

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 65 апрель–июнь

2018

ПОПУТКА



Тема номера:

СЕРВИСЫ «ПОПУТЧИКОВ»



Авибус

Открытая система автоматизации
для автовокзалов и перевозчиков

АВТОМАТИЗАЦИЯ ДЛЯ АВТОВОКЗАЛОВ И ПЕРЕВОЗЧИКОВ ГОТОВЫХ СТАТЬ ЛУЧШЕ

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

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

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 ГОДА

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

Учредитель:

Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны»

Периодичность выхода:

от 4 до 8 выпусков в год

Тираж: 3000 экз.

Распространение: подписка и целевая рассылка

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

Экспертный совет:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Старовойтов О. И. – президент Российского автотранспортного союза

Главный редактор: Б. О. Лоран

Выпускающий редактор: А. Е. Лоран

Советник главного редактора: Г. Д. Шахматов

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

Юридическое сопровождение:

Г. Т. Кязимов, Ю. А. Архипова

Отдел подписки и распространения:

А. Д. Белоусова, О. Б. Лоран

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

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

Дизайн и верстка: Д. А. Румянцев, А. Е. Лоран

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

Ответственный секретарь: Д. Б. Лоран

Адрес редакции:

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

строение 4, офис 21

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

E-mail: info@rosbuslines.ru

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

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

Цена свободная.

Подписано в печать

11.06.2018 г.

Отпечатано в типографии

ООО «МЛ Принт»

115280, РФ, г. Москва, ул.

Ленинская слобода, д. 19, эт. 41х1д

оф. Х; тел. +7 (495) 649-81-31

сайт: www.mlprint.ru



СЛОВО РЕДАКТОРА

2

ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ◆ Съезд транспортников России: выступление Президента России Владимира Путина 3
- ◆ Итоговая Коллегия Министерства транспорта Российской Федерации 5
- ◆ Новый Министр транспорта РФ Евгений Дитрих 6
- ◆ Заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского пассажирского транспорта 6
- ◆ О реализации Федерального закона № 220-ФЗ 8
- ◆ Предложения Минтранса по проверке международных автобусов 10

МЕГАПОЛИС

- ◆ Актуальные проекты и проблемы модернизации транспортного комплекса Московской агломерации 11

АВТОВОКЗАЛЫ И ПАТП

- ◆ Москва: До встречи на автовокзале «Южные ворота» 12
- ◆ Две дороги перевозчиков 14
- ◆ Санкт-Петербург: Реализация статьи 38, федерального закона № 220-ФЗ 16
- ◆ Система БАСФОР – соратник автобусного рынка 18
- ◆ Автовокзал города Липецка: Надежная пристань 20
- ◆ Из настоящего в прошлое: «Назад в 90-е?» 22
- ◆ Миллион за информацию об исполнителях и организаторах поджога автобусов 22

ТЕМА НОМЕРА

- ◆ Региональные перевозчики объединили усилия в борьбе с нелегалами в «агрегаторах» поездок 23
- ◆ Альтернатива международному сервису для поиска попутчиков BlaBlaCar 24
- ◆ BlaBlaCar, либо автотранспортная отрасль России. Кто победит? 25
- ◆ Сервисы VeerCar и BlaBlaCar оказались под запретом в Беларуси 28
- ◆ За что штрафуют водителей, которые подвозят попутчиков в Беларуси 28

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

- ◆ «ОднаКасса» организует продажу автобусных билетов через мобильные терминалы 30
- ◆ «ОднаКасса» сократила время покупки билетов 30
- ◆ Что особенно важно знать при выборе системы автоматизации? 32
- ◆ Продавать или не продавать билеты на нелегальные рейсы? 36
- ◆ Дополнительная страховая защита пассажиров: роскошь или необходимость? 38

Уважаемые читатели, коллеги!



18 марта 2018 г. состоялось главное событие для всей страны - Владимир Владимирович Путин был избран Президентом России. Избираясь в четвертый раз, президент принял присягу 7 мая 2018 г. и будет возглавлять нашу страну до 2024 г.

7 мая 2018 г. В.В. Путин подписал Указ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 г.». В данном Указе присутствуют позиции, направленные, в том числе, и на совершенствование автотранспортной отрасли. А именно: усиление ответственности водителей за нарушение ПДД и повышение требований к уровню их профессиональной подготовки; создание системы правового регулирования цифровой экономики; создание глобальной конкурентоспособной инфраструктуры передачи, обработки и хранения данных, преимущественно на основе отечественных разработок. Как работники отрасли мы, в первую очередь, должны изучить современные требования населения, устранить недоработки и довести всё до совершенства. Данные задачи ведут к увеличению социальной ответственности представителей автотранспортной отрасли.

18 мая 2018 г. состоялось главное отраслевое событие - назначение министром транспорта Российской Федерации Евгения Ивановича Дитриха. Мы искренне поздравляем его с назначением на эту ответственную должность и возлагаем большие надежды на скорейшее решение накопившихся проблем.

Выпуск 65-го номера журнала «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» приурочен к мероприятиям Российского Автотранспортного Союза, которые будут проведены в городе Сочи в период с 27 по 29 июня 2018 г. Главным мероприятием отмечен XVI Съезд РАСа. В рамках Съезда, одним из самых обсуждаемых вопросов будет - как и какие требования установить к агрегаторам онлайн-продажи билетов и к агрегаторам сервисов «попутных поездок», чтобы прекратился массовый отток пассажиров из сектора регулярных междугородних автобусных перевозок. Этой проблеме посвящена тема нынешнего номера.

Ассоциацией «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» сформулированы предложения в части разработки проекта нормативного документа по требованиям к работе агрегаторов транспортных интернет-услуг, их мобильных приложений и веб-сайтов, представляющих собой площадку для организации совместных поездок. Все предложения переданы в профильный Департамент Минтранса. Позиция операторов рынка была мной озвучена на состоявшемся 30 мая 2018 г. заседании Координационного совета представителей автомобильного и городского пассажирского транспорта. Мы не ставим задачу запретить сервисы «попутчиков», а пытаемся добиться соблюдения ими таких же требований по транспортной безопасности, контролю подвижного состава и водителей, прозрачности платежей и налогообложения, и многого другого, как и во всей автотранспортной отрасли.

Одним из важных вопросов современного рынка регулярных автобусных перевозок стало возвращение к вопросу создания ЕСПБ (Единой Системы Продажи Билетов). Это аббревиатура и идеология системы, предложенная мной в 2003 году, со временем принимает всё более конкретные очертания. По истечении времени, перспективы интернета и современные реалии нанесли на рынок автотранспортной отрасли определенный отпечаток. Разрозненные системы теряют свою актуальность, наступило время экосистем и объединенных платформенных решений. На сегодняшний день отрасль обладает достаточно развитой инфраструктурой, на основе которой необходимо формировать единую цифровую среду. Мы не должны отставать от других видов транспорта.

Обращаю Ваше внимание, что в октябре текущего года в Москве пройдет специализированный национальный транспортный форум «Межрегиональные и международные автобусные перевозки 2018», который полностью будет посвящен взаимодействию между всеми участниками рынка межрегиональных и международных автобусных перевозок, а также ключевым тенденциям развития отрасли. В рамках деловой программы мероприятия, в обсуждении примут участие представители законодательной и исполнительной власти, автобусные перевозчики, автовокзалы, билетные агрегаторы и финансовые компании. В фокусе внимания участников сосредоточены ключевые направления развития систем бронирования и продажи билетов на автобусные перевозки.

Я очень надеюсь, что опубликованные в этом номере материалы, а так же материалы, размещенные на сайте Ассоциации, помогут заинтересованным лицам оперативно найти пути решения проблем отрасли.

С. Яковлев

Борис Лоран

СЪЕЗД ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ

5 марта 2018 г. в г. Москве Владимир Путин выступил на пленарном заседании Съезда транспортников России



Выдержки из выступления:

В.В.Путин: «Добрый день, уважаемые коллеги, дорогие друзья! Благодарю вас за приглашение на съезд транспортников. Вначале хотел бы поздравить крупнейшее отраслевое объединение страны – Союз транспортников России – с 15-летием. Хочу поблагодарить вас за активное участие в подготовке решений по важнейшим вопросам не только отраслевой, но и в целом нашей общенациональной повестки.

Ваши заинтересованные подходы к проблемам, которые стоят перед Россией, продиктованы той особой системной ролью, которую играл, играет и, конечно, всегда будет играть транспортный комплекс в жизни нашей большой страны. Соединяя города, регионы, территории между собой, он обеспечивает пространственную связанность России, служит основой для развития экономики и социальной сферы, для включения страны в мировые хозяйственные связи.

Благодаря труду многих поколений Россия обладает одной из крупнейших транспортных систем мира, где представлены все виды сообщения, работают около 6 процентов занятых во всей экономике нашей страны.

Российский транспорт сегодня – одна из наиболее динамичных отраслей. По итогам прошлого года объём грузооборота увеличился на 5,4 процента, пассажирских перевозок – на 8,9 процентов.

Сбалансированное, уверенное развитие транспорта, улучшение условий труда и обеспечение конкурентоспособности российских перевозчиков – это безусловный приоритет нашей политики, приоритет государства, это задел, основа для роста всей экономики страны.

И конечно, сами транспортные компании должны работать над повышением своей эффективности, производительности

труда. В этом залог прочности их позиций на рынке и, что принципиально важно, роста зарплат специалистов, достатка семей.

Вы знаете, что значительная часть Послания Федеральному собранию – а там обозначены ключевые, долгосрочные задачи и цели развития – была посвящена именно вопросам комплексного развития инфраструктуры как с точки зрения повышения качества жизни людей, так и новых возможностей для экономики, для бизнеса, тем проектам, которые призваны задать технологические тенденции развития отрасли. Напомню также, что в рамках Послания было поручено Правительству подготовить комплексный план модернизации и расширения всей магистральной инфраструктуры.

Серьёзным ресурсом для развития отечественного транспорта должны стать цифровые технологии и сервисы, которые сегодня активно внедряются во всех сферах жизни, становятся мощным фактором качественного роста. И вот сейчас, на выставке по развитию различных направлений транспорта, мы тоже об этом говорили, мне об этом докладывали.

Уже сейчас через интернет можно узнать расписание рейсов и проложить маршрут, купить билет и отследить перемещение грузов. Цифровые решения позволяют заметно продвинуться в развитии мультимодальных, как говорят специалисты, «бесшовных» перевозок.

Нужно задействовать новые технологические возможности для роста эффективности отрасли, снижения затрат перевозчиков и владельцев грузов, для повышения удобства и комфорта пассажиров. В том числе речь идёт об использовании конкурентоспособного отечественного программного обеспечения. На это хочу обратить особое внимание. При любом новом про-

екте с этого нужно начинать. Нужно ориентироваться именно на отечественный продукт. Тем более все возможности для этого у нас есть.

Всё это должно придать дополнительный импульс транспорту России, усилить позиции нашей страны на глобальном рынке транспортных и логистических услуг.

Дорогие друзья!

Одним из самых массовых и востребованных видов сообщения является автомобильный транспорт. В пересчёте на тоннаж почти 70 процентов грузов в России перевозится по автодорогам.

Как отметил в Послании, в ближайшие шесть лет мы практически удвоим расходы на автомобильные дороги страны, направим на эти цели более 11 триллионов рублей, приведём в порядок региональные и местные трассы. Это самая сложная задача, вы это хорошо знаете. Мы в значительной степени привели в порядок, более или менее, федеральные трассы, но по объёму региональных и местных [трасс] на порядок больше.

Для решения этой задачи потребуются привлечь большой объём частных средств. И мы системно поддержим инвесторов, которые вкладывают средства в инфраструктуру, запустим новые инструменты финансирования дорожного строительства, такие как инфраструктурная ипотека, повысим привлекательность проектов развития автодорог за счёт освоения придорожных территорий...

...Вместе с обновлением дорожной сети страны нам необходимо делать более современным, экологичным и транспортный парк. При этом хочу особо подчеркнуть: важно не создать чрезмерную, необоснованную нагрузку на наши компании. Предложить такую систему стимулов, которая сделает обновление парка транспортных средств максимально эффективным. Процесс обновления должен быть есте-

ственным, гибким и выгодным. Я прошу Правительство совместно с деловыми кругами проработать эти вопросы. Это абсолютно необходимо, если мы хотим энергично развиваться, повышать нашу конкурентоспособность...

...Я прошу руководителей регионов предельно ответственно подходить к финансированию пригородного сообщения. Учитывать его высокую социальную значимость, а также роль в обеспечении включённости малых городов, сельских территорий в общее экономическое, социальное, культурное пространство страны, в развитии туризма и в целом – в формировании современного, высококачественного образа жизни людей. Это одна из ключевых задач – повысить мобильность населения и трудовых ресурсов.

...Уважаемые друзья! Ускоренное развитие национальной транспортной системы, использование современных, прогрессивных технологий требуют притока новых специалистов, повышения квалификации работников отрасли.

Знаю, что на транспорте уделяется большое внимание кадровому обеспечению и отраслевой науке. Неслучайно мы с вами встречаемся в главном вузе отрасли – Российском университете транспорта.

Нужно регулярно обновлять материально-техническую базу профильного образования и науки, запускать новые программы обучения и повышения квалификации по самым современным и востребованным направлениям подготовки кадров... В этой работе Правительство, регионы, вся система профессионального образования должны опираться прежде всего на запросы транспортных предприятий и организаций, учитывать их предложения. В заключение хочу пожелать всем – и тем, кто только выбирает для себя профессию работника транспорта, и состоявшимся специалистам, ветеранам отрасли – успехов и всего самого доброго.

Уважаемые коллеги! Нет никаких сомнений в том, что развитие транспортной системы, развитие инфраструктуры – одна из наших главных задач на ближайшие шесть, десять и пятнадцать лет. Это, без всяких сомнений, то, над чем вся страна напряжённо должна будет работать в ближайшей перспективе. Потому что именно от этого будет зависеть общая конкурентоспособность нашей экономики.

Я желаю вам успехов. Большое спасибо за внимание».

mintrans.ru



28 марта 2018 г. в Доме Правительства РФ состоялась итоговая Коллегия Министерства транспорта Российской Федерации

В заседании приняли участие помощник Президента РФ Игорь Левитин, специальный представитель Президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов, заместитель Председателя Правительства РФ Аркадий Дворкович, аудитор Счетной Палаты Валерий Богомолов, председатель Общественного совета при Минтрансе России Михаил Блинкин, главы субъектов РФ, руководители крупнейших транспортных организаций, ветераны отрасли.

Министр транспорта РФ выступил с докладом о результатах деятельности Министерства транспорта за 2017 год, целях и задачах на 2018 год и плановый период до 2020 года. В частности, он рассказал о создании «цифровой платформы транспортного комплекса». С ее помощью бизнес и население смогут быстро и безопасно оказывать и получать транспортные услуги, оформлять документы в электронном виде, рассчитывать оптимальные маршруты.

Минтранс выступает за сбалансированное развитие



всех видов транспорта. И для дальнейшего роста внутренних региональных перевозок предлагается обнулить ставку НДС на маршрутах, пунктом назначения или отправления которых не являются аэропорты Московского авиационного узла. В этом случае, рассчитывает Минтранс, перевозки на региональных маршрутах вырастут не менее чем на 13 процентов, что в целом компенсирует выпадающие доходы бюджета (около 8 миллиарда рублей).

Помощник президента Игорь Левитин в своем выступлении отметил:

«В России нужно создавать единую систему продажи билетов на междугородние автобусы по аналогии с железнодорожной».

В этом случае человек в любое время на всей территории России сможет купить билет на автобус, который идет на дальнее расстояние. Для этого региональным перевозчикам при-

дется интегрировать свои системы бронирования в единую платформу. Также он попросил правительство поддержать приведение в порядок пунктов пропуска. Это лицо страны, напомнил он, и к сожалению, оно бывает неприглядным.

Спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов отметил, что нужно делать упор на безопасность. «Мы иногда гордо отчитываемся, что количество проверок резко сократилось. Я бы в транспортной отрасли к этому относился очень настороженно, - сказал он. - В этой сфере проверять надо жестко, в транспорте первична безопасность, а потом прибыль». Он добавил, что трагедия в Кемерово показывает, во что обходится принцип «прибыль важнее всего, а на остальное наплевать».

По материалам: rg.ru ;
souztransrus.ru



Игорь Левитин

18 мая текущего года вступил в должность новый Министр транспорта Российской Федерации Дитрих Евгений Иванович



Дитрих Евгений Иванович – Министр транспорта Российской Федерации, действительный государственный советник Российской Федерации 1 класса.

Родился 8 сентября 1973 г. в г. Мытищи Московской области.

В 1996 г. окончил Московский инженерно-физический институт по специальности «Прикладная математика», в 1999 г. – Высшую школу приватизации по специальности «Юриспруденция».

В 1995-1998 гг. - советник, заместитель начальника, начальник отдела Государственного комитета Российской Федерации по управлению государственным имуществом Российской Федерации;

1998-2004 гг. - заместитель начальника, начальник отдела, заместитель руководителя Департамента нормативно-методического обеспечения Министрства имущественных отношений Российской Федерации;

2004-2005 гг. - заместитель директора Департамента Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации;

2005-2012 гг. - заместитель

руководителя Федерального дорожного агентства;

2012-2015 гг. - заместитель директора Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства Российской Федерации;

2015 г. - руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

С 14 октября 2015 г. по 18 мая 2018 г. - первый заместитель Министра транспорта Российской Федерации

С 18 мая 2018 г. - Министр транспорта Российской Федерации

Награжден:

Орденом Почета (2017 г.),

Благодарностью Правительства Российской Федерации (2009 г.),

Нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России» (2014 г.),

другими ведомственными наградами.

Заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского пассажирского транспорта



30 мая 2018 г. заместитель Министра транспорта РФ Николай Асаул провел очередное заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского пассажирского транспорта. Участники заседания обсудили вопрос типовых правил пользования метрополитеном, а также нормативного регулирования работы мобильных приложений и интернет-сайтов, обеспечиваю-

щих возможность организации совместных поездок («карпулинг»). Во вступительном слове Н. Асаул отметил, что одним из основных положений типовых правил пользования метрополитеном является перечень прав и обязанностей пассажиров, что вызывает повышенный интерес как со стороны граждан, так и со стороны экспертного сообщества. При предварительном обсуждении проекта Типовых правил особое внимание привлекли нормы, касающиеся правил перевозок детей, оплаты проезда, провоза животных, велосипедов и ручной клади.

С докладом «О Типовых правилах пользования метрополитеном» выступил Председатель Совета Международной ассоциации «Метро», начальник ГУП «Московский метрополитен» Виктор Козловский.

В ходе обсуждения проекта при участии представителей региональных органов власти, Международной ассоциации «Метро», аппарата Уполномоченного по правам ребенка в Российской Федерации, а также других экспертных организаций проект Типовых правил пользования метрополитеном был в целом одобрен. Принято решение о его доработке с учетом высказанных замечаний и предложений и направлении на согласование в заинтересованные федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, организации, осуществляющие перевозки метрополитеном, и общественные структуры.

Рассмотрение вопроса работы мобильных приложений для



«карпулинга» предусмотрено планом заседаний, сформированным с учетом предложений членов Корсовета, и направлено на решение проблемы нелегальных перевозок пассажиров личным автомобильным транспортом. «Рассчитываем, что обсуждение предлагаемых решений с участием представителей отраслевого сообщества и интернет-сервисов позволит сформировать «дорожную карту» в сфере нормативного правового регулирования организации совместных поездок», – отметил Н. Асаул.

В рамках обсуждения указанного вопроса были заслушаны доклады председателя НП «Оренбургский транспортный союз» Н.А. Трофимова, директора Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области Л.М. Саранчук, президента некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» Б.О. Лорана, а также директора по взаимодействию с органами государственной власти ООО «Комьюто Рус» М.Х. Муртазина, представляющего интернет-сервис BlaBlaCar.

Участниками заседания отмечена необходимость со-

вершенствования законодательства в части определения «карпулинг», принципов регулирования этого вида деятельности, включая механизмы правовой защиты и страхования водителя и пассажиров. Отдельно отмечен вопрос регулирования заказных перевозок пассажиров, использующих интернет-сайты, в целях устранения недобросовестной конкуренции на рынке пассажирских перевозок. Также обсуждались требования к организаторам совместных поездок, ответственность за нарушение этих требований, а также контроль со стороны надзорных органов в данной области.

По итогам заседания принято решение о проработке с учетом состоявшегося обсуждения предложений по внесению изменений в нормативные правовые акты в целях регулирования деятельности перевозчиков, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом, посредством мобильных приложений и интернет-сайтов, обеспечивающих возможность организации совместных поездок.

О реализации Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные акты Российской Федерации»



Алексей Двойных

Уже более двух лет в соответствии с распоряжением Минтранса России «Об осуществлении функций по организации регулярных перевозок по межрегиональным автобусным маршрутам» Агентство автомобильного транспорта «Росавтотранс» осуществляет прием заявлений об установлении или изменении межрегиональных автобусных маршрутов, заявлений о регистрации остановочных пунктов в реестре остановочных пунктов, а также прием ежеквартальных отчетов об осуществлении регулярных перевозок, направляемых юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, уполномоченными участниками договора простого товарищества.

В настоящее время в реестре межрегиональных маршрутов регулярных перевозок содержится информация о 3792 маршрутах, в том числе 602 маршрута установлены после вступления в силу Федерального закона № 220-ФЗ.

На данный момент в реестр остановочных пунктов внесено 2852 остановочных пункта, из которых 1110 - относятся к автовокзалам, автостанциям, а 1742 – расположены на автодорогах общего пользования.

Федеральным законом 480-ФЗ от 29.12.2017 года внесены поправки в 220-ФЗ, которые изменяют порядок рассмотрения заявлений на установление и изменение регулярных межрегиональных маршрутов, также меняются требования к информации, предоставляемой владельцами автовокзалов и автостанций для внесения в реестр остановочных пунктов. Изменен порядок внесения иных остановочных пунктов (кроме автовокзалов и автостанций) в реестр остановочных пунктов.

Основная проблема, с которой сталкиваются перевозчики, эксплуатирующие межрегиональные маршруты, при реализации ФЗ-220 – это невозможность получения карт и свидетельств по регулярным межрегиональным маршрутам в связи с отсутствием остановочных пунктов в реестре остановочных пунктов.

Стоит отметить, что на основании части 2 статьи 30 Федерального закона № 220-ФЗ остановочный пункт по межрегиональному маршруту регулярных перевозок, в том числе расположенный на территории автовокзала или автостанции, должен быть зарегистрирован в реестре остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок.

При этом в связи с исключением в новой редакции закона требования к владельцам автовокзалов и автостанций предо-

ставляя копии документов, подтверждающих право использования объекта недвижимости в качестве остановочного пункта, автовокзала или автостанции ожидаем увеличения количества заявлений от владельцев автовокзалов и автостанций на включение в реестр.

Также изменился подход к внесению иных остановочных пунктов. Теперь внесение их в реестр возможно на основе заявления уполномоченного органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации при условии разрешения использования таких остановочных пунктов нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации, на территории которого расположены эти остановочные пункты.

Важно отметить, что поправки в 220-ФЗ упростили процедуру регистрации остановочных пунктов, но при этом не снизили уровень требований, предъявляемых к их оснащению. При рассмотрении заявлений обязательно предоставление заключений Ространснадзора, подтверждающих соблюдение минимальных требований к автовокзалам и автостанциям, установленных приказом Минтранса России №387, а в случае иных остановочных пунктов – соответствие оборудования остановочного пункта требованиям, установленным Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Хотелось бы подробнее остановиться на изменениях в порядке рассмотрения заявлений

на установление и изменение межрегиональных регулярных маршрутов.

Установлен иной механизм сравнения расписаний устанавливаемого или изменяемого маршрута с маршрутами, зарегистрированными в реестре. Законом отменено понятие участка межрегионального маршрута и вводится понятие пути следования. При совпадении пути следования по устанавливаемому или изменяемому маршруту с ранее установленным и наличии двух и более общих остановочных пунктов, на таких маршрутах время отправления из совпадающих остановочных пунктов по этим маршрутам должно сравниваться. Также в Законе появилась возможность сравнения устанавливаемого или изменяемого межрегионального маршрута с межмуниципальным маршрутом, установленным уполномоченным органом исполнительной власти региона. Для этого между соседними регионами должно быть заключено соглашение, и при наличии в составе маршрута более одной остановки в каждом из регионов и совпадении пути следования межрегионального и межмуниципального маршрута, регион может отказать в установлении или изменении межрегионального маршрута при разнице в расписании менее установленной соглашением.

Такой порядок будет защищать от недобросовестной конкуренции перевозчиков, эксплуатирующих ранее установленные маршруты. В тоже время, исходя из требований Закона, зачастую складывается ситуация, требующая от перевозчика изменения маршрута. С введением новых требований, без согласования с другими перевозчиками, с совпадающим

расписанием изменить маршрут будет очень сложно.

По опыту практической работы по рассмотрению заявлений об установлении или изменении маршрутов стоит обратить внимание на большое количество возвратов в связи с несоблюдением перевозчиками требований, предъявляемых законом и нормативными актами. Перевозчикам необходимо проверять все данные, указываемые в заявлении, поскольку процедура возврата и повторная подача заявления отнимает время у них самих же. Установление и изменение регулярного межрегионального маршрута требуют от перевозчика проведения большой подготовительной работы и сотрудники «Росавтотранса» всегда готовы разъяснить нюансы законодательства.

Уточнение протяженности маршрута, состава автомобильных дорог и улиц в населенных пунктах и указание их в строгом соответствии с действующими нормативными актами, проведение аналитической работы с имеющимся реестром для выявления пересечений расписания – обязательные действия в рамках подготовки.

Также хотелось бы обратить внимание на введение статьей 38 Закона ограничений при перевозках пассажиров и багажа по заказу. Отправление из одного и того же остановочного пункта на одном и том же транспортном средстве более трех раз в течение месяца по заказному маршруту может быть запрещено нормативным актом региона, на территории которого расположен остановочный пункт. Это положительно отразится на уменьшении количества псевдозаказных перевозок в межрегиональном и межмуниципальном сообщении.

С целью защиты интересов пассажиров и добросовестных перевозчиков поправками в Федеральный закон 220-ФЗ вводятся дополнительные регулятивные меры.

В соответствии с положениями Закона, уполномоченный федеральный орган исполнительной власти обращается в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок при наступлении следующих обстоятельств:

- неоднократное в течение одного года непредставление юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, уполномоченным участником договора простого товарищества ежеквартальных отчетов об осуществлении регулярных перевозок по маршруту регулярных перевозок;

- неоднократное в течение одного года привлечение юридического лица, индивидуального предпринимателя, хотя бы одного из участников договора простого товарищества, которым выдано данное свидетельство, к административной ответственности за совершение при осуществлении предусмотренных этим свидетельством перевозок административных правонарушений, указанных в Кодексе РФ об административных правонарушениях;

- непредставление в случаях и в сроки, предусмотренных Законом, юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, уполномоченным участником договора простого товарищества заявления об изменении маршрута регулярных перевозок;

- наличие обоснованной жалобы на выполнение в течение од-

ного месяца двух и более рейсов по межрегиональному маршруту регулярных перевозок с отправлением транспортных средств из остановочных пунктов ранее времени, предусмотренного установленным расписанием.

Кроме того, Закон наделил уполномоченный орган исполнительной власти правом лишить свидетельства на межрегиональный регулярный маршрут перевозчика, если актом Ространснадзора зафиксирован срыв в отсутствие чрезвычайной ситуации более пяти рейсов подряд, предусмотренных расписанием. Дополнительно в законе появилась норма, по которой перевозчик лишается права подавать заяв-

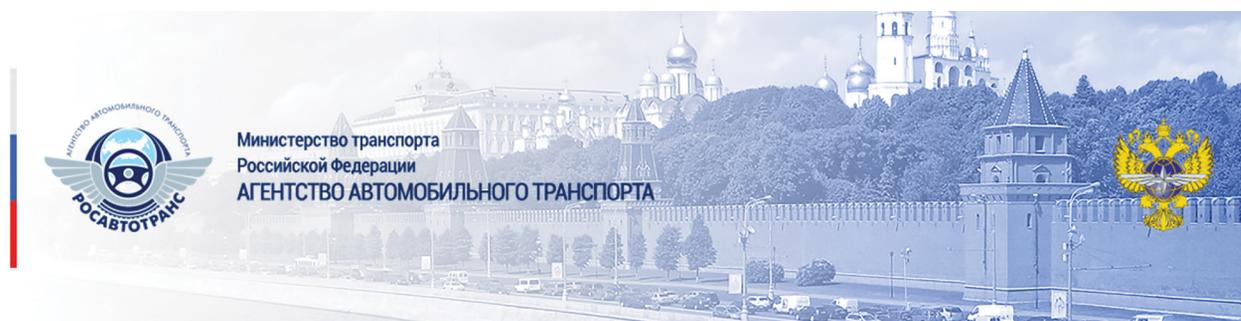
ление на установление маршрутов в течение года после прекращения действия свидетельства по решению суда или в случае срывов рейсов.

Одна из основных задач в регулировании рынка межрегиональных перевозок это уменьшение несоответствия между утвержденным, согласованным реестром межрегиональных маршрутов и реально осуществляемыми перевозками. Это положительно скажется на всех участниках перевозочного процесса. Возможность планировать поездки, исходя из предсказуемого и выполняемого расписания, даст импульс развитию интернет-сервисам планирования маршрута путе-

шествий, в том числе с использованием мультимодального сообщения, это в свою очередь откроет возможность построения единой универсальной системы оплаты проезда, принесет стабильность доходов и возможность развития владельцам транспортной инфраструктуры. Появление новых каналов продажи билетов должно также увеличить доходы самих перевозчиков, что позволит им регулярно обновлять свой автопарк, а главное, повысит качество перевозок пассажиров.

Генеральный директор Агентства
автомобильного транспорта
«Росавтотранс»

Алексей Викторович Двойных



В Минтрансе предложили наделить инспекторов Госавтодорнадзора полномочиями проверять регулярные и чартерные международные автобусы на остановках и в других местах посадки и высадки пассажиров на предмет соблюдения всех требований.

Проект поправок в закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» опубликован на портале проектов нормативных и правовых актов.

Это позволит выявлять перевозчиков, которые пре-

небрегают требованиями регистрации пассажиров перед рейсом и передачи данных о них в единую базу информации о пассажирах. Любой пассажир международного автобусного рейса должен иметь на руках билет, купленный по паспорту, так же, как и на поезд или самолет. Однако «серые» перевозчики, зачастую, не соблюдают данное требование, так как учет пассажиров в единой базе данных им не выгоден. Они также не заинтересованы осуществлять посадку в отведенных для этого местах, чтобы не платить автовокзалу обслужива-

на маршрут без предрейсового осмотра, что сказывается на уровне безопасности перевозки.

В Ространснадзор поступают жалобы от пассажиров о посадке и высадке из международных автобусов вне автовокзалов, например, у ж/д вокзалов крупных городов.

Сейчас инспекторы Госавтодорнадзора могут проверить автобус, следующий по международному маршруту, только на стационарных и передвижных контрольных пунктах. Это не позволяет в полном объеме осуществлять контроль, считают в Минтрансе.

rg.ru

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ И ПРОБЛЕМЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА МОСКОВСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

30 января 2018 года на кафедре «Автомобильные перевозки» состоялась секция 76-ой научно-методической и научно-исследовательской конференции на тему «Актуальные проекты и проблемы модернизации транспортного комплекса Московской агломерации». Секция проходила под руководством председателя секции, заведующего кафедрой, д.т.н., профессора Н.О. Блудяна и научного секретаря, к.т.н., доцента Н.А. Филипповой.

Были представлены доклады, посвященные проблемам развития наземного городского пассажирского транспорта, организации перевозок, перспективам модернизации транспортной системы Московской агломерации, а также улучшению образовательной и научной деятельности. Жигунов Е.В. (директор по коммерческой деятельности ГУП «Мосгортранс»), Руцкова Т.А. (директор филиала «Служба заказных перевозок» ГУП «Мосгортранс») и Голиков М.Н. (начальник отдела развития автовокзалов СЭ и РА ГУП «Мосгортранс») рассказали о развитии автобусных перевозок туристов в городе Москве, и опыте ГУП «Мосгортранс». Руководитель российского офиса компании «Басфор» Тузенко Н.Д. поделился тенденциями развития онлайн-продаж междугородних автобусных билетов. Лоран Б.О., президент НП «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», поделился новым вектором развития рынка межсубъективных автобусных



перевозок в рамках исполнения поручений Президента В.В. Путина от 25.10.2017 г. Заместитель директора по перевозкам филиала «Центральный ГУП «Мосгортранс» Хохлов И.В. изложил перспективы развития, существующие проблемы и пути решения, при внедрении электробусов в городскую инфраструктуру города Москвы. Спиринов И.В., главный научный сотрудник ОАО «НИИАТ», поделился научными и практическими проблемами разработки документов транспортного планирования в агломерациях, а также рассказал про устойчивость терминологии и устойчивое развитие мегаполисов и их транспорта.

В конференции приняли участие преподаватели, аспиранты, магистры и студенты кафедры. Магистры 2 курса Рогов Д.О. и Коротаяев А.С. рассказали про текущее состояние системы транспортно-пересадочных узлов Московской агломерации, не забыв представить и перспективы развития. Аспирант Кудряшев М.А. и магистр 1 курса Качанова Н.А. рассмотрели проблемы анализа и оценки эффективности транспортного обслуживания ТПУ МЦК. Кашапова В.И., студентка 4 курса, рассказала про тахографический контроль режимов труда и отдыха водителей автотранспортных средств. Самым молодым докладчиком стал студент 3 курса Чернышев А.А., выступивший с предложением о совершенствовании перевозок пассажиров наземным общественным транспортом в Международный аэропорт Шереметьево.

В конференции также приняли участие специалисты, представляющие различные сферы отрасли: НП «Единая транспортная система «Автобусные линии страны», ГУП «Мосгортранс», фи-



лиал «Центральный» ГУП «Мосгортранс», филиал «Служба заказных перевозок» ГУП «Мосгортранс», ОАО «НИИАТ», Департамент автобусных перевозок ООО «Инновационная мобильность» (Москва), ООО «Басфор» (Москва), ООО «Евротранссервис», Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, ООО «Оптимум трейдинг», Московский политехнический университет, ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта», ГКУ «Организатор перевозок», Бронницкий филиал МАДИ. От участников поступали интересные вопросы, а многие докладчики предложили новые пути модернизации транспортного комплекса и поделились своим взглядом на перспективы развития транспорта в Московской агломерации.

По результатам конференции заведующий кафедрой д.т.н. проф. Блудян Н.О. сделал ряд предложений по совершенствованию образовательной и научной деятельности на кафедре и наполнению учебных дисциплин по программам пассажирского транспорта для магистров, которые будут применяться на базовой кафедре «Городской пассажирский транспорт» в ГУП «Мосгортранс» и Ассоциации «ТАМА».

Кафедра «Автомобильные перевозки»
Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета

ДО ВСТРЕЧИ НА АВТОВОКЗАЛЕ «ЮЖНЫЕ ВОРОТА»



6 апреля 2018 г. исполнилось 3 года с торжественного открытия Международного автовокзала «Южные Ворота» - флагмана столицы по качеству обслуживания междугородных пассажирских перевозок.

Особенностью автовокзала стало то, что он был построен частным инвестором, который доверил управление этим новым объектом транспортной инфраструктуры Государственному унитарному предприятию города Москвы «Мосгортранс» - оператору сети автостанций столицы.

Международный автовокзал «Южные ворота» находится на 19-м километре МКАД между федеральными трассами М4 «Дон» и М5 «Урал», на первом этаже восьмиуровневого паркинга одноимённого торгового комплекса. Чтобы преодолеть столь нетипичное для обычных автостоянок удаление от станций метро, ГУП «Мосгортранс» организовал маршрут общественного транспорта от станции метро «Алма-Атинская». Поначалу

пассажиры ездили из центра города на специальных автобусах, идущих от железнодорожных вокзалов, в настоящее время они уже хорошо знают дорогу к автовокзалу.

Сейчас пассажиры могут доехать до автовокзала от станций метро «Красногвардейская», «Домодедовская», «Царицыно», «Выхино», «Братиславская» и «Марьино» в течение 15–20 минут на маршрутных такси торгового комплекса, а также на городских автобусных маршрутах №899 от метро «Алма-Атинская» и №541 от метро «Марьино» и «Братиславская»,

подъезжающих прямо ко входу в автовокзал.

«В настоящее время автовокзал работает круглосуточно и обслуживает более 50 маршрутов, направляющихся в города России и зарубежья», - рассказал директор по коммерческой деятельности ГУП «Мосгортранс» Евгений Жигунов. К примеру, с международного автовокзала «Южные ворота» вы можете отправиться автобусом на черноморские курорты, Ереван или Баку. В расписании автовокзала рейсы в Киргизию, Республику Беларусь и на Украину.

Автовокзал оборудован с учётом запросов маломобильных групп населения: отсутствуют лестницы и ступени, сделаны широкие проходы, установлены специальные туалеты. Зал ожидания автовокзала оснащен системой громкой связи и информации, в нем могут разместиться одновременно не менее 160 человек.

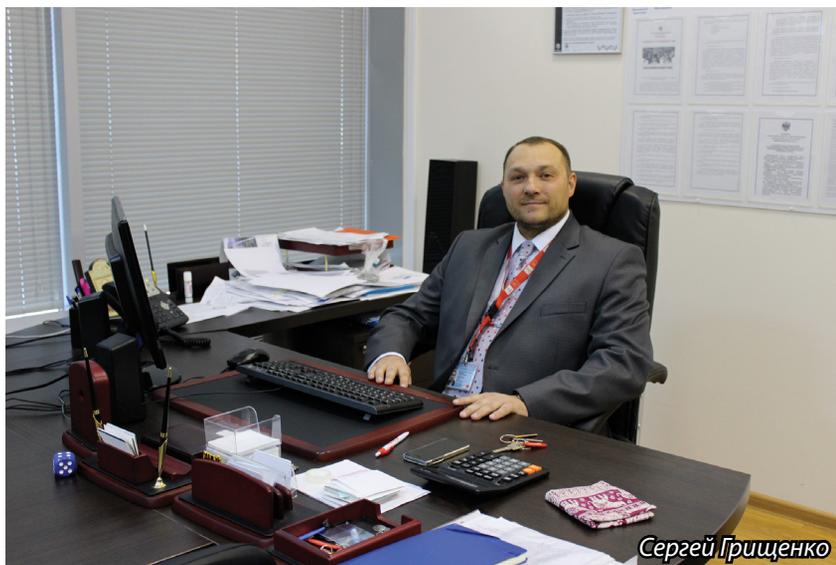
К услугам пассажиров семь билетных касс, камеры хранения багажа, вендинговые автоматы и буфеты с различными



закусками и напитками, банкоматы, зона Wi-Fi, современная система навигации и оповещения, а также уголок отдыха с читальным залом, где в ожидании рейса можно расслабиться и почитать книгу. Пассажиры с маленькими детьми могут воспользоваться комнатой матери и ребенка – чистым светлым помещением, в котором малыши могут поиграть или при необходимости просто спокойно поспать. В зале ожидания даже есть дартс для желающих бросить дротики в мишень.

Билеты на автобусы продаются в кассах и терминалах. В кассах билеты продаются по предъявлению документа, удостоверяющего личность. При покупке билета через терминал пассажир сам вводит паспортные данные, которые сверяются при посадке. При этом билет на рейс с Международного автовокзала «Южные Ворота» можно купить на любой автостанции ГУП «Мосгортранс».

Для водителей автобусов на вокзале оборудован медицинский кабинет, где они проходят обязательный осмотр, без которого не разрешается выходить в рейс.



Сергей Грищенко

Для подвижного состава предусмотрены диспетчерская, охраняемая межрейсовая стоянка, два перрона для высадки пассажиров и восемь – для посадки, пункт технической проверки и мойка.

Особенное внимание в преддверии Чемпионата мира по футболу – 2018 уделяется режиму безопасности.

Все входящие в помещение автовокзала проходят досмотр и проверку на постах охраны. Багаж и ручная кладь, как в аэропортах, проверяются рентгеновскими ска-

нерами. Внутри помещений автовокзала и по периметру постоянно ведётся видеонаблюдение.

Главной целью деятельности автовокзала в прошедшие три года стало привлечение на обслуживание в «Южные Ворота» компаний-перевозчиков. По словам начальника автовокзала Сергея Грищенко, «свою роль в этом сыграли легальность и высокое качество обслуживания, большой опыт работы и наличие у ГУП «Мосгортранс», помимо автовокзала, целой сети родственных автостанций. В результате за три года количество компаний-перевозчиков выросло до 46, а ежедневный пассажиропоток поднялся с 800 до 2 000 человек».

На достигнутом развитие автовокзала не остановится. В планах – дальнейшее привлечение перевозчиков и наращивание пассажиропотока, освоение новых маршрутов Юга России и зарубежья. И мы обязательно расскажем об этом. До встречи на автовокзале «Южные ворота»!





ДВЕ ДОРОГИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

В условиях нестабильности и кризисов, пришедших к нам еще с девяностых, снижаются потенциальные расходы граждан на поездки в отпуска и даже в командировки, и тем более – на срочные междугородные поездки. Растут цены на топливо, операционные затраты и совокупные издержки всех без исключения перевозчиков, снижаются возможности использования лизинга и прямого банковского кредитования, которое может облегчить условия ведения бизнеса.

Как быть перевозчикам в сложившейся ситуации? Какой путь ведения бизнеса выбрать?

Самый простой и очевидно напрашивающийся способ – масштабное снижение издержек. К нему прибегают компании-перевозчики, которые условно можно назвать автомобильными лоукостерами, следуя условной аналогии с авиационными пассажирскими предприятиями. Конечно, масштаб бизнеса и решаемых проблем у авиационных и автотранспортных предприятий различен, но тем не менее способы их разрешения весьма схожи.

Итак, путь первый, самый простой и очевидный – путь

широкомасштабной и ничем не ограниченной экономии на эксплуатационных расходах, на чем только можно. Перевозчик отказывается от длинных маршрутов и частых рейсов, предпочитая лучше «недоперевезти» какую-то часть заинтересованных пассажиров, чем отправить в дорогу полупустой автобус. Он не стремится увеличивать подвижной состав, отказывается от лизинга, и тем более от закупок нового и даже не сильно подержанного транспорта, ограничиваясь тем, что его ремонтные службы постоянно латают и без того уже изношенную технику. Логичными становятся и отказ от услуг организованных остановочных пунктов и автостанций, а также постоянные переработки персонала. В итоге страдающие от недосыпания водители сажают людей в автобусы на нелегальных остановках и развозят их по окрестностям, рискуя безопасностью пассажиров.

При этом цель мероприятий по экономии может быть полностью достигнута, и с помощью радикального сокращения издержек удастся сдержать падение доходов. Негативным, но неизбежным последствием такого способа является соответствующее резкое снижение устойчивости бизнеса, цикл жизнедеятельности которого может быть сведен до критического срока, определяющегося степенью износа автобусов. А дальше остается ждать, что произойдет раньше – увеличение спроса или фатально неустраиваемая поломка подвижного состава.

Другой, более трудный способ – нарастить объем пассажиро-перевозок, сочетая его с некото-

рым снижением издержек и как минимум сохраняя надежность и качество сервиса перевозчика. Тем не менее, такое решение стратегически более верное, хотя и требует больших усилий при реализации.

К настоящему времени опыт прошлых кризисов был учтен многими компаниями, которые перестали поддаваться панике и прятаться в тень, сопротивляясь ухудшению экономической ситуации.

Целый ряд перевозчиков продолжает расширять географию перевозок, открывает новые маршруты, повышает качество обслуживания пассажиров, пользуется официальными автостанциями и даже закупает новые или находящиеся в хорошем состоянии автобусы международного класса.

«Приобретение нового качественного подвижного состава позволяет нам быть конкурентоспособными и расширять географию пассажирских перевозок, как внутрироссийских, так и международных. Наша группа компаний «55-ая Параллель» тем самым вносит свой посильный вклад в трансформацию российского рынка – переход от рынка с высокой долей нелегальных и заказных перевозок к прозрачному рынку регулярного межрегионального автобусного сообщения», – говорит начальник управления организации перевозок транспортной компании Сергей Слохов.

Основу транспортного парка компании «Славянский экспресс» составляют недавно приобретенные немецкие автобусы Setra моделей S 419 GT-HD и S 517-HDН. По словам ее директора

Николая Зверева, «причиной их покупки стал повышенный уровень технической надежности этих машин и комфорт в салоне: удобные анатомические кресла, наличие дополнительных розеток. Автобус укомплектован мониторами, туалетом, кухней, Wi-Fi – оборудованием, системой климат-контроля. Пассажиры обслуживают стюардессы, в дороге предоставляются питание и горячие напитки».

Аналогичные по качеству машины использует и другой перевозчик – «ЕВРО-ТРАНС Компани». Большое впечатление на участников рынка произвели осуществляемые ею международные рейсы из Москвы в немецкие города Берлин, Ганновер, Франкфурт-на-Майне, Дортмунд, Кёльн и Карлсруэ. Руководитель компании Валерий Гагуа сообщает, что целью его предприятия является обслуживание пассажиров на высшем уровне, а главным параметром при выборе техники и соответствующей стратегии управления он называет надежность бизнеса.

С его мнением совпадает и подход индивидуального предпринимателя Надежды Косолаповой. Ее автобусы осуществляют

междугородние рейсы между Москвой и одним из областных центров Центрального региона, но также, как и для крупных международных перевозчиков, для нее важны техническая надежность и качество сервиса.

Именно в этом совпадают мнения столь различных участников рынка. Повышать качество обслуживания, использовать надежный и комфортный транспорт, осваивать новые маршруты – именно так можно преодолеть кризис.

Новые автотранспортные средства перевозчиков не оставляют равнодушными пассажиров. «Когда один из перевозчиков приобрел новенькие микроавтобусы, пассажиры стали обращаться в кассы за билетами на его рейсы. Даже на относительно коротких маршрутах в соседнюю Тульскую область пассажиры желают ехать с комфортом. Тем более это важно для дальних рейсов по южным направлениям, которые следуют от нашей автостанции», – говорит начальник автостанции «Красногвардейская» ГУП «Мосгортранс» Александр Вотановский.

Пассажиры голосуют рублем, все чаще выбирая рейсы пере-

возчиков, отправляющихся с официальных автостанций. За четыре года автостанции ГУП «Мосгортранс» обслужили более 18 млн. пассажиров. Каждый день около 20 тысяч пассажиров выбирают их начальной точкой для комфортных поездок по России и в страны ближнего зарубежья. Среди самых популярных направлений – рейсы в Тульскую, Ростовскую и Липецкую области, Краснодарский Край и на Украину.

«С начала года нашими автостанциями воспользовались свыше 2,39 млн. пассажиров. За четыре месяца мы отправили почти 144 тысячи рейсов – на 10 процентов больше, чем за такой же период в прошлом году. Востребованность легальных перевозок растет благодаря большому количеству удобных маршрутов и различным дополнительным сервисам», – рассказал директор по коммерческой деятельности ГУП «Мосгортранс» Евгений Жигунов.

Сегодня пассажирам доступны более 270 направлений, в том числе открытые в прошлом году рейсы в Армению, Белоруссию, Германию, Грузию, Киргизию и Польшу, а также в несколько российских городов.

На территории автостанций работают залы ожидания, комнаты матери и ребенка, камеры хранения, банкоматы и платежные терминалы, автоматы с напитками и едой, а также бесплатная сеть Wi-Fi. Клиенты автостанций «Варшавская», «Красногвардейская» и Международного автовокзала «Южные Ворота» могут воспользоваться этими услугами в любое время благодаря круглосуточному режиму работы.



С целью реализации статьи 38 федерального закона № 220-ФЗ, 29 ноября 2016г. в Санкт-Петербурге было принято Постановление, утвердившее Порядок согласования мест посадки и высадки пассажиров при осуществлении перевозок пассажиров и багажа по заказу



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

Это постановление позволило отделить мнимых «заказчиков» от реальных перевозчиков, осуществляющих перевозки по заказу и желающих перевести их в категорию регулярных. Крупным компаниям мы направили приглашения к сотрудничеству, т.к. автовокзалу был придан статус официального места отправления для междугородних, международных и областных рейсов. Стоит отметить, что компании, заключившие с вокзалом договор, обязаны в течение двух месяцев подать документы для оформления регулярного маршрута и в течение 6 месяцев получить карту маршрута. Таким образом, за полгода удалось легализовать деятельность 6 компаний, и в ближайшее время их число увеличится до девяти.

Если «заказные» автобусы отправляются с вокзала, а в

другом городе также прибывают на вокзал, а не к первому столбу, они могут реализовывать билеты на рейс в сети интернет. А после получения карты маршрута, перевозчик может продавать билеты в кассах автовокзала или на своем собственном сайте. Мы, в свою очередь, установили самый низкий процент агентского вознаграждения за продажу билетов на рынке: 2 процента, если все билеты реализуются через нашу базу и субагентов, и 5 процентов - в случае квотирования мест. Кстати, низкий процент значительно снизил интерес к сервису продаж билетов «Яндекс.Автобусы».

Сегодня перевозчики могут продавать билеты там, где им удобно. Многие располагают своими сайтами, системами продаж, интегрированными с крупными агрегаторами, или личными кабинетами у агрегаторов. Для автовокзала не имеет значения, где пассажир приобрел билет, и на доходы это никак не влияет. Кроме того, перевозчики приняли на себя и функцию контроля билетов, как предписывает Постановление № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом». Хотя такая услуга может оказываться и вокзалом за отдельное вознаграждение. На эти компании распространяются и общие штрафные санкции:

штрафы за срывы рейсов и пассажиров, чья пересадка на другие рейсы организована вокзалом. А на открытие новых направлений и работу без отмен рейсов введена система скидок. Как результат: срывов стало меньше, а регулярность отправок возросла.

Между тем регулярные перевозчики также могут заключить договор на заказные рейсы. Это помогает им проверить расписание и изучить спрос на маршруте, прежде чем оформить карту. Например, в городе нет остановочного пункта, включенного в реестр, и до момента включения можно осуществлять отправления. Такая ситуация наблюдалась с крымским направлением, помимо Севастополя.

В настоящее время перевозки показывают стабильный рост. Компании самостоятельно принимают решение, где и как продавать свои услуги, оптимизируют свои издержки. Мы, в свою очередь, можем оказать содействие: рекламой направлений или агрегаторов. Конечно, не все проблемы решены, но мы стараемся находить решения совместно. Важную поддержку оказывает Комитет по транспорту. Автовокзал открыт для сотрудничества, которое позволяет осуществлять деятельность по перевозке в рамках правового поля - для безопасности и комфорта пассажиров.

Сергей Николаев



Авибус

*Открытая система автоматизации
для автовокзалов и перевозчиков*



ПЕРЕХОД С ПРОЦЕНТОВ ОТ ТАРИФА НА ОКАЗАНИЕ УСЛУГ ПЕРЕВОЗЧИКАМ

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

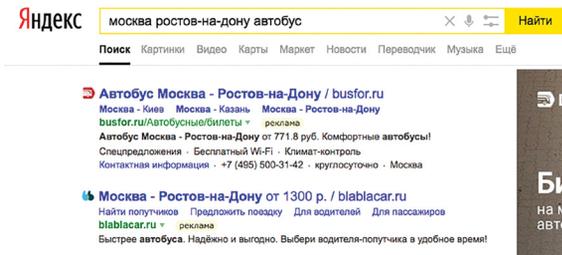
www.avibus.pro | +7 (499) 450-28-09

БАСФОР – СОРАТНИК АВТОБУСНОГО РЫНКА

Ключевые проблемы растущего онлайн-рынка продажи автобусных междугородных и международных билетов:



Елена Ильинова,
Заместитель управляющего
директора «БАСФОР»



ПРОБЛЕМА №1.

Все рекламные площадки – Гугл, Яндекс и т.д. разрешают давать рекламу любому сервису по ключевым словам, связанным с автобусными пассажирскими перевозками. Так, к примеру, если пассажир запросит в Яндексе «Москва Ростов-на-Дону автобус», Яндекс показывает рекламу сервиса попутчиков – Blablacar, который ведет пассажира на страницу бронирования поездки с попутчиками, многие из которых без необходимой разрешительной документации осуществляют нелегальную деятельность по перевозке пассажиров.

Последствия:

Перераспределение пассажиропотока на сервисы, имеющие рекламные бюджеты (Blablacar) и способствующие росту нелегального сегмента рынка в ущерб добросовестным автобусным перевозчикам, автовокзалам и автостанциям.

Решение:

а) Сотрудничество с сервисами, имеющими возможность инвестировать в рекламу и бороться за пассажиров в онлайн для автобусных перевозчиков и автовокзалов, в т.ч. транслирование через такие сервисы своих программ лояльности для пассажиров. На сегодняшний день

БАСФОР является однозначным лидером по объему выкупаемой рекламы, но отсутствие некоторых рейсов и не всегда выгодные цены заставляют часть пассажиров все же пользоваться сервисами попутчиков

б) Объединение легального автобусного рынка против коммерческих нелегальных «попутчиков» – обращение внимания государственных органов на существующую угрозу целому сегменту пассажирских перевозок, просьба выработки регулирования (в т.ч. по отношению к сервисам попутчиков), не ставящего легальных перевозчиков в заведомо менее выгодное положение в конкурентной борьбе за пассажиров.

ПРОБЛЕМА №2.

Порталы всех видов транспорта (ТУТУ.РУ и т.д.) не готовы первым приоритетом отстаивать

интересы автобусного рынка – перевозчиков, автовокзалов. Так, к примеру, если пассажир запросит в Яндексе «Москва Ростов-на-Дону купить билет на автобус» сервис ТУТУ.РУ показывает рекламу ж/д билетов и ведет пассажира на страницу приобретения ж/д билетов.

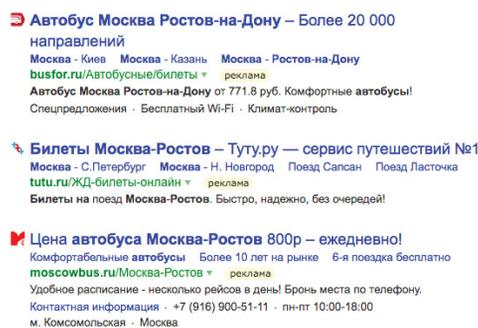
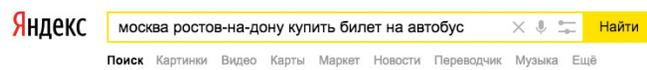
Последствия:

Перераспределение пассажиропотока из автобусного рынка на другие виды транспорта – железная дорога, авиация.

Решение:

а) На сегодняшний день существуют сервисы, однозначно представляющие интересы автобусного рынка – БАСФОР, Мир электронных билетов (КВЦ-Сервис), Е-трафик (Артмарк), билет.do (Авибус)

б) Объединение легального автобусного рынка и выработка консолидированной позиции по отношению к сервисам, продающим автобусные билеты в сети Интернет, в т.ч. через свои мобильные приложения.



Кольцевое Рижское
Курское Савёловское
Ленинградское Ярославское

✈ Табло аэропортов

Внуково 13 рейсов задержано
Домодедово 20 рейсов задержано, 11 отменено
Жуковский
Шереметьево

🚂 Расписание поездов >

🚌 Расписание автобусов >

Популярные направления

Из Москвы

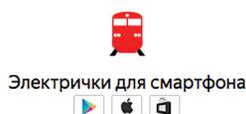
в Санкт-Петербург
в Нижний Новгород
во Владимир
в Подольск
в Одинцово

В Москву

из Санкт-Петербурга
из Нижнего Новгорода
из Владимира
из Одинцова
из Подольска

👤 Поиск попутчиков на BlaBlaCar

🗺 Маршруты общественного транспорта



Актуальное расписание на Яндексе

Яндекс.Расписания — это сервис, где можно узнать актуальное расписание электричек, поездов, самолётов, автобусов, теплоходов и паромов. А также выяснить, как добраться из одного пункта в другой, где делать пересадку и сколько стоит билет.

ПРОБЛЕМА №3.

Порталы автобусных расписаний (Яндекс.Расписание и т.д.) пользуясь доступностью к расписанию легальных перевозчиков получают автобусную аудиторию на которой зарабатывают в т.ч. посредством рекламы Blablacar и нелегальных перевозчиков.

Решение:

а) Объединение легального автобусного рынка против коммерческих нелегальных «попутчиков» – обращение внимания государственных органов на существующую угрозу целому сегменту пассажирских перевозок, просьба выработки регулирования (в т.ч. по отношению к сервисам попутчиков), не ставящего легальных перевозчиков в заведомо менее выгодное положение в конкурентной борьбе

б) Объединение легального автобусного рынка и выработка консолидированной позиции по отношению к сервисам, продающим автобусные билеты в сети Интернет, в т.ч. через свои

мобильные приложения. На сегодняшний день существуют сервисы, однозначно представляющие интересы автобусного рынка – БАСФОР, Мир электронных билетов (КВЦ-Сервис), Е-трафик (Артмарк), билет.do (Авибус).

Сегодня с БАСФОР работает более 450 предприятий (400 перевозчиков и более 50 операторов автовокзалов и автостанций со всей России). Многие пассажиры довольны результатами сотрудничества.

Так, к примеру, Мурад Омаров (генеральный директор компаний «АК «Столичная» и «Южный Экспресс») подчеркивает: «Благодаря работе с БАСФОР, я уверен, что пассажиры автобусных рейсов останутся с нами и не уйдут на сервисы попутчиков ровно как и на рейсы нелегальных перевозчиков». Это позволяет его компаниям не инвестировать значительные средства в онлайн рекламу, в развитие ИТ экспертизы внутри компании, а



Мурад Омаров, руководитель «АК «Столичная», член Правления Ассоциации ЕТС «АЛС»

сфокусировать свои ресурсы на улучшении качества предоставляемых услуг перевозки и всех сопутствующих административных работах.

При этом Перевозчик понимает, что БАСФОР, приводя пассажира на свой сайт или мобильное приложение, не может повлиять на выбор пассажиром той или иной транспортной компании, скорее качество услуг, цена, удобное время отправления, удобное расположение станции отправления или прибытия, являются инструментом для конкурентной и честной борьбы за пассажира на том или ином маршруте.

НАДЕЖНАЯ ПРИСТАНЬ

Четверть века
Липецкий автовокзал
достойно встречает
гостей областного
центра



– Граждане пассажиры, рейсовый автобус по маршруту Липецк – Севастополь отправляется в восемь часов сорок минут от третьей платформы междугородного перрона, – звучит объявление в зале ожидания автовокзала «Липецк».

Люди торопятся занять свои места в салоне «МАН», приготовиться к многочасовой поездке на Крымский полуостров. Не проходит и пары минут, как диспетчер отправляет в рейс уже следующий автобус.

Безопасность прежде всего

И так каждый день с пяти утра и до восьми вечера. Напряженный ритм работы требует от кассиров, контролеров, диспетчеров предельной сосредоточенности, четкости действий, внимания. При этом никакой суеты, нервозности, шума. Даже если на объекте случается ЧП, персонал не допустит паники среди пассажиров.

Администратор Валентина Слугина вспоминает недавний случай с сигналом о якобы заложенной на вокзале взрывчатке.

– Сразу же сообщили о тревожном звонке в службу спа-

сения, полицию, руководству головного предприятия и тут же приступили к эвакуации пассажиров, – рассказывает она. – На все ушли считанные минуты, которые стоили нам неимоверного напряжения и предельной концентрации физических и моральных сил. Зато пассажиры практически не ощутили никакого дискомфорта. К счастью, тревога оказалась ложной и уже через час автовокзал работал в обычном режиме.

Четкость в работе, внимание к пассажирам, бдительность

в отношении безопасности людей – таковы главные требования, которые предъявляются сегодня к каждому работнику вокзала.

– Обеспечению транспортной безопасности мы уделяем особое внимание, – говорит начальник автовокзала «Липецк» Александр Хальзев. – Вся территория автовокзала огорожена двухметровым железным забором, установлены семь постов охраны, два рамочных металлодетектора, шестьдесят видеочкамер, проведен мониторинг уязвимости



объекта и на основе плана обеспечения транспортной безопасности определены зоны свободного доступа, технологический и перевозочный сектора, выявлены проблемные места. Введен пропускной режим при выходе на перроны. В зону отправления пассажир теперь может попасть только приложив билет к специальному сканеру.

Вторая «горячая точка» – турникеты у выхода на междугородный перрон. Закрытая зона открывает двери только пассажирам с билетами. Даже провожающих в сектор перевозки не пускают. Не всем этот запрет нравится. Буквально на днях разгоряченный парень перескочил через турникет и выбежал на перрон попрощаться с девушкой. На-

ты. Выдерживать напряженный рабочий ритм ей помогает немалый опыт, профессиональная дисциплинированность, поддержка коллег.

С междугородного перрона с интервалом в пять-десять минут отправляются автобусы в самые разные города страны. Контролер Валентина Толчеева только что проводила пассажиров в Москву и Белгород, теперь производит посадку на рейс Липецк – Красное.

– Сегодня – обычный будний день, но пассажиров много, – говорит она. – Может быть, потому, что на маршруте работает народное предприятие «Экспресс-Липецк», его автобусы отличаются высокой комфортностью.

Сотрудники автовокзала «Липецк», являющегося структурным подразделением крупнейшего транспортного предприятия региона «Липецкие автобусные линии», придерживаются в работе такого принципа: трудиться на благо людей, ведь пассажир всегда прав. Что вполне соответствует оценкам и откликам граждан, с которыми нам удалось поговорить за день, проведенный на объекте, именуемом главными автотранспортными воротами Липецка.

Кстати

Недавно автовокзал «Липецк» отметил свой двадцатипятилетний юбилей. Каждый день отсюда перевозят пассажиров по 110 международным, межобластным, внутриобластным и пригородным маршрутам. Совершается 275 рейсов в сутки. Дневной пассажиропоток составляет четыре с половиной тысячи человек.



Особый порядок

Утренняя суeta вокзальной жизни сменилась размеренным ритмом. Диспетчеры и контролеры отправляют и встречают маршрутные автобусы, пассажиры ждут своего рейса. Под особым контролем главный вход вокзала. Кроме металлодетекторов входящих проверяют сотрудники подразделения транспортной безопасности «Беркут»: досматривают крупногабаритный багаж, объемные и подозрительные сумки пассажиров. Ничего не поделаешь: правом осмотра багажа их еще в 2007 году наделил федеральный закон «О транспортной безопасности».

рушитель порядка был тут же задержан охраной и передан сотрудникам полиции. Его выходка уголовного действия не содержит, а вот административный штраф от трех до пяти тысяч рублей придется заплатить.

Пассажир всегда прав

У билетных касс народ толпится весь день. Одни приобретают проездные талоны, другие выясняют что-то в справочной, третьим нужна транспортная карта и пополнение на ней денежных средств. Ольга Яковлева выполняет сразу несколько функций – выдает справки, продает билеты и принимает средства на электронные кар-

«НАЗАД В 90-Е?»



От редакции:

В начале мая в Москве произошло чрезвычайное происшествие – на стоянке технической базы сгорели автобусы, которые предназначались, а некоторые уже использовались на регулярных межсубъектных автобусных перевозках. До окончания следствия мы не можем комментировать произошедшее, но читая официальное предложение, распространенное ЦППК о вознаграждении, которое мы публикуем ниже, возникает вопрос – «возвращаемся в 90-е?»

Из официальных источников:

Три компании, чьи автобусы сожгли в мае 2018 года в столичном районе Южное Бутово, понесли ущерб в количестве 19 автобусов на общую сумму более 150 млн. рублей. Об этом сообщил Агентству городских новостей «Москва» источник в правоохранительных органах. «В ночь на 4 мая в Москве на ул. Типографская в районе д. 10А неизвестные полностью сожгли 17 автобусов - два принадлежащих ООО «Ратэс» автобуса «Neoplan Tourliner LP22», принадлежащий ООО «МТЦ» автобус «Higer KL», а также принадлежащие ОАО «Центральная пригород-

ная пассажирская компания» (ЦППК) 14 автобусов «Golden Dragon» и еще два были повреждены. В результате общий объем ущерба составил около 154 млн. рублей», - рассказал собеседник агентства. В итоге ООО «Ратэс» причинен ущерб в 16 млн. рублей, ООО «МТЦ» - 11 млн. рублей, а также ущерб в 127 млн. рублей нанесен ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания». Собеседник агентства уточнил, что в рамках уголовного дела назначен ряд экспертиз.

Ранее в пресс-службе ГУ МВД России по г. Москве сообщили Агентству «Москва», что по факту поджога было возбуждено уголовное дело по ч. 2 ст. 167 УК РФ «Умышленное уничтожение или повреждение чужого имущества».

mosday.ru

ЦППК ВЫПЛАТИТ ДО 1 000 000 РУБЛЕЙ ЗА ИНФОРМАЦИЮ ОБ ИСПОЛНИТЕЛЯХ И ОРГАНИЗАТОРАХ ПОДЖОГА АВТОБУСОВ КОМПАНИИ



4 мая 2018 года на юго-западе Москвы сгорели 16 новых рейсовых автобусов «Центральной ППК». Автобусы планировалось использовать для работы на регулярных маршрутах, а также задействовать для перевозки болельщиков в рамках предстоящего Чемпионата Мира по футболу. На данный момент правоохранительными органами рассматривается версия о предна-

меренном поджоге. Компания готова выплатить денежное вознаграждение до 1 млн. рублей за достоверную информацию, которая может быть использована для привлечения к уголовной ответственности исполнителей и организаторов данного преступления. Контактный телефон АО «Центральная ППК»: +7-499-266-02-65.

central-ppk.ru

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ОБЪЕДИНИЛИ УСИЛИЯ В БОРЬБЕ С НЕЛЕГАЛАМИ В АГРЕГАТОРАХ ПОЕЗДОК



21 мая 2018 г. был обнародован для прессы протокол закрытого заседания руководителей автотранспортных союзов и ассоциаций по борьбе с нелегальными перевозчиками. Если передать суть документа – перевозчики объявили настоящую войну нелегалам и нашли для нее несколько остроумных решений и подходов, которые могут обеспечить победу.

Круглый стол состоялся под эгидой Объединения автопассажирских перевозчиков 16 апреля 2018 г. в г. Москве.

Делегаты согласились, что автотранспортная отрасль в части пассажирских перевозок автобусами в межрегиональном и межмуниципальном сообщении между населенными пунктами РФ в настоящее время находится под реальной угрозой прекращения существования. Причиной тому стали активно развивающиеся нелегитимные пассажирские перевозки и информационные сервисы, которые их организуют.

По итогам мероприятия транспортники выработали единую стратегию по борьбе с нелегальными перевозчиками и онлайн-

агрегаторами по продаже поездов.

Участники создали экспертный совет для обмена и наработки судебной практики, работающий в онлайн-режиме, и общероссийский штаб по противодействию нелегальным перевозчикам. Штаб на данный момент включает в себя 70 представителей перевозчиков большинства регионов страны.

Руководитель центра правовой поддержки «Региональный автотранспортный союз» Алексей Дынько предложил подать коллективную жалобу в надзорные органы для блокировки ресурса BlaBlaCar, который используют нелегалы.

Руководитель общероссийского движения «За реальные дела» Антон Цветков внес предложения сделать карту мест стоянок нелегальных перевозчиков в каждом регионе РФ, и затем передать ее в контрольно-надзорные органы, и рекомендовал создать в регионах штабы по борьбе с нелегальными перевозчиками. Причем, посоветовал сделать это на базе министерств и ведомств, курирующих транспортную деятельность. Этот штаб должен собираться еженедельно. В штаб должны войти все представители надзорных органов и перевозчики, и он будет выполнять функцию общественного контроля в регионе.

Руководитель «Центра профилактики нарушений» общественной организации «Офицеры России» Дмитрий Контарев также рассказал о механизме работы с нелегальными перевозчиками в Москве, благодаря которому,

почти девяносто процентов нелегалов ушло с рынка перевозок в столичном регионе. Этот инструментарий будет доступен региональным штабам.

Таким образом, Круглый стол прошел очень плодотворно. Перевозчики настолько пострадали от нелегалов и агрегаторов в последние годы, что напрочь лишились прежней инертности и отрешенности. Теперь они едины и готовы дойти до конца – ведь многим терять уже нечего.

Через некоторое время меня пригласили выступить в Уфе на круглом столе. В этом регионе у легальных перевозчиков сложилась катастрофическая ситуация в связи с агрессивной и недобросовестной работой агрегатора поездов «Яндекс.Автобусы». Данный сервис субсидирует подключившихся водителей. Это делается для того, чтобы выдвинуть всех конкурентов и захватить монополию, как произошло с одноименным сервисом «Яндекс.Такси». Хорошо, что руководство республики выразило желание активно сотрудничать по совместной выработке подходов законодательного регулирования деятельности агрегаторов.

Объединение автопассажирских перевозчиков и дальше будет способствовать процессу объединения перевозчиков против нелегальных экономических элементов. Несмотря на молодость, мы активно и эффективно работаем в вопросах поддержки транспортников.

Татьяна Ракулова, директор МОО «Объединение автопассажирских перевозчиков»

Барнаулский вокзал заявил о разработке альтернативы международному сервису для поиска попутчиков BlaBlaCar



Алексей Богданов

Как рассказал Исполнительный директор НП «Автомобильные перевозчики Алтай» Алексей Богданов, за последние 10 лет алтайские перевозчики закрыли около 30 процентов всех рейсов, поток пассажиров сократился на 25 процентов.

«Раньше из Барнаула в Бийск было 35 рейсов, сегодня 23. Автобусы просто пустые» - пояснил Алексей Богданов.

По его словам, пассажиров отбирают конкурирующие сервисы «попутчиков», предлагающие подвоз пассажиров в попутном направлении, вроде BlaBlaCar.

Мы высоко ценим те шаги, которые предпринимают коллеги по разработке технологий для борьбы с сервисами попутчиков, которые сегодня ставят под угрозу целый сегмент пассажирских перевозок. С радостью будем рекомендовать данные решения своим партнерам. При этом, такого рода продукт требует серьезных маркетинговых бюджетов, чтобы действитель-

Это крупнейший в мире международный онлайн-сервис поиска автомобильных попутчиков, основанный в 2008 г. во Франции. Сейчас BlaBlaCar действует в 22 странах и насчитывает 50 млн. пользователей.

Бороться с конкурентами алтайские перевозчики планируют их же оружием – с помощью отечественного приложения для смартфонов под названием «БлаБлаБас» (BlaBlaBus).

Терпящий убытки из-за интернет-сервисов автоперевозок «Попутчики» Барнаулский автовокзал решил «нанести большой удар» по конкурентам, создав собственное приложение для смартфонов. Краевые чиновники уверены, что именно сервисы «Попутчиков» являются причиной снижения пассажиропотока. Проект автовокзала носит название BlaBlaBus и его планируют запустить летом текущего года. Об этом заявил директор автовокзала Алексей Богданов: «Наши специалисты в области IT-технологий уже работают над

но стать массовым и значимым инструментом борьбы с попутчиками. Выходом может стать объединение усилий основных технологических компаний и выработка совместного плана действий с автовокзалами и перевозчиками для борьбы с сервисами попутчиков.

Управляющий директор «БАСФОР»
Николай Тузенко

разработкой аналогичной программы, которая будет называться BlaBlaBus. Это будет уникальный проект для всей России. Любой пользователь сможет скачать на свой телефон данное приложение. С его помощью он сможет в режиме онлайн видеть движение всех автобусов, которые находятся в пути. В кратчайшие сроки можно составить удобный маршрут, дать заявку водителю, и он заберет пассажира в необходимом месте. В летний период к нам часто обращаются люди, которые уезжают отдыхать в Республику Алтай и не знают, как вернуться из Манжерока в Барнаул, – отметил Богданов. – Сейчас мы работаем над тем, чтобы создать электронное расписание по Алтайскому краю, выпустить приложение на телефон, чтобы через него пассажир мог забронировать или приобрести билет. У водителей будут установлены мониторы, на которых они будут видеть, сколько человек к нему подсядет на каждой остановке. Это будет большой удар по BlaBlaCar. Планируем запустить приложение к середине июля. Сейчас над этим работает около 20 программистов».

Со слов директора Барнаулского автовокзала, для запуска BlaBlaBus потребуется 12 тысяч рублей на каждый автобус. Для участия в проекте выберут самые крупные и комфортабельные автобусы.

По материалам
barnaul.fm, sibnovosti.ru

BLABLACAR, ЛИБО АВТОТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ РОССИИ. КТО ПОБЕДИТ?



*Руководитель Центра правовой поддержки Краснодарской краевой ассоциации «Региональный автотранспортный союз», кандидат юридических наук
Алексей Дынько*

Автотранспортная отрасль в части пассажирских перевозок автобусами в межрегиональном и межмуниципальном сообщении между населенными пунктами Российской Федерации в настоящее время находится под реальной угрозой прекращения существования.

Причиной тому стали активно развивающиеся и увеличивающиеся масштабы своей деятельности нелегитимные пассажирские перевозки и информационные ресурсы их организующие. Самым губительным субъектом для автотранспортной отрасли является и признан на территории всей Российской Федерации информационный ресурс www.blablacar.ru, его мобильная версия и веб-приложение, с использованием которого водители легковых автомобилей и автобусов незаконно осуществляют сбор и перевозку пассажиров на коммерческой основе.

Деятельность сайта с 2014 г. привела к уменьшению на

автобусных маршрутах пассажиропотока до 70 процентов, на лицо колоссальные объемы разросшегося теневого рынка пассажирских перевозок Российской Федерации, не регулируемого действующим законодательством, что привело к отмене ряда автобусных маршрутов в виду нерентабельности работы автоперевозчиков.

Водители транспортных средств не оборудованы в соответствии с действующим законодательством, в связи с чем не идентифицируются правоохранительными органами в транспортном потоке, осуществляют посадку и высадку пассажиров за пределами объектов транспортной инфраструктуры, что позволяет перевозить по территории Российской Федерации предметы, запрещенные в гражданском обороте, указывает на незащищенность пассажиров от актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса и парализует реализацию требований Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Существует угроза свободного перемещения участников международных террористических организаций и иного криминального контингента.

На сегодняшний день в дорожно-транспортных происшествиях с участием водителей, осуществляющих незаконные перевозки с использованием информационного

ресурса www.blablacar.ru, многократно имели место случаи гибели пассажиров.

Таким образом, сформировалась реальная угроза не только для автотранспортной отрасли, ее государственного регулирования, но и безопасности Российской Федерации, жизни и здоровья россиян, гостей страны.

В августе 2017 г. Краснодарская краевая ассоциация «Региональный автотранспортный союз» обратилась в адрес правоохранительных и надзорных органов Краснодарского края. По результатам рассмотрения обращения прокурором Тимашевского района было направлено заявление в Тимашевский районный суд о признании информации, распространяемой в сети Интернет на сайте www.blablacar.ru, запрещенной к распространению на территории Российской Федерации.

12.09.2017 г. Тимашевским районным судом по делу № 2-1625/2017 принято решение об удовлетворении требований прокурора района и о признании информации, распространяемой в сети Интернет на сайте www.blablacar.ru, запрещенной к распространению на территории Российской Федерации, в соответствии с которым Управлению Роскомнадзора Российской Федерации по Южному федеральному округу надлежало осуществить действия, направленные на ограничение

доступа к сайту. Решение было принято по основаниям, предусмотренным Федеральным законом 27.07.2006 № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации». Законом запрещается распространение информации, которая направлена на пропаганду войны, разжигание национальной, расовой или религиозной ненависти и вражды, а также иной информации, за распространение которой предусмотрена уголовная или административная ответственность. Статьей 9 закона предусмотрена возможность ограничения доступа к информации в целях защиты основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства.

Однако, 19.12.2017 г. апелляционной коллегией Краснодарского краевого суда по делу № 33-41539/2017 принято апелляционное определение по результатам рассмотрения апелляционной жалобы собственника сайта www.blablacar.ru, решение Тимашевского районного суда отменено, в удовлетворении требований прокурора Тимашевского района отказано.

Содержание апелляционного определения указывает, что собственник сайта ввел в заблуждение судебную коллегию и надзорные органы Краснодарского края, изложил свою правовую позицию, которая не согласуется с действующим законодательством, указав, что пользователи сайта не получают систематической прибыли, что не квалифицирует их действия в виде предпринима-

тельской (коммерческой) деятельности, за осуществление которой без государственной регистрации предусмотрена административная ответственность в соответствии со статьей 14.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Вместе с тем само по себе отсутствие прибыли не влияет на квалификацию правонарушений, предусмотренных статьей 14.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, поскольку извлечение прибыли является целью предпринимательской деятельности, а не ее обязательным результатом (пункт 13 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24.12.2006 № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях»).

Пассажиры обращаются в вышеуказанный сервис исключительно для получения услуги перевозки. Оплату за перевозку пассажиры осуществляют перевозчику (водителю), что подтверждает заключение публичного договора фрахтования, на основании которого осуществляются перевозки пассажиров и багажа в качестве легкового такси и регулярные перевозки автобусами.

Необходимо обратить внимание на условия использования информационного ресурса www.blablacar.ru от 02.11.2017 г., опубликованные на сайте до рассмотрения дела апелляционной коллегией в Краснодарском краевом суде, где допускается размещение предложений о перевозках автобусами, которые в соответствии с россий-

ским законодательством осуществляются исключительно в виде предпринимательской деятельности.

На сайте активно размещаются объявления и предложения о регулярных автобусных пассажирских перевозках, осуществляемых юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, не имеющими свидетельств и карт маршрутов регулярных перевозок в соответствии с Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Водителями допускаются перевозки посылок.

С 18.02.2018 г. ресурс разработал возможность опубликования профессиональных аккаунтов, использование которых имеет ряд уникальных преимуществ в виде отсутствия ограничения по цене, позволено получать прибыль и предлагать более 8 мест в поездке. В случае отсутствия у перевозчика государственной регистрации, как хозяйствующего субъекта, предлагается обратиться к ряду партнеров, которые за денежное вознаграждение от своего имени для размещения предложений в ресурсе регистрируют профессиональный аккаунт. Таким образом, открыто допускается осуществление незаконных пассажирских перевозок с указанием на фиктивные недостоверные сведения о перевозчике, что является признаками введения потребителей в за-

блуждение, касаемо качества предлагаемых услуг.

Собственник информационного ресурса с использованием принадлежащего ему сайта, мобильной версии и web-приложения, обеспечивает потребителей доступом к нелегитимным перевозкам, обеспечивает выбор перевозчика в процессе поиска поездки, являясь посредником между водителями и пассажирами, фактически организует и упорядочивает пассажирские перевозки, поскольку его деятельность является неотъемлемой частью организации перевозок. При этом не владеет информацией о наличии у водителей права на управление транспортным средством, лицензии на осуществление пассажирских перевозок, возможности по состоянию здоровья им управлять, а также о техническом состоянии автомобилей.

Следовательно, наряду с водителями, которые непосред-

ственно осуществляют незаконные пассажирские перевозки, не имея разрешительных документов, собственник создает условия для таких перевозок, тем самым участвуя в деятельности, создающей опасность для неопределенного круга лиц.

В соответствии с частью 1 статьи 1065 Гражданского кодекса Российской Федерации опасность причинения вреда в будущем может явиться основанием к иску о запрещении деятельности, создающей такую опасность.

Информационный ресурс www.blablacar.ru, как крупнейший международный сервис поиска попутчиков, деятельность которых по его характеристике и определению не является предпринимательской и не направлена на получение прибыли, старается ввести в заблуждение все ветви власти Российской Федерации, придать законность функциони-

рованию. Дорогостоящая рекламная политика в поисковых системах сети Интернет, привлечение для этих целей многомиллионных инвестиций у венчурных фондов, многомиллионного сообщества нелегитимных перевозчиков, указывает на политику экспансии автотранспортной отрасли Российской Федерации данной компанией, что в последствии так же причинит ущерб всем уровням бюджетной системы Российской Федерации, а возможность установления низкой цены за проезд может так же отразиться на снижении привлекательности авиационных и железнодорожных перевозок.

Вышеизложенное указывает об объективных проблемах автотранспортной отрасли и о достаточном наличии у российского государства законодательства для запрета небезопасной деятельности такого информационного ресурса и его аналогов.

Важно понимать истинные причины такого сильного развития сервисов попутчиков в России. Первая – повсеместное распространение технологий (мобильных телефонов и интернета) и отсутствие рейсов регулярных перевозчиков в онлайн. К примеру, многие ключевые автовокзалы страны не передают свои рейсы сервисам – лидерам онлайн-продаж билетов, которые могут конкурировать с сервисами попутчиков за пассажира в онлайн. Многие перевозчики вообще не продают свои билеты в онлайн и не автоматизируют свою деятельность. Вторая – порталы автобусных расписаний зарабатывают, продавая автобусную аудиторию сервисам попутчиков. Объединение автобусного рынка против коммерческих нелегальных «попутчиков» направлено на обращение внимания госорганов к существующей угрозе для целого сегмента пассажирских перевозок. Выработка регули-

рования по отношению к сервисам попутчиков, не ставящего легальных перевозчиков в заведомо менее выгодное положение в конкурентной борьбе – это очень важный и необходимый шаг для всей отрасли. Также требуется единая позиция со стороны автобусного рынка по отношению к сервисам, продающим автобусные билеты и размещающим расписания в сети интернет, в части сотрудничества таких сервисов с сервисами попутчиков.



*Борис Лоран,
Президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны», член
Правления Российского автотранспортного союза*

СЕРВИСЫ ВЕЕРСАР И ВЛАВЛАСАР ОКАЗАЛИСЬ ПОД ЗАПРЕТОМ В БЕЛАРУСИ?

В МНС рассказали, что грозит водителям, которые берут попутчиков и делят с ними траты на бензин.

МИНСК. Деятельность по перевозке пассажиров могут осуществлять только юридические лица или индивидуальные предприниматели, сообщили Sputnik в пресс-службе Министерства по налогам и сборам Беларуси.

Информация о том, что водителей, которые делят с пассажирами траты на топливо, могут штрафовать, появилась на минувшей неделе. По рассказам белорусов, сотрудники налоговой инспекции вычисляют водителей по номерам телефона, чтобы пригласить для разъяснения, а иногда садятся в авто под видом обычных пассажиров.

«В соответствии с действующим законодательством деятельность по перевозке пассажиров могут осуществлять

юридические лица или индивидуальные предприниматели», – сообщили в МНС. По словам представителей министерства, они также имеют возможность привлекать к такой деятельности физлиц в качестве наемных работников. А вот без регистрации заниматься перевозкой пассажиров нельзя.

«Предпринимательская деятельность, осуществляемая без государственной регистрации, запрещается. Нарушение этого правила может являться основанием для привлечения виновного лица к административной либо уголовной ответственности», – подчеркнули в ведомстве. Нарушителю грозит штраф до 100 базовых величин с конфискацией автомобиля и всего дохода, полученного в результате такой деятельности, или без нее. Уголовная ответственность за незаконную предпринимательскую деятельность наступает в соот-

ветствии со ст. 233 УК (вплоть до лишения свободы на срок до трех лет со штрафом или без него).

«Налоговыми органами на постоянной основе проводятся контрольные мероприятия, направленные на выявление и пресечение незарегистрированной предпринимательской деятельности граждан, в том числе с использованием сайта VeerCar.ru (сервисом пользуются при поиске попутчиков в дальние поездки на автомобиле – Sputnik)», – рассказали в пресс-службе МНС. Таким образом, плата попутчиков «за бензин» в республике в принципе незаконна. Это касается как тех, кто пользуется сервисами BlaBlaCar или VeerCar, так и тех, кто в сообществах «ищу попутчика» готов подвозить людей за помощь в оплате горючего.

sputnik.by

ЗА ЧТО ШТРАФУЮТ ВОДИТЕЛЕЙ, КОТОРЫЕ ПОДВОЗЯТ ПОПУТЧИКОВ

Автомобилисты рассказывают, что сотрудники налоговой инспекции подсаживаются к водителям под видом обычных пассажиров.

МИНСК. На минувшей неделе появилась информация о том, что водителей, которые делят с пассажирами траты на топливо, могут штрафовать. Sputnik выяснил, так ли это, а также узнал, что об этом думают сами попутчики

и представители популярного сервиса VeerCar.

В конце февраля правила игры для «нерегулярных» междугородних перевозчиков серьезно изменили — теперь они должны отправлять машины с вокзалов, согласовывать маршруты и время передвижения. Часть маршрутов отказались выполнять рейсы, из-за этого ожидаемо выросла активность среди

пользователей сервисов для поиска попутчиков (наиболее известные — BlaBlaCar и VeerCar) или тематических групп.

«Делить бензин» нельзя

В телефонной справочной службе налоговых органов по разъяснению налогового законодательства Sputnik подтвердили, что оплата бензина в складчину считается незакон-

ной предпринимательской деятельностью (для водителя) — оплатой услуги в натуральной форме. Более подробного комментария от МЧС Sputnik получить пока не удалось.

По рассказам белорусов, сотрудники налоговой инспекции вычисляют водителей по номерам телефона, чтобы пригласить для разъяснения, а иногда садятся в авто под видом обычных пассажиров.

«По налоговому кодексу Беларуси это доход водителю, только в бак топливом. Вывод: регистрируй ИП, плати единый налог и вози пассажиров. Это и разъяснят при первой встрече в налоговой под подпись. Второй раз — штраф недетский, и конфискация авто светит (через суд), ибо в первый раз под подпись предупредили, и отмазаться не удастся», — поделился опытом один из пользователей популярного форума.

Не всех водителей, оказавшихся под угрозой штрафа, заявление налоговой мотивировало прекратить перевозки.

«Продолжу пользоваться сервисом и дальше. Я беру деньги только в конце поездки, езжу, как правило, как минимум 350 километров, а то и дальше. Подсадные инспекторы налоговой стараются всунуть меченые деньги сразу, они же не поедут со мной в Минск из Бреста или в Смоленск, Москву ради протокола на три копейки», — рассказал Sputnik Роман Лукша.

По его мнению, такое взаимодействие попутчиков — это не предпринимательство, а способ сэкономить для обоих.

«Я забираю пассажиров с места их нахождения, помогаю с багажом и привожу по адресу. Они едут как на такси, но по цене билета на электричку,

экономя время и деньги, а я экономлю на топливе», — рассказал он.

«Обычные перевозчики» против «попутчиков»

Многие попутчики убеждены, что на такой деятельности никто не зарабатывает. «Люди берут попутчиков, чтобы немного компенсировать затраты на топливо, а не заработать. Многие, когда едут летом на машинах отдыхать с друзьями, скидываются на бензин; получается, в этом случае водителя тоже нужно оштрафовать? С частным водителем можно договориться и отъехать в сторону, с государственными так не получится — эти сервисы создают, чтобы людям было удобнее добираться», — высказался минчанин Степан Величко.

Другие обвиняют в возникновении тотального контроля так называемых «бомбил», которые регистрируются в таких сервисах ради реального заработка. «На BlaBlaCar и VeerCar очень много нелегалов, имеющих восьмиместные микроавтобусы, которые регулярно ездят в Москву, Питер. О чем вы тут сказки рассказываете, кому сочувствуете? Эта платформа убивает обычных перевозчиков руками нелегалов. К примеру: я через эти сайты ищу пассажиров «попутчиков» и езжу туда-сюда, налоги, соответственно, не плачу, транспортной инспекции не боюсь, поскольку номера обычные, а все, что остается из непотраченных средств после поездки — это уже заработок», — возмутился один из автомобилистов. По мнению некоторых белорусов, штрафовать тут не за что, ведь предпринимательская деятельность

направлена на систематическое получение прибыли.

«Прибылью называют разницу между доходом от какой-либо деятельности и расходами на эту деятельность.

По-моему, все очевидно: если даже систематически подвозить 2-3 человек, то никак прибыль не получить. Думаю, если люди получают постановление о привлечении к административной ответственности за незаконную предпринимательскую деятельность, то можно рассчитать затраты на содержание авто и полученный доход и смело писать исковое заявление в суд с просьбой отменить постановление МЧС», — предположил форумчанин.

В пресс-службе сервиса поиска попутчиков VeerCar Sputnik рассказали, что белорусы — одни из самых активных пользователей сервиса. Однако Mail.Ru Group на нем не зарабатывает, так что от снижения интереса к сервису пострадают скорее попутчики, возможности которых путешествовать с помощью райдшеринга уменьшатся. О предпринимательстве речи не идет: в правилах VeerCar прописано, что его запрещено использовать в коммерческих целях. «Наш сервис не предполагает плату за услуги, так как мы никаких услуг не предоставляем и платить пользователям не за что. VeerCar объединяет водителей и пассажиров, чтобы разделить расходы на бензин — и только», — подчеркнули в пресс-службе. По словам представителей, водители VeerCar не осуществляют перевоз пассажиров за плату: попутчики совершают совместную поездку в заранее планируемую водителем место, пассажир в этом случае не платит за проезд, а лишь частично компенсирует расходы водителя.

«ОДНАКАССА» ОРГАНИЗУЕТ ПРОДАЖУ АВТОБУСНЫХ БИЛЕТОВ ЧЕРЕЗ МОБИЛЬНЫЕ ТЕРМИНАЛЫ

Мобильный терминал - уникальный элемент системы «ОднаКасса» для организации продаж билетов на пригородные и междугородные автобусные рейсы. Он предоставляет возможность продавать билеты в любой точке, где это необходимо, совершать допродажу билетов по пути следования, осуществлять полный и оперативный контроль наличия свободных мест и проданных билетов.

Отличительными особенностями мобильного терминала являются его компактность, скорость работы и удобство использования. Это небольшое устройство весом 500 грамм, мощный

аккумулятор которого обеспечивает работу без подзарядки до 24 часов (примерно 2,5 тысячи чеков), в выключенном состоянии заряд сохраняется до 30 суток. Качественный термопринтер 75 мм/с обеспечивает высокую скорость печати билета, а встроенный сканер распознавания паспорта позволяет сократить время продажи. Также устройство работает с полным набором каналов беспроводной связи - 3G, Wi-Fi, Bluetooth.

Терминал работает с sim-картой любого мобильного оператора, и даже находясь вне зоны покрытия, продажа билетов не остановится. Программное обеспечение мобильного терминала

может обрабатывать неограниченное количество рейсов, принимать оплату как наличным, так и безналичным (с помощью банковской карты) способом. Сама процедура продажи проездных билетов простая и занимает не более двух минут: выбирается маршрут, рейс и место, далее, сканируется паспорт с помощью камеры, встроенной в мобильный терминал. После чего автоматически печатается билет. С таким билетом пассажир сразу же может пройти на посадку в автобус, билет полностью соответствует образцу, утвержденному законодательством РФ.

Мобильные терминалы были успешно протестированы и уже используются Перевозчиками на рейсах Московской, Тверской и Смоленской областях.

пресс-служба «ОднаКасса»

«ОДНАКАССА» СОКРАТИЛА ВРЕМЯ ПОКУПКИ БИЛЕТОВ



Нэлли Остапченко

Сервис «ОднаКасса» внедрил технологию Smart IDReader для распознавания паспортов при продаже билетов в автобусах междугородного сообщения.

Подключенные к сервису автобусы, оснащаются специальным мобильным терминалом, который позволяет осуществлять продажу проездных документов. Решение компании Smart Engines используется для автоматического ввода персональных данных о пассажирах.

Отличительной особенностью платформы «ОднаКасса» является высокая степень автоматизации перевозчиков, автовокзалов и систем дистрибуции билетов, а также их интеграция в единый продукт. Это позволяет на базе сервиса продавать билеты различных перевозчиков и консолидировать интернет-продажи билетов от различных сервисов.

«За счет внедрения автоматического распознавания паспорта РФ и других стран нам удалось значительно упростить процедуру продажи и сократить время оформления проездных билетов на междугородних маршрутах», – сообщила генеральный директор ООО «ОднаКасса» Нэлли Остапченко.

Модуль распознавания паспортов интегрирован с программным обеспечением собственной раз-

работки «ОднаКасса», установленным на бортовые мобильные терминалы. При оформлении проездного билета для ввода паспортных данных достаточно отсканировать документ с помощью камеры встроенной в мобильный терминал. Распознавание документов осуществляется в видеопотоке в реальном времени и занимает несколько секунд. После этого данные в онлайн-режиме передаются в систему «ОднаКасса».

Досье: «ОднаКасса» - цифровая платформа сквозной технологии работы с данными в сфере автобусных перевозок, реализованная в рамках программы «Цифровая экономика Российской Федерации» по направлению информационная инфраструктура.

comnews.ru

ОДНАКАССА

МЫ ЦЕНИМ ВАШЕ ВРЕМЯ!

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



КОНТАКТЫ

Адрес

127051, Москва
Малый Каретный переулок д.13

Телефон

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

E-mail

info@odnakassa.ru



*Сергей Соловьев,
директор ООО «ИТТ»,
разработчик АСУ
«Авибус: Управление
автовокзалами»*



*Дмитрий Судовиков,
заместитель
директора ООО «ИТТ»*

Что особенно важно знать при выборе системы автоматизации?

На рынке автоматизации автовокзалов и автостанций представлено более двадцати различных систем. Некоторые из них подходят для использования не только автовокзалами и автостанциями, но и перевозчиками. Большую часть рынка занимают три тиражных решения, одно из которых – система автоматизации от ижевских разработчиков ООО «ИТТ» «Авибус: Управление автовокзалами».

Сравним наиболее важные характеристики, которые необходимо учитывать при выборе системы, ведь именно они влияют на эффективность и стоимость системы, а также на перспективы развития бизнеса автовокзала. В статье мы не станем подробно останавливаться на базовом функционале: кассового обслуживания, диспетчеризации, управлении расписанием и прочем, - так или иначе он реализован у всех, а рассмотрим подходы к реализации архитектуры автоматизированной системы управления (АСУ) и другие стратегически важные характеристики программных продуктов.

Стоимость приобретения

Существуют различные варианты приобретения систем автоматизации.

Некоторые разработчики предоставляют АСУ условно-бесплатно, что подразумевает бесплатную установку и внедрение системы с последующей ежемесячной абонентской платой за каждого пользователя. При этом, производитель ограничивает возможность подключения внешних агентов, таким образом оставаясь единственным исключительным «техническим» агентом по продаже билетов, пропуская через себя весь клиентский трафик, даже на собственном сайте автовокзала. Стоимость содержания

системы частично перекладывается на покупателей билетов. Создается ложное впечатление о выгоды такого приобретения, но необходимо помнить, что основные затраты определяют стоимостью владения системой.

Другой вариант – когда производитель продает лицензии с обязательным сопровождением и абонентской оплатой за каждого пользователя и предоставляет доступ к системе агентам по продаже билетов за дополнительную ежемесячную плату. Итоговая стоимость складывается из цены на лицензию, стоимости сопровождения и ежемесячной оплаты за каждого подключенного агента. Для автостанций с малым объемом продаж электронных билетов подключение даже одного агента становится накладно и невыгодно, кроме того, подключение агентов необходимо согласовывать с разработчиком системы.

Производитель «Авибус: Управление автовокзалами» предлагает приобретение бессрочных лицензий на программное обеспечение и на выбор клиента – два уровня сопровождения. Клиент может не приобретать систему, а арендовать программное обеспечение как сервис «Авибус: Виртуальный автовокзал» в облаке (SaaS), в этом случае клиент получает полностью изолированную информационную базу, доступную с компьютера, подключенного к сети Интернет, и избавлен от необходимости организации собственной ИТ-инфраструктуры и службы ее поддержки. Подключение агентов по продаже билетов не лицензируется, не требует дополнительных затрат и доступно в базовой версии программы.

Стоимость владения

Очень важно понимать, из чего складывается стоимость владения системой для автовокзала, потому что выгода при приобретении может быть обманчива, например, некоторые системы предоставляются бесплатно, но стоимость сопровождения через несколько месяцев превысит стоимость приобретения другой «платной» системы. Для некоторых из представленных на рынке систем автоматизации в силу архитектурных особенностей установка, настройка и обслуживание АСУ требует высокой квалификации персонала. Чаще всего в этой роли выступает разработчик системы на платной основе. Альтернативой

может стать привлечение высокооплачиваемого специалиста по системам управления базами данных, например, Oracle или Firebird. Трудозатраты для такого специалиста будут гораздо выше, поскольку он не погружен в предметную область.

У этих продуктов нет четкого разделения на доработку и сопровождение, нет отлаженного процесса, гарантирующего получение новых функций в установленный срок, поэтому возможность доработки остается на усмотрение производителя АСУ, который, как правило, идет навстречу крупным клиентам, а небольшим – остается только ждать и довольствоваться базовым функционалом.

Владение системой «Авибус: Управление автовокзалами» требует меньших затрат в силу следующих причин. Установка и внедрение системы не требует привлечения высококвалифицированного персонала разработчика и осуществляется собственными силами: системным администратором и специалистом отдела перевозок. Кроме того при покупке лицензий производитель бесплатно обучает сотрудников и помогает при внедрении системы, а этапы настройки АСУ подробно описаны в публичной документации, доступной на сайте <http://avibus.pro/wiki>. Любые, даже самые тонкие настройки программы доступны в пользовательском режиме, а с помощью универсальных инструментов система может быть настроена очень гибко, например:

- конструктор «Условий применения» позволяет выбирать настройки конкретных объектов системы в зависимости от заданных условий;
- при помощи правил ограничения продаж можно управлять продажами билетов;
- при условии применения автоматически добавлять услуги и применять маркетинговые акции.

А универсальные инструменты платформы «1С» предоставляют возможности для пользовательских настроек списков и отчетов.

Существует два уровня сопровождения системы «Авибус: Управление автовокзалами». Первый уровень – гарантийное сопровождение, он включает в себя аварийную поддержку и предоставление обновлений в течение года (4-5 обновлений в год). Второй уровень – комплексное сопровождение, с ним становится доступна круглосуточная аварийная поддержка и предоплаченные часы на консультации специалистов и доработку системы под требования клиента. Новый функционал может быть разработан как специалистом компании-производителя, так и привлеченным самим автовокзалом специалистом «1С», так как система поставляется с открытым исходным кодом.

Закрытый или открытый код?

Закрытый исходный код в системах автоматизации не предусматривает возможность самостоятельной доработки, поэтому для внесения любых, даже незначительных изменений потребуется привлечение разработчика системы. В случае если клиенту не хватает какого-то существенного функционала системы, ему остается только отказаться от нее и выбрать другую.

Система «Авибус: Управление автовокзалом» поставляется с открытым исходным кодом за исключением модулей «Лицензирования» и «Занятости мест». Благодаря этому, практически весь функционал системы может быть изменен или доработан клиентом самостоятельно, небольшие изменения вносятся динамически, не прерывая работы АСУ. Специалисты «1С» требуемой квалификации являются одними из самых доступных на рынке, вероятно, автовокзал уже сотрудничает с компаниями, сопровождающими программные продукты «1С». Таким образом, для доработки программного обеспечения «Авибус: Управление автовокзалами», автовокзал может привлечь специалиста компании-разработчика, что наиболее эффективно, либо собственного или стороннего программиста «1С». Заметим, что конфигурация обновляется на новую типовую версию с сохранением всех изменений, внесенных клиентом, благодаря встроенным механизмам обновления платформы «1С:Предприятие». При разработке конфигурации «Авибус: Управление автовокзалами» используются подходы для обеспечения высокого качества и эффективности кода, например, методика разработки, основанная на описании поведения программного обеспечения BDD (Behavior-driven development) и последующего автоматизированного тестирования вновь выпускаемой версии продукта.

Платформа

Система «Авибус: Управление автовокзалами» разработана на платформе «1С:Предприятие» с использованием динамических форм. «1С:Предприятие» – платформа для разработки бизнес-решений, которая предоставляет широкий спектр платформенных инструментов, таких как библиотека стандартных подсистем или библиотека подключаемого оборудования, а также технологии кластеризации, масштабирования, резервирования и распределения баз данных, что позволяет сосредоточиться на разработке только бизнес-функций, поэтому новый функционал в АСУ «Авибус: Управление автовокзалами» требует меньше времени на разработку и появляется в системе гораздо быстрее по сравнению с решениями разработчиков, не использующих подобные платформы.

«1С» предоставляет множество пользовательских инструментов для управления объектами системы, например: групповая обработка, отбор, сортировка и группировка данных, пользовательская настройка отчетов, сквозная ссылочная навигация, настройка пользовательских интерфейсов, доступ к системе через веб-браузер и другие. За качество платформы, ставшей промышленным стандартом, отвечают сотни высококвалифицированных программистов с огромным опытом.

Платформа «1С:Предприятие» имеет версию, сертифицированную ФСТЭК, и соответствует требованиям законодательства по защите персональных данных, все решения, разработанные на ее основе и использующие внутренние механизмы платформы при работе с персональными данными, также соответствуют требованиям действующего законодательства. Автовокзалам следует обратить на это особое внимание в связи с принятием Федерального закона «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации» от 26.07.2017 №187-ФЗ, под действие которого попадают предприятия сферы транспортных услуг.

Часто производители разрабатывают АСУ как набор нескольких приложений, работающих с базой данных напрямую. При этом решение ограничивается использованием системы управления базами данных (СУБД) только одного производителя без возможности устранения присущих ей недостатков: так лицензия и сопровождение СУБД Oracle достаточно дороги, а в СУБД Firebird остаются нерешенными проблемы с функциональностью и производительностью.

Все это влечет за собой возникновение ряда проблем:

- при изменении структуры базы данных необходимо проверять, что все функции во всех приложениях корректно учитывают это изменение;
- должен осуществляться постоянный контроль целостности данных, т.е. любое приложение и его функционал не должны конфликтовать с другим приложением, например, невозможным должно быть удаление билетов, если они присутствуют в существующей посадочной ведомости.

Эти проблемы повышают риск неконтролируемого изменения данных при внедрении нового, еще не протестированного функционала, возможна даже потеря данных.

При наличии множества приложений, выполняющих различные функции, становится неудобным сочетание нескольких ролей, например, кассира и диспетчера: в этом случае приходится постоянно переключаться между приложениями.

Платформа «1С:Предприятие», на которой разработано решение «Авибус: Управление автовокзалами», предоставляет более высокий уровень абстракций, нацеленных на решение именно бизнес-задач, а не задач управления данными. При этом платформа выступает в роли прослойки между разработчиком и СУБД и имеет множество механизмов для обеспечения контроля связности и целостности данных. Платформа «1С» дает возможность выбирать СУБД под конкретные цели из обширного списка существующих: файловая СУБД, Microsoft SQL Server, PostgreSQL, IBM DB2, Oracle Database. Часть этих систем имеют как бесплатные, так и платные версии, а PostgreSQL является свободным программным обеспечением, и ее производительности и функционалу доверяют мировые IT-гиганты, в том числе российская компания Яндекс. PostgreSQL рекомендована Министерством связи и массовых коммуникаций РФ как лучшее решение по импортозамещению инфраструктурного программного обеспечения в направлении СУБД.

Архитектура

Большинство представленных на рынке систем автоматизации для автовокзалов имеют одноранговую архитектуру, при которой взаимодействие распределенных подразделений реализовано только на уровне продажи билетов, им недоступна синхронизация объектов систем, и отсутствует механизм централизованного управления. Это существенно осложняет развитие и расширение автовокзальной сети и получение аналитических данных: отчеты собираются по отдельным подразделениям, и уже на их основе составляется сводный отчет. Взаимодействие автовокзалов разных собственников ограничено только продажей билетов, причем в некоторых системах оно возможно только через сервер разработчика системы на платной основе и требует согласования с ним.

Система «Авибус: Управление автовокзалами» имеет сетевую архитектуру и использует технологию распределенных баз данных. Так автономные подразделения синхронизируют данные в обе стороны с вышестоящим сервером. Это делает возможным централизованное управление объектами системы и получение аналитических данных и сводных отчетов по всему предприятию в автоматическом режиме. Например, запуск продаж с транзитной остановки организуется в несколько кликов, а все рейсы, управляющиеся с этой остановки, можно вынести в автономную информационную базу (узел распределенной базы данных) с помощью простого мастера настроек, создав новый сервер данных. «Чужие» автовокзалы также могут быть представлены в системе

как внешний сервер данных, а технология единого пространства занятости мест помогает объединить автовокзалы в единую сеть, например, для двух автовокзалов с рейсами, проходящими через оба автовокзала, технология единого пространства занятости мест позволяет указать сервер, на котором будут храниться данные о занятых местах, и каждый автовокзал при продаже билетов будет получать и обновлять данные на этом сервере, что позволяет отказаться от выделения квот на места для каждого автовокзала. Это преимущество успешно используется, например, на автовокзалах Самары и Тольятти.

«Авибус: Управление автовокзалами» позволяет автовокзалу вынести данные о рейсах перевозчика в отдельную информационную базу и не только продавать билеты из этой базы, но и осуществлять диспетчерские функции. Эта концепция активно развивается разработчиком в сторону упрощения синхронизации и согласования данных об остановках, маршрутах, рейсах, билетах и ведомостях при взаимодействии автовокзала и перевозчика. Например, перевозчик сможет самостоятельно администрировать собственные рейсы и подключать к своей базе данных автовокзалы, которые не только продают билеты, но и согласованно с перевозчиком администрируют рейсы и осуществляют их диспетчеризацию.

Другие системы и приложения

Важной частью архитектуры системы является наличие и функциональная полнота программного интерфейса приложения (API), который используется для взаимодействия с другими системами, в том числе с агентскими системами по продаже билетов. У большинства АСУ реализован только API продажи билетов, а у некоторых – доступ к такому API предоставляется только через серверы глобальной дистрибуторской системы (GDS) производителя системы. Большой проблемой является отсутствие API получения расписания.

Система «Авибус: Управление автовокзалами» помимо API продажи билетов имеет диспетчерский API, API расписания и API единого пространства занятости мест. В настоящее время разрабатывается API согласованного взаимодействия автовокзалов и перевозчиков. При помощи внутреннего служебного API взаимодействия распределенных баз данных реализована сетевая архитектура системы. Подключение внешних систем с использованием API не требует дополнительного лицензирования и поставляется в базовой версии системы.

Для удовлетворения потребностей информационного обеспечения автовокзала только системы авто-

матизации может быть недостаточно. Именно поэтому производитель «Авибус: Управление автовокзалами» предлагает широкий выбор дополнительных компонентов:

- встроенный в систему автоинформатор позволяет воспроизводить аудио-объявления в автоматическом режиме на различных языках и использовать записи нескольких дикторов;

- подсистема выгрузки персональных данных пассажиров (дополнительно не лицензируется) позволяет централизованно выгружать персональные данные с нескольких распределенных узлов, получать и изменять статус выгрузки по каждой операции, а также получать уведомления и отчеты по выгрузке;

- «Авибус: Универсальный дисплей» позволяет отображать динамическую информацию из системы на экранах (табло рейсов, расписания, дисплей покупателя, видеоролики), гибко настраивать поведение экрана для последовательного отображения информации, менять оформление по желанию клиента;

- «Авибус: Терминал самообслуживания» используется для создания автоматизированного киоска для покупки билетов;

- приложение для планшетов «Авибус: Мобильная автостанция» поможет автоматизировать работу операторов небольших автостанций, продавать билеты и осуществлять диспетчерские функции;

- «Авибус: Сайт автовокзала» – шаблон для CMS «1С-Битрикс» со встроенным инструментом продажи билетов, просмотра расписания и личным кабинетом покупателя, в котором можно управлять своими заказами.

Подводя итоги, хотим отметить, что для предприятий, различных по размеру и форме владения, наиболее важными окажутся разные характеристики системы.

Так для небольшого перевозчика будет интересна возможность арендовать программное обеспечение в облаке без приобретения и обслуживания собственного сервера. Для автовокзала и автостанции – возможность подключения неограниченного количества агентов и организация взаимодействия с другими автовокзалами. Для крупной сети автовокзалов и автостанций важна возможность полного управления системой собственными силами и доработки при необходимости. Для государственных предприятий – соответствие системы требованиям меняющегося законодательства. При этом каждый хотел бы идти в ногу с прогрессом и использовать на предприятии активно развивающуюся систему автоматизации в реалиях динамично изменяющегося рынка.

ПРОДАВАТЬ ИЛИ НЕ ПРОДАВАТЬ БИЛЕТЫ НА НЕЛЕГАЛЬНЫЕ РЕЙСЫ

«Инновационная мобильность» – это оператор технологической платформы, которая объединяет различные виды транспорта в единую систему. Платформа создана с целью дать возможность путешественникам бронировать и оплачивать их поездки и дополнительные услуги через единый интерфейс. «Инновационная мобильность» предлагает пассажирам приобрести билеты на железнодорожные поезда дальнего следования и пригородных сообщений, авиаперелеты по внутренним и международным рейсам, автобусы по межрегиональным и международным маршрутам, а также дополнительные услуги – билеты на Аэроэкспресс, поездки на такси и страхование перевозки.

Помимо технического предоставления билетов на различные виды транспорта и возможности сформировать предложение для путешествия от двери до двери, одной из важных задач компании «Инновационная мобильность» является безопасность пассажира на всем пути следования. Для нас, как для заинтересованных участников развития рынков легальных и безопасных перевозок, стоит задача – не допустить оформления через интеграционную платформу пассажирских перевозок, не отвечающих требованиям законодательства Российской Федерации.

Этот вопрос стоит особенно остро для рынка межрегиональных пассажирских перевозок автомобильным транспортом. По нашему наблюдению, ряд интернет-сервисов, предоставляющих услуги по оформлению

билетов на автобусы по межрегиональным маршрутам и сервисы-консолидаторы, предлагающие технические решения по продаже автобусных перевозок для агентов и партнеров, которые не имеют собственного программного продукта и сертификации для работы с поставщиками транспортного контента, не проводят никакой политики по определению того, на какой же рейс оформляются билеты – на «белый», «серый», или вовсе «черный». Такой подход часто ведет к проблемам для пассажиров, которые, приобретая билет, не получают полной информации о параметрах поездки: например, место с адресом отправки автобуса, которое может оказаться комфортабельным автовокзалом или автостанцией, а может быть условной точкой на привокзальной площади или у торгового центра; качеством и уровнем транспортного средства; готовностью к поездке самого экипажа. Остается только надеяться, что пассажир сможет найти транспортное средство и без происшествий добраться до места назначения. Однако, фактически каждый второй пассажир, воспользовавшийся нелегальным рейсом, останется с негативным впечатлением от поездки и скорее всего, никогда больше не станет выбирать для своих поездок автобусные перевозки. Это наносит значительный ущерб добропорядочным перевозчикам, которые выполняют требования законодательства Российской Федерации и предоставляют сервис надлежащего качества.

Всё это приводит к трудностям, которые могут возник-

нуть при реализации билетов на автобусные перевозки на онлайн-сервисах. Одно дело, когда пассажир осознанно идет на нелегальный рейс, желая сэкономить, другое дело, когда на популярном сайте в одной выдаче размещаются легальные и нелегальные перевозчики без каких-либо комментариев, и пассажир, доверяя сервису, покупает билет, который возможно не купил бы никогда, если бы обладал полной информацией о всех деталях такой перевозки.

Из всего вышесказанного можно сделать вывод, что есть три модели работы онлайн-сервисов и онлайн-агрегаторов:

1. Модель нейтральной витрины - показывает всех возможных перевозчиков без разделения на легальных и нелегальных. На данный момент эта модель является самой распространенной на рынке.

2. Модель витрины с маркировкой, предлагает билеты на всех возможных перевозчиков, при этом дополняет детальной информацией о каждом из них, благодаря чему пассажир может сам выбрать, каким рейсом воспользоваться - легальным или нелегальным. Данная модель влечет за собой большие затраты, связанные с выявлением и поддержанием необходимой информации для полноценного информирования пассажира. Также сервисы, работающие по этой модели, имеют дилемму – что делать с нелегальными рейсами, за которые, с одной стороны, можно получить

хорошее вознаграждение, с другой стороны, давая пассажирам подробную информацию о нелегальности рейсов, иметь низкие продажи по этим перевозчикам.

3. Модель витрины с «чистыми» рейсами. При данной модели сервис выстраивает собственную политику фильтрации рейсов и предлагает пассажирам приобретать билеты только на проверенные рейсы, в которых он уверен. Пассажирам нет необходимости сравнивать и выбирать поездки по критериям, которые для него зачастую и неочевидны. Выбор рейса сводится к стандартным и привычным для каждого пассажира параметрам – цена, место, время.

Компания «Инновационная мобильность», как часть холдинга «РЖД», планирует своё развитие по третьей модели и нацелена на реализацию только легальных перевозок. Мы считаем, что ответственный и законопослушный сервис должен приложить все усилия для того, чтобы не допускать распространение нелегальных перевозок и способствовать развитию легальных. «Инновационная мобильность» разработала ряд фильтров, которые позволяют

предлагать клиентам только безопасные и проверенные перевозки.

Мы предлагаем следующий подход для наших партнеров и онлайн-сервисов.

При оформлении регулярных перевозок:

- Маршруты, перечисленные в Реестре межрегиональных маршрутов регулярных перевозок и Реестре международных маршрутов регулярных перевозок на сайте Минтранса. Данные маршруты рекомендуются к дистрибуции в приоритетном порядке.

При оформлении заказных перевозок:

- Перевозки, осуществляемые от официальных остановочных пунктов. Остановочные пункты, в соответствии с 220-ФЗ должны быть внесены в реестр остановочных пунктов, ведение которого отнесено к полномочиям Министерства Транспорта РФ mintrans.ru/opendata/7705851331-stoppointsmzd.

Рекомендуются к дистрибуции все заказные перевозки, выполняемые от официальных остановочных пунктов.

- Перевозки, осуществляемые не от официальных остановочных пунктов. От остановочных пунктов, являвшихся

официальными до вступления в силу 220-ФЗ, но не попавшие в реестр в силу несоответствия новым требованиям. Ожидается, что данные пункты будут включены в реестр. Регулярные перевозки от данных остановочных пунктов не могут получить карты маршрута, и выполняют рейсы, оформляя их как заказные перевозки, что не нарушает действующее законодательство.

Рекомендуются к дистрибуции маршруты от данных остановочных пунктов.

Все остальные рейсы, осуществляющиеся как заказные, но обладающие признаками регулярности (расписание), отправляющиеся от необорудованных мест, не являющихся пунктами отправления – не рекомендуются к дистрибуции.

Приглашаем сервисы по дистрибуции билетов присоединиться к данной модели работы на рынке, а также к диалогу относительно данного подхода и его более тонкой настройки.

Алексей Остренин

ООО «Инновационная мобильность»

im.smarttravel.ru

Изложенная в данной статье проблематика является очень острой темой для всех участников рынка пассажирских перевозок. Отлично видно, что участники рынка онлайн-продаж формулируют ответственную позицию, основанную не только на финансовом интересе, но и на проблематике рынка. Если все игроки рынка онлайн-продажи билетов примут для себя подобную политику, законопослушным перевозчикам станет просто разделять – с кем стоит вести диалог о продаже билетов, а кому их лучше не выдавать.

Приглашаем на страницы нашего журнала другие заинтересованные стороны, желающие предложить структурные подходы к разделению и выделению легальных перевозок в процессе онлайн-продажи.



Борис Лоран,

Президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны», член Правления Российского автотранспортного союза

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СТРАХОВАЯ ЗАЩИТА ПассаЖИРОВ: РОСКОШЬ ИЛИ НЕОБХОДИМОСТЬ?



Ирина Кириченко

Ирина Кириченко, Заместитель Генерального директора ООО «СЛ Технологии», отечественного ИТ-интегратора, предлагающего готовое решение по продаже дополнительных услуг страхования пассажиров, полноправного участника НП «Развитие автовокзалов страны» и НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны»:

«Автотранспортная отрасль России энергично развивается как в технологическом, так и в сервисном направлении, предлагая своим пассажирам все больше вариантов при покупке билета и постепенно переходя из офлайн в онлайн, следуя современным тенденциям развития мирового рынка транспортных услуг. Тем не менее, показатель транспортной безопасности отрасли и инструменты ее повышения остаются насущными вопросами, обсуждаемыми сегодня на всех уровнях бизнеса. Зная рынок пассажирских автобусных перевозок изнутри и сотрудничая на нем не первый год со многими

участниками рынка, мы предлагаем проверенный способ повышения лояльности пассажиров и проявления заботы об их транспортной безопасности, расширяющий возможности существующего бизнеса, повышающий качество сервиса и гарантирующий стабильный дополнительный доход.

Услуга по добровольному страхованию пассажира на время поездки обеспечивает пассажиру гарантию получения денежной компенсации в случае получения им травмы при перевозке, что позволит оплатить необходимое лечение и лекарства и уберечь семейный бюджет от последствий непредвиденных событий. Полис позволяет получить денежную компенсацию независимо от того, произошел страховой случай по вине Перевозчика или других участников дорожного движения, или нет. В отдельных случаях, полис также обеспечивает расширенную защиту и действует при нахождении пассажира на автовокзале отправления и прибытия.

Позаботиться о дополнительной страховой защите пассажиров и повышению уровня транспортной безопасности – сегодня в силах каждого участника автотранспортного рынка. Тем более, что программы страхования сегодня:

- Гибкие. Цена на страховку зависит от стоимости билета и дальности маршрута, система автоматически подбирает оптимальный вариант под поездку каждого пассажира.

- Удобные. Для оформления полиса не нужно ехать в офис страховой компании или заполнять бумажные бланки. Оплата и оформление страхового полиса происходит одновременно с оформлением билета на перевозку, полностью в онлайн-режиме – в кассах или на сайте.

- Высокотехнологичные. Решение уже встроено в основные автоматизированные системы продаж автотранспортного рынка и не требует никаких технических ресурсов со стороны партнера.

- Независимые от одного поставщика услуг: мы предлагаем сотрудничество с более чем 15 страховыми компаниями, берем на себя все согласования и техническую поддержку проекта. Все, что нужно – заключить один договор с «СЛ Технологии» как с поставщиком технологического решения и начать зарабатывать. При желании, возможно использовать страховые продукты различных страховщиков или менять страховщиков, не меняя техническое решение проекта и не проводя новых интеграций.



**ЕДИНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
ПРОВАЙДЕР ДЛЯ ЛЮБОГО
ВИДА СТРАХОВЫХ УСЛУГ**

IT-РЕШЕНИЯ ДЛЯ БИЗНЕСА И ЖИЗНИ

Расширяют возможности существующего
бизнеса и приносят дополнительный доход

УНИВЕРСАЛЬНАЯ API - ПЛАТФОРМА

Прямой доступ к любым страховым продуктам
от лидеров страхового рынка

Специальные условия для участников
автотранспортного рынка

WWW.SL-TECH.RU INFO@SL-TECH.RU +7 495 721 20 88

В ПАРТНЕРСТВЕ:

Ренессанс[®]
страхование

 **ВТБ** СТРАХОВАНИЕ

ИНГОССТРАХ
Ingostrakh

 **ВСК** СТРАХОВОЙ ДОМ

 **zetta[®]**

Страховая Акционерная Компания
ЭНЕРГОГАРАНТ

 **СОГЛАСИЕ**
страхование

 **АЛЬФА**
СТРАХОВАНИЕ

 **Абсолют**
Страхование



ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

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

**Подшивку всех номеров
можно найти в:**

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

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

Журнал

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

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



Приглашаем транспортные предприятия к продаже мест через онлайн решения Басфор

Тел.: +7 968 642 43 63

Эл. почта: partners@busfor.com

Басфор — ведущая система продажи автобусных билетов в сети Интернет

