

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 64 январь–март

2018



Тема номера:

**3-й ежегодный форум
ИННОВАЦИОННЫЕ ПЛАТЕЖНЫЕ
РЕШЕНИЯ ДЛЯ ТРАНСПОРТА**



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

Периодичность выхода:

от 4 до 8 выпусков в год

Тираж: 3000 экз.

Распространение: подписка и целевая рассылка

Регион распространения: Москва и регионы 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: Т. Ю. Котелкина, А. Е. Лоран

Корректор: М. О. Авшанова

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
16.03.2018 г.

Отпечатано в типографии
ООО «МЛ Принт»
115114, РФ, г. Москва,
Дербеневская наб., д. 7, стр. 2,
пом. 1, комн. 35
тел. 8 (495) 649-81-31
сайт: www.mlprint.ru



СЛОВО РЕДАКТОРА

2

ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ◆ Заседание коллегии Минтранса России 3
- ◆ Доклад заместителя Министра транспорта Российской Федерации
Н. А. Асаула на заседании коллегии Министерства транспорта
Российской Федерации 4
- ◆ Выступление президента Российского автотранспортного союза
Олега Старовойтова на коллегии Министерства транспорта
Российской Федерации 8
- ◆ Вход в автобус только по паспорту? 11
- ◆ На Южном Урале в разы подешевел проезд на междугородных автобусах 12
- ◆ Власти Челябинской области готовят удар по Яндекс-перевозкам 12
- ◆ Депутаты Челябинской области запретили нелегальный заказной извоз 13

ТЕМА НОМЕРА

- ◆ 3-й ежегодный форум «Инновационные платёжные решения
для транспорта – 2018» 14
- ◆ Как автоматизировать работу автовокзала в новых реалиях рынка? 17
- ◆ Оплата проезда на автобусе банковской картой – удобно и выгодно 19

МЕГАПОЛИС

- ◆ Постановление Правительства Москвы № 1033-ПП 20
- ◆ Генеральным директором ГУП «Мосгортранс» назначен Леонид Антонов 21
- ◆ Собираетесь в Москву – посетите музей «Московский транспорт» 22
- ◆ Промышленный туризм. Служба заказных перевозок Мосгортранса
и музей «Московский транспорт» запустили новый турпродукт 23
- ◆ Туристические автобусы Мосгортранса обслуживали
участников Чемпионата Европы по фигурному катанию 25

АВТОВОКЗАЛЫ И ПАТП

- ◆ Единая государственная система продажи автобусных билетов (ЕСБ) 26

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

- ◆ ЦППК планирует межрегиональные автобусные перевозки 28

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

- ◆ Ведущий сервис по онлайн-продаже автобусных билетов «ОднаКасса»
развивает направление по автоматизации автовокзалов 30
- ◆ Жители московского региона купили более 2 млн билетов
в сервисе «ОднаКасса» 30
- ◆ Инновационная мобильность – новые каналы продаж ваших билетов 32
- ◆ Как автовокзалу увеличить продажи собственных билетов
через Интернет до 20 % 34

Уважаемые читатели, коллеги!



Начну с «Темы номера» – это краткий обзор мероприятия, прошедшего в Москве 14 февраля. Мы будем стараться в каждом номере уделять внимание этим событиям. Вопросы актуальные и мы стараемся как можно подробнее их освещать, чтобы автовокзалы и перевозчики разобрались в том, что им предлагают как представители различных программных продуктов, так и сервисы онлайн-продаж билетов и не попадали в своеобразную кабалу или получали несовершенные технологии и продукты. Статьи в разделах «Информационные технологии» и «Автовокзалы и ПАТП» напрямую связаны с темой номера и написаны авторами, кто принимавшими непосредственное участие в мероприятии. Форум «ИПРТ» стал очень полезной площадкой для обмена опытом и мнениями в развитии продуктов Ай-Ти в нашем секторе рынка.

Теперь о законодательстве. Особое внимание хочу уделить Постановлению Правительства Москвы № 1033, опубликованному в разделе «Мегapolis». Подобные акты приняты и в Питере, и в Челябинской области. Рекомендую региональным властям других субъектов РФ рассмотреть и принять подобные документы для недопущения продолжения нездоровой конкуренции на рынке междугородных автобусных перевозок.

Много материалов этого номера посвящено 220-ФЗ, и это понятно, так как это основной Федеральный Закон в секторе междугородных автобусных перевозок и только оперативное внесение в него отдельных поправок и корректировок погасит вибрацию нашего рынка. Также мы пытаемся восполнить информационный пробел между Минтрансом и рынком в недостаточном объеме информации. Мы имеем доступ только к официальным источникам, из которых подробную информацию мы получаем не в полном объеме, например, доклад Н. А. Асаула дает более широкий обзор реализации указанного закона, а также новых, планируемых изменений в законодательстве.

И продолжая тему 220-ФЗ хочу отметить роль нашего профильного Зам. министра Н. А. Асаула и директора соответствующего Департамента Минтранса А. С. Бакирея в деле приведения рынка в цивилизованное и прозрачное состояние. Примером тому являются состоявшиеся в Минтрансе в конце декабря 2017 года и в конце января 2018 года совещания представителей автовокзалов, которые дали новый импульс переходу на новую схему отношений автовокзал-перевозчик (все подробности размещены на главной странице нашего сайта www.rosbuslines.ru).

Считаем позитивной тенденцией то, что все больше агрегаторов он-лайн продажи билетов и разработчиков АСУ автовокзала собираются на площадке НП «Развитие автовокзалов страны», где идет конструктивный диалог с представителями ОТИ, вырабатываются единые подходы и требования к ведению бизнеса Ай-Ти в секторе междугородных перевозок.

В разделе «Мультимодальные перевозки» мы разместили материал о выходе ЦППК на междугородные автобусные маршруты. Это в первую очередь – Московский Транспортный Узел. Эффективность мультимодальных перевозок и возрастающая «гаджетизация» населения диктуют рынку новые требования, и вполне естественно, что такая огромная транспортная структура, как ЦППК с многомиллионным пассажиропотоком, первой начинает реализовывать поручения Президента страны, данные по результату прошедшего прошлой осенью Государственного совета по вопросу пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Если обобщить проблематику рынка междугородных перевозок, то можно выделить пять основных стратегических вопросов, решение которых приведет к его стабильному развитию это: лицензирование услуг по перевозке пассажиров, где законопроект ожидает второе чтение и результатом его принятия будет возвращение значительной части рынка в регулярные перевозки; обнуление или снижение НДС на межсубъектные автобусные перевозки, что должно привести к равным условиям работы крупные ПАТП (в т.ч. госформы собственности) и мелких частных перевозчиков, работающих на упрощенной схеме налогообложения; разработка требований к деятельности агрегаторов он-лайн продаж, что внесет порядок в их деятельность; новая схема взаимоотношений автовокзалов и перевозчиков, которая описана в проекте ФЗ «О внесении изменений в 34 ст. 220-ФЗ», который также находится на различных этапах согласований; это повышение ответственности за незаконную деятельность в пассажирских автоперевозках, что в качестве предложения вносили Ространснадзор и Минтранс.

С. Лоран

Борис Лоран

31 января 2018 года состоялось очередное заседание коллегии Минтранса России

В работе заседания коллегии приняли участие 1-й заместитель Министра транспорта Евгений Дитрих, статс-секретарь – заместитель Министра транспорта Сергей Аристов, заместители Министра Николай Асаул, Николай Захряпин, Алан Лушников, Виктор Олерский, Александр Юрчик, руководители федеральных агентств и службы, входящих в состав министерства, представители Администрации Президента РФ и Правительства РФ, члены Совета Федерации и депутаты ГосДумы, представители федеральных и региональных органов исполнительной власти, руководители предприятий транспортного комплекса, а также руководители некоммерческих организаций, объединяющих автотранспортников.

Во вступительном слове Максим Соколов напомнил, что в соответствии с законодательством создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в городском, пригородном и межмуниципальном сообщении отнесены к полномочиям регионов. К сожалению, существуют случаи необоснованных административных барьеров для перевозчиков и так же нарушения перевозчиками установленных требований обеспечения безопасности перевозок на регулярных маршрутах перевозок автомобильным транспортом.

Это вызвало необходимость установления единого для всей Российской Федерации механизма допуска перевозчиков

ЗАСЕДАНИЕ КОЛЛЕГИИ МИНТРАНСА



к осуществлению перевозок на регулярных маршрутах того или иного региона. В связи с этим был принят Федеральный закон № 220-ФЗ, который направлен на систематизацию организационного аспекта деятельности по перевозке пассажиров, а также установления механизмов контроля за данными перевозками.

Участники коллегии заслушали доклад Николая Асаула о реализации 220-ФЗ. Замминистра сообщил, что в целях установления единого для всей страны механизма допуска перевозчиков к осуществлению перевозок на регулярных маршрутах, что исключило бы как необоснованные административные барьеры для перевозчиков, так и случаи нарушения перевозчиками установленных требований обеспечения безопасности, был принят вышеуказанный закон. В соответствии с положениями закона Минтранс России совместно с ФБУ «Росавтотранс» осуществляет установление, изменение и отмену межрегиональных маршрутов регулярных перевозок, а также ведет реестр таких маршрутов и реестр остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок.

Директор Административного департамента Минтранса Константин Пашков рассказал о результатах работы по рассмотрению обращений граждан в министерстве.

В прошлом году в Минтранс поступило 16 770 обращений граждан, что незначительно больше, чем за прошлый год. Проведенный по отраслевым направлениям анализ показал, что граждан беспокоят проблемы, касающиеся функционирования и развития всех видов транспорта и дорожного хозяйства. Кроме того, их интересуют вопросы тарифов и льгот на транспортные услуги, социального обеспечения, награждений и кадровые вопросы.

По мнению членов Общественного совета при Министерстве транспорта РФ, в 2017 году ответы министерства на поступающие обращения граждан, в целом, являются компетентными, самостоятельными и в полной мере соответствующими ожиданиям граждан Российской Федерации.

Сергей Аристов рассказал о мерах по повышению исполнительской дисциплины в министерстве и подведомственных ему федеральной службе и федеральных агентствах.

По материалам <https://www.mintrans.ru/>

ДОКЛАД ЗАМЕСТИТЕЛЯ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ Н. А. АСАУЛА НА ЗАСЕДАНИИ КОЛЛЕГИИ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Николай Асаул

Уважаемые коллеги!

Автомобильным и городским наземным электрическим транспортом ежегодно в Российской Федерации перевозится около 14 млрд человек, что составляет 76 % от пассажиропотока на всех видах транспорта. В этих условиях приобретает особое значение необходимость обеспечения эффективного правового регулирования деятельности в данной сфере.

Принятый 13 июля 2015 года Федеральный закон № 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» впервые установил единые принципы правового регулирования перевозок как по межрегиональным, так и по межмуниципальным и муниципальным маршрутам.

Заседание коллегии Министерства транспорта Российской Федерации
31 января 2018 г.

Положениями Федерального закона № 220-ФЗ в части межрегиональных перевозок:

во-первых, организация перевозок по межрегиональным маршрутам отнесена к полномочиям Минтранса России;

во-вторых, определены четкие правила и процедуры установления/изменения и отмены межрегиональных маршрутов. Закон предусматривает заявительный порядок организации таких перевозок, когда для определения перевозчика на маршруте не предусматривается проведение каких-либо конкурсных процедур. При этом тарифы на перевозки – регулируемые, то есть устанавливаются самим перевозчиком;

в-третьих, установлено требование о соответствии оборудования автовокзалов и автостанций Минимальным требованиям, утвержденным Минтрансом России (приказ от 29.12.2015 № 387), как условие для использования этих объектов транспортной инфраструктуры на межрегиональных маршрутах;

в-четвертых, установлена достаточно жесткая административная ответственность за нарушения требований закона, в том числе за осуществление перевозок без карт маршрута (до 300 тыс. руб.), за посадку/высадку пассажиров вне установленных остановочных пунктов (до 5 тыс. руб. на водителя за каждый факт нарушения). Соот-

ветствующий контроль возложен на Ространснадзор.

На сегодняшний день в реестр межрегиональных маршрутов регулярных перевозок включены сведения о 3766 маршрутах.

Большая часть таких маршрутов была открыта до принятия Федерального закона № 220-ФЗ и была перенесена в новый реестр в рамках переходного периода, то есть автоматически.

В соответствии с требованиями Федерального закона № 220-ФЗ свидетельства об осуществлении перевозок по межрегиональным маршрутам и карты маршрутов оформляются только на те маршруты, в расписаниях которых все остановочные пункты зарегистрированы в реестре остановочных пунктов.

В настоящее время оформлены свидетельства об осуществлении перевозок по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок и карты маршрутов на 1434 (38 % от внесенных в реестр) межрегиональных маршрута.

На 2332 (62 % от внесенных в реестр) маршрута свидетельства и карты не оформлены по причине отсутствия одного или нескольких остановочных пунктов в федеральном реестре остановочных пунктов.

Отмечу, что осуществление перевозок пассажиров без свидетельства и карт маршрута неправомерно.

Проблемы правоприменения Федерального закона № 220-ФЗ на федеральном уровне

На сегодняшний день в реестре остановочных пунктов зарегистрировано 2771 остановочный пункт, используемый на межрегиональных маршрутах, из них:

1110 – расположены на территории автовокзалов и автостанций;

1661 – расположены на дорогах общего пользования;

1296 – на дорогах федерального значения;

365 – на дорогах регионального и местного значения.

Минтранс России неоднократно обращался к высшим органам власти субъектов с просьбой обеспечить внесение остановочных пунктов, расположенных на дорогах регионального и местного значения в реестр остановочных пунктов.

Одной из причин, препятствовавших регистрации остановочных пунктов в реестре, явилась сложная процедура регистрации, которая предусматривала инициативу со стороны владельца остановочного пункта.

Вместе с тем, он зачастую не выражал намерений регистрировать остановочный пункт, что тормозило процесс регистрации.

Одним из принципиальных изменений, внесенных в Федеральный закон № 220-ФЗ, является наделение органов власти субъекта Российской Федерации полномочиями по подаче заявления о регистрации остановочного пункта в реестре остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок.

Коллеги, прошу в первом квартале 2018 года обеспечить подачу заявлений о регистрации остановочных пунктов в реестре в соответствии с новой редакцией Федерального закона № 220-ФЗ.

В настоящее время существует ряд межрегиональных маршрутов, которые до вступления в силу Федерального закона № 220-ФЗ являлись маршрутами с регулируемыми тарифами, на которых отдельным категориям граждан предоставлялись льготы на проезд за счет средств бюджета соответствующего региона.

Однако в ряде регионов после вступления в силу положений Федерального закона № 220-ФЗ в связи с отнесением указанных маршрутов к маршрутам по нерегулируемым тарифам льготы на проезд были отменены.

В связи с этим в Минтранс России поступало большое количество обращений граждан, свидетельствующих о том, что на отдельных межрегиональных маршрутах осуществлялись социально-значимые перевозки к месту учебы, работы, лечения.

Минтранс России направлял в субъекты Российской Федерации разъяснения Минфина России о том, что субъект вправе предоставлять субсидии на льготный проезд отдельным категориям граждан без закрепления такой нормы в Федеральном законе № 220-ФЗ.

Вместе с тем, в целях однозначного толкования, Федеральным законом от 29.12.2017 № 480-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «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»» внесена норма, в соответствии с которой субъекты Российской Федерации наделяются полномочиями по субсидированию перевозок льготных категорий граждан на межрегиональных маршрутах перевозок.

Предлагаю отразить в постановлении заседания коллегии необходимость принятия решения органами власти субъектов Российской Федерации о возобновлении в ближайшее время субсидирования межрегиональных маршрутов.

Федеральным законом № 220-ФЗ впервые введена норма о проверке Ространснадзором автовокзалов и автостанций, а также остановочных пунктов, расположенных вне территорий автовокзалов или автостанций на предмет их соответствия требованиям законодательства Российской Федерации в рамках процедуры внесения в реестр остановочных пунктов.

Вместе с тем, отсутствовала норма, позволяющая Ространснадзору проверять эти объекты транспортной инфраструктуры после внесения в реестр остановочных пунктов, в том числе по проверке выданных предписаний.

Это создавало риск снижения качества услуг, предоставляемых пассажирам и перевозчикам после внесения автовокзала, автостанции в реестр.

Федеральным законом № 480-ФЗ данная проблема устранена, и в настоящее время автовокзалы и автостанции могут быть проверены Ространснадзором в рамках плановых (рейдовых) осмотров.

Основные задачи Федерального закона № 220-ФЗ на региональном и местном уровне

В области межмуниципальных и муниципальных перевозок положениями Федерального закона № 220-ФЗ сформированы единые принципы правового регулирования:

во-первых, региональные и местные органы власти наделены полномочиями как по установлению, изменению и отмене маршрутов,

так и по определению порядка принятия этих решений;

во-вторых, установлены две формы допуска перевозчиков к осуществлению перевозок:

1) по регулируемым тарифам – через заключение государственного или муниципального контракта в соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»;

2) по нерегулируемым тарифам – по итогам открытого конкурса;

в-третьих, предусмотрена возможность компенсации перевозчику проезда льготных категорий граждан в рамках заключенного контракта для маршрутов по регулируемым тарифам или в размере, согласованном с перевозчиком – для маршрутов по нерегулируемым тарифам;

в-четвертых, обеспечивается контроль за соблюдением перевозчиками установленных требований со стороны Ространснадзора, а также региональных и местных органов власти.

Проблемы правоприменения Федерального закона № 220-ФЗ органами власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления в муниципальных образованиях

Анализ реализации Федерального закона № 220-ФЗ позволил выявить ряд проблем на региональном уровне, с которыми сталкиваются органы власти и перевозчики на местах.

Предыдущей редакцией Федерального закона № 220-ФЗ не был установлен конкретный перечень требований к перевозкам по нерегулируемым тарифам, что увеличивало риск создания административных барьеров для перевозчиков.

Федеральным законом № 480-ФЗ установлен такой перечень требований к осуществлению перевозок по нерегулируемому тарифам, в том числе о выполнении расписания и использовании систем автоматизированной оплаты проезда.

Федеральный закон № 220-ФЗ в прежней редакции не решал проблему соотношения срока принятия решения об изменении либо отмене соответствующего маршрута по инициативе установившего его органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации или местного самоуправления и срока действия свидетельства об осуществлении перевозок.

На практике это приводило к тому, что органы власти принимали такие решения без учета интересов перевозчиков или пассажиров, зачастую ставя их перед фактом принятого решения.

Федеральным законом № 480-ФЗ установлено, что решение об изменении либо отмене маршрута принимается соответствующим органом власти не позднее, чем за сто восемьдесят дней до дня окончания срока действия свидетельства об осуществлении перевозок.

Реализация поручения Президента Российской Федерации от 25 октября 2017 г. № Пр-2165ГС

Как все присутствующие знают, 22 сентября 2017 года в Ульяновске впервые на заседании президиума Государственного совета Российской Федерации обсуждались вопросы комплексного развития пассажирских перевозок в регионах.

В докладе, подготовленном рабочей группой, на основе всестороннего анализа, проведенного экспертным сообществом, были озвучены проблемы комплексного развития пассажирских перевозок и предложены пути их решения.

В рамках исполнения перечня поручений Президента по

итомам Госсовета уже утвержден приказом Минтранса России от 08.12.2017 № 513 (зарегистрирован Минюстом России 28 декабря 2017 года, регистрационный № 49537) Порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Данный нормативный правовой акт создает понятные и прозрачные экономические основы взаимоотношений между органами власти и перевозчиками.

Порядок позволяет объективно учитывать специфику осуществления закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и их багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Кроме того, распоряжением Минтранса России (от 15.12.2017 № НА-229-р) утверждена Методика определения начальной (максимальной) цены контракта.

Коллеги, все упомянутые в докладе изменения Федерального закона № 220-ФЗ были разработаны рабочей группой, созданной при Координационном совете представителей автомобильного и городского пассажирского транспорта и при поддержке других координационных советов Минтранса России (Коорсовет по развитию малого и среднего предпринимательства в сфере транспорта, Коорсовет по законотворческой деятельности).

Вместе с тем, учитывая инновационность и масштабность Федерального закона № 220-ФЗ, считаю необходимым продолжить работу указанной рабочей группы.

Николай Асаул



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

Выступление президента Российского автотранспортного союза Олега Старовойтова на коллегии Министерства транспорта Российской Федерации

31 ЯНВАРЯ 2018 ГОДА



11 января исполнилось ровно два года со дня вступления в силу основных положений Федерального закона № 220-ФЗ.

Нельзя сказать, что страсти вокруг 220-ФЗ улеглись, но, по ощущениям, как-то притупились. Потери среди бизнеса, связанные с реализацией закона, безусловно, есть и немалые. К сожалению, среди пострадавших оказались не только недобросовестные перевозчики, но и хозяйствующие субъекты с большим опытом работы и хорошей репутацией. В ряде случаев это произошло из-за халатности самих перевозчиков, понадеявшихся на русское «авось». Но чаще всего они становились заложниками действий или бездействия органов власти.

Несмотря на то, что одной из основных целей закона являлось обеспечение защиты

перевозчиков от административного произвола, в полной мере достичь ее не удалось. За прошедшие два года со всей очевидностью проявилось стремление местных органов власти сохранить под новыми вывесками прежние возможности «рулить» бизнесом. При этом суды, прокуратура и антимонопольные органы в большинстве случаев становились на их сторону.

По практике реализации норм № 220-ФЗ перевозчики, инвесторы в ряде регионов обозначают проблемы, которые становятся все более актуальными. Это проблемы организации перевозок, связанные с порядком установления, изменения, отмены маршрутов, обеспечения гласности и обоснованности принятия решений, участия общественных объединений, а также возможности уполномоченными органами формировать так называемые мега-лоты. Отсутствие в федеральном законе прямых норм регулирования данных вопросов ведет к ограничению конкуренции, дальнейшему снижению инвестиционной активности неаффилированных предприятий, прежде всего с частной формой собственности, старению их парка автобусов.

Объективности ради надо сказать, что во многом этому способствовали многочислен-

ные недочеты самого закона. Так, явно плохую службу сыграла предоставленная законом органам власти свобода в принятии решений об открытии маршрутов. Как следствие, в результате несогласованных действий региональных и муниципальных властей появилось довольно много дублирующих друг друга на значительном протяжении муниципальных и межмуниципальных маршрутов.

Одним из самых проблемных вопросов стали конкурсные процедуры. Например, широкое распространение получили случаи, когда перевозчик выигрывает конкурс, заявив транспортные средства с немислимыми характеристиками, но после получения свидетельства о своих обязательствах как бы забывает. При этом ни контролирующие органы, ни органы власти ничего не предпринимают для прекращения действия этого свидетельства.

Много махинаций связано с применением такого критерия конкурсного отбора как «количество ДТП в расчете на среднее количество транспортных средств, которым владел перевозчик в течение года, предшествующего конкурсу». Недобросовестные перевозчики перед конкурсом начали заключать фиктивные договоры

аренды транспортных средств и за счет этого резко улучшать значение данного критерия.

Также проблемным стало положение закона, согласно которому в случае равенства количества баллов победа присуждается тому участнику конкурса, чья заявка подана ранее других заявок. Многие перевозчики остались за бортом, потому что их конкуренты, воспользовавшись своими связями, регистрировали заявки на участие в конкурсе еще до начала их официального приема. Согласно закону, установление порядка изменения маршрутов отнесено к компетенции органов власти. В результате появились многочисленные случаи, когда органы власти выдавали перевозчику свидетельство об осуществлении перевозок по маршруту. И чуть ли не на следующий день требовали изменить маршрут. То есть закон не гарантирует, что перевозчик отработает хотя бы один день на тех условиях, на которых он получил свидетельство.

Еще одно из положений закона наделяет органы власти правом устанавливать требования к перевозкам по нерегулируемым тарифам. Однако то, как органы власти воспользовались этим правом, само по себе превратилось в проблему, породившую даже судебные споры.

Нежизнеспособными оказались положения закона, которыми вводится запрет на использование иных остановочных пунктов для осуществления перевозок по межрегиональным маршрутам, кроме автовокзалов и автостанций. В том числе и потому, что прямым следствием обременений, возложенных на владельцев автовокзалов и автостанций

законом о транспортной безопасности, стало массовое закрытие этих объектов транспортной инфраструктуры.

Установленный законом сверхсложный порядок формирования реестра остановочных пунктов межрегиональных маршрутов привел к тому, что этот реестр в полном объеме не сформирован до сих пор. В то же время отсутствие остановочного пункта в реестре является основанием для отказа в выдаче разрешительных документов на маршрут. Дошло до того, что перевозчики, чтобы не подпасть под административные штрафы, начали исключать из маршрутов промежуточные остановочные пункты, которые пока не включены в реестр.

Явно неудачной оказалась практика применения установленного законом требования о сдвигах в расписаниях перевозок по новому и действующему межрегиональным маршрутам при наличии у них дублирующих участков. Данное требование должно было препятствовать появлению дублирующих маршрутов, а на практике привело к прямо противоположному.

Малодейственными оказались также положения закона, направленные на пресечение так называемых псевдозаказных перевозок. Кроме того, ошибочно, соответствующие меры предусмотрены законом только в отношении «псевдозаказных» перевозок в сообщении между субъектами Российской Федерации. Тогда как основной объем таких перевозок выполняется в границах регионов.

И наконец, законом не урегулирован вопрос использова-

ния резервных транспортных средств. В результате во многих регионах перевозчики столкнулись с отказом местных органов власти выдавать резервные карты маршрута на случай схода транспортного средства с маршрута вследствие ДТП или технической неисправности. Но при этом они ввели административную ответственность перевозчиков за несоблюдение установленного расписания.

На решение этих и других проблем направлены поправки в 220-й закон, которые Государственная Дума успела принять на исходе прошлого года. Хочется надеяться, что эти поправки сами не обернутся новыми проблемами.

Сегодня на первый план выходит вопрос о переходе городов и регионов на контрактную систему. С 2018 года он примет массовый характер. По своим социально-экономическим последствиям этот переход может оказаться еще более значимым, чем принятие 220-го закона.

В предпоследний рабочий день прошлого года был зарегистрирован приказ Минтранса России о порядке определения начальной цены контракта. По задумке он должен воспрепятствовать занижению объемов бюджетного финансирования регулярных перевозок.

Но пока по этому порядку вопросов больше, чем ответов. В этой связи до июня 2018 года, когда приказ вступит в силу, хорошо бы под эгидой Минтранса России провести несколько региональных обучающих семинаров, посвященных исключительно вопросам применения нового порядка. Судя по всему, спрос

на такие семинары будет существенным.

Одним из поручений Президента по итогам заседания президиума Государственного совета, состоявшегося 22 сентября 2017 года, является утверждение помимо порядка также методики определения начальной цены контракта.

На наш взгляд, было бы полезно в рамках этой методики утвердить рекомендуемые значения себестоимости единицы транспортной работы в разрезе классов транспортных средств, регионов и хотя бы крупнейших населенных пунктов.

Сейчас государственные и муниципальные заказчики обязаны публиковать сведения только о размере начальной цены контракта и о способе, которым она была определена. При этом подробности самого расчета остаются тайной за семью печатями. Поэтому перевозчики не в состоянии проверить корректность вычислений и в случае необходимости

обжаловать соответствующие решения.

Если же появятся рекомендуемые значения себестоимости, то существенные отклонения от этих значений могут быть легко выявлены. Возможно, это заставит органы власти более тщательно следовать установленному порядку определения начальной цены контракта.

Кроме этого, мы считаем, что нужна программа для автоматизации расчетов значений самого проблемного показателя – максимальной себестоимости единицы транспортной работы. Было бы идеальным, если бы эта программа прилагалась к методике определения начальной цены контракта. Но даже если ее распространять не в рамках методики, то для придания нужного статуса желательным, чтобы она получила официальное одобрение Минтранса России.

И последнее, на чем я хотел бы остановиться. Утвержденный порядок определения на-

чальной цены контракта включает в том числе порядок прогноза платы за проезд. В основу этого прогноза положена фактическая сумма платы, собранная за период, предшествующий заключению контракта. Очевидно, что для того, чтобы этот механизм заработал, государственные и муниципальные заказчики должны получать информацию о таких сборах. Как это сделать? В настоящее время 367 приказом Минтранса России утверждены формы ежеквартальных отчетов об осуществлении регулярных перевозок. Однако сведения о собранной плате за проезд при перевозках по регулируемым тарифам в них отсутствуют. Считаем, что данный приказ необходимо дополнить соответствующей формой, которая должна представляться уполномоченным органам власти в тех случаях, когда сбор платы за проезд возложен на хозяйствующие субъекты, с которыми заключен контракт.

Олег Старовойтов

14 февраля 2018 года в Москве состоялось заседание правления Российского автотранспортного союза, в рамках которого обсудили предстоящее проведение ежегодных мероприятий союза (XVI съезда РАС, конференции РАС и выставки) в Сочи в период 27–29 июня 2018 года; рассмотрели вопросы, касающиеся транспортной безопасности, отмены установки тахографов на пригородных маршрутах и на городском пассажирском транспорте, разработки федеральной целевой программы по приобретению и обновлению подвижного состава на общественном пассажирском транспорте.

Члены правления РАС были проинформированы о проделанной союзом работе, связанной с внесением изменений в нормативно-



правовое законодательство в области автомобильного транспорта, и планируемой деятельности в этом направлении.

Участники заседания обсудили проект плана работы союза на 2018 год и приняли его за основу для дальнейшей работы.

ВХОД В АВТОБУС ТОЛЬКО ПО ПАСПОРТУ?

В Москве предлагают урегулировать вопрос. В нормативных правовых актах по перевозке пассажиров момент по ограничению возраста продажи билетов никак не урегулирован, – отмечает эксперт.

Общественная организация «Общероссийское объединение пассажиров» направила обращение в Министерство транспорта Российской Федерации с намерением добиться внесения изменений в нормативные правовые акты в части указания возраста, с которого ребенок может ездить в автобусах междугородного сообщения без сопровождения взрослых. Поводом для обращения послужили жалобы 12–13-летних пассажиров, которым отказывают продавать билеты на автовокзалах и автостанциях Москвы. Об этом корреспонденту ИА REGNUM сообщил заместитель председателя объединения Илья Зотов 13 февраля.

«В адрес нашей организации поступают обращения пассажиров, которые сообщают об отказе в продаже билетов на

автовокзалах и автостанциях Москвы, а также в других регионах школьникам 12–13 лет, если они следуют без сопровождения в автобусах междугородного сообщения. При этом на станции отправления их провожают и на станции прибытия встречают близкие родственники. Билеты приобретаются при предъявлении свидетельства о рождении по причине отсутствия паспорта в данном возрасте, но если ребенок следует без взрослого, в кассах билет не продают. В нормативных правовых актах по перевозке пассажиров данный момент по ограничению возраста продажи билетов никак не урегулирован. По этой причине возникают спорные ситуации, когда на одних вокзалах билет продают, а в остальных отказывают. Один из примеров, когда девочка из Переславля-Залесского приобрела билет в Москву к бабушке, но обратно не смогла уехать, так как ей не продали билет», – подчеркнул Илья Зотов.

Авторы обращения к генеральному директору агентства



Илья Зотов

автомобильного транспорта (Росавтотранс) Минтранса России Алексею Двойных отметили, что необходимо ввести понятное регулирование по данному вопросу и прописать в нормативных правовых актах возраст, с которого ребенок может ездить в автобусах междугородного сообщения без сопровождения взрослых. Таким образом, родители смогут планировать время и возможности проезда детей, опираясь на законодательство, а не на желание отдельного кассира автовокзала.

Добавим, как сообщало ИА REGNUM, член Комитета по социальной политике Совета Федерации Игорь Фомин предложил снять запрет на эксплуатацию старых автобусов, которые используются для перевозки детей. По его словам, в большинстве регионов Российской Федерации нет ни одного туристического автобуса со сроком службы менее 10 лет. В связи с этим Комитет по социальной политике вместо запрета предложил стимулировать туристический бизнес закупать автобусы туристического класса по льготным программам – с помощью долгосрочного лизинга или низкой процентной ставки по кредитам.

Общероссийское объединение пассажиров – одна из ключевых организаций по защите прав граждан на общественном транспорте

Илья Зотов: «Мы смогли понять основные запросы пассажиров и перспективы развития транспортного комплекса. Ранее все изменения в сфере развития общественного транспорта принимались без учета пассажиров, либо делалось это формально, а главный приоритет оставался в защите интересов транспортных компаний. Мы хотим изменить данный подход и во главу

угла поставить то, что прежде всего важно нашим гражданам. Можем отметить, что позитивные изменения в этом направлении уже начались. Есть даже поручение нашего Президента по организации общественного контроля на транспорте по итогам заседания Государственного совета, состоявшегося в сентябре 2017 г.»

Информационный портал
Transport News

<https://regnum.ru/>

На Южном Урале в разы подешевел проезд на междугородных автобусах



16 января 2018 года руководство Челябинского автовокзала объявило о небывалой акции. С середины января цены на билеты в междугородных автобусах до Златоуста, Миасса, Троицка и Чебаркуля снижены более чем в два раза.

Добираться до этих городов на автобусах стало едва ли не выгоднее, чем на личном автомобиле, заявляют южноуральцы в соцсетях.

Как сообщил директор Челябинского автовокзала Виталий Макайкин, акция носит долгосрочный и социальный характер и нацелена на рост пассажиропотока.

– Сегодня рынок сильно раздроблен онлайн-продажами, и нам приходится отвечать вызовам времени, – пояснил руководитель. – Стараемся думать об удобстве наших клиентов, создали современный сайт и мобильное приложение,

позволяющее жителям региона проложить для себя наиболее доступный маршрут из разных городов с пересадкой в Челябинске. Собираемся установить на автовокзалах терминалы самообслуживания, реализовать многие другие сервисы, о которых пока говорить, наверное, преждевременно.

По версии, изложенной одним из легальных перевозчиков в соцсетях, прежде всего конкурировать приходится с популярным интернет-сервисом, работающим как агрегатор с удобным меню, предварительным заказом билетов и главное – очень привлекательными ценами. Причем оплатить проезд можно как онлайн, так и наличными при посадке.

Сначала агрегатор подмял под себя рынок такси, разорив мелкие предприятия. А затем ворвался в сферу междугородных автобусных перевозок,

потеснив работающие на этих направлениях компании. Зарегистрироваться в сервисе может любой желающий и, при отсутствии налоговой нагрузки, демпинговать практически без убытков. Причем агрегатор выбирает только популярные направления (Екатеринбург, Магнитогорск, Златоуст, Миасс, Троицк и Чебаркуль), предлагая возить пассажиров из небольших городков легальным перевозчикам.

На главных направлениях и развернулась борьба. К примеру, 50-процентная скидка на проезд по маршрутам Магнитогорск – Челябинск, Магнитогорск – Челябинск – Екатеринбург и Магнитогорск – Миасс – Екатеринбург была установлена автовокзалом еще в сентябре прошлого года. И новая его акция, по всей видимости, далеко не последняя.

Михаил Пинкус; <https://rg.ru/2018>

Власти Челябинской области готовят удар по Яндекс-перевозкам

14 февраля 2018 года Законодательное собрание Челябинской области рассмотрело законопроект, который ужесточает правила пассажирских перевозок. В первую очередь он должен ударить по нелегальным маршрутикам и перевозчикам, работающим под информационным сервисом «Яндекс».

Речь идет о принятии поправок в статью регионального закона «Об организации регу-

лярных перевозок пассажиров и багажа». Депутаты предложили ввести ограничения посадки и высадки пассажиров по так называемым заказным перевозкам. Одна и та же заказная маршрутка или автобус сможет делать остановку на одном и том же месте только три раза в месяц.

«Данная мера обеспечит защиту регулярным перевозчикам. Потому что многие работают под вывеской заказных, а на

деле осуществляют регулярные рейсы, – пояснил заместитель министра дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области Александр Филиппов. – Но мы же понимаем, что такое заказная перевозка. Например, каждое воскресенье в 9 утра можно отправиться на горнолыжный курорт или в театр возить каждый вечер к спектаклю на 18 часов. То есть для конкретной перевозки, а не то, что из одного города в другой через каждый час».

Так как в законодательстве не было четкого определения термина «заказная перевозка»,

этой лазейкой воспользовались нелегалы и вышли на регулярные маршруты. По словам чиновников, это грозило всей региональной отрасли пассажирских перевозок. Заказные перевозчики благодаря демпингу могли полностью вытеснить регулярных конкурентов, а затем взвинтить цены.

В числе них оказались перевозчики, пользующиеся сервисом «Яндекс-автобус». По сути, они стали аналогом чартерных авиарейсов на междугородных автобусных направлениях. Своего автопарка «Яндекс» не имеет, но предоставляет удобный интернет-сервис для партнеров и пассажиров с гибкой системой цен.

«Яндекс» пытается стать вроде бы легальным перевозчиком, но при этом нигде не учитывается, демпингует, не входит ни в один реестр, не подчиняется уполномоченным органам, не информирует, действует во всех отношениях на собственное усмотрение. Такая ситуация негативно сказалась на легальных перевозчиках. Например, пустив дешевые автобусы в Троицк, они сняли пассажиров с электрички, и они стали ходить пустыми», – отметил заместитель председателя комитета Законодательного собрания по промышленной политике и транспорту Андрей Самсонов.

Депутаты отметили, что сервис «Яндекс» очень удобен,

но его необходимо приводить в рамки законодательства. В частности, «Яндекс-автобусу» предложено работать с перевозчиками, включенными в официальный реестр.

Министерство дорожного хозяйства и транспорта региона определило места, где разрешает остановку только три раза в месяц, и уже в следующий четверг, 22 февраля, Законодательное собрание приняло соответствующие поправки.

Ранее похожее соглашение было заключено с «Яндекс-такси», по которому компания обязалась предоставлять свою услугу только лицензированным водителям.

Сергей Подолий; <http://uralpress.ru>

Депутаты Челябинской области запретили нелегальный заказной извоз

Междугородные перевозки будут осуществлять только официальные компании.

22 Февраля 2018 года парламент Челябинской области единогласно поддержал инициативу заместителя председателя комитета Законодательного собрания по промышленной политике и транспорту Андрея Самсонова о защите перевозчиков, легально занимающихся перевозками людей на экскурсии и различные мероприятия. Проблема в том, что сейчас на рынке этих услуг очень часто встречаются предложения водителей, работающих на междугородных маршрутах, но не имеющих права на подобные перевозки. «У нас появились грубые нарушения в этой сфере. Под видом заказных на ре-

гулярный маршрут выходят нелегальные перевозчики, которые демпингуют, в результате они могут разрушить региональную маршрутную сеть регулярных перевозок. Изменения в областной закон, которые мы подготовили, позволяют эффективно защитить легальных и законопослушных перевозчиков», – рассказал Андрей Самсонов.

На сегодняшний день субъекты России самостоятельно решают вопросы о местах высадки и посадки пассажиров при осуществлении заказных перевозок. Теперь контроль за этим в Челябинской области, а также возможность штрафовать нарушителей переданы автодорнадзору. Депутаты уточнили, что подобные ограничения не коснутся перево-

зок детей и ритуальные организации.

Заместитель министра дорожного хозяйства и транспорта региона Александр Филиппов пояснил, что нелегальные перевозчики находят клиентов в информационном пространстве, где билеты можно купить онлайн. Сейчас существуют различные сервисы, которые облегчают жизнь южноуральцев и делают перевозки более доступными. Именно поэтому региональный миндортранс ведет переговоры с владельцами подобных сервисов с целью вернуть все в правовое поле. «Нам бы хотелось, чтобы информационная система, перевозчики и вокзалы начали плотно взаимодействовать, это бы значительно улучшило качество услуг по перевозкам для населения», – добавил Александр Филиппов.

Александр Файрузов; <https://up74.ru/>

3-Й ЕЖЕГОДНЫЙ ФОРУМ «ИННОВАЦИОННЫЕ ПЛАТЕЖНЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ТРАНСПОРТА – 2018»



14 февраля 2018 года в Конгресс-центре Технополис Москва прошел уникальный профильный 3-й ежегодный форум WECON – «Инновационные платежные решения для транспорта – 2018», на котором обсуждались самые актуальные темы, касающиеся развития платежных решений на общественном транспорте, регулирования отрасли, создания единого транспортного пространства, интеграции платежных решений с городскими сервисами и социальными проектами, дистрибуции билетов и программ лояльности.

Форум прошел при активной поддержке НП «Развитие автовокзалов страны», ЕТС «Автобусные линии страны», Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации, Международной Ассоциации «Метро», Ассоциации «Национальный платежный совет», Ассоциации «Электрон-

ные деньги» и «Национальной платежной ассоциации».

Официальными партнерами форума выступили компании: «MULTIPASS», «НоваКард», «СитиКард», «ISBC», «NXP Semiconductors», «ЭЛПАСС», «Infineon Technologies», «QIWI», «Удобный маршрут», «Бенток-Смоленск», «Ехать Быстро», «Системные технологии», «Sensis», «ШТРИХ-М», «Busfor».

Открытая дискуссия руководителей компаний транспортной отрасли и представителей государственной власти. В форуме приняли участие более 300 представителей из различных регионов России, которые уже реализовали у себя платежные решения на транспорте и те, кто только собирается это делать.

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

Форум начался с сессии «Создание единого транспортного пространства. Регулирование отрасли», модератором которой выступил Юсуп Хасиев, руководитель офисов в Москве и Астане Ассоциации UITP.

Владислав Гагарин, руководитель направления реализации транспортных проектов НСПК поделился своим видением того, как будет развиваться эквайринг на транспорте, и к каким стандартам должен прийти рынок.

Андрей Кузьмин, директор юридического департамента компании «ЭЛПАСС» в свою очередь рассказал о возможностях информационной системы «ЭЛПАСС» для формирования единого транспортного пространства.

Еще одна ключевая тема, которая была поднята в рамках сессии – это перспективы создания в России единой системы бронирования и продажи билетов для междугородных автобусных перевозок. Борис Лоран, президент некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны» рассказал о том, какие вопросы надо решать для реализации данного проекта.

Игорь Иванов, советник руководителя Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации рассказал о работе, которую они ведут по созданию универсальной системы оплаты на общественном транспорте общего поль-



зования, концепции и нормативном регулировании.

Также очень жаркую дискуссию вызвала тема применения закона 54-ФЗ о контрольно-кассовой технике для транспортных предприятий. На самые острые вопросы представителей транспортной отрасли отвечал Алексей Заитов, начальник сводного отдела Департамента налоговой и таможенной политики Министерства финансов России.

Следующая сессия «Взгляд в будущее: новые технологии и мобильность» была посвящена новым технологическим решениям и их применению на практике. Модератором сессии выступила Алма Обаева, председатель правления «Национального платежного совета».

Открывал сессию Михаил Муратов, акционер компании «Система Мультипасс» своим выступлением о будущем автоматизированных систем оплаты проезда. Он обозначил самые актуальные мировые тенденции развития, где одним из главных трендов являются системы АВТ (Account Based Ticketing).

Павел Ведерников, генеральный директор ЕКАРТа (г. Екатеринбург) поднял вопрос

о развитии платежей бесконтактными банковскими картами на транспорте и их сочетании с другими транспортными картами. Он рассказал на своем примере о практическом внедрении и достигнутых результатах.

Виктор Сестреватовский, директор по развитию бизнеса компании «NXP Semiconductors» и Александр Якичев, директор по продажам компании «ISBC» рассказали о лидирующей бесконтактной технологии MIFARE для общественного транспорта и перспективах ее применения.

Альтернативу существующим стандартам предложил Илья Зверев, генеральный директор компании «Infineon Technologies» и в интерактивном формате показал участникам форума путешествие с новым открытым транспортным стандартом Cipurse.

Также в сессии принял участие Михаил Терехов, и.о. начальника комплекса билетных решений Дирекции информационно-технологических систем и систем связи Московского метрополитена.

Третья сессия «Умный город: интеграция с городскими сервисами и социальными карта-

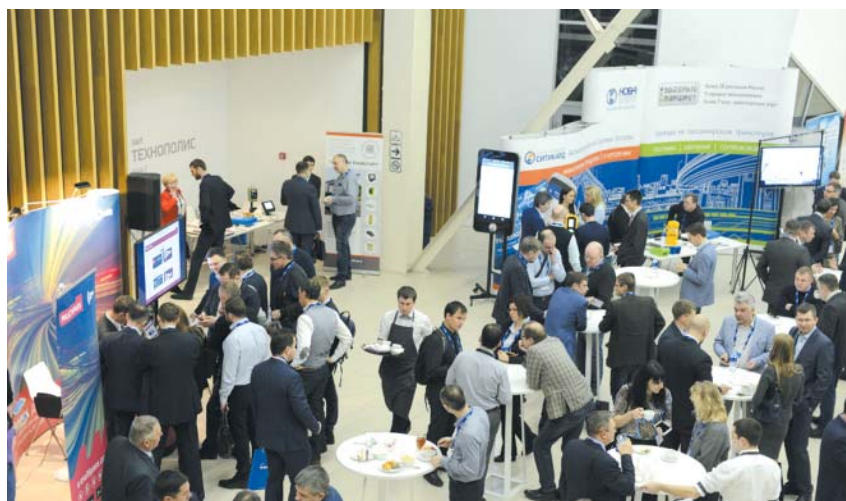


ми» была во многом дискуссионной, в которой участники смогли поделиться своими концепциями и пониманием «Умных городов», а также ответить на многочисленные вопросы из зала. Модерировал сессию Виктор Достов, председатель совета Ассоциации «Электронные деньги».

Первым выступил Александр Куроптев, руководитель проектов «Яндекс.Деньги». Он рассказал о проекте «Яндекс.Заправки» и дальнейшем его развитии, совмещая другие городские сервисы для автомобилистов.

В свою очередь Юрий Рябинов, директор компании «Сити-Кард» на примере реализованных проектов рассказал о переходе от автоматизированной системы оплаты проезда к комплексной системе управления пассажирским транспортом.

В дискуссионной части сессии приняли участие: Павел Панин, директор компании «Бенток-Смоленск», Александр Путято, начальник управления инновационных разработок компании «Системные технологии», Дмитрий Ерзамаев, директор филиала Служба информационных технологий и связи ГУП «Мосгортранс» и Кирилл





Кисляков, директор филиала Служба доходов и контроля ГУП «Мосгортранс».

Заключительная сессия была посвящена дистрибьюции билетов и программам лояльности. Модератором выступил Иван Буров, заместитель начальника управления интеграции и автоматизации городского хозяйства Санкт-Петербургского информационно-аналитического центра.

В рамках сессии встретились участники экосистемы по продаже билетов как на городской, так и на междугородный общественный транспорт: автовокзалы, перевозчики, системы по сбору оплаты проезда, банки, представители власти. Каждая из сторон поделилась своим опытом и видением, как будут развиваться сервисы по продаже билетов и на что ставить акценты для привлечения пассажиров.

Открыла сессию Виктория Кияченко, руководитель департамента массового бизнеса компании «QIWI», рассказав о возможности оплаты транспортных карт с помощью инструментов КИВИ: КИВИ-кошелек, терминалы, банковские карты и другие методы оплаты.

Дмитрий Пьянковский, генеральный директор компании «Технезис» на примере своего решения показал возможности продажи билетов на междугородные автобусы вместе с фискализацией и распознаванием паспортов.

В свою очередь, Николай Сысоенков, директор по внутреннему контролю ГУП МО «Мострансавто» поделился информацией о внедрении проекта «Стрелка» со стороны ГУП МО «Мострансавто» и осуществлением контроля поступления доходов от продажи билетов.

Алексей Макаров, руководитель транспортного направления АО «УЭК» (Карта «Стрелка») в своем выступлении привел интересную статистику по программам лояльности для пассажиров на общественном транспорте.

Заключительным выступлением был рассказ об опыте использования общественного транспорта в городской туристской программе «Карта гостя Санкт-Петербурга», которым поделились Андрей Шаповалов, директор проекта «Карта гостя Санкт-Петербурга» и Самуил Горелик, профессор Университета ИТМО.

Итоги форума еще раз доказали важность мероприятия и большом интересе со стороны всех участников транспортной отрасли. Главная ценность форума – это сугубо профессиональная аудитория. Все участники – значимые фигуры индустрии. Руководители и представители топ-менеджмента компаний выбрали данную площадку для встреч, обсуждений, поиска новых решений, контактов и партнеров.

Александр Баранов



Как автоматизировать работу автовокзала в новых реалиях рынка?



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



*Дмитрий Судовиков,
заместитель
директора ООО «ИТТ»*

14 февраля 2018 года состоялась специализированная конференция WECON, посвященная инновационным платежным решениям для транспорта. В рамках мероприятия были затронуты вопросы существенных изменений на автобусном рынке, в частности, во взаимодействии автовокзалов и автостанций с перевозчиками и соответствующие технические решения, необходимые для автоматизации новых бизнес-процессов. Автовокзалы и перевозчики столкнулись с новыми реалиями рынка, кого-то изменения уже коснулись, других – ожидают в ближайшем будущем.

Государство всерьез взялось за смену устаревшего подхода к организации перевозок и взаиморасчетов между участниками рынка: перевозчиками, инфраструктурой (автовокзалы и автостанции), агентами по продаже билетов, и за наведение порядка в отрасли.

Одной из основных задач является борьба с нелегальными перевозками, прикрывающимися заказными рейсами. Для этого планируют вернуть обязательное лицензирование заказных перевозок, повысив при этом доступность и безопасность услуг автобусных перевозок.

Также актуальна задача уйти от устаревшей и несправедливой схемы определения стоимости услуги диспетчерско-кассового обслуживания и других услуг, оказываемых автовокзалом перевозчику. Старая схема взимания процента от тарифа – несправедлива, поэтому сейчас реализуется новый подход с обоснованной и фиксированной платой за оказание перечня обязательных и дополнительных услуг перевозчику. Некоторые автовокзалы уже столкнулись с требованием УФАС перейти на эту схему, и остальным этого не избежать. Фиксированная плата за оказание услуг автовокзала – более понятна и справедли-

ва по отношению к перевозчикам (она не зависит от стоимости билета на по сути одинаковых рейсах с различной стоимостью билета), чем процент от стоимости проданных билетов. Раньше автовокзалы были заинтересованы продать максимум билетов, так как получали процент от их стоимости, теперь в этом больше заинтересован перевозчик, автовокзал оставляет за собой лишь сервисные функции.

Согласно 220-ФЗ перевозчик получает право администрировать свои рейсы в собственной системе автоматизации, а автовокзал обязан предоставить ему такую возможность. При этом системы автоматизации перевозчика и автовокзала должны поддерживать такую интеграцию, соответственно встает задача обеспечить их совместную работу.

В соответствии с распоряжениями Президента, озвученными на прошедшем заседании президиума Госсовета по вопросам комплексного развития пассажирских перевозок, необходимо повысить доступность услуги автобусных перевозок для населения, в том числе с помощью организации удобных способов приобретения билетов, например, в сети Интернет. Теперь эта задача ложится на плечи в том числе перевозчиков.

«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. Эта система используется более чем на 430 автовокзалах и автостанциях России, среди клиентов – такие компании, как ГУП «Башавтотранс», АО «Саратовокзал», АО «Евразийская корпорация автовокзалов» (Самарская область), АО «Омскоблавтотранс», АО «Автовокзалы Удмуртии», ГУ «Кузбасспассажиравтотранс», ОАО «РОА» (Курская область) и многие другие.

Для решения озвученной выше задачи перехода к схеме с фиксированной стоимостью оказываемых автовокзалом услуг система «Авибус» предоставляет удобный механизм.

Расчет стоимости услуги производится автоматически и зависит от ее параметров, перечень

оказываемых услуг в каждом конкретном случае гибко настраивается при помощи условий применения услуг.

Система подходит как для крупных автовокзалов, так и для небольших автостанций, поскольку не требует привлечения разработчика для настройки перечня услуг и условий их применения и может осуществляться непосредственно сотрудником автовокзала.

Стоимость услуги может быть рассчитана: с указанием фиксированной суммы, данных о количестве отправляющихся и прибывающих пассажиров и поминутно. Для услуги можно указать период ее действия и условия ее применения, например, в зависимости от вида сообщения, от сезона, времени повышенной/пониженной нагрузки, в соответствии с пакетом оказываемых услуг (небольшое/большое количество рейсов) и множества других условий, актуальных для конкретного автовокзала.

Система позволяет получать детализированный отчет с возможностью перехода по ссылкам к документам, его формирующим. Перевозчик имеет возможность получить доступ в систему автовокзала к данным по его рейсам и оказанным ему услугам с подробной детализацией услуги и всех параметров, из которых она формируется.

В контексте организации взаимодействия АСУ перевозчика и автовокзала система «Авибус» предлагает возможность вынести рейсы конкретного перевозчика в изолированную информационную базу и подключить к его базе другие автовокзалы, что позволит перейти от практики выделения квот для автовокзалов к единому пространству занятости мест, за счет чего повысить наполняемость автобуса. Система дает перевозчику свободу выбора и возможность сочетать подходы к распределению мест (квоты и/или единое пространство занятости мест).

Задачу повышения доступности услуги автобусных перевозок успешно решает продажа билетов в Интернете. Организовать продажу электронных билетов автовокзалам и перевозчикам можно

- ▶ самостоятельно:
 - разрабатывая собственные сайты, мобильные приложения,
 - используя готовые инструменты, арендуемые по договору услуг;
- ▶ при помощи агентов:
 - федеральных сайтов агентов по продажам билетов,
 - мобильных приложений агентов,

– собственных сайтов и мобильных приложений, предоставленных агентом.

Мы не будем рассматривать вариант разработки собственного программного обеспечения автовокзалами и перевозчиками, поскольку это не относится к их основной деятельности, является непрофильной, дорогой и малоэффективной задачей, требующей постоянного внимания и выделения значительных ресурсов.

При самостоятельной организации продаж по договору услуг автовокзал приобретает либо арендует готовый инструмент, при помощи которого самостоятельно реализует билеты в сети Интернет. Стоимость такого договора постоянна для определенного количества заказов и не зависит от стоимости проданных билетов, при этом денежные средства сразу попадают на счет автовокзала.

При агентской схеме продаж агент получает комиссию, размер которой непосредственно зависит от стоимости проданных билетов и складывается из наценки, оплачиваемой пассажиром и/или процента от стоимости, взимаемого с автовокзала за проданные билеты.

Оба варианта организации продажи билетов через Интернет можно использовать по отдельности или вместе, но нужно помнить, что не все автоматизированные системы управления автовокзалами позволяют это делать. В некоторых случаях возможно появление дополнительного посредника в качестве эксклюзивного агента – разработчика системы, что увеличивает конечную стоимость билета и цепочку взаиморасчетов.

Система «Авибус» имеет открытый API продажи билетов, который поддерживается всеми ведущими агентами, при этом использование API не требует дополнительного лицензирования и позволяет подключаться к системе напрямую неограниченному количеству агентов.

В обозримом будущем рынок автоперевозок ждут серьезные изменения, мы разрабатываем систему в условиях современных реалий и заинтересованы в том, чтобы переход осуществлялся максимально комфортно для всех участников рынка.

Система «Авибус» – открытая и универсальная, обеспечивает тесную и максимально удобную интеграцию участников рынка друг с другом, идет в ногу со временем, развивая все современные инструменты для ведения бизнеса автоперевозок, и не ограничивает свободу выбора для всех участников трансформирующегося рынка.

Сергей Соловьев, Дмитрий Судовиков

ОПЛАТА ПРОЕЗДА НА АВТОБУСЕ БАНКОВСКОЙ КАРТОЙ – УДОБНО И ВЫГОДНО

На сегодняшний день в транспортной отрасли в целом и в секторе междугородных автобусных перевозок в частности одним из важнейших направлений работы является предоставление сервиса высокого уровня для пассажиров и сокращение издержек ПАТП.

В первую очередь это обеспечение максимальной простоты поиска и приобретения пассажиром билета на автобус, состоящее из трех важных частей:

- 1) наличие свободного доступа к информационной базе билетов,
- 2) удобство поиска рейса,
- 3) безопасная оплата билета.

Можно выделить основные категории людей, использующих безналичные каналы оплаты билетов:

- ▶ люди, привыкшие все планировать заранее, подыскивать оптимальный по цене/качеству вариант маршрута. Для них существует возможность дистанционного поиска и оплаты через Интернет;
- ▶ люди, ведущие динамичный образ жизни, принимающие быстрые решения о поездке. Для таких есть возможность купить билеты в автоматах самообслуживания автовокзала, либо в онлайн-кассах. Активно развиваются технологии оплаты услуг через мобильные приложения и мессенджеры;
- ▶ транзитные пассажиры, которым удобно оплатить билет на месте безналичным способом. Кроме того, необходимо сказать, что законодательные инициативы показывают стремле-



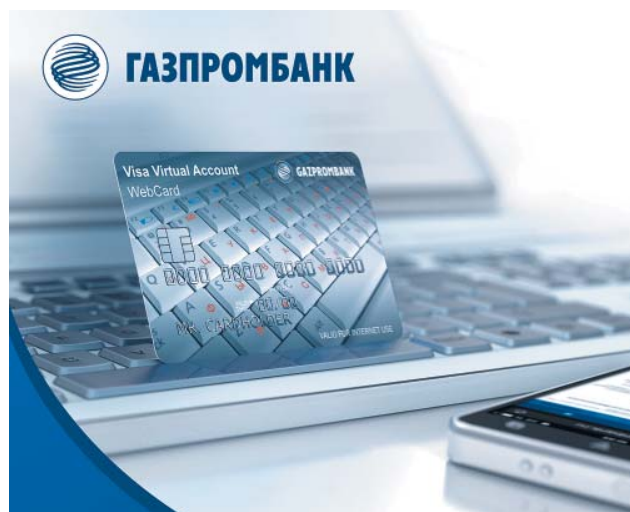
*Дмитрий Геннадьевич Высокинский
Начальник Управления региональных проектов
Департамента регионального развития
«Газпромбанк» (Акционерное общество)*

ние властей к увеличению доли безналичных расчетов в любом секторе экономики. В целях реализации итоговых положений заседания президиума Государственного совета Российской Федерации по вопросам комплексного развития пассажирских перевозок, состоявшегося 22.09.2017, выраженных в поручении Правительства Российской Федерации от 07.11.2017 № АД-П9_7382, данного на поручение Президента Российской Федерации от 25.10.2017 № Пр-2165ГС, являясь системно значимой кредитной организацией с государственным участием в капитале, «Газпромбанк» (Акционерное общество), опираясь на собственный опыт успешной работы в транспортной и других отраслях, подготовило пакетное предложение для пассажирских автотранспортных предприятий, обслуживающих междугородные и международные автобусные маршруты, членов НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны».

Банк ГПБ (АО) готов организовать по льготным тарифам безналичную покупку билетов через Интернет (интернет-эквайринг) и посредством оплаты банковскими картами на месте (торговый эквайринг).

Газпромбанк обеспечивает абсолютную безопасность платежей в Интернете через использование собственной системы поддержки интернет-эквайринга по технологии 3D-Secure (платежи, защищенные от несанкционированного использования банковских карт). Для организаций, эксплуатирующих объекты транспортной инфраструктуры, членов НП «Развитие автовокзалов страны» Банк ГПБ (АО) разработал линейку льготных тарифов.

Дмитрий Высокинский





Сергей Собянин



Максим Ликсутов

Постановление Правительства Москвы от 19 декабря 2017 г. № 1033-ПП «О согласовании мест посадки и (или) высадки пассажиров на территории города Москвы при осуществлении перевозок пассажиров и багажа по заказу между субъектами Российской Федерации и внесении изменения в постановление Правительства Москвы от 15 февраля 2011 г. № 32-ПП».

На основании статьи 38 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и город-

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ № 1033-ПП

ским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», в целях создания условий для беспрепятственного осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом между субъектами Российской Федерации Правительство Москвы постановляет:

1. Установить, что:

1.1. Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы утверждает перечень мест на территории города Москвы, в которых посадка и (или) высадка пассажиров при осуществлении перевозок пассажиров и багажа по заказу между субъектами Российской Федерации препятствует осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом между субъектами Российской Федерации (далее – Перечень), который размещается на официальном сайте Мэра и Правительства Москвы в информационно-телекоммуникационной сети Интернет.

1.2. Места посадки и (или) высадки пассажиров при осуществлении перевозок пассажиров и багажа по заказу между субъектами Российской Федерации, не включенные в Перечень, считаются согласованными.

1.3. При осуществлении перевозок пассажиров и багажа по заказу между субъектами Российской Федерации, на территории города Москвы в местах, включенных в Перечень, посадка и (или) высадка пассажиров может осуществляться только при перевозках по заказу [...].

2. Внести изменение в постановление Правительства Москвы от 15 февраля 2011 г. № 32-ПП «Об утверждении Положения о Департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы» [...] дополнив приложение к постановлению пунктом 6.42 (16) в следующей редакции:

«6.42 (16). Утверждает перечень мест на территории города Москвы, в которых посадка и (или) высадка пассажиров при осуществлении перевозок пассажиров и багажа по заказу между субъектами Российской Федерации препятствует осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом между субъектами Российской Федерации.».

3. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на заместителя Мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Ликсутова М. С.

Мэр Москвы
С. С. Собянин



1 декабря 2017 года генеральным директором основного в столице России и крупнейшего в Европе оператора наземного городского пассажирского транспорта стал Леонид Павлович Антонов.

На этом посту он сменил Евгения Михайлова, возглавлявшего предприятие более четырех лет. Леонид Антонов начал трудовую деятельность в ГУП «Мосгортранс» более 30 лет назад – в 1986 году, когда поступил на предприятие инженером. С 1994 по 2013 год он работал на различных должностях в системе управления автобусным транспортом ГУП «Мосгортранс», а в 2013 году был назначен на должность заместителя генерального директора. В этой должности он курировал все вопросы, связанные с управлением эксплуатационными филиалами пред-

Генеральным директором ГУП «Мосгортранс» назначен Леонид Антонов



Мосгортранс

«Мы продолжим придерживаться курса на постоянное развитие»

приятия, развитием наземного городского транспорта, работой подвижного состава на маршрутах. За время трудовой деятельности Леонид Антонов не раз получал государственные и ведомственные награды.

«Для меня огромная честь и ответственность возглавить Мосгортранс – крупнейшее транспортное предприятие с богатой историей и традициями. Мы продолжим придерживаться курса на постоянное развитие. Руководство города уже задало векторы этой работы: постоянно обновляется подвижной состав, улучшается инфраструктура городского транспорта, ведутся перспективные разработки в сфере пассажирских перевозок.

Московские маршруты с каждым днем становятся удобнее, а поездки на общественном транспорте – быстрее. Появляются новые способы оплаты проезда и сервисы для пассажиров – бесплатный Wi-Fi, ин-

формационные табло на остановках, мобильное приложение и ряд других. Все больший интерес у москвичей вызывает история городского транспорта и выставки старинной техники, все больше жителей различных городов и стран выбирают поездки от автостанций, которые администрирует предприятие. Эти достижения – результат огромной работы 30 тысяч сотрудников ГУП «Мосгортранс», которые ежедневно делают все возможное, чтобы наземный транспорт Москвы становился еще лучше. Предприятие продолжает уделять внимание каждому работнику, ведь именно готовность достигать новых высот является залогом непрерывного развития наземного транспорта столицы. Сегодня перед нами стоят амбициозные задачи, решение которых позволит повысить качество предоставляемых услуг жителям города».

ГУП «Мосгортранс»

Леонид Павлович Антонов стоял у истоков формирования современной сети автостанций города Москвы, когда в начале двухтысячных практически с нуля создавались первые автостанции «Красногвардейская» и «Теплый Стан». Работая в системе управления автобусным транспортом, он понимал, как важно обеспечить перевозчиков инфраструктурой и поддерживал инициативы общественных организаций и бизнеса по решению проблемы загрузки улично-дорожной сети центра города, откуда отправлялась значительная часть междугородных автобусов.

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





СОБИРАЕТЕСЬ В МОСКВУ – ПОСЕТИТЕ МУЗЕЙ «МОСКОВСКИЙ ТРАНСПОРТ»

Директор по коммерческой деятельности
ГУП «Мосгортранс» Евгений Жигунов



Транспортная система Москвы развивается стремительно. Совсем недавно было запущено в эксплуатацию уникальное Московское центральное кольцо, и вот уже началась подготовка нового масштабного проекта – Московские центральные диаметры.

Особую роль среди проектов, популяризирующих общественный транспорт столицы, занимает музей «Московский транспорт».

Собираетесь в Москву? Обязательно посетите музей. Он расположен в центральной части города (ул. Рогожский вал, 9/2, ст. метро «Римская» и «Площадь Ильича»). Для посетителей действует бесплат-

ная парковка. Музей работает ежедневно, кроме понедельника, с 10.00 до 21.00. Сейчас филиал ГУП «Мосгортранс» музей «Московский транспорт» – это один из ведущих музеев ретро-транспорта в России, который может поспорить со своими именитыми конкурентами – транспортными музеями Лондона, Мюнхена, Вены, Парижа, Нью-Йорка и Пекина.

Немного истории

Предтечей музея стали «красные уголки» автобусных и троллейбусных парков, трамвайных депо Москвы, где были созданы музеи трудовой и боевой славы передовиков производства и ветеранов ВОВ. В них были выставлены отдельные экземпляры техники, хотя широкого доступа к ним не было. Весной 1984 года активисты технической секции Московского городского отделения «Все-союзного общества охраны памятников истории и культуры» (МГО «ВООПИиК») обратились в тогдашний «Главмосгортранс» с предложением сохранять образцы пассажирской техники, выходящие из эксплуатации. И предложение было поддержано.

Осенью 1987 года на экскурсионный маршрут по Бульварному кольцу вышел трамвайный ретро-вагон КМ № 2170, восстановленный трамвайным депо им. Апакова. Он принял участие в торжествах, посвященных 840-летию Москвы. В дальнейшем этот вагон использовался для киносъемок и экскурсий. В начале 1989 года усилиями инициативной группы по созданию музея из активистов МГО «ВООПИиК» и сотрудников «Мосгортранса» были восстановлены троллейбусы СВАРЗ МТБЭС, ЗиУ-5Д, СВАРЗ ТГ-3, ТГ-4 и автобус ЗиЛ-158, а в 1990 году музейную технику разместили на территории 1-го троллейбусного парка. Ее первая демонстрация состоялась 15 ноября 1993 года на праздновании 60-летия московского троллейбуса. Парадной колонной

по центру Москвы прошли ретро-троллейбусы СВАРЗ МТБЭС, ЗиУ-5Д, СВАРЗ ТГ-3М. 8 августа 1994 года на 80-летний юбилей открытия в Москве регулярного автобусного движения по городу парадным строем проследовали отреставрированные ЗиС-154, ЗиС-155, ЛАЗ-695, ЛиАЗ-158В, ЛиАЗ-677Б.

В День автомобилиста 26 октября 1996 года в честь 100-летия создания российского автомобиля впервые состоялся крупный совместный пробег музейных ретро-автобусов и ретро-троллейбусов по улицам Москвы. Были восстановлены трамвайные вагоны «Ф», «БФ», «КП», «Н», МТВ-82, Татра Т-2. К празднику 100-летнего юбилея московского трамвая был даже воссоздан уникальный вагон конки на оригинальном шасси 1899 года.

От разовых акций к постоянной экспозиции

Парады и выставки ретро-техники пользовались огромным успехом у москвичей и гостей столицы, что сделало очевидной необходимость создать постоянную экспозицию. 10 сентября 1999 года в 100-летний юбилей столичного трамвая музей наземного городского пассажирского транспорта Москвы был открыт. В настоящее время им ежегодно проводятся выездные тематические выставки и пробеги восстановленных старых автобусов, троллейбусов и трамваев. Городская пассажирская ретро-техника используется на московских праздниках, участвует в парадах и съемках кинофильмов. В экспозиции музея находятся отечественные грузовые и легковые ретро-автомобили различных эпох, отражающие историю города и страны и долгие годы бывшие неотъемлемой частью жизни москвичей.



Ретро модели – желанные гости на улицах города

Как рассказал нам директор музея «Московский транспорт» Максим Гуменюк, коллекция музея действительно уникальна. Среди экспонатов легендарные «полторки» и «трехтонки», лимузины советских руководителей, модели – звезды советских фильмов, а также коллекция автомобилей «Москвич» музея АЗЛК. Здесь можно проследить хронологию развития отечественного транспорта и узнать от экскурсоводов о его конструктивных особенностях. И что интересно,

коллекции постоянно обновляются, сюда хочется приходить вновь и вновь.

ГУП «Мосгортранс» уделяет пристальное внимание популяризации общественного транспорта. По словам директора по коммерческой деятельности предприятия Евгения Жигунова, «в 2018 году мы ожидаем двукратное увеличение посещаемости музея «Московский транспорт», в настоящее время ведутся работы по проектированию нового здания музея».

Игорь Романов

Промышленный туризм

Служба заказных перевозок Мосгортранса и музей «Московский транспорт» запустили новый турпродукт



Первыми испытателями увлекательного путешествия в прошлое, настоящее и будущее автомобильного транспорта стали дети, что не случайно. Ребенок, пожалуй, самый требовательный клиент, который искренне и непосредственно выражает свои эмоции.

Да, все мы уже привыкли к экскурсиям на фабрики производителей конфет, шоколада и мороженого или в контактный зоопарк, который может быть организован прямо на ферме. Промышленный туризм стал перерождением экскурсий на заводы, хорошо знакомых нам с советских времен. Но если тогда нас знакомили с потенциальным местом работы,

то сейчас экскурсия воспринимается как элемент развлечения – турпродукт.

Идея инициативного руководства Службы заказных перевозок ГУП «Мосгортранс» – взять все лучшее тех профориентационных экскурсий, совместив с познавательно-развлекательной частью. Пилотным туром стала экскурсия в музей «Московский транспорт».



Дети на экскурсии в музее «Московский транспорт»

порт» и на производственную площадку филиала «Центральный» предприятия, где состоялось знакомство с обслуживанием современного подвижного состава. Ребята увидели раритетные модели и современный электробус, побывали в музее парка. В пути юные туристы, а возможно и будущие сотрудники Мосгортранса, прослушали увлекательную экскурсию по истории общественного транспорта Москвы. Для экскурсии Служба заказных перевозок выделила, пожалуй, лучший туристический автобус, который был оборудован всем

необходимым для комфортного проезда – системами климат-контроля и безопасности, мягкими и теплыми сиденьями, санузлом и кухней. Вся поездку путешественников сопровождал опытный экскурсовод. Такие автобусы возили артистов знаменитого парада-карнавала в Москве XIX Всемирного фестиваля молодежи и студентов, туристов круизных лайнеров и участников парада 7 ноября. Ожидается, что они повезут гостей предстоящего чемпионата мира по футболу.

«Удобный автобус с мягкими и теплыми сиденьями и вели-

колепным обзором, – рассказывает десятилетний Никита. – Эрудированный экскурсовод – казалось, он знает весь музей, как свою машину».

Ребята не скрывали своего восхищения, наперебой рассказывая о своих впечатлениях. «Было очень интересно узнать, как изменялись автомобили со временем. В парке нам показали, как моют, ремонтируют и готовят троллейбусы и автобусы. Мы побывали в медицинском кабинете, где проверяют водителей. Можно было посидеть за рулем автобуса и даже натянуть «рога» троллейбусу!», – делится впечатлениями Аня (9 лет). «Очень понравился большой автобус, на котором нас возили. Большие окна, мягкие сиденья, столик, на который можно поставить бутылку с водой или положить сумочку. Было очень интересно!», – добавляет Алена (4 года). «Думаю, мальчишкам и девчонкам из моего класса тоже было бы интересно поехать на такую экскурсию», – заключает Аня.

«Интересно посмотреть на машины из кинофильмов. В восторге не только мой сын, но и я сама. Мы узнали много нового», – делится впечатлениями Елена, мама семилетнего Елисея.

«У нас в школе часто предлагают экскурсии. Но какой автобус поедет? Неизвестно. Вот и думаешь, ехать или нет? У нас никогда не было экскурсий на таких автобусах», – говорит Никита и просит нас сфотографировать его на фоне туристического лайнера. Подогрев стекла, анатомические сиденья, которые позволяют не замечать времени. Такие детали в совокупности и формируют у нас впечатление о поездке.



Мосгортранс предоставил для экскурсии комфортный туристический автобус

«Направление промышленного туризма, включающее туры школьников и студентов на предприятия города и области, становится очень популярным. Мосгортранс, обладая современным подвижным составом (только в 2017 году к обслуживанию туристов на предприятии приступили 50 новых Setra S517-HD и S515-HD), планирует стать его активным участником», – говорит директор филиала Служба заказных перевозок ГУП «Мосгортранс» Татьяна Руцкова.

«Интересных экскурсий в Москве будет больше. А использование комфортабельных новых туристических ав-

тобусов, чем может похвастаться далеко не каждый организатор, сделает поездки максимально безопасными и комфортными. Воспользоваться услугой заказа автобусов для экскурсий в Москве смогут и региональные операторы, которые помимо межсубъектных перевозок осуществляют туристическую деятельность», – комментирует заместитель директора филиала Служба эксплуатации и развития автовокзалов ГУП «Мосгортранс» Алексей Хабаров.

По словам эксперта, автостанции и автовокзалы предприятия готовы участвовать в проекте как в качестве места сбора участников экскурсий



Алексей Хабаров

и отправления автобусов, так и в плане профориентации школьников и студентов транспортных вузов.

Максим Голиков

Туристические автобусы Мосгортранса обслуживали участников Чемпионата Европы по фигурному катанию

ГУП «Мосгортранс» организовал проезд участников прошедшего в Москве Чемпионата Европы по фигурному катанию. Комфортабельные автобусы туристического класса обеспечивали проезд фигуристов и судей от гостиниц до дворца спорта «Мегаспорт».

Мосгортранс сделал все необходимое, чтобы участники Чемпионата Европы по фигурному катанию чувствовали себя максимально комфортно перед ответственными выступлениями. Перевозку осуществляли 18 современных тури-

стических автобусов. Подвижной состав оснащен двигателями экологического класса «Евро 5», бортовой кухней, системами климат-контроля и видеонаблюдения, а также инновационной системой информирования о сближении с находящимися рядом транспортными средствами», – рассказал директор по коммерческой деятельности ГУП «Мосгортранс» Евгений Жигунов.

Для перевозки пассажиров в дни соревнований привлекли опытных водителей. Перед выходом в рейс подвижной состав проходил тщательный технический осмотр.

Туристические автобусы Мосгортранса неоднократно использовались для перевозки гостей и участников статусных международных мероприятий, проходящих в столице. В частности, пассажирами автобусов стали участники парада-карнавала XIX Всемирного фестиваля молодежи и студентов в Москве. Подвижной состав также будет задействован в транспортном обслуживании Чемпионата мира по футболу 2018 года.

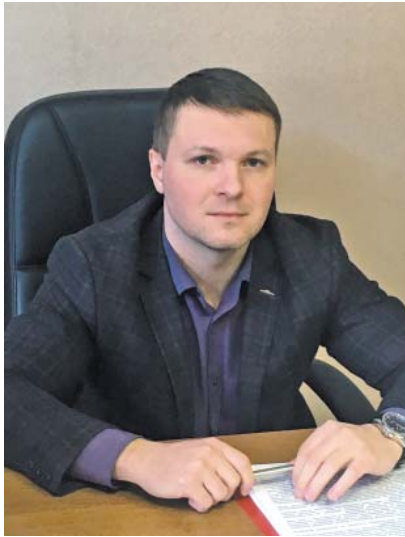
Справочно

Чемпионат Европы по фигурному катанию проходил в Москве с 15 по 21 января текущего года.

ГУП «Мосгортранс»



Автобусы для обслуживания Чемпионата Европы



Начальник автовокзала «Липецк»
Александр Хальцев

Как известно, в настоящее время все больше и больше объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) переходят на удаленную продажу билетов посредством всевозможных интернет-ресурсов. С каждым годом таких ресурсов становится все больше и больше. Причем все они предлагают абсолютно разные условия, с различными комиссиями и конечным выходом стоимости билета.

Более того, множество автовокзалов и автостанций заключают договоры на осуществление продажи билетов и интегрируют свои автовокзальные программы сразу к нескольким агентам и, таким образом, один и тот же билет, на один и тот же рейс может различаться в цене в зависимости от выбранного пассажиром сайта (агента).

Также существует еще большое количество сайтов, предлагающих купить билет на тот или иной рейс, но фактически не продающих указанные билеты, а представляющих из себя так называемые сайты-обманки для продвижения рекламы, или, еще хуже, содержащие

ЕДИНАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ СИСТЕМА ПРОДАЖИ АВТОБУСНЫХ БИЛЕТОВ (ЕСБ)

в себе те или иные мошеннические действия.

Можно предположить, что для пассажира не очень удобно тратить свое время, занимаясь поиском различных сайтов, попадая при этом на некачественные ресурсы и, в конце концов, не найдя подходящего предложения, приобретать билеты непосредственно на объекте транспортной инфраструктуры.

Кроме того, изменения Федерального закона 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» позволяют также и перевозчикам самостоятельно реализовывать билеты на свои рейсы в обход автовокзалов, а к последним применяются требования в части установления единых условий для перевозчиков. Данная мера направлена на уход от исторически сложившегося единого автовокзального процента к стоимости билета и введение обязательных платных услуг для перевозчиков, не зависящих от стоимости билета, а оказываемых в рамках технологического процесса автовокзала.

Что касается обхода автовокзалов, то необходимо учитывать один «небольшой» нюанс – степень защищенности ОТИ и индивидуальность в реализации

требований транспортной безопасности. Как пример – ОТИ автовокзал «Липецк», выход в перевозочный сектор которого осуществляется по проездным документам (билетам), на лицевой стороне которых прописывается уникальный штрихкод. Непосредственно физически сам процесс выхода пассажиром штрихкода билета к сканеру турникета, дальнейшее считывание штрихкода программой и открытие турникета. Данный процесс детально расписан в положении о пропускном и внутриобъектовом режиме, внесен в план обеспечения транспортной безопасности объекта и, таким образом, подлежит неукоснительному соблюдению.

Следовательно, любой агент удаленной продажи билетов должен каким-то образом договориться с объектом транспортной инфраструктуры о возможности создания на реализуемых им электронных билетах штрихкода, идентичного штрихкоду билетов автовокзала.

Обойти законно это требование невозможно, поскольку посадка пассажиров в автобусы по маршрутам регулярных перевозок осуществляется в перевозочных секторах объектов транспортной инфраструктуры, внесенных в расписание движения по этим маршрутам.

Следующий вопрос, в случае обхода автовокзалов – вопрос удобства. Возьмем транспортное средство, вместимостью

20 мест. Уже существует практика, при которой перевозчик из 20-ти мест 10 отдает под реализацию автовокзалом, а 10 – агенту, что создает трудности как пассажиру, так и самому перевозчику, поскольку, например, агент может продать все 10, а автовокзал только 3, или наоборот. У первого есть спрос, но нет предложения (места ограничены), у второго есть

предложение, но нет спроса. Следовательно, для того, чтобы и вокзал и агент могли реализовать сколько угодно билетов онлайн вне зависимости от спроса, необходима взаимо-интеграция системы агента и вокзала – некая единая система, позволяющая перевозчику не беспокоиться о правильности разделения мест и других вытекающих последствиях.

Последнее – существуют электронные системы продажи автобусных билетов, объединяющие в себе как транспортные средства перевозчиков, осуществляющих движение по маршрутам регулярных перевозок, так и транспортные средства так называемых псевдозаказных перевозчиков. Происходит целенаправленное запутывание законопослушного пассажира.

Предложение:

Создание единой государственной системы продажи автобусных билетов при Министерстве транспорта Российской Федерации.

1. Непосредственно создание единой государственной системы продажи автобусных билетов в Российской Федерации, которая должна будет охватывать сеть все объекты транспортной инфраструктуры, внесенные в реестр остановочных пунктов, с созданием при этом единого мощного государственного сайта.

2. В приказ Минтранса России от 29.12.2015 № 387 «Об утверждении минимальных требований к оборудованию автовокзалов и автостанций» внести пункт, предполагающий обязательное подключение

к системе всех автовокзалов и автостанций страны, с интеграцией программ продажи билетов этих объектов к ЕСБ.

3. Предусмотреть возможность/обязательство регистрации в системе перевозчиков, осуществляющих движение по маршрутам регулярных перевозок в соответствии с законодательством Российской Федерации, с целью получения различной актуальной информации о загрузке принадлежащих им рейсов, наполняемости транспортных средств и другое.

4. В случае создания указанной системы, объемы пассажиропотока онлайн вырастут в геометрической прогрессии. Возможно предусмотреть установление минимального процентного сбора сверх стоимости билета в доход государства,

направив полученные средства на развитие сферы пассажирских перевозок.

5. Предусмотреть возможность интеграции ЕСБ с единой государственной информационной системой обеспечения транспортной безопасности.

Наконец появится ресурс, где можно будет не только приобрести билет, но и узнать всегда актуальное расписание движения транспортных средств по интересующему маршруту в рамках целой страны.

Система позволит не только навести порядок в продаже билетов онлайн, но и станет максимально удобной для перевозчиков, будет способствовать борьбе с так называемыми псевдозаказными перевозчиками, урегулирует ценовую политику в области онлайн-билетов, сведет на нет огромное разнообразие самых различных некачественных интернет-ресурсов, поможет контролировать непосредственно самих перевозчиков, выявляя самых недобросовестных (срывающих рейсы и т. д.), позволит повысить прозрачность деятельности автовокзалов и автостанций и, самое главное, принесет максимальный комфорт пассажиру.

Александр Хальзев



ЦППК ПЛАНИРУЕТ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Перевозчик берет в аренду на пять лет у ГТЛК 57 автобусов.

Центральная пригородная пассажирская компания планирует организовать маршруты межрегиональных перевозок с использованием автобусов. Для этого ЦППК берет у Государственной транспортной лизинговой компании в аренду 57 автобусов Golden Dragon.

«Автобусы планируется использовать в межсубъектном сообщении, – рассказали Gudok.ru в департаменте по связям с общественностью ЦППК. – В настоящее время выбираются приоритетные направления для запуска перевозок».

Финансовая аренда (лизинг) автобусов продлится с 20 апреля 2018 года по 20 апреля 2023 года, говорится в сообщении на Едином федеральном реестре юридически значимых сведений о фактах деятельности юридических лиц (Федресурс). Общая стоимость договора составит 604,8 млн рублей, уточнили в ЦППК.

В ЦППК напомнили, что закупка автомобильной техники осуществляется не впервые: с 2016 года компания предоставляет услугу по проезду на двух видах транспорта в рамках организации мультимодальных перевозок (автобус + поезд).

В сентябре 2017 года ОАО ЦППК сообщала, что в рамках организации мультимодальных перевозок компания перевезла более 170 тыс. пассажиров на четырех действующих маршрутах: станция Пушкино – микрорайоны «Новое Пушки-

Максим Юрьевич Дьяконов

Родился 18 сентября 1969 года.

Окончил Московский финансовый институт по специальности «Международные экономические отношения».

С 2011 года М. Ю. Дьяконов был назначен заместителем генерального директора по финансам и инвестициям ОАО «Центральная ППК», с 2013 года – исполнительным директором компании.

За годы работы в компании внес значительный вклад в ее развитие: прирост пассажиров составил 13%, количество рейсов в сутки увеличилось на треть, количество билетных автоматов – на 163%, а интервал в движении поездов на территории Московского транспортного



узла в часы пик сократился почти на 1,5 минуты.

В соответствии с решением Совета директоров ОАО «Центральная ППК» с 15 февраля 2018 года назначен генеральным директором.

но» и «О'Пушкино», станция Домодедово – микрорайоны «Новое Домодедово» и «Южное Домодедово», станция Домодедово – улица Лунная (рассчитан на жителей микрорайонов «Дружба», «Дружба-2» и «Европейский» города Домодедово) и станция Чкаловская – микрорайон «Лукино Варино». Для перевозок используются автобусы Ford Transit.

Также ОАО ЦППК с 12 сентября 2016 года обслуживает автобусный трансфер от платформы Отдых до аэропорта Жуковский.

Организуя мультимодальные перевозки, Центральная пригородная пассажирская компания стремится удлинить поездку пассажира. «К поезду стыкуется автобусный рейс от железнодорожной станции до населенного пункта, а стоимость проезда в комфортабельном автобусе будет оплачена по единому билету с железнодорожной пере-

возкой», – пояснял генеральный директор ЦППК Михаил Хромов в интервью Gudok.ru в апреле 2016 года.

Справка:

ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» начала работу в 2006 году. Это крупнейшая из 22 существующих в России пригородных пассажирских компаний. ЦППК ведет деятельность в 11-ти регионах – Москве, Московской, Смоленской, Владимирской, Рязанской, Брянской, Калужской, Тульской, Курской, Орловской и Тверской областях. Компания эксплуатирует более 500 единиц подвижного состава (электропоезда, автомотрисы, рельсовые автобусы, дизель-поезд), из них более 86 являются собственными поездами компании. На полигоне работы компании расположено 1599 остановочных пунктов. В столице компания в качестве агента участвует в организации

перевозок по Московскому центральному кольцу.

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) – крупнейшая лизинговая компания России. Поставляет в лизинг воздушный, водный и железнодорожный транспорт, автомобильную и специальную технику для отечественных предприятий транспортной отрасли, а также осуществляет инвестиционную деятельность в целях развития транспортной инфраструктуры России. Единственным акционером компании является Российская Федерация в лице Минтранса России.

ЦППК – в Москве и Московской области

Автобусные перевозчики и личный автотранспорт являются главными конкурентами ЦППК в области пригородных перевозок, сообщила компания в отчете за 4 квартал 2017 года.

Центральная пригородная пассажирская компания «планирует в ближайшем будущем начать осуществлять перевозку пассажиров на автобусах

в Москве и Московской области», – сообщила ЦППК в отчете за 4 квартал 2017 года, опубликованном на сайте раскрытия информации СКРИН.

В отчете уточняется, что у компании есть лицензия на осуществление перевозок автомобильным транспортом. По данным реестра разрешительных документов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), лицензия ЦППК была выдана 27 декабря 2013 года.

Также в отчете ЦППК говорится, что компания считает своими основными конкурентами из числа автобусных перевозчиков ГУП Московской области «Мострансавто» и ООО «Автолайн».

В настоящее время автобусные перевозки и личный автотранспорт являются главными конкурентами ЦППК в области пригородных перевозок, говорится в документе. Ранее в Едином федеральном реестре юридически значимых сведений о фактах деятельности юридических лиц (Федресурс) было размещено сообщение о предоставлении Государственной транспортной лизинговой

компанией в аренду ЦППК 57 автобусов Golden Dragon на срок с 20 апреля 2018 года по 20 апреля 2023 года. Департамент по связям с общественностью ЦППК пояснил Gudok.ru, что автобусы планируется использовать в межсубъектном сообщении, маршруты перевозок выбираются.

Пассажиропоток ЦППК за 2017 год вырос на 6% до 5,73 млн пассажиров

Компания возобновила рост перевозок после падения показателя в 2016 году.

Пассажиропоток Центральной пригородной пассажирской компании за 2017 год вырос на 6% до 5,73 млн пассажиров, сообщили Gudok.ru в департаменте по связям с общественностью ЦППК.

В декабре исполнительный директор ЦППК Максим Дьяконов сообщил, что в 2017 году компания планирует перевезти 572 млн человек и получить выручку в размере 36 млрд рублей.

В 2016 году пассажиропоток ЦППК составил 540 млн пассажиров, в 2015 году – 587,8 млн.

Пассажиропоток ЦППК на мультимодальных маршрутах в 2017 году составил 182,7 тыс. человек. Большая часть перевезена на маршруте Пушкино – Новое Пушкино – 115 тыс., 50 тыс. – на маршруте Домодедово – Новое Домодедово, 4,8 тыс. – Домодедово – ул. Лунная, 12,3 тыс. – Чкаловская – Лукино-Варино.

В 2018 году ЦППК планирует начать межрегиональные автобусные перевозки.

Тимур Бек, Gudok.ru

- Доля компании в пригородных железнодорожных перевозках по России составляет 63,7%.
- ОАО «ЦППК» обеспечивает 91,4% пригородных пассажирских перевозок в Московском железнодорожном узле.
- Ежедневно Центральная ППК отправляет 1,6 млн пассажиров.
- На Московский транспортный узел приходится 97,9% всего пассажиропотока.
- В компании работают более 8 тысяч человек.
- Количество остановочных пунктов в Московском железнодорожном транспортном узле – 1440.

Ведущий сервис по онлайн-продаже автобусных билетов «ОднаКасса» развивает направление по автоматизации автовокзалов



Один из безусловных лидеров рынка онлайн-продаж автобусных билетов, сервис «ОднаКасса», за полтора года работы продал более 2 млн билетов, сообщается в пресс-релизе компании.

Особенно привлекательной для пассажиров является возможность не стоять в очереди

на автовокзалах и самостоятельно выбрать желаемое место в автобусе, что выгодно выделяет сервис на фоне традиционных продаж в кассах.

Не так давно «ОднаКасса» также реализовала проект по интеграции новейших технических решений на всех восьми вокзалах Ярославской области, транспортная сеть которой насчитывает более 200 регулярных маршрутов. По словам генерального директора сервиса Тимура Шарифьянова, на очереди проект по интеграции технических решений на вокзалы Смоленской и других областей, с которыми сервис развивает партнерские отношения.



Господин Шарифьянов отдельно отметил, что внедрение технических решений позволяет автовокзалам значительно упростить и ускорить работу кассиров на своих рабочих местах, осуществлять планирование деятельности за счет получения ежедневных аналитических отчетов по итогам работы, а также усиливает контроль за оплатой проезда.

Из пресс-релиза «ОднаКасса»

Жители московского региона купили более 2 млн билетов в сервисе «ОднаКасса»

– Более 2 млн билетов купили пассажиры Москвы и Подмосковья онлайн в сервисе «ОднаКасса», – сообщили в пресс-службе проекта.

«За полтора года работы «ОднойКассы» пассажиры Москвы и Подмосковья купили online более 2 млн билетов на автобусы перевозчиков. Ежемесячно сервисом пользуется более 12 тыс. человек», – говорится в сообщении.

Уточняется, что в систему «ОднойКассы» интегрировано более 500 маршрутов и их география постоянно растет. Так, с начала февраля запущен пилотный проект по внедрению автоматизированной системы

контроля пассажиропотока в Ярославской области. Система «ОднаКасса» внедрена во все кассы восьми автовокзалов предприятия в Ярославле, Рыбинске, Ростове, Мышкине, Гаврилов-Яме и Большом Селе.

«Преимущества покупки электронных билетов для пассажиров – отсутствие очередей на автобус и выбор любого свобод-

ного места в салоне транспортного средства. Кроме того, каждая транзакция, проведенная с помощью сервиса, фиксируется в системе, что дает возможность транспортной компании отслеживать пассажиропоток и обеспечивает прозрачность платежей», – добавили в пресс-службе.

«ОднаКасса» – это сервис онлайн-продажи билетов на пригородные, междугородные и межсубъектные маршруты не только ГУП МО «Мострансавто», но и других перевозчиков. На сегодняшний день пассажиры могут приобрести билеты online на сайте проекта.

<http://ryb.ru/>

«ОднаКасса»

Москва,
Малый Каретный пер., 13
Тел.: +7(495)797-87-96

info@odnakassa.ru

ОДНАКАССА

МЫ ЦЕНИМ ВАШЕ ВРЕМЯ!

- Новейшее ПО для автовокзалов
- Бесплатная установка и обслуживание
- Тонкая настройка под клиента



КОНТАКТЫ

Адрес

127051, Москва
Малый Каретный переулок д.13

Телефон

+7 (495) 797 87 96

E-mail

info@odnakassa.ru

ИННОВАЦИОННАЯ МОБИЛЬНОСТЬ – НОВЫЕ КАНАЛЫ ПРОДАЖ ВАШИХ БИЛЕТОВ

В предыдущих выпусках мы уже рассказывали об уникальной интеграционной платформе «Инновационная мобильность». Это система, которая позволяет планировать, бронировать и оплачивать перевозки пассажиров различными видами транспорта и заказывать дополнительные услуги. Проект ориентирован как на B2B, так и на B2C рынки. Развитие платформы «Инновационная мобильность» позволит внедрить в России мультимодальные путешествия от двери до двери и в конечном счете повысить мобильность населения за счет упрощения организации поездок пассажирами.

Железнодорожные билеты, билеты на межрегиональные и международные автобусы, аэроэкспресс, страховки – самые востребованные услуги. Они уже интегрированы в платформу и распространяются через агентскую сеть.

В рамках дальнейшего развития платформы «Инновационная мобильность» в течение 2018 года планируется инте-

грировать другие виды транспорта, дополнительные услуги (страховые услуги и т. д.) и запустить конструктор мультимодальных маршрутов. С его запуском пассажирам станет доступна услуга динамического подбора по предпочтениям. В рамках единого заказа будут формироваться пакеты с включенными билетами на разные виды транспорта и дополнительными услугами.

Подключение агентов, которые занимаются реализацией билетов, проходит по одному из возможных сценариев:

► **Через API** – подключение через XML-протокол к платформе «ИМ». Данный вариант используют владельцы собственных программных продуктов. Они подключаются к платформе «ИМ» для организации продаж в кассах, на билетных интернет-порталах и в мобильных приложениях.

► **Через web-интерфейс «Электронная касса»**. Это готовое решение, которое не требует дополнительных разработок и затрат. Подключение

простое и осуществляется за один день.

Уже свыше 300 агентов подключены к платформе «Инновационная мобильность» и успешно продают железнодорожные и автобусные билеты.

Самым участникам процесса организации перевозки мы предлагаем использовать возможности «Электронной кассы» для повышения среднего чека. Кроме того, это позволит удовлетворять запросы казалось бы «не своих» пассажиров.

Перевозчики, которые держат собственные кассы, благодаря подключению к web-интерфейсу «Электронная касса» от ООО «ИМ» могут зарабатывать на продаже билетов пассажирам, желающим уехать в город, в который нет собственных маршрутов. Помимо этого, они смогут оформлять билеты не только на собственный рейс, но и на дальнейшие сегменты – другим маршрутом или другим видом транспорта.

Автовокзалы могут повышать выручку с касс, реализуя через «Электронную кассу» би-

Проект «Инновационная мобильность»

- 1 Запуск в России полноценной платформы, предоставляющей услуги планирования, бронирования и оплаты перевозки различными видами транспорта (B2B и B2C)
- 2 Предоставление комплексной услуги мультимодальных путешествий «от двери до двери»
- 3 Создание собственной цифровой зоны взаимодействия с клиентом



леты в обратном направлении. Также для автовокзалов будет выгодно оформлять билеты на железнодорожную перевозку в населенные пункты, куда не установлено автобусное сообщение.

Интерфейс системы максимально упрощен и предназначен для мгновенного старта продаж без дополнительного обучения кассиров. В системе реализован функционал, который минимизирует требования к кассирам, увеличивая при этом продажи: облегченный интерфейс для медленных каналов связи, автодополнение адресов при вводе, возможность одновременного поиска рейсов туда-обратно.

Финансовая схема взаимодействия с платформой «Инновационная мобильность» может строиться по двум сценариям, максимально учитывая потребности агентов.

1. Фиксированная оплата в пользу платформы за оформление билетов. При данной схеме мы стремимся к минимальной стоимости за транзакцию. Для билетов на автобус она сейчас одна из самых низких на рынке – один рубль за транзакцию.

2. Субагентский доходный договор. Организации, для которых заключение расходного договора нежелательно (на-

The screenshot shows the RPD website interface for searching bus routes. The top navigation bar includes 'ЖД-БИЛЕТЫ', 'БИЛЕТЫ НА АВТОБУС', and 'АЭРОЭКСПРЕСС'. The main content area displays search results for routes between Moscow and Kaluga.

Туда 15.03.2018 Москва, Россия → Обратно 30.03.2018 Калуга, Россия

Время отправления и прибытия: Сбросить все фильтры

Выбор рейса

Туда 15 марта четверг, Москва → Калуга

Другие даты: 13.03 14.03 15.03 16.03 17.03

Отправление	В пути	Прибытие	Описание	Стоимость
14:00 15 мар Москва (Теплый Стан) г. Москва, Новосеневский просп., вл. 4а (ст. метро "Теплый Стан")	4 ч. 10 м.	18:10 15 мар Калуга площадь Вокзальная; дом 3	Свободных мест: 43 Рейс: Теплый Стан АС → Козельск Перевозчик: ООО "АТЭК" Транспорт: Автобус 43 места (Баг: 86, Стоя: 0)	463,00 ₽ (без учета сбора системы) Выбрать

Обратно 30 марта пятница, Калуга → Москва

Другие даты: 28.03 29.03 30.03 31.03 01.04

Отправление	В пути	Прибытие	Описание	Стоимость
15:30 30 мар Калуга площадь Вокзальная; дом 3	3 ч. 20 м.	18:50 30 мар МОСКВА г. Москва, Новосеневский просп., вл. 4а	Рейс: Калуга → Козельск-Москва ТС Перевозчик: ООО "АТЭК" Козельск Транспорт: ИК-256	463,00 ₽ (без учета сбора системы) Выбрать

пример, предприятия, ведущие закупочную деятельность в соответствии с 223-ФЗ или 44-ФЗ), могут выбрать именно такой вариант взаимодействия с платформой. При данном варианте взаимодействия партнеру выплачивается вознаграждение за каждый реализованный билет или услугу. Договор не является расходным и не попадает под положение о закупочной деятельности.

Таким образом, при разработке схем взаимодействия с платформой мы попытались решить максимально широкий круг потребностей наших партнеров с целью взаимовыгодного сотрудничества.

Мы прилагаем все усилия для максимальной доступности межрегиональных пассажирских перевозок автомобильным транспортом. Наша работа направлена на то, чтобы обеспечить доступ всех участников рынка ко всему ассортименту билетного контента на легальные рейсы и в дальнейшем встроить эти рейсы в мультимодальные поездки «от двери до двери».

Мы приглашаем к сотрудничеству перевозчиков и операторов остановочных пунктов. Платформа «Инновационная мобильность» может выступить и как поставщик тревел-контента, дополняющего потребности существующих касс, и как интегратор билетов на автобусные рейсы для распространения в широчайшей агентской сети индивидуально и в составе мультимодальных маршрутов.

Алексей Остренин
Директор департамента автобусных перевозок
Инновационная мобильность,
Smattravel.ru

The screenshot shows the RPD website search form. The top navigation bar includes 'ЖД-БИЛЕТЫ', 'БИЛЕТЫ НА АВТОБУС', and 'АЭРОЭКСПРЕСС'. The main content area displays the search form with the following fields:

В одну сторону (selected) / Туда-обратно

Пункт отправления: Суздаль (selected)

Пункт назначения: [empty]

Дата: [empty]

Сулдаль, Россия, Владимирская область

Суздалька, Россия, Новосибирская область

Суздаль, Россия, Пермский край

Москва — Липецк 22 мар - 23 мар

Москва — Мценск 29 мар

Москва — Почеп 21 мар

Москва — Феодосия 28 мар

[НАЙТИ БИЛЕТЫ](#)

КАК АВТОВОКЗАЛУ УВЕЛИЧИТЬ ПРОДАЖИ СОБСТВЕННЫХ БИЛЕТОВ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ ДО 20 %

Некоторые эксперты считают нормальным долю электронных билетов, продаваемых автовокзалом, на уровне 3–5 %. Но наш опыт подтверждает, что для автовокзала доля онлайн-продаж может уже достигать 20 %, а в ближайшей перспективе – 45 %. И рецепт этого довольно прост – всего четыре составляющих.

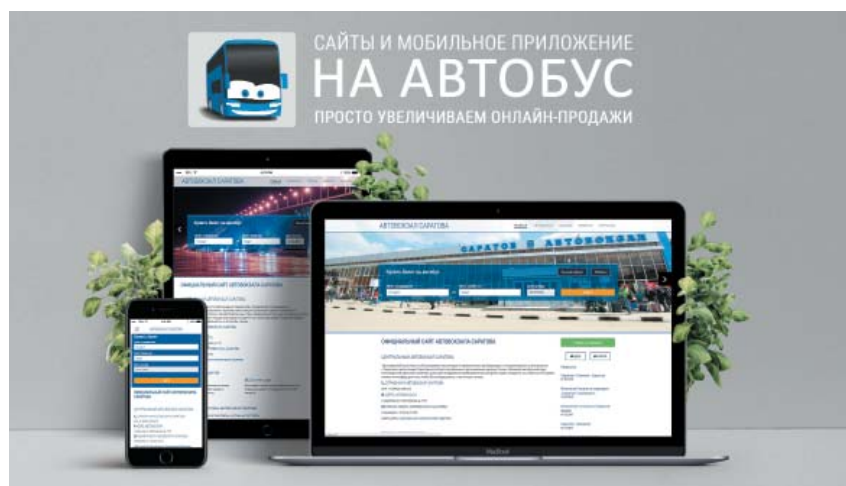
1. Автовокзал (автостанция) должен иметь собственный современный сайт с продажей билетов. Пассажиры (независимо от возраста) неуклонно перетекают в Интернет. И если у автовокзала нет удобного онлайн-сервиса, то пассажиров получают сторонние сайты, которые действуют не в пользу автовокзалов, зачастую уводя клиентов к нелегальным перевозчикам и «блабла-карам». Причем интернет-аудитория автовокзала взрослеет. Еще пару лет назад выборка «45+» составляла около 2 %, а сейчас она – более 11 %.

Главное преимущество сайта автовокзала – полнота информации, доверие пассажиров и их безопасность. Это не значит, что с агентами нужно прощаться. Но никакой агент не будет и не сможет взаимодействовать с пассажирами оперативнее, чем сам автовокзал. Отмена рейсов, появление дополнительных, замена автобуса и др. Сайты автовокзалов, созданные на онлайн-платформе «Na-Avtobus.Ru», снимают нагрузку со справочной и диспетчерской службы, обрабатывая тысячи обращений пользова-



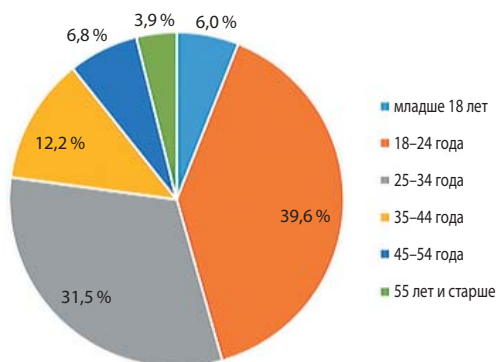
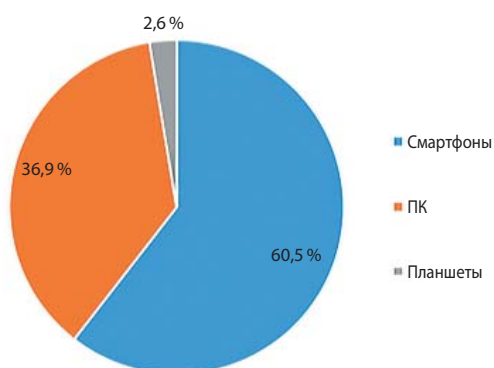
Павел Турчук,
генеральный директор
ООО «Капитал»,
разработчик онлайн-платформы
«Na-Avtobus.Ru»

Участники группы автовокзала Вконтакте
22 февраля 2018



телей в день, и поднимают продажи.

2. Должна быть налажена работа в социальных сетях. Статистика групп соцсетей, которую мы ведем, показывает, что более 10 % пассажиров предпочитают звонкам в справочную общение в соцсети. Другой важный момент – пассажир может обратиться на официальную страницу автовокзала с жалобой, где ему гарантированно помогут решить проблему.

Возраст пользователей сайта автовокзала**Тип устройства пользователей сайта автовокзала**

3. Официальное мобильное приложение автовокзала, продающее билеты на его рейсы. Через мобильное приложение «Na-Avtobus.Ru» покупается 18–27 % билетов из всех, продаваемых нами. Этот показатель постоянно растет. Кстати,

шесть лет назад мы первыми в России создали мобильное приложение для продажи автобусных билетов. Нужно понимать, что мобильными устройствами сейчас пользуются около 73 % посетителей сайта автовокзала.

4. Наличие компетенции и опыта в области онлайн-продаж и продвижения в Интернет. Это самое сложное – найти айтишников и собрать в штате отдел, профессионально занимающийся этим вопросом. Отсутствие нужных специалистов на автовокзалах не позволит этого сделать самостоятельно. Либо получится неоправданно дорогое «удовольствие».

Онлайн-платформа «Na-Avtobus.Ru» позволяет автовокзалу получить мощный сайт, мобильное приложение, продвижение в соцсети и Интернет, не вложив ни рубля! Мы следим за развитием рынка и с уверенностью можем говорить, что наша система по организации продаж электронных билетов является наиболее эффективным, экономичным и по сути единственным комплексным решением. С ее помощью мы помогаем сохранить пассажиропоток автовокзала, повышая долю электронных билетов до 20 % от общего количества продаж.

Наши технологии используются рядом крупных автовокзалов и автостанций (Волгоград, Саратов, Красноярск, Новосибирск, Томск, Центральный автовокзал (Щелковский) и др.) и мы всегда рады новому сотрудничеству!

Павел Турчук

КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА

Пассажиры междугородных автобусов, будучи уверенными пользователями Интернета, все чаще ищут удобные варианты удаленной покупки билета. Автовокзалы и станции, экономика которых привязана к продажам билетов, понимая это, ищут способы как организовать продажу билетов онлайн максимально выгодно для себя. По существу большинство предприятий движется в сторону заключения субагентских договоров со всеми популярными независимыми онлайн-сервисами и одновременно развивают собственный сервис на сайте предприятия. Это позволяет получить максимальные преимущества для экономики и защиты пассажиропотока от сервисов попутчиков, которые широко представлены в Интернете, а также уйти от серьезных рекламных вложений для продвижения собственных рейсов в поисковиках (Google, Яндекс), где пассажир ищет услугу. Busfor, Туту, Unitiki и другие популярные сервисы сегодня предоставляют такую возможность, инвестируют сотни миллионов рублей в рекламу автобусов. Про свой сервис мы будем рады рассказать подробнее!



Управляющий директор
компании «BUSFOR»
Николай Тузенко



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

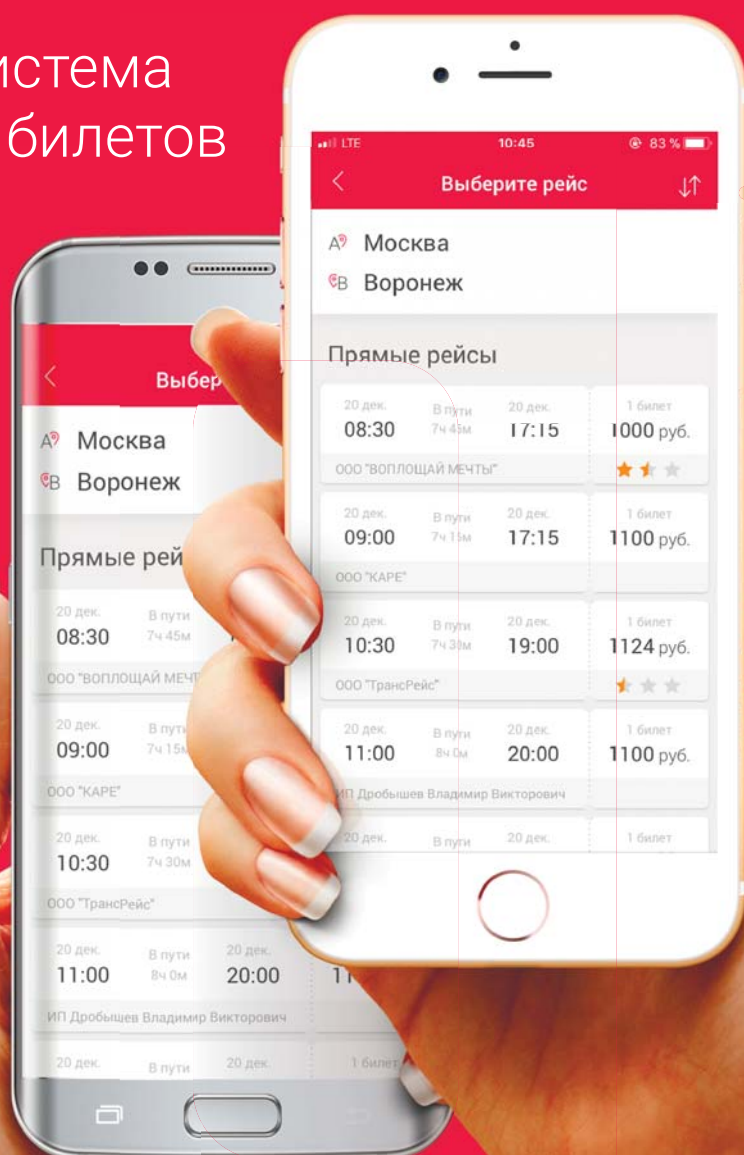


Приглашаем транспортные предприятия к продаже мест через онлайн решения Басфор

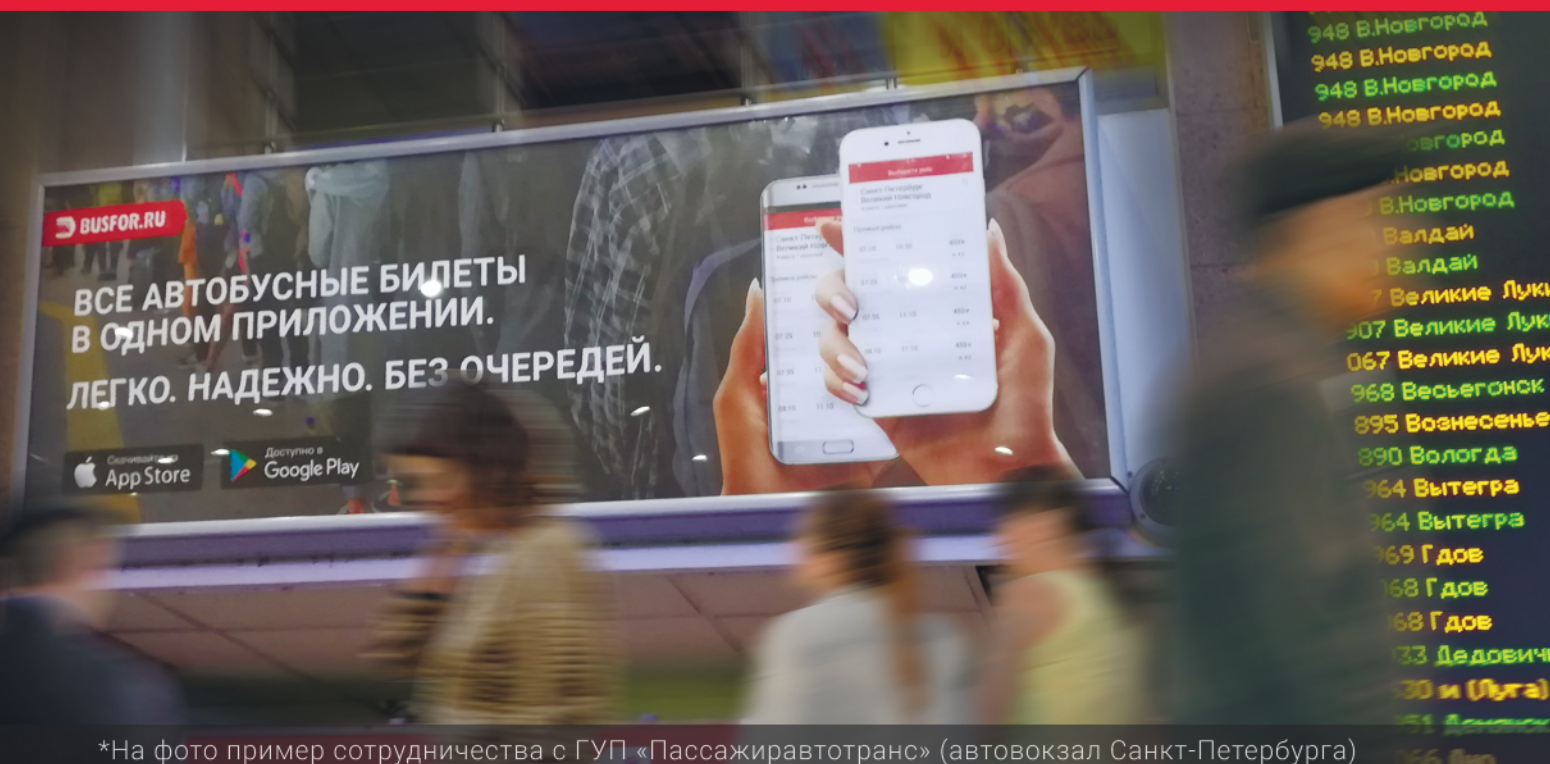
Тел.: +7 968 642 43 63

Эл. почта: partners@busfor.com

Басфор — ведущая система продажи автобусных билетов в сети Интернет



СОТРУДНИЧАЙТЕ С БАСФОР — ЗАРАБАТЫВАЙТЕ БОЛЬШЕ!



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

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