

Замечания и предложения к концепции единой федеральной системы мониторинга и контроля межрегиональных пассажирских перевозок

1. Предлагаемая система контроля дублирует уже существующие системы:

а) единую государственную систему учета пассажиров (АЦБПДП автоматизированная централизованная база персональных данных о пассажирах);

б) систему учета кассовых операций, которая сегодня фактически обеспечивает учет и доступность юридически значимых пассажирских билетов.

Несмотря на исключительное значение фактора безопасности перевозок, в настоящее время определяющим является обеспечение транспортной мобильности. Автомобильный транспорт по своей природе должен быть гибким и мобильным. Здесь недопустим грубый неквалифицированный подход внедрения непродуманных методов регулирования. Более 95% населенных пунктов имеет исключительно автомобильное сообщение. От качества работы автобусных линий население судит о работе государственной власти.

2. Грубо проигнорирован имеющийся опыт на автомобильном транспорте. Утверждение о низком уровне автоматизации перевозок на автомобильном транспорте (с. 3) тенденциозно. Уровень автоматизации на автомобильном транспорте не ниже других видов транспорта, а в некоторых случаях превосходит другие виды транспорта. Ниже (на рис. 1) дана принципиальная схема автобусной системы бронирования, сложившейся в настоящее время в России. Автобусные системы реализации билетов в своем большинстве интегрированы. Сегодня можно приобрести билеты через Интернет практически на все регулярные автобусные рейсы. Утверждение на с. 3 Концепции о несвязных разнообразных информационных системах на автомобильном транспорте – откровенная глупость, которая подчеркивает низкую квалификацию авторов Концепции.

На автобусном транспорте (как и в авиации) имеются глобальные системы бронирования (GDS), которые объединяют локальные автобусные системы реализации билетов (Bus CRS). К этим системам подключен широкий круг операторов (автостанций, автокасс, агентств), а так же Интернет сайтов. Наиболее известные Интернет ресурсы: БасФор, ТуТу, НаАвтобус, ЮниТики, РуСеть и другие. Эти Интернет ресурсы осуществляют реализацию билетов и на другие виды транспорта (железную дорогу, авиацию).

Есть опыт системы BusTrafficManagement (Красноярск) и системы «Кузбасспассажиравтотранс» (Кемерово) децентрализованного администрирования ресурсов мест на межрегиональных маршрутах. В этом случае снимаются все ограничения реализации билетов: у оператора одно приложение, которое автоматически осуществляет операцию реализации независимо от станции формирования рейса и информационной системы, в которой нахо-

дятся пассажирские места автобусного рейса, т.е. уже сегодня внедрена так называемая «бесшовная» технология реализации пассажирских билетов.

Таким образом, следует сделать вывод, что уровень автоматизации процесса реализации пассажирских билетов на регулярных автобусных линиях не ниже железнодорожного или авиационного авиационной.



Рис. 1 Схема глобальной автобусной системы бронирования

В отличие от авиации и железной дороги, на автомобильном транспорте в настоящее время активно работают несанкционированные Интернет – агрегаторы: BlaBlarCar и др. Сегодня на некоторых направлениях через BlaBlarCar перевозится не менее 30% пассажиров. Ежегодное снижение пассажиров регулярных автобусных линий составляет от 3% до 7%. «Попутные» перевозчики (работающие через BlaBlarCar) стихийно организуют пункты посадки пассажиров, аналогичные автовокзалам и автостанциям. Например, в Красноярске это торговый центр «Планета». При сохранении такой тенденции через некоторое время регулярные автобусные линии просто исчезнут. Междугородные и межрегиональные перевозки будут осуществляться легковыми автомобилями со всеми вытекающими последствиями, связанные с автомобильными заторами и низки уровнем безопасности такого транспортно-обслуживания.

Таким образом, новый вызов автомобильному транспорту – это не увеличение мобильности населения (как утверждает на с. 2 Концепции), а Интернет-агрегаторы как новый вид транспортного обслуживания. Государственное регулирование в этих условиях не должно быть направлено на осложнение работы перевозчиков различными мероприятиями, требующими значительных финансовых ресурсов и организационных преобразований. Автомобильный транспорт – это не та отрасль, где следует искать дополнитель-

ные источники финансирования избранных частных компаний (вроде «Платона»).

3. Утверждение (с. 3 Концепции) о сложностях стыковочных поездок различными видами транспорта (мультимодальной поездки), отсутствии уверенности у пассажира о легальности поездок совершенно надуманы. Таких проблем сегодня просто не существует. Через Интернет можно приобрести билеты из любой точки земного шара на подавляющее большинство автобусных рейсов. Причем поездка будет гарантированно легальной. Пассажир имеет исчерпывающую информацию о расписании тарифах и т.д. Он может планировать свою поездку. Можно обсуждать имеющиеся недостатки или направления, где эти услуги недоступны, но это частности, которые не говорят об отсталости информационных систем на автомобильном транспорте.

Если пассажир пользуется не вполне легальным сервисом (например, BlaBlaCar) он отдает себе в это отчет и понимает все возможные проблемы и последствия. С другой стороны по действующему законодательству перевозки «попутчиками» не являются запрещенными, т.е. возможности предотвратить отток пассажиров к таким перевозчикам в рамках Концепции практически отсутствуют.

4. Цель Концепции создание Единой федеральной системы мониторинга и контроля межрегиональных пассажирских перевозок (ЕФС МКПП) следует признать конструктивной. Однако в данном документе под прикрытием этой цели предпринимается попытка грубого и некомпетентного вмешательства в технологический процесс транспортного обслуживания, который выстраивался в течение длительного времени.

Основной базовый принцип мониторинг и контроль должен быть бесплатным для перевозчика (в конечно счете для пассажира, все дополнительные затраты перевозчика все равно будут компенсироваться через пассажирские тарифы).

В Концепции не доказано, что для создания системы мониторинга требуется коренное изменение сложившейся системы транспортного обслуживания. Непонятно, что препятствует сегодня создать информационную систему для регистрации всех поездок транспорта общего пользования? Только отсутствие объективных причин взимания с перевозчиков дополнительной платы?

5. Утверждение на с 4 Концепции о том, что межрегиональные пассажирские перевозки являются наиболее критическим элементом с точки зрения автоматизации и государственного контроля – совершенно безосновательно. Как показано выше, уровень автоматизации перевозок на автомобильном транспорте не хуже других видов транспорта Создана и успешно функционирует государственная система учета перевезенных пассажиров всеми видами транспорта. В чем причина дублировать такую систему на автомобильном транспорте?

6. Рассмотрим функции, которые будет выполнять предлагаемая система ЕФС МКПП.

6.1. Эмиссия уникальных идентификаторов рейсов и пассажирских поездок с целью упрощения определения легальности перевозки. Предполагается, что вся страна (заказные, служебные, регулярные и другие перевозки автобусами) будет покупать у частной организации разрешение на поездку в виде уникального идентификатора. Это является упрощением?

Очевидно, что внедрение эмиссии уникальных идентификаторов рейсов и перевозок излишне. У легального перевозчика уже сегодня имеются государственные документы, позволяющие достаточно просто контролировать легальность перевозки.

6.2. Центр мониторинга жизненного цикла пассажирской перевозки: от планирования до ее завершения. Фактически это вмешательство в коммерческую деятельность перевозчика, который обязан самостоятельно осуществлять организацию, планирование, выполнение и контроль собственной деятельности.

6.3. Центр синхронизации информационных систем в единую систему учета поездок. Каким образом это связано с функциями государственного контроля? Учет поездок пассажиров для обеспечения государственной безопасности уже сегодня успешно функционирует (как упоминалось выше).

6.4. Единый цифровой справочник нормативно-справочной информации для всех участников рынка. Большие сомнения, что такая услуга необходима участникам рынка. Проводился ли анализ востребованности такой услуги?

Уже сегодня все межрегиональные перевозчики зарегистрированы и есть справочник остановочных пунктов, маршрутов и т.д. Что нового предлагается ЕФС МКПП? Все будет собрано в одном справочнике? Так сегодня в этом особой надобности нет: в Интернете обеспечивается одинаково эффективный поиск информации независимо от ее местонахождения - в единой или распределенной базе данных (в некоторых случаях почему-то любят мотивировать термином «единый», не понимая, что монополия это всегда плохо).

Каждый перевозчик уже сегодня имеет цифровой след выполняемых транспортных услуг. Если государству нужна эта информация – перевозчики могут ее предоставить при условии обеспечения коммерческой тайны. Понятно, что перевозчик не должен оплачивать создание базы данных о его коммерческой деятельности.

6.5. Центр хранения юридически значимых документов об оказанных услугах.

Юридически значимые документы об оказанных услугах уже сегодня перевозчики через систему фискальных аппаратов передают в соответствующие базы данных (он лайн кассы). Зачем создавать еще одну базу данных?

Таким образом, по предлагаемым функциям ЕФС МКПП можно заключить:

- большинство функций в транспортной системе уже реализовано, эффективно выполняется, потребность в их дублировании отсутствует (это касается получения регистрационного номера поездки пассажира, т.к. все автобусные билеты сегодня фиксируются через фискальную систему и каждой операции уже сегодня присваивается уникальный идентификатор);

- функция регистрации поездок может быть достаточно просто реализована без грубого вмешательства с сложившуюся транспортную систему.

7. На с. 5 Концепции декларируются задачи, решаемые ЕФС МКПП. Рассмотрим данные задачи.

7.1. Для **пассажиров** перечисленные задачи совершенно неактуальны. Они сегодня уже все решены: пассажир информацию о всех остановочных пунктах, расписаниях, его перевозочный документ официален (организации принимают его в отчетах о командировках), перевозочные документы можно оформить через Интернет, перевозчики предоставляют информацию о состоянии движения: задержках, планируемом времени прибытия и т.д.

Таким образом, для пассажиров ничего нового не предлагается.

7.2. Задачи **автовокзалов и автостанций** совершенно надуманы (не имеют под собой реальных оснований): все они сегодня решены успешно. Централизованное отображение занятости перронов: как это поможет автовокзалам в их деятельности? Публикации тарифов на услуги автовокзалов уже сегодня ничего не мешает: каждый автовокзал имеет сайт, в котором может разместить данную информацию. Оформление билетов туда и обратно во всех кассах уже сегодня не проблема для автовокзалов.

Есть проблемы, направления для совершенствования, но они никак не связаны предложениями Концепции для автовокзалов и автостанций.

7.3. Задачи для **перевозчиков неактуальные**. Большинство из них перевозчики успешно решают самостоятельно. Для решения некоторых предлагаемых задач нет необходимости создания новой структуры, например, анализ затрат на обслуживание на автовокзалах и автостанциях (и что дает этот анализ?). Другие задачи вызывают большие вопросы в их целесообразности, например, статистику выполнения собственных рейсов: любой здравомыслящий перевозчик эту работу выполняет самостоятельно.

Механизм планирования нового маршрута с учетом востребованности вызывает большие сомнения. В любом случае при открытии новых маршрутов перевозчики выполняют анализ спроса. При формировании расписания движения определяющим является не загрузка перронов, а расписание других рейсов, которые частично накладываются на планируемый. А эти данные уже сегодня доступны через Интернет из расписаний движения автобусов. **Так что эта услуга (механизм планирования нового маршрута) надумана.**

Подача документов на регистрацию или изменение маршрута сегодня организована достаточно эффективно.

Корректное оформление дополнительных рейсов сегодня технических проблем не вызывает. Единственный нюанс - недостаточная урегулированность в действующем законодательстве.

Уже сегодня на многих маршрутах осуществляется **реализация пассажирских билетов на поездки от необорудованных остановочных пунктов**. Таким образом, данная задача решена технически. Кстати эта задача неактуальна для межрегиональных маршрутов, в которых регистрируются в основном оборудованные остановочные пункты, а на других остановках посадка-высадка пассажиров запрещена.

Непонятно, каким образом предполагается осуществлять **стимулирование привлекательности отрасли**. За счет запрета на нелегальные перевозки? Какой может быть механизм? Обязательное регистрирование всех пассажиров? Все эти механизмы уже сегодня существуют. Билеты для заказных перевозок необязательны по сути этой услуги.

Наоборот следует ожидать отток пассажиров к нелегальным перевозчикам. Тотальный контроль не поможет, т.к. развивается рынок «попутчиков», которые уже сегодня забирают существенную долю пассажиров.

Подключение перевозчиков к адресным программам по сути документов означает посредничество за счет централизации существующих адресных программ? Сегодня перевозчики успешно сотрудничают с разными организациями для обеспечения перевозок военнослужащих, пенсионеров к местам лечения и т.д. Что нового в Концепции?

Таким образом, формулировка задач, предлагаемых для перевозчиков, еще раз подчеркивает некомпетентность авторов Концепции: они совершенно не ориентируются в проблемах, актуальных для перевозчиков.

7.4. Задачи для агентов: ничего нового, все уже давно реализовано. Даже в большинстве своем решена задача недискриминационного доступа к предложениям перевозчиков.

Нестыковки в задачах: констатируется, что агентам будет выдаваться уникальный идентификатор перевозки. По существующему законодательству реализацию билетов агенту поручает перевозчик. Агент действует в интересах перевозчика на условиях заключенного договора. Третье лицо (в т.ч. и государство) не имеет права вмешиваться в эти взаимоотношения. А получение идентификатора перевозки по сути означает разрешение на оформление проездного документа. Как в этом случае будут устанавливаться тарифы, осуществляться взаиморасчеты?

7.5. Задачи для федеральных органов исполнительной власти и надзорных органов. Нет ни одной задачи, направленной на повышение качества и безопасности транспортного обслуживания. В концепции нет ни од-

ного мероприятия, которое бы обеспечивало решение актуальной задачи повышения качества и безопасности перевозок пассажиров, например, преодоление наметившейся в последние годы тенденции повышения аварийности пассажирского транспорта общего пользования.

Задачи для федеральных органов по сути дублируют из функции. Возникает вопрос о целесообразности передачи функции государственного регулирования коммерческой организации. Соответствует ли это действующему законодательству?

8. Техническое оснащение ЕФС МКПП. В качестве основы технического оснащения предлагается система Платон. Непонятен выбор системы. В настоящее время в стране функционирует гораздо больший перечень (по сравнению с Платоном) систем видеонаблюдения за движением транспортных средств. Более естественным и целесообразным будет использование данных систем в рамках Федеральной интеллектуальной системы управления транспортом. В этом случае будет обеспечено решение актуальных задач управления транспортными потоками, а не задача сбора дополнительных средств для финансирования коммерческой организации Платон.

Очевидно, что все проекты обеспечения мониторинга и контроля автомобильного транспорта должны осуществляться в рамках интеллектуальных транспортных систем, а не систем сбора платы за проезд по дорогам. Реализуемые сегодня проекты интеллектуальных транспортных систем направлены на решение всех задач государственного мониторинга и контроля дорожного движения, которые (извините, тенденциозно и неуклюже изложены в Концепции).

Среди задач реализуемых интеллектуальных транспортных систем, все задачи, упомянутые в Концепции. Авторы концепции не знают об интеллектуальных транспортных системах?

Интеллектуальная транспортная система (ИТС, англ. *Intelligent transportation system*) — это интеллектуальная система, использующая инновационные разработки в моделировании транспортных систем и регулировании транспортных потоков, предоставляющая конечным потребителям большую информативность и безопасность, а также качественно повышающая уровень взаимодействия участников движения по сравнению с обычными транспортными системами (Материал из Википедии — свободной энциклопедии).

Определение ИТС в различных источниках:

- Интеграция современных информационных и коммуникационных технологий и средств автоматизации с транспортной инфраструктурой, транспортными средствами и пользователями, ориентированная на повышение безопасности и эффективности транспортного процесса. (Источник: Решение ЕАЭС от 26 декабря 2016 года №19^[1]).
- Система управления, интегрирующая современные информационные и телематические технологии и предназначенная для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортно-дорожным комплексом региона, конкретным транспортным средством или группой транспортных средств с целью обеспечения заданной мобильности населения, максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта. (Источники: ГОСТ Р 56829-2015^[2], ГОСТ Р 56294-2014^[3], ОДМ 218.9.011-2016^[4]).

- Это больше, чем передовые технологии; ИТС – это системные изменения, направленные на: i) предоставление различных инновационных услуг для различных видов транспорта; ii) достижение устойчивой мобильности через повышение эффективности, безопасности и экологичности транспорта. Таким образом, ИТС рассматриваются ключевыми заинтересованными сторонами в качестве «моста», позволяющего устранить существующий в настоящее время разрыв в плане устойчивости между транспортными системами. (Источник: ECE/TRANS/2016/10 от 15.12.2015⁹¹).

Несмотря на то, что фактически ИТС может включать все виды транспорта, европейское определение ИТС согласно директиве 2010/40/EU of 7 July 2010 трактует ИТС как систему, в которой применяются информационные и коммуникационные технологии в сфере автотранспорта (включая инфраструктуру, транспортные средства, участников системы, а также дорожно-транспортное регулирование), и имеющую наряду с этим возможность взаимодействия с другими видами транспорта.

9. Для ЕФС МКПП не планируется статус федеральной государственной информационной системы. Таким образом, коммерческая деятельность пассажирских перевозчиков передается в пользование частной компании со всеми вытекающими последствиями.

10. На с. 10 безосновательно констатируется в перспективе снижение затрат перевозчиков и агрегаторов на актуализацию локальных баз данных. На рис. 2 дана схема глобальной системы бронирования авиационных билетов. Ее принцип - агрегирование через глобальную систему бронирования (GDS) локальных авиационных систем резервирования (CRS). Почему на автомобильном транспорте должна быть другая схема? (авиационные системы бронирования развиваются с 60х годов прошлого века).

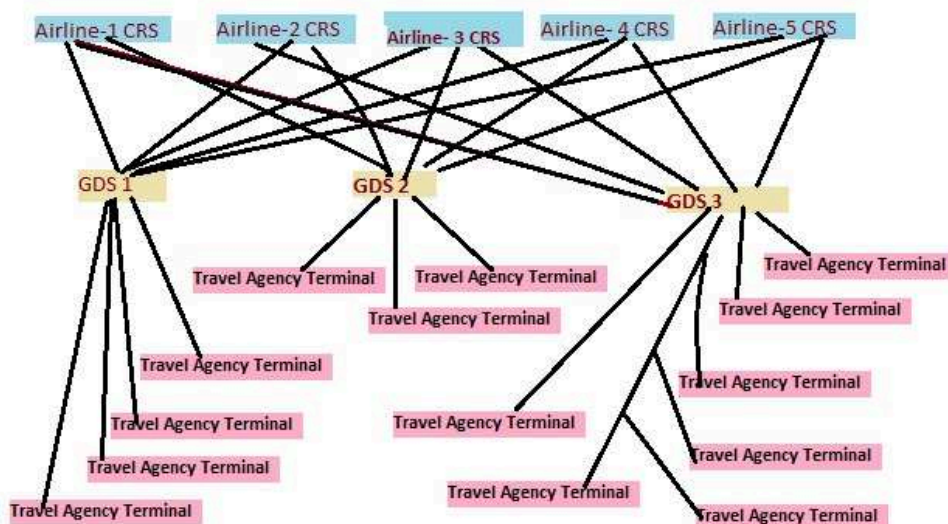


Рис. 2. Схема глобальной системы бронирования авиационных билетов

В Концепции на рис. 0.1. Состав и принцип взаимодействия элементов ЕФС МКПП еще раз подтверждается тенденциозность данного документа. Одной из причин разработки Концепции является низкий уровень автоматизации автомобильного транспорта. Однако, как следует из схемы (рис.0.1. Концепции) формирование автобусной системы бронирования не предусмотрено. Все остается как прежде на «плохих» автотранспортных информационных системах, которые будут эффективно взаимодействовать с ЕФС МКПП.

Основная проблема: схема ЕФС МКПП (рис. 0.1) не соответствует Концепции. Рассмотрим взаимодействие инвенторной системы перевозчика с ЕФС МКПП.

В авиационном транспорте:

Назначение и основные функции инвенторных систем (CRS). Мультимодальные CRS. Управление ресурсами в CRS: квотирование мест по тарифным классам, листы ожидания, сверхнормативное бронирование

Многие крупные мировые авиакомпании имеют собственные инвенторные системы бронирования (инвенторные центры), в которых, как правило, размещают собственные ресурсы мест, и в ряде случаев – ресурсы других, чаще небольших перевозчиков.

Таким образом, инвентарная система перевозчика - это система бронирования (реализации билетов). Через данную систему распределяются ресурсы мест агентам. В системе фиксируются все проданные билеты. Однако из схемы 0.1 следует, что ресурсы мест (УИППы) выдаются только агентам для оформления проездных документов. Автовокзалы осуществляют оформление провозных документов, но УИППы не получают.

Похоже на принцип: функции ЕФС МКПП нам известны, далее сами разбирайтесь между собой как знаете.

Без учета мнения перевозчиков предусмотрено оборудование транспортных средств комплексным устройством для реализации билетов, контроля и учета пассажиров. Сегодня в мире многие перевозчики принципиально не осуществляют реализацию билетов пассажирам за наличный расчет, во многих случаях реализация осуществляется только через Интернет. В ближайшей перспективе такая ситуация будет и Российских линиях. Для перевозчика было бы актуальным приложение для смартфона, через которое пассажир самостоятельно бы приобретал билеты, осуществлял регистрацию на рейс и т.д. Такие приложения уже внедряются на автобусных линиях России. Но для Концепции они неинтересны, т.к. нет предлога собирать оплату с перевозчика.

Вызывает удивление настоятельное желание «втащить» в ЕФС МКПП учет пассажирских потоков. Это ступенька для дальнейшего расширения бизнеса Платона путем вытеснения перевозчиков с наиболее прибыльных направлений?

Непонятен акцент на контроле скорости и режимов труда и отдыха водителей. Сегодня есть тахографы, т.е. сложившаяся система. Постоянное накручивание на транспортное средство технических систем с похожими функциями не приводит к их более эффективной работе. У перевозчика только расходы растут!

На схеме от ЕФС МКПП перевозчику передаются пассажирские тарифы... Непонятно! Перевозчики на межрегиональных перевозках формируют тарифы самостоятельно. Более того, централизация тарифов в ЕФС МКПП противоречит антимонопольному законодательству.

11. Функции подсистем ЕФС МКПП.

Система контроля и учета транспортных средств предполагает установку в транспортные средства широкого круга дополнительного оборудования, за которое, в конечном счете, должен будет заплатить пассажир. Аналогично перевозчик должен будет приобрести оборудование для учета посадки-высадки пассажиров, регистрации пассажиров и т.д.

Непонятно, какое отношение имеют пассажирские потоки к системе государственного контроля. Абсолютный контроль перемещения пассажиров? При наличии свободного такси и частных перевозчиков эта мера, кроме дополнительных сборов с перевозчиков, никакого другого смысла не имеет.

12. На с. 19 концепции намечены кое-какие дополнительные средства монетизации данных ЕФС МКПП (становится понятным отказ от статуса Федеральной государственной системы): хозяйствующие субъекты получают доступ к информации в целях реализации бизнес-задач в сфере межрегиональных пассажирских перевозок.

13. На с. 29 в описании порядка реализации проекта приводится перечень затрат оператора (концессионера системы). Однако отсутствует экономический расчет: величины затрат оператора, дополнительных расходов перевозчика, доходов оператора.

14. Зарубежный опыт регулярных автобусных маршрутов: перевозчики самостоятельно выбирают системы распределения пассажирских билетов. Таких систем много. Крупные перевозчики используют собственные информационные системы, иногда перевозчики кооперируются в одной системе. Однако все добровольно!!!.

15. Не учитывается специфика автомобильного транспорта. Сегодня информационные системы реализации билетов интегрируются с другими информационными системами организации и управления транспортным процессом: системами диспетчерского управления перевозками, информационного обслуживания пассажиров, которые имеют возможность получать информацию о местонахождении интересующего автобуса, региональными системами государственного контроля и управления автомобильным транспортом, которые имеют возможность получать информацию для устранения аварийных ситуаций. Пример – Интегрированная система организации и управления перевозками пассажиров по автобусным маршрутам **BusTrafficManagement**.

Все это уже реализовано и работает. Зачем разрушать наработанное? Кто компенсирует перевозчикам потери из-за оттока пассажиров в переходном периоде?

Таким образом, реализация концепции приведет к снижению качества информационного обеспечения перевозочного процесса (а не повышению, как утверждается в концепции).

16. Таким образом, следует еще раз подчеркнуть: все, что предлагается в концепции уже реализовано в существующих системах:
централизованное планирование и контроль перевозок;
эффективные базы нормативно справочной информации;
качественное обслуживание пассажиров: реализация билетов через Интернет и информация о процессе перевозки;
идентификация легальности перевозок;
оформление билетов туда и обратно;
оформление билетов на необорудованных остановочных пунктах;
передача информации о перевозке в АЦБДД;
и все прочие «достижения» концепции.

17. Система взимания платы «Платон» не является оптимальным оператором, она не обладает опытом и технологиями, накопленными за длительное время эксплуатации информационных систем организации и управления на автомобильном транспорте. Технология автомобильного транспорта не такая простая, как может показаться непосвященным.

18. Большинство предложений Концепции обосновываются некорректное. Например (с. 9), концепция не никак не может снизить расходы бюджетов всех уровней на транспортное обслуживание населения. Повысить может, поскольку плата, которая будет взиматься с перевозчиков, приведет к еще большей убыточности отрасли, что может быть приведет к необходимости бюджетного субсидирования.

В концепции не доказано возможность повышения качества услуг населению. Перевозчики вынуждены будут изыскивать дополнительное финансирование на приобретение нового оборудования. Это приведет к повышению тарифов, как следствие – оттоку пассажиров, что уронит экономику перевозчиков, которая сегодня и так «на ладан дышит».

Непонятна обоснованность взимания платы с перевозчика: он оказывает услуги населению и на выполнение каждого рейса должен получать за отдельную плату разрешение у какой то коммерческой организации. Как это укладывается в действующее законодательство? Информационное обслуживание не является обязательным государственным ресурсом (как, например, автомобильные дороги). Информационное обслуживание по действующему законодательству должно быть добровольным. Нет оснований для навязывания данной услуги. Это нарушение базовых экономических принципов, определенных в Конституции РФ!

19. Откровенные глупости по поводу дополнительных преимуществ добросовестных перевозчиков. Например, на с. 10 говорится о снижении расходов перевозчика на актуализацию локальных баз данных. Перевозчику по трудоемкости безразлично, в какой базе данных (глобальной или локальной)

он формирует свою информационную систему: сегодня на автомобильном транспорте нет примеров и случаев многократного ручного ввода данных в компьютер.

20. Навязывание дополнительных затрат перевозчикам по замене имеющегося оборудования: терминалов ГЛОНАСС (с. 16), **сертифицированные** устройства для регистрации пассажиров (с. 18). В этом ли сегодня основная проблема отрасли?

Резюме.

Под предлогом борьбы с нелегальными перевозчиками усиливается давление на легитимный транспорт, тем самым, вытесняя его в нелегальный сектор и стимулируя развитие сервиса «попутчики». Автомобильный транспорт для экономики и общества имеет исключительное значение. Более 95% населенных пунктов имеет только автомобильное сообщение. Некорректное государственное регулирование этого сектора экономики может привести к нежелательным последствиям в обществе.

В концепции нарушаются многие законодательные акты, касающиеся экономической деятельности.

Предложения:

1. Система бронирования билетов в концепции должна быть **исключительно добровольной**. Государство не имеет права вмешиваться в хозяйственную деятельность экономического субъекта.

2. Дополнительные функции государственного контроля перевозок **должны быть бесплатными**: эта деятельность уже оплачена налогами, исключительное экономическое и социальное значение пассажирского автомобильного транспорта должно учитываться государством при назначении дополнительных финансовых нагрузок на отрасль.

3. Тенденциозность изложения материалов Концепции: выводы и заключения без обоснования, игнорирование существующего положения дел и направлений развития информационных систем на транспорте (например, интеллектуальных транспортных систем).

4. Очевидная проблема проекта в свете коррупционной направленности. При ближайшем рассмотрении о проекте создается мнение как о попытке передачи в частные руки права взимания сборов с пассажирского транспорта.

5. Реализация проекта гарантированно окажет отрицательное влияние на безопасность и качество межрегиональных перевозок пассажиров, что может привести к обострению недовольства населения (социальной напряженности).

Генеральный директор
ОАО «Автоколонна 1967»
19.05.2019

М.Т. Ильянков