безопасности подвижной состав; обеспечивать обязательный предрейсовый осмотр автобусов и водителей; выполнять все рейсы по расписанию и осуществлять перевозки строго в соответствии с согласованным маршрутом; не допускать на территории станции несанкционированную продажу билетов и другие правила.

– Какой сегодня объем перевозок на всех объектах службы?

– На сегодня совокупный пассажиропоток по четырем автостанциям «Мосгортранса» составляет в среднем около 7 тысяч человек в сутки. В пиковые периоды – в основном в дни накануне длинных выходных, когда люди массово покидают город, – поток пассажиров может увеличиваться в 2 раза. В год – до 2,5 миллионов человек.

– Как по прогнозам изменится пассажиропоток в будущем?

– По нашим расчетам, к 2020 году объем перевозок может увеличиться до 19–23 млн человек в год.

– Каковы перспективы Службы?

– В настоящее время «Мосгортранс» разрабатывает «Концепцию развития автовокзалов в городе Москве до 2020 года». В планах столичного руководства – размещение автостанций на таких транспортно-пересадочных узлах, как «Селигер-



МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

**Цховребов
Эдуард
Станиславович**
заместитель начальника
ПМАМ «Красногвардейская»

Организация пунктов отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, а также легализация автобусных перевозок повышает производительность и рентабельность объектов транспортной инфраструктуры. Посадка/высадка пассажиров на ПМАМ происходит на специальном оборудованном перроне автостанции, поэтому пассажир всегда может подтвердить свой статус и, следовательно, его гарантированные законом права не будут нарушены водителем или перевозчиком. Кроме того, при посадке в автобус междугородного сообщения на официальных автостанциях города Москвы каждый пассажир в обязательном порядке обязан предъявить паспорт, что также обеспечивает для него дополнительные гарантии безопасности. Сейчас все большее количество пассажиров обращаются к услугам официальных перевозчиков и автостанций, понимая, что в стоимость поездки входит не только гарантированное качество услуги, но и безопасность на дороге.

ская», «Котельники», «Красногвардейская», «Лесопарковая», «Саларьево», «Тушинская», «Теплый Стан». Планируется также реконструировать автовокзал «Щелковский». В рамках второй очереди запроектированы еще три автостанции: «Царицыно», «Ботанический сад – ВДНХ», «Косино – Ухтомская». Служба эксплуатации и развития автовокзалов уделяет пристальное внимание всем запросам пассажиров и старается максимально быстро обеспечивать их удовлетворение, для того чтобы пассажиры получали качественные услуги, совершали поездки в комфортных условиях и оставались довольны обслуживанием. Повышение качества и оперативности общественного транспорта, обеспечение комфорта и безопасности пассажиров – вот главная задача, которая стоит перед Службой.





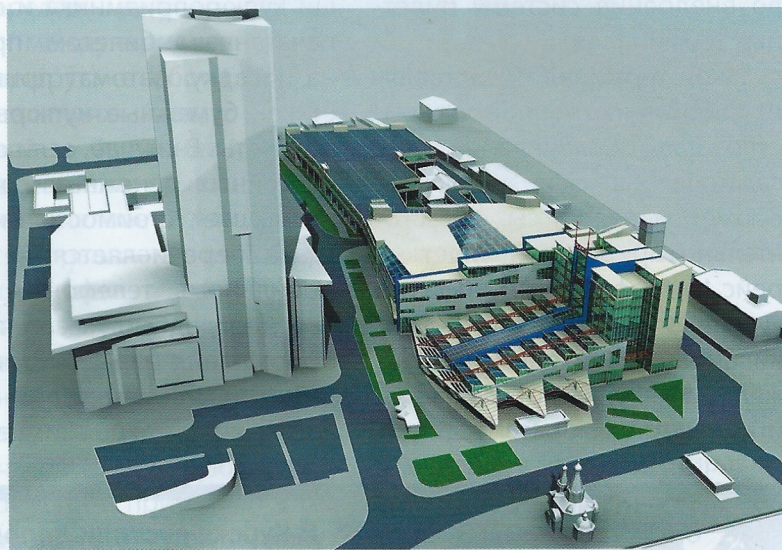
Екатеринбург

В Екатеринбурге появится еще три автовокзала

Вместе с новыми станциями метро в Екатеринбурге появится еще три автовокзала. Об этом заявил координатор проектов Северного автовокзала Алексей Малыгин.

Нынешний Северный автовокзал реконструируют и переименуют к 2017–2018 году. По замыслу, он станет центральным посадочным транспортным узлом и начнет функционировать к чемпионату мира по футболу. Специалисты пока не решили, как именно он будет называться.

Новые автовокзалы появятся по мере строительства станций метро. В северном направлении – в районе Уралмаша, вблизи выезда из Екатеринбурга в Верхнюю Пышму. В западном – на улице Metallургов, вблизи торгового центра «Мега». В восточном – в районе кампуса УрФУ. По нему уже есть несколько проектов. Не исключено, что автовокзалы будут по-



строены раньше, чем новые ветки метро, однако в полную силу все равно смогут работать только с появлением подземного транспорта.

Южный автовокзал перенесут в Ботанический район. Такое решение власти Екатеринбурга приняли еще три года назад.

«То есть получится четыре автовокзала на окраинах – перехватывающих. И один центральный, который будет обслуживать в большей степени междугородные, дальние пере-

возки», – объяснил Алексей Малыгин.

В перспективе междугородные автобусы вообще перестанут ходить по Екатеринбургу, что очень удобно: это значительно сэкономит время людей и разгрузит дороги. На подземном транспорте пассажиры будут добираться до автовокзала, а оттуда – без всяких пробок – выезжать из города и наоборот.

По материалам ИА «Свердловское областное агентство политической информации»



Омск

В Омске внедряют систему электронных терминалов по продаже билетов на рейсовые автобусы

В здании омского автовокзала начали работать три билетопечатающих устройства, с помощью которых любой пассажир может самостоятельно приобрести билет.

Установка таких терминалов позволит значительно повысить уровень обслуживания пассажиров, намного разгрузить билетные кассы, тем

самым практически ликвидировать очереди. Кроме того, установка таких устройств произведена за счет собственной программы развития государственного предприятия «Омскоблавтранс».

В марте 2014 года в здании автовокзала были установлены информационные терминалы, предоставляющие пассажирам



Сергей Некурящих

информацию о расписании рейсов. Следующим шагом стало внедрение системы билетных терминалов.

Такой терминал представляет собой электронное устройство для билечивания пассажиров. Каждый желающий сможет, минуя кассы, самостоятельно приобрести билет на рейс. Интерфейс терминала интуитивно понятен. Для покупки билета необходимо ввести желаемые пункты отправления и прибытия, выбрать подходя-

щий по дате и времени рейс, произвести оплату при помощи купюроприемника и с распечатанным билетом пройти на посадку. Автомат принимает как бумажные купюры, так и монеты. В случае, если сумма внесенных денежных средств превышает стоимость билета, сдача перечисляется на счет мобильного телефона, который необходимо указать после оформления билета. Комиссия за покупку билета и при перечислении сдачи не взимается.

Посадка в автобус осуществляется при предъявлении перронному контролеру проездного билета, напечатанного билетным терминалом. Место пассажира в автобусе определяется электронным терминалом автоматически, исходя из свободных. Проявляя внимание ко всем категориям своих пассажиров, ГП «Омскоблвтотранс» устанавливает аналогичные терминалы для людей с ограниченными возможностями.



Курск

По мнению специалистов, это компенсирует сокращение числа электричек, которое недавно провело ОАО «Пригородная пассажирская компания «Черноземье».

Причина оптимизации железнодорожного сообщения с Белгородом – небольшое число пассажиров. По словам специалистов, в дневное время вагоны электричек заполнены менее чем на четверть. Число поездов сокращено до 7, но это не должно пугать жителей области. От Курского автовокзала

В Курске пустили дополнительные автобусы до Белгорода



теперь ходят дополнительные автобусы.

Раиса Денисова, начальник автовокзала «Курск»: «На данный момент отправление на Белгород – 12 маршрутов. Это чисто маршруты Курск – Белгород. Помимо этих маршрутов, у нас есть транзитные маршру-

ты через Белгород. Пассажиропоток незначительно увеличился с начала года. Но с перевозками мы справляемся».

Добраться до Белгорода можно и на маршрутных такси. Ежедневно рейсы осуществляют 8 микроавтобусов.

Артем Тутов



Карелия

Столицу Карелии посетила делегация второй по величине финской автобусной пассажирской компании «Savonlinja Oy» (г. Миккели). В составе делегации в республике побы-

В Карелии побывала делегация компании «Savonlinja Oy»

вали коммерческий директор Кай Хонканен и глава департамента транспорта компании «Savonlinja Oy» Юхани Комонен.

В ходе визита прошли встречи с председателем Государственного комитета Республики Каре-



Игорь Опуховский

лия по транспорту Игорем Жа-дановским, генеральным дирек-тором предприятия «Карелав-тотранс» Игорем Опуховским, были подведены итоги первого года работы международного автобусного маршрута Петро-заводск – Йоэнсуу – совместно-го бизнес-проекта российского предприятия «Карелавтотранс» и финской «Savonlinja Oy».



Первый автобус по регуляр-ному маршруту, соединяюще-му Петрозаводск и Йоэнсуу, отправился от автовокзала столицы Карелии год назад – 8 августа. Стоит отметить, что маршрут признан коммерче-

ски успешным. За год работы единственного в Карелии регуляр-ного международно-го маршрута в обоих направлениях между Россией и Финляндией перевезено свыше 7 тысяч человек. Автобус отправляется из Петрозаводска еже-дневно в 5 часов утра и при-бывает в Йоэнсуу в 11 часов по местному времени. Обрато из Йоэнсуу автобус отправляется в 17 часов 15 минут по местно-му времени и прибывает в Пе-трозаводск в 0 часов 45 минут. При этом на данном маршруте впервые в Карелии была отра-ботана система продажи авто-бусных билетов с трансфером в Йоэнсуу на рейсы финской «Savonlinja Oy» («Linja-Karjala Oy»), следующие в Хельсинки, Куопио и Ювяскюля по специ-альным (значительно снижен-ным) ценам.



Также в ходе визита были достигнуты договоренности об открытии нового рейса от-правлением из Петрозаводска в вечернее время и отправле-нием из Йоэнсуу в утреннее время. Дополнительно про-рабатывается система транс-фера на ночной автобус Йоэн-суу – Хельсинки. Данный рейс будет привлекателен не только для жителей Финляндии, же-лающих посетить одним днем г. Сортавала, но и для жителей России, которые хотят посетить столицу Финляндии в течение одного дня.



Чувашская
Республика

Проблем с пассажироперевозками нет

В Моргаушах отправление автобусов, следую-щих по пригородным и междугородным марш-рутам, осуществляется с двух автостанций – Моргаушской автостанции ОАО «АвтоВАС» и ав-тостанции «Никита» ИП И. Н. Никитин.

Глава Чувашии побывал на этих двух автостан-циях, пообщался с пассажирами.

Как рассказал предприниматель Иван Ники-тин, построенная в 2009 году автостанция «Ни-кита» имеет пропускную способность 80 пасса-жиров в час.

Автостанция обслуживает трех перевозчиков и 14 автобусных маршрутов. За первое полуго-дие 2014 года обслужено 103 тыс. пассажиров и 37230 рейсов.

«Автобусы отправляются в Чебоксары через каждые 10–15 минут. Если раньше билет от Мор-



Владимир Палеев

гауш до Чебоксар стоил 90 рублей, то сейчас цену проезда мы снизили до 65 рублей», – говорит Иван Николаевич.

Недалеко расположена и Моргаушская авто-станция ОАО «АвтоВАС». Ежедневно автостан-



ция обслуживает 8 регулярных автобусных маршрутов, в том числе 1 междугородный и 7 пригородных. Ежедневно с автостанции осуществляется 46 отправлений автобусов. Среднесуточный пассажиро-

поток – 152 пассажира. «Через нашу автостанцию можно добраться из села Моргауши до города Чебоксары за 60 ру-

блей», – ознакомил с ситуацией генеральный директор ОАО «АвтоВАС» Владимир Кириллович Палеев.



Астраханцы все больше выбирают отдых в Крыму

Россияне вновь открывают для себя Крым. И даже астраханцы, которые традиционно всегда более тяготеют к Кавказу и его черноморскому побережью, все чаще задумываются о посещении нового российского курорта.

Самый безопасный и надежный путь на Крымский полуостров сегодня лежит через Керченский пролив. Пока проект моста только разрабатывается, переправу обеспечивают уже пять паромов.

В приоритете – автобусное сообщение. Именно автобусами из Астрахани в Крым на отдых 17 июля отправилась большая группа астраханских детей. Замминистра труда и социального развития региона Алла Попова все тяготы поездки в Крым на легковом авто испытала лично.

«Для туристов, которые едут на личных автомобилях, дорога в принципе несложная, но автобусы идут без очереди по отдельному коридору. Поэтому



наши дети (300 человек), стоять в очереди не будут».

Для тех, кто любит путешествовать поездом, предусмотрен маршрут из Астрахани с пересадкой в Волгограде или на станции Тоннельная до Анапы. Далее также автобусом. До переправы или даже до Симферополя. Впрочем, в крымскую столицу и столицу каспийскую можно добраться и прямым рей-

сом. С Астраханского автовокзала. В пути – чуть более суток.

Рашид Давлетьяров, заместитель генерального директора ГП «АПАП-3»: «Мы осуществляем автобусные перевозки на Симферополь ежедневно в 21 час. И в перспективе планируем продлить до Севастополя. В настоящее время документация находится на согласовании».



Севастополь

В собственность города передадут автовокзал

Ориентировочно в ноябре 2014 года в собственность Севастополя будут переданы три городских автовокзала, которые ранее находились в собственности Республики Крым.

«У меня есть договоренность с руководителем Правительства Республики Крым Сергеем Аксеновым о передаче в собственность Севастополя городского автовокзала», – заявил журналистам исполняющий обязанности губернатора Севастополя Сергей Меняйло.



По его словам, несколько лет назад Центральный автовокзал Севастополя был приватизирован. Его собственником стало публичное акционерное общество «Крымавтотранс».

«Создана рабочая группа из специалистов Крыма и Севастополя, которая занимается оформлением передачи автовокзалов в Балаклаве, на Северной стороне и Центрального автовокзала в собственность нашего города. Согласие Крыма получено», – цитирует неза-

висимая online-газета «Новый Севастополь» заместителя губернатора Севастополя Игоря Малоземова.

По его словам, переговоры идут активно, плодотворно и завершатся в ближайшее время, а к ноябрю состоится передача права собственности.

«После этого мы начнем реализовывать программу реконструкции не только этих объектов, но и транспортной инфраструктуры вокруг них», – отметил замгубернатора.



Чебоксары

Терминал для продажи билетов установлен на автовокзале

Пассажиры смогут приобрести билеты на все автобусные маршруты без участия кассира на Центральном автовокзале в столице Чувашии. Терминал для продажи билетов на все автобусные маршруты установлен на Центральном автовокзале в столице Чувашии. Как сообщается на официальном портале ОАО «АвтоВАС», в августе 2013 года на Центральном

вокзале Чебоксар и в августе 2014 года на Пригородном автовокзале Чебоксар был установлен терминал для продажи билетов. Пассажиры с его помощью могут приобрести билеты на все автобусные маршруты, без участия кассира.

По официальной информации, данный терминал принимает бумажные купюры, монеты. Кроме того, он выдает сдачу,



и при его использовании комиссия не взимается.

Примечательно, что терминалами для продажи билетов в ближайшее время планируется оснастить все автовокзалы и автостанции ОАО «АвтоВАС».



Новоросси́йск

Автовокзал получил инвестора

Муниципалитет определился с местом, куда из центра Новоросси́йска перенесут автовокзал. Это район села Владимировка рядом с трассой А146.

Об этом на брифинге заявил первый заместитель главы города Игорь Дяченко. Он рассказал, что тема с переносом автовокзала уже перезрела, много лет власти подыскивают приемлемый земельный участок в черте города, и вот 3 гектара нашлись неподалеку от терминала большегрузного транспорта у Владимировки. В краевой Департамент транспорта уже отправлен необходимый пакет документов, проведены предварительные консультации с ГИБДД, проведена процедура изменения целевого назначения земельного участка, подготовлены проекты переноса грунта и сооружения ливневой канализации. Муниципалитет готов присту-

пить к подготовке схем транспортного сообщения с новым автовокзалом, чтобы обеспечить будущим пассажирам легкую дорогу в город, на железнодорожный вокзал и обратно. Обещают обеспечить сеть билетных касс, а также организовать процесс продажи через Интернет.

Инвестор проекта ООО «Порт Транзит» позиционирует себя как оператор крупнейшей накопительной площадки грузового автотранспорта в Краснодарском крае. Старый же автовокзал принадлежит АО «Кубаньпассажиравтосервис» – фирме, которая контролирует и обслуживает сеть автобусных перевозок в крае. Известие о переносе автовокзала, признал Дяченко, не было встречено этой компанией на ура. Однако муниципалитет устал

ждать, когда главный перевозчик сделает дельное предложение по решению проблемы, и сам пошел в атаку. Сейчас все стороны ведут переговоры. Игорь Алексеевич сказал, что городские власти не намерены покушаться на бизнес «Кубаньпассажиравтосервиса», а только настаивают на том, чтобы компания учитывала и интересы города. Дяченко даже бросил в шутку, что муниципалитет разрешит транспортникам построить на месте старого автовокзала торговый центр. Эту фразу, возможно, стоит расценивать как публичный намек на то, что если краснодарцы пойдут на достижение договоренностей, устраивающих все стороны, то «белый дом» благосклонно отнесется к их проектам относительно дальнейшей судьбы здания автовокзала и земельного участка под ним в очень привлекательном месте Новоросси́йска.

Матвей Прокопенко



Лента новостей подготовлена по материалам сайтов:
<http://www.seyminfo.ru>, <http://www.gov.karelia.ru/>, www.omskportal.ru,
<http://gorodskoyportal.ru/ekaterinburg/news>, <http://www.chv.aif.ru/money/finance>
<http://lotosgrk.ru/news>, <http://gov.cap.ru>, <http://news.sevas.ua>,
<http://www.nnvrsk.ru>, <http://investigator.org.ua>

НА ПРИНЦИПАХ ПАРИТЕТНОСТИ И ДОБРОСОВЕСТНОСТИ



Автотранспортный союз Свердловской области на протяжении последних лет изучает состояние межсубъектного (межрегионального) сообщения, порядок обслуживания межрегиональных и международных маршрутов, пролегающих по территории Свердловской области.

И это объяснимо, свердловская область располагается в центре Уральского федерального округа, Екатеринбург – общепризнанная столица Урала, наиболее развитый промышленный, торговый и культурный центр. Поэтому активно развивается межрегиональное автобусное сообщение, из существующих 87 маршрутов за последние полтора года открыто 17. Свердловская область территориально приближена к Казахстану и Киргизии, что

позволяет расти и международным пассажирским перевозкам.

10 сентября 2014 г. в Екатеринбурге состоялось совещание перевозчиков Свердловской области, обслуживающих межрегиональные (межсубъектные) маршруты, проходящие по территории Свердловской области и областей, граничащих с ней. На данном совещании были представлены результаты аналитического исследования состояния межсубъектных перевозок, проведенного Союзом автотранспортных предпринимателей Свердловской области. Анализ представляет собой графические схемы маршрутов с указанием всех остановок, сформированные по субъектам, например: Свердловская область – Челябинская область, Свердловская область – Пермский край и другие. Каждая схема анализировалась на совпадение межрегиональных маршрутов с междугородными и пригородными маршрутами, организованными по территории Свердловской области. На схемы нанесены 8 транзитных маршрута, пролегающих по 3 регионам. Составлены реестры перевозчиков всех субъектов РФ, имеющих межрегиональное сообщение с нашей областью, с



Лилия Саранчук

указанием маршрутов и рейсов. Составлено общее для всех межрегиональных маршрутов расписание.

Результаты данного исследования показали, что маршрутная сеть межсубъектного автобусного сообщения на территории Уральского федерального округа сформирована. Дальнейшее открытие маршрутов без анализа и позиции уполномоченных органов регионов на переход от экстенсивной стадии развития данного автобусного сообщения путем наращивания количества маршрутов и перевозчиков невозможно. Это может привести к убыточности данного вида перевозок и экономическому истощению предприятий, в данное время уже работающих на рынке. Необходимо перейти к интенсивному развитию качества транспортных услуг, к конкуренции лучшими транспортными средствами, дополнительными услугами, комфортом и безопасностью в пути.

Участники совещания также обсудили судебную практику рассмотрения дел, связанных с отказом органами власти в открытии межсубъектных маршрутов.



рутов. Перевозчики отметили несовершенство норм Приказа Минтранса РФ от 14 августа 2003 г. № 178 «Об утверждении Порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации» и согласились с необходимостью разработки уполномоченным органом регламента по открытию и согласованию новых маршрутов, который позволил бы в комплексе оценивать целесообразность данных маршрутов.


В ходе совещания были затронуты вопросы и транспортной безопасности, а именно – требования Приказа Минтранса России от 19.07.2012 г. № 243 «Об утверждении Порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных

данных о пассажирах, а также предоставления содержащихся в них данных». Данный приказ обязывает перевозчиков предоставлять информацию о перевезенных ими пассажирах не только через автовокзалы и автостанции, но и самостоятельно.

По результатам совещания были приняты решения, направленные на дальнейшее развитие межсубъектного сообщения и проведение мониторинга данного вида перевозок по показателям качества транспортного обслуживания населения. Все участники согласились с необходимостью разработки определенного регламента по открытию и согласованию новых маршрутов, которым бы руководствовался уполномоченный орган, и осо-

бо подчеркнули необходимость выстраивания взаимоотношений между субъектами уральского региона по развитию автобусного сообщения. В январе отраслевые объединения Уральского федерального округа – союзы, некоммерческие партнерства – подписали соглашение о развитии межсубъектных перевозок на принципах паритетности и добросовестности, недопущения подмены межрегиональными перевозками других видов сообщения – междугородного и пригородного. Соглашение предусматривает проведение мониторинга качества услуг, наполняемости автобусов и иных параметров, оказывающих влияние на экономические показатели и безопасность перевозок автобусами.

VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ



ТРАНСПОРТ РОССИИ

4–6 декабря 2014

**комплекс
«Гостиный
двор»**












Участие в Форуме примут:

- ▶ руководство Министерства транспорта Российской Федерации;
- ▶ руководители крупнейших российских и зарубежных компаний, осуществляющих деятельность в области транспорта и смежных отраслях;
- ▶ представители международных и общественных организаций; в представители финансового сектора;
- ▶ ученые.

В общей сложности в рамках Форума «Транспорт России» планируется проведение порядка 15 дискуссионных и иных мероприятий с участием более чем 100 докладчиков и 1000 делегатов.

В 2014 году главной темой пленарной дискуссии Форума станет опережающее развитие транспортной инфраструктуры. Повестка дня также будет включать вопросы, касающиеся развития всех основных видов сообщения, в том числе автомобильного, авиационного, водного и железнодорожного транспорта.

ПАРАД РЕТРОАВТОБУСОВ В МОСКВЕ



9 августа 2014 года в столице отметили 90-летний юбилей со дня открытия в столице регулярного автобусного сообщения. В честь праздника по улицам Москвы прошел ретропарад московских автобусов.

9 августа в столице отметили 90-летний юбилей со дня открытия в столице регулярного автобусного сообщения. В честь праздника по улицам Москвы прошел ретропарад московских автобусов.

90 лет назад пассажирский автобус отправился в свой первый регулярный рейс по маршруту Каланчевская площадь – Белорусский вокзал (тогда – Белорусско-Балтийский вокзал). Сейчас, спустя 90 лет, автобус является одним из самых востребованных видов городского транспорта Москвы.

Праздник посетили более 30 000 человек. Колонна автобусов музея наземного городского пассажирского транспорта

в сопровождении ретротехники музея ГИБДД – «Москвича-408», ВАЗ-2101 и мотоцикла

«Урал М-67» – проследовала от Ленинградского шоссе через центр города и остановилась на



Все автобусы сами доехали до места выставки. За исключением вот этого красавца



А как же без настоящего дяди Степы – великана?



Ретроавтомобили тоже были, но в заезде они не участвовали

данного маршрута.
проспекте Академика Сахарова. Возглавлял колонну автобус ЗИС-8 1936 года выпуска – единственный сохранившийся в Мо-

скве экземпляр самого массового довоенного автобуса. Всего в параде было задействовано 15 ретроэкспонатов. На всем пути

следования колонну встречали заинтересованные зрители.

На проспекте Академика Сахарова была организована выставка автобусов, технологического транспорта и легковых автомобилей разных лет, включая экспонаты из музея ГИБДД, а также были проведены разнообразные мероприятия для детей и взрослых. Все гости праздника смогли посетить салоны транспортных средств, получить юбилейные сувениры и сделать памятные фотографии. Парад и выставка ретротехники вызвали большой интерес у москвичей, многие из которых впервые смогли посмотреть на те модели автобусов, которые раньше видели только в кино. Для людей старшего поколения посещение этого мероприятия стало приятным возвращением в дни своей молодости.



Как на автобусной остановке: люди встали в очередь, для того чтобы сфотографироваться на месте водителя

«Вот уже 90 лет столичные автобусы возят пассажиров, обеспечивают людям быстрое передвижение по городу. Между тем, сегодня мы делаем многое для развития автобусного движения. Прежде всего, обновляется подвижной состав, прорабатываются новые маршруты, автобусы передвигаются



У каждого автобуса гостей встречали юноша и девушка в костюмах, соответствующих годам эксплуатации данного автобуса

по выделенным полосам. Все эти меры позволяют нам развивать автобусное движение Москвы в соответствии с самыми современными требованиями», – заявил руководитель ГУП «Мосгортранс» Евгений Михайлов.

Власти Москвы планируют и дальше развивать автобусное сообщение и другие виды наземного городского пассажирского транспорта, чтобы сделать его еще более популярным и востребованным среди горожан.

«Наземный транспорт столицы становится удобнее, надежнее и быстрее. Для повышения качества обслуживания пассажиров мы делаем все. Только в этом году Москва купит 250 новых автобусов, 80 трамваев и 120 троллейбусов. Уже через несколько лет по всем маршрутам будет ходить только новый современный транспорт. Мы делаем новую маршрутную сеть, а также предоставляем столичным автобусам и городскому транспорту приоритет в движении на дорогах Москвы. И мы уже видим результат: люди пересаживаются в наземный транспорт. Общее число пассажиров наземного транспорта, оплачивающих свой проезд, по итогам первого полугодия 2014 года выросло на 11,4%. Мы стремимся к тому, чтобы по пассажиропотоку наземный транспорт сравнялся с московским метрополитеном. Уверен, уже скоро так и будет», – заявил заместитель мэра Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Максим Ликсутов.

<http://dt.mos.ru>
 Фото Анны Царевой



Можно зайти в каждый автобус и прокомментировать билетик «на память»
 anna_tsareva.smarttotrip.com



И для малышей тоже праздник. Хоть в автобус и нарисованный,



зато клоуны настоящие и подарки интересные!



ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

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



Журнал «Mootor»

Mootor

The magazine of Mootor Group

Spring 2014

Let's make public transportation enjoyable



Наши коллеги из Эстонии выпускают журнал «Mootor». В журналах отражена деятельность транспортных работников, проблемы и развитие предприятий, а также то, что отрасль предлагает своим клиентам и что они думают об оказываемых услугах.



ГЛАВНОЕ – НАДЕЖНОСТЬ!



Туристические автобусы KING LONG

Автобусы на дизельном топливе

Новинка!
АВТОБУСЫ
НА ГАЗОМОТОРНОМ ТОПЛИВЕ

Продажа автобусов
Сервисное обслуживание
Запасные части

Спецусловия по лизингу
и кредиту по программе
KING LONG FINANCE

Единая справочная служба:
8 (800) 3333 612