



Рекомендации рабочей группы «Разумный ход»



по развитию пассажирского
автомобильного транспорта

По прогнозам ООН, к 2050 году более 50 % населения Земли будет жить в городах. Постоянное увеличение численности населения, а также растущий уровень урбанизации и автомобилизации в сочетании с несовершенной транспортной инфраструктурой привели к небывалым автомобильным пробкам, нерациональному потреблению энергии, увеличению выбросов автотранспортных средств и ухудшению качества воздуха в городах многих промышленно развитых и развивающихся стран; оказали серьезное негативное влияние на здоровье населения, условия жизни, а также привели к изменению климата.

Уважаемые читатели!

Вы держите в руках «Рекомендации по развитию пассажирских перевозок в странах СНГ», созданные рабочей группой «Разумный ход» при Совете по автомобильному транспорту Координационного транспортного совещания СНГ (САТ КТС СНГ).

Почему рабочая группа называется «Разумный ход»? Потому что ее специалисты, работая над планами мобильности населения в будущем, отдают приоритет общественному пассажирскому транспорту. Уменьшение количества личных автомобилей на улицах городов за счет повышения качества услуг и доступности общественного транспорта — это и есть разумный ход в существующих обстоятельствах.

Рабочая группа «Разумный ход» была создана решением Совета по автомобильному транспорту Координационного транспортного совещания СНГ от 29 мая 2014 года. Международный союз автомобильного транспорта (The International Road Transport Union, IRU) откликнулся на обращение организаторов рабочей группы и согласился выполнять функции ее секретариата. Участниками рабочей группы являются 32 специалиста в области пассажирского транспорта и таксомоторных перевозок из девяти стран СНГ.

Задача рабочей группы состояла в создании рекомендаций по развитию пассажирского транспорта в странах СНГ, которые позволят удвоить использование пассажирского транспорта. Представленные рекомендации касаются следующих областей: развитие законодательства в сфере автоперевозок, туристические автобусные перевозки, городские пассажирские и таксомоторные перевозки.

Безусловно, предлагаемые рекомендации не являются универсальным рецептом. В них намечено направление, которое позволит решить характерные для большинства стран проблемы и повысить качество автомобильных пассажирских перевозок. Некоторые страны СНГ уже прошли этот путь, другие идут по нему, а третьи находятся в самом его начале. Мы надеемся, что независимо от этого читатели найдут в рекомендациях информацию для размышлений.

В заключение позвольте выразить благодарность всем членам рабочей группы, принявшим участие в создании рекомендаций, экспертам, давшим на них рецензии, и Международному союзу автомобильного транспорта, без которого данная работа была бы невозможна. Я уверен, что вместе мы сделали важное и полезное дело.

Чингиз Измайлов,
Председатель Исполкома
КТС СНГ



«Развитая страна не та, в которой бедные люди имеют автомобили, а та, в которой богатые люди пользуются общественным транспортом».

Мэр Боготы (Колумбия)

Кампания «Разумный ход» стартовала в 2009 году совместными усилиями Международного союза автомобильного транспорта и компании «Басворлд» (Busworld). Сегодня кампания «Разумный ход» вышла на глобальный уровень. Все больше и больше политиков и лиц, принимающих решения в области транспорта, в разных государствах понимают, что в условиях, когда доля городского населения растет, использование общественного транспорта является правильным решением для обеспечения всеобщей мобильности и сокращения экологического и экономического ущерба, наносимого обществу непомерно возрастающим числом личных автомобилей.

Идея кампании проста. Интенсивность использования общественного транспорта, включая городские, междугородние и туристические автобусы и такси, к 2025 году — за счет сокращения использования личных автомобилей — должна увеличиться в два раза.

Городские, междугородние, туристические автобусы, такси служат альтернативой личному автомобильному транспорту. Удвоение их использования позволит внести вклад в борьбу с изменением климата, повысить уровень безопасности на дорогах, уменьшить дорожные пробки без дополнительных затрат со стороны налогоплательщиков.

Безусловно, сегодня для многих городов в странах СНГ задача удвоения использования общественного транспорта выглядит нереальной в силу различных, в том числе и экономических, причин. Но для того, чтобы решить эту задачу, нужно в первую очередь

осознать масштабы проблемы и изменить отношение к ней. У городов, уже сегодня простаивающих в пробках и задыхающихся от плохой экологии, нет другого пути, кроме создания системы эффективного, комфортного, безопасного общественного транспорта.

Какие факторы являются решающими в достижении поставленной цели?

Рассмотрим простой пример. Если сравнивать опыт Германии и Соединенных Штатов Америки, двух экономически развитых стран с высоким доходом на душу населения, мы увидим, что в Германии население пользуется общественным транспортом в пять раз чаще, чем в США.

Создание эффективной системы коллективного транспорта в Германии стало успешным благодаря скоординированной разносторонней политике, включающей в себя такие аспекты, как:

- предоставление населению широкого спектра транспортных услуг высокого качества;
- привлекательность стоимости проезда и удобный проездной билет;
- мультимодальная и региональная транспортная интеграция;
- высокие налоги и ограничения на использование личного автомобильного транспорта;
- политика землепользования, позволяющая развивать мультимодальные городские транспортные системы.

Некоторые из этих направлений рассматриваются в данной публикации.



РАЗВИТИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ОБЛАСТИ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ

1. Определение в качестве главной цели общей политики в области перевозок пассажиров **обеспечение конституционного права человека на свободное передвижение** как внутри страны, так и за ее пределами. Пути достижения этой цели: ставка на **приоритетное развитие общественного транспорта, комплексную мобильность и интегрированные транспортные системы**. Законодательство как инструмент реализации государственной политики должно быть переориентировано на достижение этой цели и решение новых задач.

2. **Согласованное присоединение стран СНГ к международным соглашениям (конвенциям) ЕЭК ООН**, в том числе к соглашению «Интербус», должно стать фундаментом интеграционного процесса, благодаря чему национальные системы законодательства могут быть гармонизированы. Такой метод успешно используется в ходе европейской интеграции и справедливо считается наиболее мягким инструментом гармонизации законодательства. Единообразные подходы к регулированию рынка пассажирских перевозок, унифицированные технические стандарты и устранение трансграничных барьеров дают мощный импульс общественному развитию и росту мобильности населения.

3. **Переход от регулирования перевозок пассажиров в рамках отрасли к формированию законодательства, ориентированного на комплексное решение проблем мобильности населения**. Приведение к одному знаменателю применяемых в странах терминов и механизмов отраслевого регулирования трудоемко и бесперспективно. Разумнее сразу ориентироваться на главную цель и соответствующие европейские документы. Следует законодательно во всех странах закрепить основные термины, соответствующие им понятия (общественный транспорт, маршрутная сеть, комплексная мобильность, интегрированная транспортная система, организация транспортного обслуживания), а также обеспечить их правовую регламентацию.

4. **Совершенствование гражданского законодательства** позволит упорядочить систему договорных отношений в области перевозок пассажиров. Прежде всего, это касается такого сегмента отрасли, как **транспорт общего пользования**, где принципы договорных отношений определяются властными структурами и связаны с их бюджетными возможностями. Следует развивать и направление, касающееся заключения **организационных договоров**, без которых многие задачи транспортного обслуживания населения (мультимодальные перевозки, единые системы оплаты проезда, партнерские отношения с вокзалами и т. д.) практически нереализуемы.

5. **Создание «зонтичных» организационных структур (транспортных агентств)**, находящихся в подчинении местных властей. Их деятельность необходимо узаконить и нацелить на координацию всех аспектов мобильности населения: комплексного развития магистральной уличной сети, управления дорожным движением и парковками, формирования маршрутной сети и организации перевозок пассажиров, создания условий для велосдвигения и пешей ходьбы.

6. **Законодательное закрепление минимальных социальных стандартов в области транспорта** и их поэтапное развитие. В основу стандартов должны быть положены нормативные затраты времени на регулярные передвижения людей на работу, учебу или в целях получения базовых услуг, а реализация стандартов будет оцениваться долей населения, проживающего в зоне нормативного уровня транспортной доступности.

7. **Внедрение системы контрактов на оказание услуг общественного транспорта** и совершенствование договорных отношений между местными органами власти и перевозчиками. Это необходимо для реализации социальных стандартов и обеспечения стабильного финансирования сферы общественного транспорта. Для решения этой задачи целесообразно



но изучать и использовать опыт европейских стран по применению Регламента ЕС 1370/09.

8. Использование новых инструментов управления мобильностью. Четкие ориентиры в транспортной политике позволят местным органам власти более активно осваивать такие инструменты, как планы мобильности (транспортные планы, увязанные с градостроительством и стратегией городского развития), а также подключиться к общеевропейскому движению за устойчивую мобильность.

9. Содействие повсеместному продвижению инициативы «Разумный ход» и иных международных инициатив, направленных на поддержку общественного транс-

порта. Власти и простые люди нуждаются в объективной информации о преимуществах общественного транспорта, развитие которого поможет решить многие задачи государственной важности, в том числе такие, как повышение качества жизни людей, ликвидация социального неравенства и странственной разобщенности, а также активизация массового отдыха и туризма.

10. Использование потенциала IRU для налаживания многостороннего диалога по проблемам развития общественного транспорта, оказания экспертной поддержки при подготовке новых законодательных актов, а также реализации проектов, направленных на создание и поддержку устойчивой городской (региональной) мобильности.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТАКСИ

Такси — это отдельный вид автомобильного транспорта, обеспечивающий мобильность населения и являющийся частью системы общественного транспорта коллективного пользования. Необходимо отметить, что структура рынков такси неоднородна и включает в себя не только услуги по перевозке пассажиров, но и услуги по приему и передаче заказов легкового такси, осуществляемые при помощи различных средств связи диспетчерскими центрами и мобильными приложениями.

Развитие отрасли таксомоторных перевозок идет таким образом, что в настоящее время в этой сфере наиболее востребованы современные информационные технологии коммуникации водителя и пассажира, а также автоматизация подачи ближайшего к пассажиру автомобиля посредством спутниковой навигации. Доступность различных видов связи, использование интернет-приложений и массовая автомобилизация населения делают профессиональный рынок услуг такси уязвимым.

Непринятие государством специальных мер регулирования приведет к замещению профессионального легкового такси системами ор-

ганизации перевозок пассажиров обычными автомобилями с помощью мобильных приложений, не подпадающих под действие транспортного законодательства. В настоящее время это уже приводит к тому, что снижается безопасность и качество услуги для пассажиров, а таксомоторный бизнес несет убытки и становится неэффективным.

В связи с этим рабочая группа «Разумный ход» предлагает следующее.

1. Национальное законодательство, регулирующее деятельность такси, должно определять такси как вид общественного транспорта и предъявлять требования не только к техническому состоянию и оборудованию транспортных средств, профессиональной подготовке и стажу водителей такси, но и к диспетчерским центрам и мобильным приложениям по вызову такси. При этом бизнес, оказывающий услуги по вызову такси, следует рассматривать не в качестве компаний, оказывающих информационные услуги по продаже заказов, а как полноценных участников транспортной деятельности.

2. В национальном законодательстве о такси должны быть предусмотрены:



- прямые запреты и серьезные штрафы за организацию систем связи пассажиров и водителей без участия предпринимателей, имеющих специальное разрешение на оказание услуги по перевозке пассажиров легковым такси;
- создание на местном уровне государственных реестров участников бизнеса такси в электронном виде и доверенных интернет-сервисов на их базе, создаваемых на принципах государственно-частного партнерства, позволяющих потребителям удостовериться в безопасности и качестве оказываемых услуг такси;
- финансовые гарантии в качестве критериев допуска к рынку таксомоторных услуг для диспетчерских центров и мобильных приложений по вызову такси в виде системы страхования жизни и здоровья пассажиров либо страхования профессиональной ответственности.

3. Для администрирования системы гарантий и формирования интеллектуальных транспортных систем органы государственной власти должны создавать информационные системы контроля и организации транспортного обслуживания населения легковым такси, обеспечивающие получение и обработку информации о каждом заказе легкового такси.

4. Национальное законодательство по такси должно предусматривать возможность установления особенностей организации рынков такси местным законодательством.

5. Национальное законодательство по такси должно предусматривать программы раз-

вития таксомоторного бизнеса, а также законодательно устанавливать преференции и льготы такси как виду общественного транспорта коллективного пользования:

- разрешать такси использовать полосы, выделенные для движения автобусов, или специальные выделенные полосы;
- содействовать (в том числе путем облегчения налоговой нагрузки) использованию альтернативных видов топлива и приобретению операторами такси более экологичных транспортных средств, а также использованию топлива по льготной цене;
- регламентировать свободный доступ такси к инфраструктуре терминалов других видов транспорта;
- обеспечивать легкодоступные и безопасные — как для водителей, так и для пассажиров — места остановок такси; создавать большое количество стоянок такси с информационными указателями и рекомендуемыми местными властями тарифами на перевозку; предоставлять такси право останавливаться (парковаться на короткое время) при обслуживании пассажиров с ограниченными возможностями в местах, где парковка обычно не разрешена; разрешать использовать автобусные остановки в нерабочее для автобусных маршрутов время в качестве стоянок такси;
- предоставлять предприятиям, осуществляющим таксомоторные перевозки, преимущественное право заключения контрактов на транспортное обслуживание органов государственной власти.



РАЗВИТИЕ АВТОБУСНОГО ТУРИЗМА И МЕЖДУГОРОДНИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Международные и междугородние автобусные перевозки на протяжении многих лет рассматриваются на отраслевом уровне как «вспомогательные» относительно доминирующих железнодорожных и авиационных перевозок. Развитию автобусного туризма также уделяется мало внимания.

Соответствующие проблемы не учитываются должным образом при разработке национальных транспортных стратегий. Имеются пробелы в законодательном регулировании. Не ведется целенаправленная работа по развитию необходимой инфраструктуры, повышению инвестиционной привлекательности и имиджа автобусных перевозок.

Как результат, страны СНГ в этом транспортном сегменте очень сильно отстают от стран Евросоюза.

Между тем автобусные перевозки — это наиболее «народный» вид транспорта.

В этой отрасли наиболее развита конкуренция среди перевозчиков, и, как следствие, цены на перевозки пассажиров являются самыми низкими. Автобусы не имеют «привязки» к дорогостоящим объектам транспортной инфраструктуры (аэропорты, железные дороги) и имеют возможность максимально быстро «перенастраиваться» и реагировать на транспортные потребности населения.

В этом секторе перевозок наибольшая доля частных инвестиций и наименьшая нагрузка на федеральный и региональные бюджеты.

Не случайно в Европейском союзе автобусные перевозки являются наиболее динамично развивающимся сегментом транспортной отрасли.

Приоритетами в развитии автобусных перевозок должны быть безопасность и качество обслуживания пассажиров, а также их ценовая доступность для населения.

Рабочая группа «Разумный ход» предлагает следующие меры:

1. Обеспечить перевозчикам возможность приобретения качественного подвижного состава за умеренную цену:

- Отменить таможенные пошлины для туристических и междугородних автобусов.



- Отменить «утилизационный сбор» там, где он существует.
- Разрешить ввоз подержанных междугородних и туристических автобусов большой вместимости, удовлетворяющих третьему экологическому классу, с уплатой единой таможенной пошлины на уровне не более 10 000 евро за автобус.
- Разрешить производителям автобусов стран Таможенного союза производство и выпуск междугородних и туристических автобусов с двигателями третьего экологического класса.
- Поддерживать программу капитального ремонта автобусов, ориентированную на малый бизнес и использование местных производственных ресурсов.

2. Уменьшить административное и финансовое давление на перевозчиков, исключить чисто бюрократические, неэффективные меры:

- «Дебюрократизировать» детские перевозки, снять излишние ограничения на них в тех странах, где они существуют.
- Уменьшить тариф на обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика. Ежегодно производить корректировку тарифа, исходя из статистических данных по сумме ущерба, выплаченного страховыми компаниями пострадавшим пассажирам, и сумме страховых взносов, полученных от перевозчиков. Пропорция должна соответствовать средневзвешенным значениям в европейских странах.

3. Стимулировать использование общественного пассажирского автомобильного транспорта вместо личного:

- Присоединиться к глобальной кампании «Разумный ход», целью которой является увеличение объемов использования пассажирского транспорта за счет сокращения использования личного автотранспорта.

- Признать все автобусные перевозки, в том числе туристические и заказные, частью системы общественного транспорта. Разрешить автобусам (ТС категории D) движение по выделенным (для маршрутного пассажирского транспорта) полосам. Для этого внести изменения в ПДД по аналогии с тем, как это было сделано для такси. Это позволит увеличить привлекательность данного вида перевозок для пассажиров в противовес использованию личного транспорта. Один автобус может заменить 30–35 легковых автомобилей. Данная мера уменьшит пробки и улучшит экологию городов.
- Разработать на основе международной классификации автобусов IRU и ввести единые для пассажиров, турагентств, операторов автобусного транспорта и производителей стандарты для каждой категории автобусов (от 1 до 4 звезд), которые легко могут идентифицироваться и контролироваться и которые должны быть основаны на едином критерии, признанном на международном уровне.
- Содействовать внедрению на транспорте новых информационных технологий.
- Развивать транспортную инфраструктуру, ориентированную на автобусные перевозки.
- Вблизи крупных пересадочных узлов, вокзалов, станций метро предусматривать места, в которых автобусы (не только маршрутные) могут осуществлять посадку-высадку пассажиров.
- Вблизи туристических объектов предусматривать места парковки туристических автобусов при умеренной стоимости данной услуги.
- Содействовать возникновению и развитию на федеральных трассах пунктов комплексного обслуживания междугородних автобусов с достаточным парковочным пространством, достаточным количеством туалетов для пассажиров (в том числе пассажиров с ограниченными возможностями), возможностью слива и заправки автобусных туалетов, пунктами питания, торговыми точками.

4. В вопросах безопасности перевозок:

- Делать ставку на обучение и пропаганду в противовес неэффективным бюрократическим процедурам.
- Разработать качественные методические рекомендации, учебники, обучающие видеоролики, позволяющие улучшить качество подготовки специалистов транспортных предприятий и водителей автобусов. Единым методическим центром для этих целей могла бы стать Академия IRU, признанный на международном уровне центр разработки программ и профессионального обучения для автотранспортной отрасли.
- Учебные материалы и рекомендации сделать максимально доступными для транспортников, в том числе с использованием сайтов минтранс, транспортных ведомств, ГИБДД и транспортных союзов.
- Рабочей группе «Разумный ход», состоящей из экспертов и представителей профильных министерств, поручить провести анализ аварий с участием автобусов в странах СНГ и выработать рекомендации по повышению безопасности автобусных перевозок.

5. Содействовать развитию автобусного транспортного сообщения и туризма между странами ЕАЭС.

- Допускать заказные перевозки из одной страны ЕАЭС в другую без необходимости получения перевозчиком международной лицензии.
- Разрешить перевозчикам выполнять перевозки на территории другой страны ЕАЭС, не считая такую перевозку каботажной.

6. Присоединиться к международному соглашению «Интербус».

Соглашение «Интербус» предоставит возможность европейским странам, не входящим в ЕС, возможность либерализации нерегулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом и унификации применяемых требований и документов при их выполнении.



УЛУЧШЕНИЕ УСЛОВИЙ ОРГАНИЗАЦИИ И ВЫПОЛНЕНИЯ АВТОТРАНПОРТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

В 2050 году более половины населения развивающихся стран будет проживать в городах.

Значительное увеличение числа людей, пользующихся городскими и междугородними системами общественного транспорта, в том числе легкорельсовым транспортом, городскими и междугородними автобусами, должно служить важной задачей устойчивого развития в 2015–2030 годах.

Проведенный анализ функционирования пассажирского транспорта в странах СНГ показал, что транспортные предприятия не в полной мере готовы к работе в рыночных условиях по причине неэффективного государственного регулирования и недостаточной эффективности и конкурентоспособности самих предприятий.

Рост автомобилизации населения привел к снижению спроса на услуги пассажирского транспорта и увеличил экологическую и транспортную нагрузку на города. Действующие тарифы на перевозки пассажиров не отражают реальную стоимость транспортной работы, не всегда в полной мере покрывают затраты транспортных предприятий на осуществление перевозок, для перевозчиков отсутствуют возможности доступного финансирования обновления и восстановления подвижного состава. Региональная транспортная политика, обеспечивающая эффективную работу пассажирского транспорта, к сожалению, не сформирована.

Как показывает практика, у пассажиров не всегда имеется возможность выбрать оптимальный по времени, стоимости поездки и конфигурации маршрут перемещения, использовать для оплаты проезда на пассажирском транспорте единые проездные документы независимо от региона их приобретения, а заказчикам перевозок пассажиров и транспортным предприятиям — оперативно производить взаиморасчеты за реально выполненную транспортную работу. Существующие в ряде

государств социальные стандарты в области транспорта морально устарели и нуждаются в уточнении с учетом принятых регламентов в СНГ, ЕАЭС и лучших практик стран Европейского союза.

Указанные выше проблемы не способствуют росту мобильности населения в странах СНГ посредством пассажирского транспорта, при этом мобильность является важным параметром оценки экономической и социальной эффективности за рубежом. Исследование причин возникновения перечисленных выше проблем, оценка динамики их изменения дают возможность рекомендовать некоторые подходы к формированию современных стратегий, долгосрочных планов развития пассажирского транспорта.

Рабочая группа «Разумный ход» рекомендует следующее:

Разрабатывать стратегии, долгосрочные планы развития пассажирского транспорта, направленные на максимальное удовлетворение потребностей населения, в том числе людей с ограниченными физическими возможностями. При разработке этих стратегических документов рекомендуется выделять в них три направления: инфраструктурное, социальное и коммерческое — с точной установкой в каждом из направлений позиции и целей всех участников процесса: государства, бизнеса и населения.

1. В политике, касающейся инфраструктурного направления, на региональном уровне использовать интегрированный подход к устойчивой мобильности. Для этого следует создавать органы для координации действий служб, планирующих и реализующих мероприятия местной градостроительной и транспортной политики; на постоянной основе проводить общественную экспертизу генеральных планов на предмет обеспечения мобильности населения; установить права и ответственность сторон за параметры улично-дорожной сети (пропускная способность,



качество дорожного полотна, своевременность ремонтов и т. д.), а также других объектов транспортной инфраструктуры: остановочных пунктов, автовокзалов и автостанций, особенно мультимодальных.

2. Проработать вопрос по обеспечению приоритета пассажирского транспорта путем выделения обособленных полос движения, улиц для движения только пассажирского транспорта, разрешения движения пассажирского транспорта по трамвайным путям попутного направления, там где это возможно, обеспечения приоритетного проезда перекрестков за счет интеграции автоматизированных систем управления дорожным движением и автоматизированных систем диспетчерского управления пассажирским транспортом.

3. На городском и региональном уровнях обеспечивать взаимодополняемость всех видов транспорта. С этой целью развивать мультимодальные пассажирские перевозки, которые предполагают использование пассажиром для поездки двух и более видов транспорта. Для этого необходимо решить вопросы правового регулирования таких перевозок, создавать сеть современных мультимодальных пассажирских терминалов, формировать интегрированные расписания движения городского и других видов пассажирского транспорта, организовывать эффективную и доступную систему информирования пассажиров о расписании движения транспорта, возможных маршрутах, времени и стоимости поездки в режиме онлайн.

4. С целью уточнения потребностей и ожидания клиентов пассажирского транспорта а также формирования согласованных подходов к работе с различными группами потребителей услуг, дифференцирования экономических и технических параметров оказания услуг, рекомендуется провести сегментирование клиентов пассажирского транспорта по актуальным категориям: платежеспособность и социальная защищенность, отношение к комфорту, отношение к скорости и точности передвижения, возможность доступа к транспортным услугам, степень выгоды клиента и возможности ее роста.

5. На основе результатов сегментирования клиентов рекомендуется разработать и постоянно актуализировать стандарты транспортного обслуживания всех групп населения, установить границы ответственности государства и бизнеса за организацию и выполнение перевозок пассажиров с низкой платежеспособностью и слабой социальной защищенностью, а также определить источники их финансирования.

6. Рекомендуется разработать единую систему оценки качества услуг пассажирского транспорта на основе параметров доступности, комфортности, скорости и др. Качественные показатели системы оценки качества услуг возможно использовать при установлении взаимных прав, обязанностей и ответственности сторон договоров (контрактов) на организацию перевозок пассажиров.

7. На основе передового опыта транспортных предприятий необходимо разработать образовательные программы повышения квалификации и профессионального уровня работников пассажирского транспорта, включая руководителей транспортных предприятий, работников инженерных служб, экономистов, бухгалтеров, водителей транспортных средств и др. и организовать на постоянной основе их обучение, в том числе по работе с маломобильными группами населения.

8. Разработать экономический механизм финансирования социально значимых перевозок пассажирским транспортом, основанный на дифференцированном подходе к сегментам финансово поддерживаемых групп населения и на стимулировании участия бизнеса в социально значимых проектах. При этом данный механизм должен базироваться на поддержке выгоды этого участия для бизнеса.

9. Для финансирования обновления и восстановления транспортных средств и развития транспортной инфраструктуры, в том числе на основе государственно-частного партнерства, рекомендуется формировать на региональном уровне целевые фонды развития пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры. Одним из источников средств может выступать акциз на топливо.



10. На всех видах пассажирского транспорта, включая маршрутные такси, внедрить систему единых проездных документов с использованием технологии бесконтактных смарт-карт. Система единых проездных документов может предусматривать дифференцированную оплату проезда в зависимости от фактической дальности поездки, времени поездки, количества остановок, возможности учета выполненной транспортной работы каждого перевозчика с дифференциацией по времени суток, видам перевозок, маршрутам, социальным группам пассажиров и другим факторам. На основе мониторинга пассажиропотоков появится возможность оптимизации маршрутной сети и расписания движения пассажирского транспорта. Система по контролю за объемами перевезенных пассажиров будет способствовать повышению прозрачности доходов перевозчиков и росту налоговых поступлений в соответствующие бюджеты.

11. Провести работу по оптимизации сети точек продаж проездных документов с учетом создания возможностей для пополнения единых проездных документов посредством банковских устройств самообслуживания и прочих альтернативных способов оплаты.

12. Реализация вышеперечисленных рекомендаций невозможна без построения эффективной системы управления пассажирскими перевозками. В связи с этим рекомендуется создать региональные центры управления пассажирскими перевозками, в компетенцию которых могли бы войти вопросы планирования и координации деятельности перевозчиков на обслуживаемой территории, совершенствования маршрутной сети, взаимоувязки расписания движения всех видов пассажирского транспорта, контроль качества обслуживания. Работа этих центров должна поддерживаться системой информирования клиентов и участников движения о работе пассажирского транспорта. Для этого целесообразно создать интегрирующие национальные и межнациональные информационные порталы, обеспечивающие предельно простой доступ клиентов к базам данных маршрутов, расписаний, услуг и прочей необходимой информации, возможность просмотра баланса единых проездных документов, дистанционного бронирования и продажи комплексных билетов на все виды сообщений, а также обратную связь для постоянного совершенствования услуг по перевозке пассажиров.



Комментарии и предложения к рекомендациям
Рабочей группы «Разумный ход» в Евразии
направляйте по электронной почте Moscow@iru.org