

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ
СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫ ГОСУДАРСТВ**

**О ПАССАЖИРСКОМ АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ
(международный опыт)
(информационно-аналитический обзор)**

Москва, 2017 год

Оглавление

ВВЕДЕНИЕ	3
1. МИРОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИИ ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК	3
1.1. Мобильность.....	3
1.2. Сравнительный анализ развития систем автобусных перевозок на средние и дальние расстояния в регионе Евразии и в других регионах мира	4
2. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ В СФЕРЕ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК	15
2.1. Информационное обеспечение пассажиров.....	17
2.2. Эффективная тарифная политика.....	21
ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ.....	23

ВВЕДЕНИЕ

Целью настоящего обзора является изучение международного опыта развития пассажирского автомобильного транспорта и роли автобусного транспорта в обеспечении устойчивой мобильности людей.

Обзор подготовлен на базе публикаций Постоянного представительства Международного союза автомобильного транспорта в Евразии, исследований Научно-исследовательского института транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, Института прикладных транспортных исследований Министерства транспорта Российской Федерации, а также материалов Рабочей группы при Координационном транспортном совещании государств – участников СНГ «Разумный ход».

1. МИРОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИИ ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

1.1. Мобильность

Мобильность людей обусловлена необходимостью удовлетворения их потребностей, реализуемых на конкретных объектах инфраструктуры, определенным образом распределенных в пространстве. Функционал, удаленность размещения этих объектов от мест проживания людей, необходимая частота их посещений являются основными критериями, формирующими спрос людей на передвижения. Реализация этого спроса отражается в мобильности населения, которая определяется наличием физических, временных, финансовых и иных возможностей для передвижения между объектами их тяготения, что особенно актуально в случае их расположения за пределами приемлемых расстояний пешеходной доступности. В итоге выбор населением способов и средств передвижения неразрывно связан с наличием (доступностью) различных видов транспортных средств, организационно-технологических особенностей транспортного обслуживания и, конечно, внутренней мотивацией людей.

Основой для выбора необходимого вида транспорта, которому в итоге люди отдают предпочтение с учетом особенностей маршрута и условий движения, являются: имеющаяся информация о транспортных услугах, а также накопленные человеком комплексные знания о качестве перевозок различными видами транспортных средств (доступность, безопасность, надежность, комфортность), стоимости поездок, погодных условиях и других внешних условиях, влияющих на особенности движения. В настоящее время при этом выборе обычно первое место занимает автобусный транспорт, что характерно для многих городов Европы и большинства городов мира.

Устойчивая мобильность предполагает ее реализацию повышением объемов перевозок общественным транспортом при одновременном снижении его энергозатрат, выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов в окружающую среду. Необходимо также разумное распределение пассажиров между различными видами транспортных средств, при этом решить эту задачу

только за счет развития транспорта индивидуального пользования невозможно. Ведущая роль должна принадлежать автобусному транспорту и другим видам общественного транспорта, обеспечивающим не только текущую жизнедеятельность городов, но и условия для их последующего устойчивого развития.

Устойчивая мобильность требует постоянного расширения спектра услуг, предоставляемых общественным транспортом, что, в свою очередь, требует объединения усилий для координации действий и в конечном счете интеграции различных систем организации и управления транспортом в единую транспортную систему. Применение устаревших и недостаточно эффективных технологий организации и управления транспортными процессами будет создавать помехи развитию городов и ухудшать условия жизни населения. Эти условия приобретают особую актуальность по причине неуклонного роста доли населения, проживающего в городах, по сравнению с сельской местностью, а значит, спрос на передвижения в городах также будет увеличиваться.

Основными критериями, оказывающими положительное влияние на выбор использования населением автобусного транспорта, являются:

- близость расположения остановочных пунктов к местам тяготения людей;
- беспересадочность сообщений или удобные пересадки в рамках единой транспортной системы по единому тарифу без дополнительной оплаты проезда;
- скорость передвижения в сопоставлении с другими способами передвижения, особенно личным транспортом;
- надежность работы транспорта;
- цена в сопоставлении с другими способами передвижения.

Важную роль в этом процессе играет положительный опыт введения единых билетов и тарифов на пользование различными видами транспортных средств, в том числе интегрированных в системы муниципальных и межмуниципальных маршрутов, обслуживаемых различными транспортными организациями. К дополнительным преимуществам относятся развитие современных технологий бронирования и продажи билетов, внедрение электронных средств оплаты проезда.

1.2. Сравнительный анализ развития систем автобусных перевозок на средние и дальние расстояния в регионе Евразии и в других регионах мира

Европейский союз

Государства – члены ЕС осознают фундаментальное значение транспорта для экономики и общества. В Белой книге ЕС 2011 года «Дорожная карта единого европейского транспортного пространства – путь к конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системе» отмечено, что «мобильность имеет жизненно важное значение для внутреннего рынка и качества жизни граждан, так как они пользуются свободой передвижения.

Транспорт обеспечивает экономический рост и создание новых рабочих мест: он должен быть устойчивым в свете новых вызовов, с которыми мы

сталкиваемся. Транспорт является глобальным, поэтому эффективное действие требует сильного международного сотрудничества». Единая политика ЕС в области общественного транспорта нацелена на стимулирование экологичной, безопасной и эффективной мобильности во всей Европе, поддержку внутреннего товарного рынка и обеспечение права граждан свободно передвигаться по всей территории ЕС.

Пассажирооборот транспорта в странах ЕС составил в 2014 году около 6,5 трлн пасс.-км, 31 % из которых пришлось на автобусные перевозки. Всего в пассажирских перевозках в 2014 году было задействовано 817,5 тыс. автобусов. Автобусный транспорт сегодня играет ключевую роль в системе общественного транспорта и туризма ЕС. Велика его роль и в экономике ЕС. В этой сфере занято около 2 млн человек, работает 344 тыс. предприятий.

Особое внимание уделяется развитию междугородних и международных автобусных перевозок. Так, с 4 декабря 2011 году вступил в силу новый Регламент 1073/2009, определяющий правила доступа на международный рынок для автобусов, в том числе:

перевозчикам ЕС должен быть гарантирован доступ к международным транспортным рынкам без дискриминации по признаку национальности или месту учреждения;

регулярные услуги, предоставляемые в рамках регулярных международных услуг, должны быть открыты для перевозчиков-нерезидентов («каботаж»);

в разрешении может быть отказано, если услуги могут серьезно повлиять на перевозки по контрактам общественного обслуживания;

административные формальности должны быть максимально сокращены.

По оценкам экспертов, размер рынка внутренних междугородних автобусных перевозок в ЕС составлял в 2014 году около 285 млрд пасс.-км. (таблица 1). Среднее расстояние таких перевозок, как правило, составляет 50–150 км. Во внутренних и международных автобусных перевозках было занято 495–605 тыс. человек.

Оценка размера парка автобусов в государствах – членах ЕС за 2013 года приведена в таблице 2.

Таблица 1

Оценка европейского рынка междугородних и международных автобусных перевозок ЕС

Показатели	2008 (ЕС-25)		2014 (ЕС-28)	
	Внутренние и международные		Внутренние	
Пассажирооборот, млрд пасс.-км		263		285±25 %
Машино-километры, млрд м.-км	Внутренние и международные	10	Внутренние	Нет данных

Показатели	2008 (ЕС–25)		2014 (ЕС–28)	
Пассажирские перевозки, млн человек	Внутренние и международные	6,6	Внутренние	Нет данных
Размер парка автобусов, млрд ед.	Внутренние и международные	0,25	Внутренние и международные	Нет данных
Количество работающих, млн человек	Внутренние и международные, автобусы	1,55	Внутренние и международные, автобусы	0,55±10 %

Общая либерализация рынка, уменьшение контроля, административных барьеров привели к сокращению получаемых данных о нем, доступности и надежности информации. Как следствие, органы статистики Европы не имеют сопоставимой официальной информации о рынке международных автобусных перевозок государств – членов ЕС. Тем не менее с учетом ряда допущений, по мнению экспертов, между 2009 и 2014 годами на рынке наблюдался рост на 40–60 % числа перевезенных пассажиров и до 40 % пассажирооборота. Существенное влияние на рост объемов перевозок оказали процессы либерализации внутренних рынков государств-членов в результате принятия Регламента 1073/2009. Имеющиеся данные не позволили экспертам провести точную оценку общего размера рынка международных перевозок, но предполагается, что речь идет о нескольких десятках миллионов пассажиров в год, путешествующих в среднем на несколько сотен километров каждый.

Таблица 2

**Оценка размера парка автобусов в государствах – членах ЕС
(по данным за 2013 год)**

Государства	Общее количество автобусов	Количество междугородных и международных автобусов	Примечание
Австрия	9 580		
Бельгия	16 260		
Болгария	23 300	9 800	Источник: Национальный статистический институт Болгарии
Великобритания	111 620	13 000	Оценка на основе исторически сложившегося соотношения городских и междугородных/туристических автобусов
Венгрия	17 570		
Германия	76 790		
Греция	26 780	11 530	4 230 машин оператора КТЕЛ предоставляют услуги регулярных пассажирских перевозок, а также 7 300 туристических автобусов предоставляют другие услуги

Государства	Общее количество автобусов	Количество междугородных и международных автобусов	Примечание
Дания	13 270		
Ирландия	8 490	2 422	Лицензированные автобусы
Испания	59 890	9 941	Транспортные средства в концессии поставляются национальным правительством или автономными сообществами. 1 193 автобуса используются в регулярных междугородных перевозках
Италия	98 550	1 200	
Латвия	4 990		
Литва	13 060		
Люксембург	1 760		
Мальта	1 710	344	Нет дальних перевозок по расписанию, все автобусы междугородного класса используются для частного найма и туризма
Нидерланды	9 920		
Польша	102 600	62 200	
Португалия	14 800		
Румыния	42 840		
Словакия	8 820		
Словения	2 470		
Финляндия	15 540	Более 700	Парк экспресс-автобусов составляет 700 автобусов, предназначенных для перевозок на дальние расстояния
Франция	95 190		
Хорватия	4 790	2 118	Транспортные средства, используемые на внутренних перевозках
Чехия	20 320		
Швеция	13 990	256	Указанное количество междугородных автобусов используется во внутренних и международных перевозках
Эстония	4 500		

Либерализация приводит к выходу на рынок большого числа новых операторов, но довольно быстро наступает период их консолидации, а в дальнейшем появляется доминирующий оператор. В настоящее время на внутренних рынках автобусных перевозок ЕС:

в Бельгии рынок не либерализован, имеет прямые заказы в двух основных регионах, на рынке внутренних перевозок доминируют два оператора;

в Испании рынок не либерализован, действуют разрешения на межрегиональные перевозки. Один оператор, Alsa, выполняет более 50 % межрегионального пассажирооборота, а три большие группы выполняют более 70 % межрегионального пассажирооборота;

в Италии идет процесс консолидации операторов;

в Великобритании на рынке, либерализованном в 1980 году, появился доминирующий оператор дальней связи National Express;

крупнейший оператор Швеции Swebus напрямую контролирует только 19 % автобусного парка, но его «партнерство» с другими операторами уменьшает число независимых игроков;

в Германии рынок был либерализован в январе 2013 года. Здесь в течение всего лишь двух лет произошло слияние двух крупнейших игроков с совместной рыночной долей более 50 % на январь 2015 года.

В других государствах-членах работают модели субконтрактации, рынок является более концентрированным, чем это явствует из числа операторов.

Ряд автобусных операторов принадлежат основным европейским транспортным операторам, включая национальные железнодорожные операторы (Deutsche Bahn AG, ÖBB и SNCF), а также независимые группы (First Group, National Express, Stagecoach и Transdev). Подобная структура собственности также означает, что многие операторы являются частично или полностью иностранными и не могут быть зарегистрированы в том же государстве, в котором зарегистрирован его учредитель или конечный владелец.

Автобусы довольно успешно конкурируют с железнодорожным транспортом при перевозках на дальние расстояния в ЕС. Сравнение самых дешевых автобусных и железнодорожных тарифов на ряде международных маршрутов показало, что в большинстве случаев на автотранспорте тариф за километр пути ниже. Это может быть вызвано тем, что железнодорожный транспорт часто предлагает более короткие по времени поездки.

В целом операционные расходы на автобусных перевозках чаще ниже, чем у железных дорог, и плата за проезд может быть меньше, чем 0,05 евро за километр. На больших расстояниях, где высока конкуренция воздушного транспорта, автобусы могут привлечь пассажиров, не взимая плату за провоз тяжелого багажа.

Нормативно-правовая база для внутренних перевозок варьируется в очень широких пределах. Так, некоторые страны ввели региональные льготы либо путем установления прямого вознаграждения, либо на конкурсной основе с предоставлением исключительных прав на оказание услуг путем:

выдачи разрешений на коммерческие операции при условии соблюдения правил, направленных на выполнение обязательств по обслуживанию населения в сфере услуг;

выдачи разрешений на коммерческие операции по перевозке пассажиров сверх минимальных расстояний;

делегирования ответственности региональным, окружным или

муниципальным органам власти.

Нормативно-правовая база может различаться не только между государствами – членами ЕС, но и в государствах-членах между регионами, внутри регионов между муниципалитетами, а также в муниципальных образованиях между автобусными терминалами. Разные нормативно-правовые рамки деятельности оказывают сильное влияние на результаты работы и стратегии действий автопредприятий. Средняя доходность росла для операторов, заключивших договора о государственных услугах или имеющих льготы, и уменьшалась для операторов, работающих на конкурентных рынках.

Принятие Регламента 1073/2009 оказало значительное влияние на рынок междугородных и международных перевозок. Рынок регулярных международных автобусных перевозок, который измеряется числом международных маршрутов, частотой обслуживания и/или числом перевезенных пассажиров, расширился за последние пять лет. Либерализация создала критическую массу операторов, которые стали оказывать международные услуги независимо от внутреннего законодательства. Так, в частности, после либерализации рынка Германии в 2013 году локальный FlixBus открыл международные маршруты в Дании, Швеции и Бельгии и вошел на внутренние рынки Италии, Франции и Нидерландов. Некоторые из его международных маршрутов не начинаются, не заканчиваются и не имеют промежуточной остановки в Германии. Это свидетельствует, что дальнейшая либерализация внутренних рынков усилит развитие международных перевозок, независимо от каких-либо льгот для пассажиров, выполняющих внутренние поездки.

Несмотря на то что Регламентом разрешены каботажные перевозки, было выдано очень мало разрешений на каботаж в других государствах – членах ЕС. Этому может быть несколько причин. Во-первых, Регламент 1073/2009 автоматически допускает каботаж на существующих регулярных международных перевозках. Во-вторых, каботаж часто неявно или явно разрешен в более либеральных национальных актах, двух- или многосторонних соглашениях. В-третьих, он редко бывает наиболее коммерчески эффективным средством обслуживания как на международных, так и на внутренних рейсах.

Согласно статистике один из шести европейцев имеет инвалидность, 5 % жителей нуждаются в помощи на транспортных терминалах и на борту транспортных средств. На практике права инвалидов на свободу передвижения остаются зачастую. По оценкам, только от 32 до 89 % транспортных средств оснащены оборудованием для перевозки инвалидов. Большинство государств – членов ЕС установило срок не позднее 2022 года, когда все автобусы должны будут иметь соответствующие приспособления. Все государства-члены в настоящее время определили по меньшей мере один терминал, на котором оказывается помощь инвалидам.

Соединенные Штаты Америки

В США на всех уровнях управления пассажирским транспортом не

существует разделение на виды. Общественный транспорт, в том числе и автобусный, управляется единым органом, представленным в различных административно-территориальных образованиях, – Департаментом транспорта (DOT). Главные приоритеты в деятельности Департамента – это обеспечение безопасности передвижения пассажиров, повышение их мобильности, создание транспортной системы, способствующей экономическому росту страны. Среди управлений DOT и бюро можно выделить Национальное управление по безопасности движения на автострадах (NHTSA), Федеральную администрацию по безопасности автомобильных перевозок (FMCSA), Федеральную администрацию по пассажирским перевозкам (FTA) и др. FTA поддерживает развитие системы общественного транспорта и способствует повышению безопасности и доступности его услуг. Она оказывает финансовую и техническую помощь местным системам общественного транспорта, контролирует меры безопасности и способствует внедрению новых технологий. Полномочия FTA определены соответствующим законодательством Кодекса федеральных правил США. FTA в настоящее время инвестирует 10–11 млрд долларов США ежегодно в поддержку и развитие общественного транспорта, в том числе более 8 млрд долларов США (в 2014 году 8,6 млрд долларов США) в виде грантов на капиталовложения, поддержание хорошего технического состояния инфраструктуры, ремонт, безопасность, планирование, закупку автобусов и железнодорожных вагонов и их техническое обслуживание, ремонт оборудования и конструкций, а также на операционные расходы. Ежегодный бюджет Департамента транспорта утверждается федеральным правительством США сроком на 5 лет, а по его истечении обычно пересматривается в сторону увеличения. Следует отметить, что общественный транспорт финансируется не только по федеральным программам, но и из местных бюджетов (фондов).

DOT тесно сотрудничает с общественными объединениями. Одним из его главных партнеров является Американская ассоциация общественного транспорта (АРТА), в которую входит более 1,5 тыс. различных организаций. Это представители фирм – производителей подвижного состава, пассажирских перевозчиков всех форм собственности и те, кто выражает интересы грузовых транспортных компаний. АРТА на федеральном уровне следит за правильным применением федеральных законов. Для этого она содержит солидный штат квалифицированных экономистов и юристов, которые на различных уровнях отстаивают интересы транспортников.

По данным АРТА, в 2014 году на всех видах общественного транспорта, включая поезда, дорожный транспорт, паромы, было выполнено рекордное за последние 58 лет количество поездок – 10,75 млрд. При этом 49 % из них было совершено на автобусах.

Национальная транзитная база данных выделяет три категории автобусных услуг: «автобус» (все услуги пассажирских перевозок автобусами, кроме услуг пригородных и скоростных пассажирских автобусов), «пригородный автобус» и «скоростной пассажирский автобус» (BRT). 90 % (5 113 млн) поездок на автобусах приходится на первую категорию.

Пригородными автобусами в 2014 году в США было перевезено около 107 млн человек. Данные о своей работе в этой сфере услуг подали 268 предприятий с численностью работников около 10,6 тыс. человек и парком в размере 6 тыс. машин.

Более 50 млн пассажиров было перевезено в США в 2014 году скоростными автобусами (BRT), что на 22,7 % превысило показатель предыдущего года. Среднее расстояние перевозок BRT составило 2,9 мили (4,7 км). BRT уже давно не является новым для США видом общественного транспорта: он появился здесь еще в 1997 году. В 2014 году в стране было зарегистрировано 14 систем. В штате 11 компаний BRT работало 816 человек. Парк насчитывал 440 машин. BRT объединяет высокую скорость перевозок, комфорт и доступность, обычно характерные для систем железнодорожного транспорта, а также гибкость при более низких капитальных затратах систем автобусных перевозок. Основные особенности BRT: создание выделенных полос для общественного транспорта, увеличенное расстояние между остановками по сравнению с обычными автобусными линиями; использование автобусов повышенной вместимости, вплоть до трехосных сочлененных 18-метровых, с широкими дверными проемами или дополнительными дверями; высокая скорость движения автобусов, короткие интервалы движения; сравнительно низкая цена создания (особенно в сравнении с метрополитеном) и поддержки системы.

При создании BRT в США используется комплексный подход, ни один из элементов системы не может существовать отдельно от другого. Например, поскольку потери времени пассажиров при посадке-посадке должны быть минимальными, понятны и требования к подвижному составу (не менее трех-четырех широких дверей), простота оплаты проезда, наличие накопительных площадок. Общепринятым в последние годы стал переход на низкопольные автобусы (по всей длине салона либо частично). Для BRT действительна концепция универсального дизайна, при котором объекты инфраструктуры проектируются так, чтобы обеспечить максимальную применимость для всех пользователей, включая пользователей с ограниченными двигательными функциями.

Согласно исследованию американских экспертов за 2014 год 76,5 % опрошенных людей, проживающих в пригороде, предпочитают добираться на работу на личном транспорте, 9,2 % готовы совместно эксплуатировать автомобиль (например, с соседями) и лишь 5,2 % – использовать общественный транспорт. Из выбравших общественный транспорт 51 % предпочитает добираться до места назначения на автобусах и троллейбусах. Поэтому в США в пригородах крупных городов организуются транспортные узлы с перехватывающими парковками, на которых местные жители по низким ценам имеют возможность оставить свои машины, а потом пересесть на общественный транспорт. Обслуживание пересадочных центров осуществляют автобусы, BRT, метро, пригородные поезда – все это нацелено на снижение числа автомобилей в центре города. Общественный транспорт в этих городах охватывает в первую

очередь пригороды, те районы, где люди живут и откуда они едут на работу. И в то же время большинство маршрутов с разных концов большого города сводятся в центральную, деловую часть.

Среднее расстояние междугородних перевозок составило в 2014 году 27,3 мили (43,9 км). Надо отметить, что объемы перевозок автобусами в междугороднем сообщении на дальние расстояния незначительны. Это объясняется сильной конкуренцией со стороны воздушного и железнодорожного транспорта. Свое влияние на автобусные перевозки на дальние расстояния оказывает и высокий уровень автомобилизации населения Америки. Так, на конец 2014 года в стране было зарегистрировано 113,9 млн легковых автомобилей, т.е. 357 машин приходилось на 1 тыс. человек.

Самая крупная американская компания, предоставляющая услуги междугородних перевозок автобусами – «Грейхаунд» (Greyhound Lines). До относительно недавнего времени компания была монополистом в этой сфере услуг во многих регионах страны. В последние годы конкуренция на рынке значительно возросла, количество компаний только за 4 года увеличилось в три раза. Однако почти все они, за редким исключением, работают в каком-то одном регионе. Обширной сетью по всем штатам обладает только «Грейхаунд»: 3,8 тыс. пунктов назначения с 50 тыс. городами по всей Северной Америке (включая Мексику и Канаду). Фактически на нее «завязаны» все дальние перевозки. В штате компании работает 7 тыс. сотрудников, парк составляет 1,7 тыс. машин. Компания перевозит 18 млн пассажиров в год, а годовой пассажирооборот достигает 5,4 млрд пасс.-миль. Следует отметить, что «Грейхаунд» получает финансовую поддержку DOT.

«Грейхаунд» имеет партнерские отношения со многими автобусными компаниями. В большинстве случаев используются совместные расписания. Купив билет на автобус в «Грейхаунд», пассажир может в итоге совершить всю поездку или ее часть на машине другой компании, работающей в данном регионе. Эта система очень похожа на практику код-шэринга авиакомпаний. «Грейхаунд» также имеет партнерские отношения с компанией Amtrak – Национальной железнодорожной пассажирской корпорацией, что позволяет последней продавать билеты до населенных пунктов, не имеющих пассажирское железнодорожное сообщение: один билет действует на поезд до пересадочного пункта и потом на автобус.

Средний возраст автобусов в США, по данным АРТА, составляет 7,8 года. Минимальный срок полезного использования автобусов, установленный Федеральной транзитной администрацией (FTA), составляет 12 лет. На начало 2015 года 20,4 % парка эксплуатировалось на протяжении большего срока. Такой довольно высокий процент устаревших машин объясняется высокой ценой новых автобусов: в 2014–2015 годах в среднем она составляла 504,6 тыс. долларов США. Подавляющее большинство автобусов, которые работают на местных линиях, изготовлены в Соединенных Штатах или Канаде. Самыми известными на североамериканском рынке изготовителями автобусов являются фирмы Thomas Built Bus, Blue Bird, Motor Coach Industries, ABC Companies,

Freightliner, GMC и др. Впрочем, на улицах американских городов можно увидеть и европейские автобусы Van Hool, Enviro, Setra и т.д. В основном в городах Америки используются 12-метровые одиночные автобусы, а также эксплуатируются 18- и даже 24-метровые сочлененные машины. Все модели комфортабельные, с продуманной планировкой, оборудованы кондиционерами, в салоне имеется расписание движения. В машинах есть выдвижные пандусы или приспособления для подъема инвалидов колясок. Около 46,9 % автобусов (включая BRT и пригородные) работали в 2014 году на альтернативных видах топлива.

Китай

Развитие автомобильного транспорта Китая идет исключительно быстрыми темпами. Развивается инфраструктура, постоянно увеличивается объем перевозок. Одновременно значительно улучшаются пропускная способность сети и качество предоставляемых услуг.

Общая протяженность дорог Китая достигла к концу 2015 года 4 577,3 тыс. км, в том числе 123,5 тыс. км скоростных автомагистралей. Парк автотранспортных средств насчитывал в 2014 году около 146 млн машин, в том числе 123,4 млн автомобилей находилось в частной собственности.

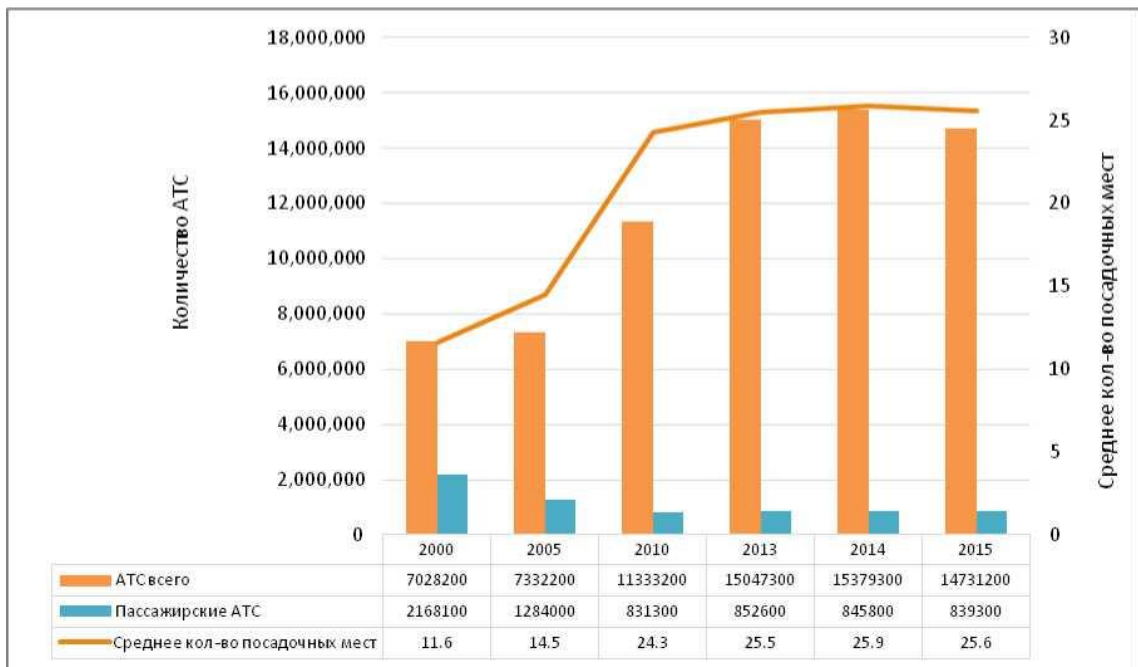
Согласно данным Министерства транспорта КНР в 2015 году в коммерческих междугородних и международных перевозках было задействовано 14,7 млн транспортных средств. Из этого количества 5,7 % (839,3 тыс. ед.) составили автобусы с числом посадочных мест 21,5 млн. Необходимо отметить, что размер парка автобусов за последние 15 лет сильно сократился – в 2,6 раза: вместо большого количества малых или обычных автобусов в основном стали использоваться большие или высококлассные автобусы. Если в 2000 году на одно транспортное средство приходилось в среднем 12 посадочных мест, то в 2015 году уже 26. В 2015 году в перевозках на дальние расстояния было задействовано около 305 тыс. больших автобусов с 13 243,1 тыс. посадочных мест. Парк городского пассажирского транспорта насчитывал на конец 2015 года 561,8 тыс. автобусов и около 633 тыс. трамваев. В городах работало 1 392,5 тыс. такси.

Объем пассажирских перевозок всеми видами транспорта (кроме городских) составил 19 432 млн пассажиров, пассажирооборот – 3 004,7 млрд пасс.-км. Лишь 2 535 млн пассажиров было перевезено по железной дороге, доля этого вида транспорта 13 %. При этом среднее расстояние перевозок сократилось с 492 до 472 км.

Доля автотранспорта в пассажирских перевозках составила в 2015 году 83,3 % (16 191 млн пассажиров), среднее расстояние перевозок автотранспортом в 2015 году – 66,4 км, пассажирооборот – 1 074,3 млрд пасс.-км.

Объем перевозок пассажиров в системе городского общественного транспорта достиг в 2015 году 130,317 млрд пассажиров, из них 76,54 млрд

(58,7 %) перевезено автобусами и трамваями, в том числе 1,4 млрд – BRT. Железнодорожным транспортом было перевезено 10 % общего объема пассажиров. На долю такси пришлось около 30,4 % перевозок.



*Динамика парка автотранспортных средств,
включая автобусы в Китае*

Активное дорожное строительство, формирование сети скоростных дорог способствовало развитию междугороднего автобусного сообщения. Зачастую при перевозках на дальние расстояния используются специальные двухэтажные автобусы с лежачими местами, туалетами и телевизорами.

Самый крупный автотранспортный узел находится в Пекине. В него включено 19 автовокзалов. Самый большой из них Xianglong Zhaogongkou, где зарегистрировано 130 маршрутов, из них 118 рабочих, 560 транспортных средств. Отсюда осуществляются пассажирские перевозки на дальние расстояния, экспресс-доставка посылок. В среднем ежедневно через терминал отправляется 4,7 млн пассажиров (20 % пассажиропотока города).

Одним из основных игроков на рынке автобусных перевозок является Пекинская группа (холдинг) общественного транспорта – крупное государственное объединение, в которое входят, помимо прочих, предприятия электротранспорта, компании, осуществляющие междугородние и пригородные перевозки, а также оказывающие услуги автобусного туризма, предприятия автосервиса, по прокату автомобилей и др. На конец 2015 года парк объединения насчитывал около 30 тыс. транспортных средств, в том числе 22,5 тыс. троллейбусов и электробусов, 308 междугородних автобусов, 6,5 тыс. такси, 969 автобусов. Транспорт работал на 1 020 маршрутах, в том числе 847 троллейбусных, 171 междугородном, 2 туристических.

Одним из участников объединения является компания «Пекинские междугородные автобусы». Она основана в 1976 году и обеспечивает

междугородные рейсы между провинциями, а также чартерные междугородные рейсы. Ее сеть состоит из более чем 230 маршрутов общей протяженностью около 170 тыс. км, которые связывают Пекин с 17 провинциями страны. Компании принадлежат четыре пекинских автовокзала, автобусный парк насчитывает около 550 ед.

2. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ В СФЕРЕ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Развитие автобусных перевозок, повышение привлекательности этого вида транспорта для пассажиров и оптимизация финансовых расходов возможны в условиях объединения усилий перевозчиков в направлении интеграции транспортных услуг. Опыт европейских стран показывает, что объединение возможно на основе внедрения механизма совместного финансирования, при котором доходы поставщиков услуг и убытки транспортных организаций регулируются в рамках зонтичной (материнской) компании на основе процедур обеспечения налоговой эффективности. Такой механизм финансирования позволяет городам и регионам удовлетворять потребности населения в перевозках на основе ожиданий пассажиров.

Интегрированная транспортная система обеспечивает лучшую координацию транспортных процессов, упрощает систему пересадок, частично снижает финансовую нагрузку на пассажиров, унифицирует проездные билеты и тарифные ставки по ним, обеспечивает единство высоких стандартов качества и информационного обеспечения пассажиров независимо от видов транспорта и компаний, предоставляющих транспортные услуги.

Пассажиры отдают предпочтение общественному транспорту только в том случае, если он представляет собой целостную, удобную, конкурентоспособную по сравнению с использованием личного автомобиля систему, работающую в рамках единых и понятных всем участникам правил.

Появление интегрированной транспортной системы возможно только в условиях консенсуса между ключевыми транспортными организациями и местными органами власти. Результатом такого консенсуса становится формирование единственного исполнительного органа с одним на всех отделом планирования, координационным центром, маркетинговым управлением и контактными центром. Все эти подразделения, работая ради общего результата, обеспечивают тесную взаимосвязь и непрерывность транспортных процессов на одной организационно-управленческой платформе, что создает условия для упрощения процедур организации транспортного обслуживания населения и повышает эффективность транспортных услуг.

Интегрированные системы решают задачи, связанные с логистическими потребностями пассажиров: посадка и доставка их в нужное время, в необходимых для них местах, точно в срок, в необходимом количестве, с высоким уровнем безопасности и возможностью минимизации затрат на передвижения.

Развитие интегрированных транспортных систем с использованием в них автобусного сообщения основано на решении следующих задач:

поощрение новых пассажиров к продолжению использования общественного транспорта на основе применения высоких стандартов качества;

повышение эффективности тарифной политики и согласованности тарифов на всех видах общественного транспорта;

стимулирование органов власти к рациональной структуризации государственного финансирования в целях обеспечения пассажирам гарантированного перечня транспортных услуг;

гарантия минимального перечня мер транспортного обслуживания населения в сельской местности на основе внедрения новых и гибких форм и методов транспортного обслуживания.

В Австрии, Германии, Франции и других странах такая интеграция происходит в рамках единого транспортного объединения, принявшего для своих участников минимальные стандарты качества, соблюдение которых жестко контролируется. Перечень показателей, используемых в стандартах качества, зависит от заказчика перевозок, но он может различаться для разных транспортных объединений. В целях создания единого перечня требований к транспортным организациям, а также номенклатуре показателей качества в Евросоюзе с начала 2000-х годов действует стандарт EN 13816 «Транспортные услуги на общественном транспорте». Он способствует унификации требований к сфере организации и управления транспортным обслуживанием населения.

Положительным и весомым примером стимулирования к развитию интегрированных транспортных услуг в странах Европы стало принятие Регламента Европейского парламента и Совета ЕС № 1370/2007 об общественных услугах в сфере пассажирских перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом, в соответствии с которым удалось обеспечить не только условия для эффективного взаимодействия транспортных компаний указанных видов транспорта, но и предоставить городским органам власти право голоса для участия в тендерах конкретных перевозчиков или заключения с ними прямых договоров с учетом текущих обстоятельств и приоритетов развития транспорта.

Как показывает мировой опыт, существуют следующие основные меры стимулирования использования автобусного транспорта:

укрепление интеграции автобусного транспорта с другими видами транспортных средств, независимо от видов сообщения;

введение прогрессивных форм и способов оплаты проезда, включая внедрение в эти системы платы за въезд в платные городские зоны и пользование парковками;

обеспечение конструктивной доступности транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры для всех групп населения;

развитие систем приоритетного права проезда автобусов по улично-дорожной сети на основе внедрения обособленных коммуникаций для движения

автобусов и интеллектуальных транспортных систем или их элементов, обеспечивающих приоритетность проезда общественного транспорта и повышение надежности транспортных услуг;

улучшение доступности информации для потребителей транспортных услуг в удаленном доступе и на объектах транспорта;

надежное, достаточное и предсказуемое финансирование за счет целевых фондов или целевого налога, а также обеспечение государственных инвестиций в развитие инфраструктуры и частных инвестиций в эксплуатацию транспорта и транспортное обслуживание населения;

поощрение персональных поездок работающего населения на общественном транспорте за счет средств работодателей (частичное или полное);

совместное использование единой диспетчерской службы и объектов транспортной инфраструктуры различными транспортными организациями на основе взаимных договоренностей и под контролем органов власти соответствующей территории.

При организации и особенно унификации транспортных процессов, требующих значительных капиталовложений, немалое внимание требуется уделять маркетингу, с тем чтобы потребители транспортных услуг могли получать заблаговременную, полную и понятную информацию о готовящихся изменениях в системе транспортного обслуживания населения.

2.1. Информационное обеспечение пассажиров

Информацию можно разделить на два основных вида: внешнюю и внутреннюю. Внешняя информация обеспечивает пользователей сведениями, необходимыми для определения возможности осуществления поездки в автобусе или в смешанном сообщении и последующего планирования такой поездки. Внутреннюю информацию потребители получают непосредственно на остановочных пунктах, вокзалах и автостанциях, а также снаружи и внутри салонов транспортных средств.

Внешняя информация поступает к потребителям услуг через печатную продукцию, посредством информации в электронном виде, а также через call-центры посредством использования телефонной связи.

Печатная продукция в виде буклетов, карт, плакатов, информационных листов и даже календарей, содержащих схемы маршрутов (в том числе с указанием наиболее важных объектов тяготения), актуальные расписания движения автобусов, описание тарифных условий не потеряли своей актуальности и пользуются определенным спросом как у местного населения, так и у приезжих. Востребованность такой продукции объясняется ее компактностью, энергонезависимостью, удобством восприятия информации. При этом печатные материалы должны постоянно обновляться, чтобы иметь современный стиль и содержать актуальную и понятную потребителю информацию.

Информация в электронном виде, содержащаяся на сайтах в Интернете, становится все более востребованной в связи с возрастающей обеспеченностью

населения персональными электронными устройствами, имеющими доступ к глобальной сети, а также расширением зон доступа и площади территориального покрытия сетью, появлением новых стандартов доступа (4G и пр.), удешевлением стоимости интернет-трафика, предоставлением актуальной информации в режиме реального времени, развитием социальных сетей.

Форма и состав информации на сайтах довольно разнообразны, как и количество таких сайтов. Наибольшим успехом у потребителей пользуются электронные сервисы бронирования и продажи билетов, сервисы определения рациональных маршрутов, форм и способов передвижения (в том числе с пересадками), расписаний движения, информационные сервисы с картографической и маршрутной информацией, тарифами, онлайн-отслеживанием местоположения транспортных средств на маршрутах и др.

Среди сервисов бронирования и продажи билетов наибольшим спросом пользуются сервисы транспортных компаний, предлагающих билеты с минимальной наценкой или без нее, а также крупные сервисы, в которых интегрированы различные виды транспортных средств. Кроме того, в странах Европы интегрированные транспортные компании объединяют свои усилия в справедливой «борьбе» за пассажира, обеспечивая клиентам возможность беспрепятственно бронировать через электронные ресурсы и приобретать билеты не только своей, но и других транспортных компаний без дополнительных наценок и других ограничений. Особое внимание уделяется возможностям пользования такими сервисами и транспортными услугами со стороны маломобильных групп населения.

Учитывая, что применяемые тарифные системы могут быть понятны не всегда и не всем пассажирам, транспортные компании и их объединения разрабатывают и предлагают интернет-ресурсы, на которых предоставляют краткую унифицированную информацию о тарифах и их преимуществах. Такие сервисы полезны не только разовым, приезжим пассажирам или туристам, совершающим поездки на автобусах, но и постоянным пассажирам, например, использующим сезонные билеты, различающиеся между собой в зависимости от маршрутов и интегрированности с другими видами транспортных средств.

В составе алгоритмов сервисов построения рациональных маршрутов движения используются картографическая подоснова с графами улично-дорожных и маршрутных сетей, актуальные данные перевозчиков о действующих маршрутах и расписаниях движения транспорта, эмпирические знания о времени поездок различными видами транспорта и пересадок между ними, в некоторых случаях – оперативная информация о фактических условиях движения транспорта на маршрутах и задержках движения, тарифные условия. Поиск маршрутов возможен между конкретными остановочными пунктами, адресами или точками на карте. В соответствии с критериями поиска можно получить кратчайший по расстоянию или времени маршрут с указанием видов транспортных средств и номеров маршрутов, теоретическое и фактическое время движения по маршруту, пункты пересадки (если такие имеются),

промежуточные и итоговую стоимости проезда и др. Такая информация выводится на экран мониторов или коммуникаторов, а при необходимости клиент может распечатать ее на принтере. Чтобы не отпугнуть потенциального пассажира, итоговая информация должна содержать минимальный набор вариантов из наиболее приемлемых для него. Однако также должна существовать возможность предоставить информацию по всему спектру вариантов, ранжируемых по различным показателям.

Еще одной важной группой сервисов, развивающих вопросы маршрутизации, являются сервисы формирования маршрутов без барьерного передвижения маломобильных групп населения. Чаще всего это специализированные сервисы, разработанные с привлечением органов власти и(или) общественных организаций. Например, в Германии подобный ресурс запущен благодаря Федеральному министерству экономики и технологий, в России подобный ресурс разрабатывается в рамках государственной программы «Доступная среда». Для формирования таких сервисов необходим большой и достоверный объем информации от транспортных компаний об оказываемых ими услугах, наличии у них подвижного состава, оборудованного для инвалидов различных категорий, а также режимов и времени движения транспорта. Кроме того, необходима достоверная информация, полученная от собственников объектов инфраструктуры или по результатам специальных обследований о доступности для маломобильных групп населения объектов инфраструктуры пассажирского транспорта, пешеходных путей, объектов тяготения различного назначения.

Правильно построенный сервис предоставляет информацию о рациональных маршрутах передвижения, их формах и других характеристиках. Нередко на сайтах также присутствует информация о доступности пешеходных путей и различных объектов тяготения социального, бытового, культурного и иного назначения. Задавая конкретные требования к поездке (например, отсутствие на маршруте лестниц, наличие низкопольных автобусов, социального такси и т.п.), потребитель получает варианты маршрутов передвижения, их характеристики и стоимость поездки. Информация на сайтах должна постоянно обновляться, поскольку недоступность одного из элементов маршрута может сделать всю поездку недоступной. Это, в свою очередь, чревато для пассажира значительными затратами физической энергии и эмоций. Такой подход со временем приведет к снижению спроса на поездки вследствие недоверия к качественным характеристикам системы «всего лишь» из-за недостатков внешней информации.

Удаленный доступ к информационным ресурсам, содержащим данные о расписании движения транспорта, особенно в режиме реального времени, дает возможность потребителям услуг своевременно и правильно спланировать поездку с минимальными потерями времени на ожидание прибытия транспорта. Возможность получения оперативной информации появилась благодаря широкому распространению устройств, использующих спутниковую навигацию. Важнейшими особенностями подобных сервисов являются

максимально короткая форма, наглядность и понятность предоставления информации пассажирам.

Для случаев оперативного информирования и создания альтернативных источников информации используются телефонные справочные службы (call-центры), с помощью которых можно получить персонализированные данные о транспортных услугах. В отличие от справочных бюро и стационарных центров обслуживания клиентов такие службы работают круглосуточно, в том числе в автоматическом режиме, предоставляя необходимую пассажиру информацию по заранее разработанному алгоритму с использованием клавиатуры телефона. Такие системы также способствуют повышению привлекательности автобусных перевозок и общественного транспорта в целом.

Внутренняя информация предоставляется пассажирам на остановочных пунктах, вокзалах и автостанциях, а также снаружи и внутри салонов автобусов.

На объектах транспортной инфраструктуры приоритетное развитие получила форма предоставления информации посредством использования электронных табло, дисплеев и интерактивных информационных стендов. Электронные табло и дисплеи предоставляют пассажирам в режиме реального времени информацию о времени прибытия или отправления автобусов с указанием номера маршрута и его конечного пункта. Предоставляемая пассажирам информация поступает от транспортных средств через серверы диспетчерских служб, откуда она также дублируется на интернет-сайты, которыми потребители могут воспользоваться при помощи мобильных устройств. Такой способ нивелирует недостатки ограничения использования таких дорогостоящих устройств в малонаселенных районах. Информация на электронном табло может предоставляться в статическом или динамическом режиме. Последний предусматривает поочередную смену записей о времени прибытия или отправления автобусов соответствующих маршрутов в ограниченном количестве строк. Время смены такой информации должно быть удобным как для прочтения информации любым пассажиром, так и для повторного ознакомления с ранее предоставленной информацией. Важной особенностью таких устройств также должна быть хорошая видимость надписей. Визуальная информация на электронных табло и дисплеях может дублироваться звуковым сопровождением, включая сообщение о прибытии или отправлении автобуса. В России (города Санкт-Петербург и Сочи) для этих целей разработана и внедряется система «Говорящий город».

Более удобной формой стационарного информирования являются интерактивные информационные стенды. Они предоставляют по запросу пассажира информацию о расписании движения автобусов, рациональных маршрутах поездок (в том числе с учетом других видов транспорта), об условиях предоставления транспортных услуг, правилах перевозок и пользования объектами инфраструктуры пассажирского транспорта, действующих тарифах и стоимости проезда и другую полезную информацию. В отличие от табло, содержащих ограниченный набор необходимой пассажирам информации

(например, планируемое время прибытия автобуса определенного маршрута), информационные стенды содержат более широкий перечень информации, связанной с транспортным обслуживанием и транспортной системой в целом, а некоторые из них обеспечивают оперативную связь с диспетчерским или call-центром для получения оперативной информации непосредственно от операторов транспортных услуг (подобная система применяется в г. Москве).

Наибольшую сложность для пассажиров всегда представляют зоны пересадки с одного маршрута на другой, поэтому именно на них следует обеспечить надежное информационное обеспечение, в том числе с использованием указанных средств информирования. На основе применения электронных табло также возможно оперативно информировать пассажиров об ограничениях движения транспорта или чрезвычайных ситуациях, обеспечивая их информацией о возможных альтернативных способах передвижения.

Информация, размещаемая на транспортных средствах и внутри них (номер и название маршрута), в последнее время получает развитие в электронном виде, что удобно для перевозчиков в случае перестановки автобусов с одного маршрута на другой. При этом информация снаружи и внутри салона транспортного средства должна быть визуально понятна и различима всеми категориями пассажиров, а в салоне дополнительно продублирована речевой информацией. Информирование пассажиров и водителей автобусов в процессе движения основано на использовании средств и систем динамической обработки, передачи и визуализации полученной информации, предполагает ее постоянное обновление и повышенные требования к системам связи.

Благодаря интегрированным системам потребители услуг имеют постоянный доступ к унифицированной, достоверной и оперативной информации о маршрутах и расписании движения автобусов и других видов транспорта. Применение их в объединенных информационных системах позволяет получать информацию в удаленном доступе в любой точке мира, планировать и осуществлять поездки на короткие и дальние расстояния, в том числе в международном сообщении.

Следует обратить внимание на то, что в сельской местности поездки могут осуществляться не только в регулярном автобусном сообщении, но и предполагать пересадки на другие виды транспорта (например, социальное такси), поэтому информационные материалы в этих условиях должны содержать более подробную информацию о способах, порядке и особенностях доступа к альтернативным видам транспорта.

2.2. Эффективная тарифная политика

Широкий и сложный спектр цен и тарифов на проезд нередко является труднопреодолимым препятствием не только для приезжих и туристов, но и для местных жителей, поэтому эффективная тарифная политика оказывает значительное влияние на привлекательность автобусных перевозок. Практика применения в европейских странах различных тарифных меню показывает, что

чем проще и привлекательнее тарифы, тем больше людей проявляют интерес к использованию как автобусного, так и других видов общественного транспорта. Одновременно необходимо внедрение понятных и востребованных пассажирами прибыльных тарифов, предлагающих потребителям новые привлекательные услуги и позволяющих компенсировать перевозчикам скидки по поощрительным тарифам. В этой связи приоритет отдается развитию дискриминационного ценообразования в системах оплаты проезда, основанного на установлении цены, которую готов заплатить потенциальный потребитель транспортных услуг, в отличие от классической системы расчета цены от себестоимости.

В целях обеспечения привлекательности услуг автобусного транспорта на маршрутах регулярных перевозок в некоторых странах предлагаются скидки при поездках во внепиковые периоды времени. С одной стороны, такой вариант может привлечь незначительное количество дополнительных пассажиров, с другой – уровень наполнения салонов во внепиковые периоды работы транспорта является низким, и снижение тарифной ставки в таком случае не должно приводить к ухудшению экономических показателей перевозчиков. Более значимую эффективность данное мероприятие приобретает в случае предоставления подобных льгот маломобильным группам населения. К мероприятиям аналогичного уровня можно отнести снижение стоимости проезда при осуществлении пассажирами пересадок, однако такой способ стимулирования должен быть в достаточной мере обоснован.

Другим способом стимулирования поездок на основе тарификации являются скидки при определенном объеме билетов, приобретаемых для сотрудников организаций. С одной стороны, такой способ позволяет сократить расходы транспортных компаний, связанные с продажей билетов, с другой – билеты могут не использоваться сотрудниками или использоваться в ограниченном количестве, что может сделать такую схему неэффективной для потребителя.

Внедрение унифицированных билетов для нескольких видов транспорта позволяет пассажирам свободно выбирать любой вид транспорта и маршрут поездки в рамках одной интегрированной транспортной системы. В случае применения повременных или льготных тарифных планов пересадки становятся доступнее, а разделение транспорта на городской, пригородный или междугородный – менее значимым. Хорошим спросом пользуются, например, унифицированные дневные билеты на все виды транспорта в пределах одного региона, в том числе рассчитанные на одновременное использование группой пассажиров.

Комбинированные билеты, используемые для доступа к объектам внешнего транспорта (воздушного, железнодорожного, водного), в рамках одного тарифа позволяют пользоваться местным транспортом без дополнительных затрат при поездках на расстояния более 100 км.

Оплата проезда с использованием смарт-карт и мобильных устройств позволяет пассажирам получать скидки на проезд в зависимости от количества

реализованных ими поездок. Такие скидки в некоторых случаях достигают 25 %, однако подобный маркетинговый ход эффективен начиная от уровня 5 %.

При формировании тарифного меню необходимо учитывать следующие особенности, связанные с возможностью и желанием пассажиров минимизировать своих расходы: чем больше видов билетов, тем меньше выручка от их реализации; чем больше мест реализации билетов, тем больше затраты на реализацию; чем больше способов оплаты, тем меньше выручка перевозчика.

Примерами эффективных поощрительных тарифов, получающих наибольшее распространение, являются тарифы на определенный временной период:

тариф 90 минут, в течение которых пассажир может осуществить сетевую поездку с несколькими пересадками;

сезонный тариф, действующий в сезонные периоды спадов спроса на перевозки;

тариф на определенное число поездок в течение месяца (чем больше поездок, тем больше скидка).

В числе успешных примеров прибыльных тарифов выделяются: тариф на разовые поездки (одна или две поездки – пользуются спросом у людей, редко едущих на общественном транспорте, и туристов); суточный тариф (чаще востребован в туристских целях) (таблица 3).

Таблица 3

Сравнительный анализ существующих систем оплаты проезда в российских и зарубежных городах

№ п/п	Формы оплаты проезда	Страны ЕС	Россия
1.	Дифференцированная оплата проезда в зависимости от категории граждан	Есть	Есть
2.	Дифференцированная оплата проезда в зависимости от пиковых периодов	Есть	Нет
3.	Дифференцированная оплата проезда в зависимости от зон транспорта	Есть	Нет
4.	Гибкое тарифное меню	Билеты групповые, суточные, 90 минут	Билеты 60 или 90 минут
5.	Туристский билет	Есть	Есть

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Международный опыт свидетельствует о сохранении весомой роли автобусного транспорта, однако если не предпринимать стимулирующих мер по повышению привлекательности автобуса как вида транспортных средств, снижению его эксплуатационных недостатков, то сложившийся в отрасли баланс спроса может измениться в пользу других видов транспорта. В этой связи развитие автобусных перевозок должно быть неразрывно связано с реализацией

политики устойчивого развития всей системы общественного транспорта, ключевым элементом которой является создание интегрированных транспортных систем.

Интеграция транспортных процессов определяет положительные условия развития автобусных перевозок завтрашнего дня. За счет создания условий для тесной плановой и оперативной координации действий перевозчиков и сопутствующих их деятельности компаний формируются комфортные условия передвижения пассажиров.

В настоящее время формируются новые принципы и подходы к развитию автобусных перевозок будущего. Нововведения в сферах информационного обеспечения, тарифообразования и оплаты способствуют повышению привлекательности автобусных перевозок.

Реализация в ближайшей и долгосрочной перспективах мер, стимулирующих развитие автобусного транспорта, обеспечит целостность всей системы транспортных услуг, позволит значительно упростить процедуры получения этих услуг населением, обеспечит их понятность и невысокую стоимость, сделает их более безопасными, надежными и комфортными.