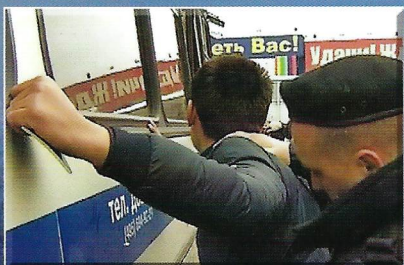


# РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

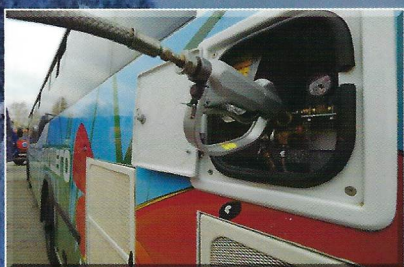
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 7 (51) ноябрь–декабрь

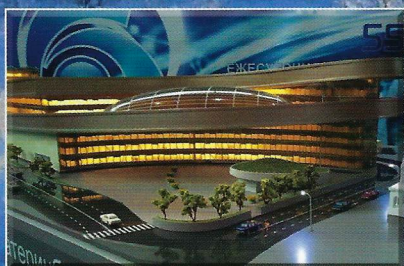
**2013**



**Все внимание –  
безопасности перевозок**



**Природный газ –  
моторное топливо нашей  
эпохи**



**Строительство ТПУ**



119571, г. Москва,  
Ленинский проспект 158, офис 0310  
Тел./факс: +7 (495) 739-34-00,  
(495) 232-15-24  
E-mail: info@rosbuslines.ru

**Некоммерческое партнерство  
ЕДИНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА  
«АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ СТРАНЫ»**



# ПЕРЕВОЗКИ ПО ВСЕЙ РОССИИ

## НА КРЕДИТАХ БАНКА СГБ



---

БАНК СГБ предлагает особые условия по кредитным и лизинговым программам для автовокзалов и автоперевозчиков, обслуживающих межрегиональные рейсы

---

**8-800-100-55-22**

звонок по России бесплатный

[www.severgazbank.ru](http://www.severgazbank.ru)

Реклама. Не является офертой. ОАО «БАНК СГБ». Генеральная лицензия Банка России № 2816 от 26.11.2012 г., г. Вологда, ул. Благовещенская, д. 3

## РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 ГОДА

Бюллетень зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).  
Свидетельство о регистрации: ПИ № ФС77-38352 от 11 декабря 2009 г.

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

**Периодичность выхода:**

от 6 до 12 выпусков в год

**Тираж:** 10 000 экз.

**Распространение:** подписка и целевая рассылка

**Регион распространения:** Москва и регионы, страны СНГ и ЕС

**Экспертный совет:**

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

**Бакирей А.С.** – директор Департамента автомобильного и городского пассажирского транспорта

**Винокуров Б.А.** – президент Московского областного транспортного союза

**Герани В.Д.** – профессор кафедры «Логистика» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ)

**Енин Д.В.** – к.т.н., заведующий научно-исследовательским отделом

ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»

**Жарков С.А.** – председатель правления ОАО «БАНК СГБ»

**Левятов А.И.** – член правления НП «Развитие Автовокзалов Страны»

**Лоран Б.О.** – автор и руководитель проекта «Единая транспортная система «Российские Автобусные Линии»

**Петрова А.П.** – директор-руководитель научного центра ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»

**Старовойтов О.И.** – президент Российского автотранспортного союза

**Яровенко А.С.** – председатель правления НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны»

**Главный редактор:** Б.О. Лоран

**Выпускающий редактор:** С.Н. Неподкосов

**Советник главного редактора:** Г.Д. Шахматов

**Отдел рекламы:** А.Е. Лоран

**Юридическое сопровождение:**

А.С. Яровенко

**Отдел подписки и распространения:**

С.Н. Маракулин

**Корреспонденты:** А.С. Суинова,

А.М. Хлебникова

**Фотограф:** Ю.П. Данченко

**Дизайн и верстка:** Т.Ю. Котелкина

**Корректор:** О.И. Церковская

**Ответственный секретарь:** С.И. Жаркова

**Адрес редакции:**

119571, г. Москва,

Ленинский проспект, д. 158, офис 310

тел.: +7 (495) 739-34-00, (495) 232-15-24

E-mail: info@rosbuslines.ru

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

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

Цена свободная.

Подписано в печать  
13.12.2013 г.

Отпечатано в типографии  
ООО «КНТ СинемаПринт»,  
Москва, 117485,  
ул. Бутлерова, д. 4, к. 3;  
тел.: +7 (495) 627-55-58



### СЛОВО РЕДАКТОРА

2

### ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ◆ Дмитрий Медведев установил требования к российским автовокзалам и автостанциям 4
- ◆ Новые назначения: Николай Юрьевич Захряпин 4
- ◆ Лицензии для всех 5
- ◆ Николай Асаул: электронные билеты на междугородные автобусы появятся через 2 года 5
- ◆ Минтранс отказался от тотального контроля за пассажирами 6
- ◆ Логистика завтрашнего дня 6

### СОТРУДНИЧЕСТВО

- ◆ Международный союз автомобильного транспорта: наша цель – удвоение использования пассажирского транспорта 8
- ◆ Газомоторное топливо: опыт эксплуатации 10
- ◆ Ассоциация «Транспортная безопасность»: реальность и перспективы 12

### ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

- ◆ Как исполнить закон? 15
- ◆ Надежный водитель – безопасные перевозки 17
- ◆ Лазейка для террористов 21
- ◆ Проблема безопасности движения: системный подход 23

### ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

- ◆ Омичей пообещали избавить от нелегальных маршруток 25
- ◆ Чтобы гром не грянул 26
- ◆ Транспортные карты: практика внедрения 26
- ◆ Русская рулетка 27
- ◆ Барнаульский автовокзал превратился в арт-галерею 27
- ◆ Автобусная презентация 28
- ◆ В Ингушетии завершается строительство крупного автовокзала 29
- ◆ Для удобства пассажиров 29
- ◆ В Новосибирске построят ТПУ 30
- ◆ Современный автовокзал строят в пункте пропуска 30
- ◆ В Валдае возводят новый эксклюзивный автовокзал 31
- ◆ За перенос автовокзалов 31
- ◆ Только по билету 32

### ПРОБЛЕМА КРУПНЫМ ПЛАНОМ

- ◆ Чьи интересы важнее? 34

### АВТОВОКЗАЛЫ

- ◆ Между прошлым и будущим 36
- ◆ Стратегия обновления 39
- ◆ А воз и ныне там... 41

### ПЕРЕВОЗЧИКИ

- ◆ Опыт, надежность и комфорт 44
- ◆ РЖД-Трансфер – в действии 45
- ◆ И цели ложные, и средства сомнительные 49

### ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

- ◆ Ориентир – европейские стандарты 51
- ◆ Автобусный караван заказывали? 54

### ИСТОРИЯ АВТОБУСА

- ◆ Первый автобус: в мире и в России 56

**Уважаемые читатели!**

Этот год прошел стремительно и был насыщен разнообразными событиями. Его начало ознаменовалось вступлением в силу Федерального закона № 67-ФЗ от 14 июня 2012 года «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном». Казалось бы, начинание благое, направленное на защиту интересов всех участников рынка. Однако на практике пока что получается не так. К сожалению, нередко размер страховых выплат пострадавшим оказывается значительно меньше причитающихся им сумм. Дело в том, что некоторые перевозчики в погоне за сверхприбылью готовы с легкостью попрасть закон, например, занизив данные о количестве перевозимых пассажиров.

Совместные усилия государства и легального бизнеса в сфере пресечения деятельности по организации пассажирских перевозок под видом заказных на регулярных маршрутах постепенно набирают обороты. Однако всем добросовестным участникам рынка не следует сидеть сложа руки – необходимо как самим, так и через авторитетные объединения транспортников добиваться всеми законными способами внесения актуальных изменений в действующее законодательство.

Заметным и все более значимым явлением на рынке становится и формирование единой системы продажи билетов на регулярные междугородные автобусные рейсы. Необходимо наладить четкое взаимодействие между разными программными продуктами, используемыми для диспетчерско-кассового обслуживания, а также внести соответствующие изменения в действующее транспортное законодательство, чтобы обеспечить правовую основу функционирования ЕСПБ. Длинные очереди в кассы автостанций должны постепенно уйти в прошлое, современному пассажиру следует предоставить удобную альтернативу в виде приобретения билета через агентскую сеть терминала или в режиме онлайн.

С выполнением ряда положений Федерального закона № 16-ФЗ от 09.02.2007 «О транспортной безопасности» возникли серьезные трудности, особенно когда выяснилось, что для оснащения автовокзала всеми необходимыми средствами антитеррористической защиты нужно отдать примерно всю его годовую прибыль. В то же время недавний волгоградский теракт заставляет искать новые пути решения важнейшей проблемы обеспечения безопасности на транспорте.

В этом году отметили юбилей многие авторитетные отечественные и зарубежные автотранспортные объединения, о чем подробно рассказывалось на страницах нашего журнала.

Важным событием прошедшей осени стал организованный в Екатеринбурге Евразийский транспортный форум, в рамках которого лучшие представители отрасли многих российских регионов и стран ближнего зарубежья получили отличную возможность обсудить совместные проблемы. Одним из важнейших его решений стала разработка концепции закона о деятельности автовокзалов. Не вызывает сомнений, что необходимость нормативно закрепить права и структуру деятельности автовокзалов, особенно в сфере обеспечения процесса пассажирских перевозок, назрела уже давно.

Актуальным требованием современности и ближайшего будущего является возведение современных ТПУ, важнейшим звеном которых станут новые комфортабельные автовокзалы. В авангарде реализации проекта – Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург и Казань. Об этом процессе мы будем подробно рассказывать в следующих номерах нашего журнала.

И последнее. В этом году вышел юбилейный – 50-й – выпуск нашего уникального печатного издания о деятельности автовокзалов, рынке межсубъектных и международных автобусных пассажирских перевозок, развитии единой транспортной системы. И весьма примечательно, что специализированный журнал, пользующийся заслуженным авторитетом среди отечественных и зарубежных профессионалов автотранспортной отрасли, заметно совершенствуется, попутно расширяя свою читательскую аудиторию. На его страницах появляется все больше материалов о проблематике автотранспортной отрасли на всем постсоветском пространстве и в странах Евросоюза. В современную концепцию издания блестяще вписалась и новая рубрика под названием «История автобуса», в которой рассказывается о становлении и развитии «короля» наземного вида транспорта.

**Уважаемые коллеги, будем надеяться, что в наступающем году все наши совместные усилия и стремления увенчаются долгожданным успехом!**

**С Новым годом и Рождеством Христовым!**

Приятного и полезного чтения!

**Борис Лоран**

## ПЕРЕЕЗЖАЙТЕ В ИПОТЕЧНЫЕ ПРОГРАММЫ БАНКА СГБ



### Дом, о котором мечтаешь

Ипотечные кредиты «Стандарт», «Новостройка», «Переезд»,  
«Материнский капитал», «Стимул»

Скидки от застройщиков-партнеров банка

Минимальный пакет документов

Нет комиссий за выдачу и сопровождение кредита

**БАНК СГБ**

БАНК С КОТОРЫМ ТЕПЛО

[www.severgazbank.ru](http://www.severgazbank.ru)

Московский филиал ОАО «Банк СГБ»: 121069, г. Москва,  
ул. Садовая-Кудринская, д. 2/62, стр. 4; тел.: +7 (499) 951-49-54

**8-800-100-55-22**

звонок по России бесплатный

Реклама. Не является офертой. ОАО «БАНК СГБ». Генеральная лицензия Банка России № 2816 от 26.11.2012, г. Вологда, ул. Благовещенская, д. 3.

## ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ УСТАНОВИЛ ТРЕБОВАНИЯ К РОССИЙСКИМ АВТОВОКЗАЛАМ И АВТОСТАНЦИЯМ

Премьер-министр РФ внес изменения в правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом.

Документ разработан Минтранс России во исполнение Указа Президента РФ от 31.03.2010 № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте». В правила вносятся, в частности, следующие изменения: уточняется формулировка понятия «автостанция»; уточняются формулировки пунктов, касающихся размещения остановочного пункта, права пользования помещениями в зданиях автостанции, состава и места размещения информации.

«Автостанция» теперь будет называться объектом транспортной инфраструктуры, предназначенный для перевозки пассажиров и багажа, с которого отправляется больше 1 тыс. человек в сутки. Если же пассажиропоток составляет от 250 до 1 тыс. человек в день, то это уже «автостанция».

Люди же, пользующиеся услугами автостанций, будут иметь право на бесплатное пользование залами ожидания и туалетами. Но только если у них есть билет на маршрут регулярных перевозок данного пункта отправления, срок действия которого не истек.

Кроме того, на фасаде основного здания автостанции или автостанции с некруглосуточным режимом работы должно быть вывешено общее расписание всех маршрутов. Оно же долж-



но быть размещено и внутри здания вместе со схемой и расположением мест в транспортных средствах, отправляющихся с этого пункта.

На территории и в основном здании автостанции в понятной форме должна быть указана информация о расположении различных служб: касс, пунктов питания и медпомощи, а также комнат матери и ребенка.

Также устанавливаются минимальные требования к оборудованию автостанций и автостанций относительно пунктов питания, туалетов и комнат матери и ребенка.

<http://government.ru>

## НОВЫЕ НАЗНАЧЕНИЯ



**Николай  
Юрьевич  
Захряпин**

Распоряжением Правительства от 21 октября 2013 года № 1923-р Николай Юрьевич Захряпин назначен заместителем министра транспорта Российской Федерации.

Николай Захряпин родился 27 апреля 1963 г. в г. Ряжске Рязанской области. В 1985 г. окончил Московский технологический институт мясной и молочной промышленности по специальности «инженер-механик».

1985–1986 гг. – служба в рядах Вооруженных Сил РФ.

С 1986 по 1989 гг. работал на различных инженерных и руководящих должностях на Ряжском и Рязанском мясокомбинатах.

2001 г. – обучение в Российской академии государственной службы при Президенте РФ по специальности «государственное регулирование рыночной экономики».

1989–2010 гг. – служба в органах безопасности. Воинское звание – полковник.

В марте 2010 г. назначен заместителем руководителя Федерального агентства воздушного транспорта РФ.

Николай Юрьевич Захряпин имеет медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

По материалам сайта <http://www.mintrans.ru>

## ЛИЦЕНЗИИ ДЛЯ ВСЕХ



**Заместитель руководителя Ространснадзора Асланбек Ахохов** принял участие в расширенном заседании Комитета Совета Федерации по экономической политике по вопросу правового регулирования организации заказных перевозок.

В заседании также принял участие **статс-секретарь – заместитель министра транспорта РФ Сергей Аристов**. Федеральной службой по надзору в сфере транспорта совместно с Администрацией Тверской области был подготовлен к рассмотрению вопрос совершенствования законодательства в сфере организации заказных перевозок.



**Министр транспорта Тверской области Андрей Суязов** рассказал о реализации областного закона «Об организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом Тверской

области», согласно которому введены строгие правила допуска перевозчиков к обслуживанию регулярных автобусных маршрутов. Вместе с тем, проверки, проводимые Министерством транспорта Тверской области совместно с Управлением государственного автодорожного надзора и ГИБДД показали, что недобросовестные участники рынка находят новые возможности для организации регулярных перевозок под видом перевозок по заказу.

По результатам обсуждения Комитет Совета Федерации по экономической политике рекомендовал Министерству транспорта РФ включить перевозки по заказу в перечень лицензируемых видов деятельности. Члены Комитета также считают необходимым внести в законодательство изменения, направленные на определение понятия «межмуниципальное сообщение», а также наделяющие органы государственной власти субъектов полномочиями по регулированию и контролю за перевозками пассажиров в межмуниципальном сообщении, в том числе за перевозками по заказу.

<http://www.rostransnadzor.ru>

## НИКОЛАЙ АСАУЛ: электронные билеты на междугородные автобусы появятся через 2 года



Через два года после утверждения реестра всех маршрутов у россиян будет возможность приобретать билеты на междугородные автобусы через Интернет, заявил **заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул**.

Он пояснил, что для создания реестра маршрутов необходимо принять специальный закон.

«Первая задача – все маршруты свести в единую базу, после этого в качестве дополнительной функции – покупка билета», – сообщил представитель Минтранса.



**Гендиректор Агентства автомобильного транспорта Сергей Сухарев** считает, что депутатам необходимо определить четкие правила, которые будут действовать на рынке межрегиональных пассажирских перевозок. Только после этого транспортные предпри-

ятия смогут обеспечивать необходимое качество услуг.

«Если будет создан реестр, то пассажиры смогут через Интернет узнать всю необходимую информацию: как добраться из одного пункта в другой, кто перевозчик, какие тарифы и многое другое», – отметил Сергей Сухарев.

В России около 200 млн человек ежегодно пользуются междугородными автобусными перевозками. В стране существует примерно 7 тысяч действующих маршрутов в межмуниципальном сообщении. Из них лишь часть находится в реестре.

<http://www.obeschania.ru>



## Минтранс отказался от тотального контроля за пассажирами

Снижение требований к перевозчикам со стороны Минтранса России заключается в смягчении требований по предоставлению персональных данных пассажиров за счет сокращения перечня запрашиваемой информации и касается, в основном, воздушных перевозок. Однако то, что затронуло авиацию, немедленно отозвалось в системе автобусных линий.

Дело в том, что у авиаперевозчиков при условии действия поправок полностью отпадает необходимость предоставлять информацию, которая формируется в процессе бронирования билетов или регистрации. В систему будет поступать информация только о данных самого пассажира (ФИО, номер паспорта и дата рождения), а также общая информация о перелете (маршрут, дата и время поездки).

При этом авиаперевозчик может по договору поручить предоставление информации

о пассажире, необходимой в целях безопасности перелетов (например, досмотр багажа), на плечи автовокзалов или аэропортов, если для этого существует техническая возможность.

<http://www.rzd-partner.ru>



## Логистика завтрашнего дня

Транспортные проблемы Московского региона во многих случаях являются проблемами транспортного комплекса всей страны. Сегодня он остро нуждается в современной транспортной программе, в которой должны быть учтены возросшие требования пассажиров к скорости, комфорту и безопасности поездок. Программные мероприятия позволят обеспечить современную логистику перевозок грузов с учетом сегодняшних и прогнозируемых товаропотоков, растущей деловой активности и формирования новых связей на Едином экономическом пространстве.

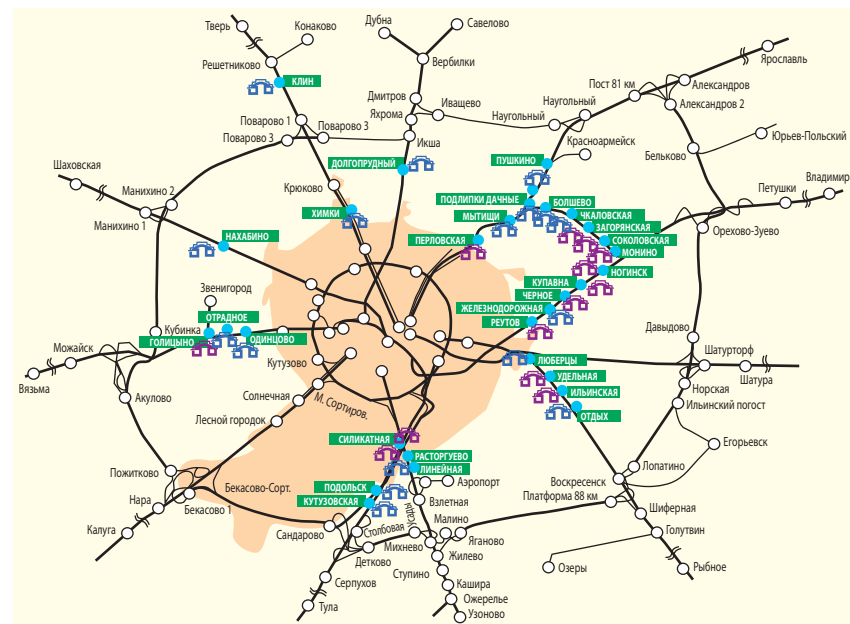
С учетом этого актуализация программы развития транспортной системы Московской области ведется по таким важным направлениям, как железнодорожные перевозки, программа «Наземное метро»,

наземный пассажирский транспорт, экология, скоростной трамвай, ТПУ, новые билетные решения, такси, логистика грузовых перевозок, строительство и реконструкция дорог, воздушный транспорт, вело-

сипедное движение, порядок и безопасность на дорогах.

Наземный пассажирский транспорт призван обеспечить новый уровень комфорта. Именно на обновлении автобусного парка будет сосредото-

### Строительство ТПУ вблизи железнодорожных станций, станций метрополитена и автобусных станций



но основное внимание: до конца 2013 года в ГУП «Мострансавто» поступят 996 единиц нового подвижного состава, в том числе 434 автобуса различной вместимости, приспособленных для перевозки маломобильных групп населения. К 2020 году автобусы малой вместимости будут заменены на более комфортабельные и безопасные для перевозки пассажиров автобусы большой вместимости.

ГУП МО «Мострансавто» запланировано дальнейшее увеличение на 640 единиц парка автобусов, работающих на газомоторном топливе.

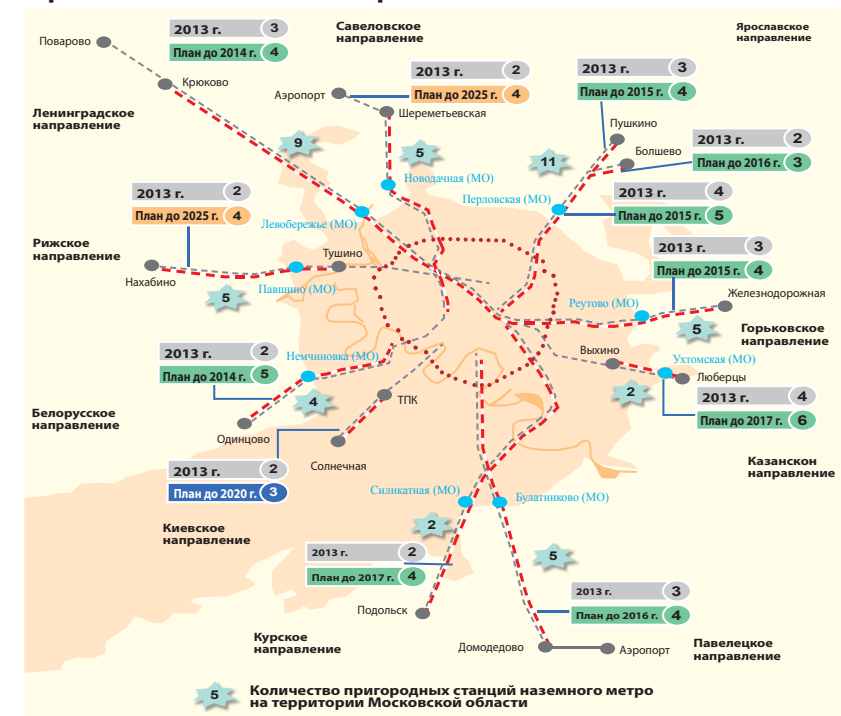
Высокие требования к общественному автотранспорту в столичной области – новый подвижной состав, соблюдение экологических норм, обязательное страхование ответственности перевозчика, использование навигационной техники, контроль за нелегалами – позволяют с большой долей уверенности предпо-

ложить, что в этом перспективном бизнесе будут работать крупные автопредприятия.

Еще одним ключевым фактором становится развитие транспортно-пересадочных узлов (ТПУ). Преимущества ТПУ подтверждает практика. С их помощью улучшается не только качество процесса перевозки, но и качество жизни. Городская среда получает современный градостроительный объект за счет увязки всех видов общественного транспорта, время в пути сокращается на 20%. Ежегодный рост пассажиропотока может достигать 15%, одновременно снижается трафик на дорогах общего пользования.

Уже в период с 2013 по 2016 годы планируется построить ТПУ вблизи 12 железнодорожных станций и остановочных пунктов. До 2020 года будет построено еще 75 объектов: 30 ТПУ вблизи железнодорожных станций; 2 ТПУ вблизи станций метрополитена

### Развитие радиальных направлений МЖД – строительство наземного метро



«Котельники» и «Челобитьево»; 43 ТПУ вблизи автобусных станций и остановочных пунктов.

Развитие логистики напрямую зависит от состояния дорожной сети. В программе строительства автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Московской области выделены основные приоритеты развития дорожной инфраструктуры, в частности, строительство хордовых дорог, ЦКАД и путепроводов через железнодорожные пути, а также строительство и реконструкция вылетных магистралей. Также предусматривается увеличение количества пешеходных переходов, мостов и тоннелей.

Такие направления развития транспортной системы области, как паркинг, наземное метро и пригородное железнодорожное сообщение, рассматриваются в комплексе. Общая длина участков наземного метро на территории области к 2020 году составит 125 км, а количество станций – 48.

Синергетический эффект от комплексного развития железнодорожной инфраструктуры и наземного метро позволит снизить интервал движения поездов в час пик до показателей метро.

Конструкция программы развития транспортной системы Подмосковья, ее направления позволяют рассматривать Московский регион как регион высокой деловой активности с ростом строительства, привлечения инвестиций, созданием новых рабочих мест и увеличением налоговых поступлений в бюджеты всех уровней.

Ирина Полякова  
«Транспорт России», № 38 (793),  
19 сентября 2013 г.

IRU



Этой статьёй редакция начинает серию публикаций о деятельности Международного союза автомобильного транспорта (IRU) в области пассажирских автоперевозок о проблемах и приоритетах автомобильных перевозчиков пассажиров в России и соседних странах с тем, чтобы выделить самые важные из них и предложить пути их решения.

Международный союз автомобильного транспорта (IRU) был основан в 1948 году в Женеве, Швейцария, для того, чтобы содействовать упрощению грузовых автомобильных перевозок в Европе и тем самым способствовать восстановлению ее разрушенной войной экономики.

За прошедшие 65 лет IRU стал признанным на международном уровне лидером автотранспортной отрасли. Причем сегодня IRU представляет на международной арене интересы не только грузового транспорта, но и международных автобусных пассажирских перевозчиков и таксомоторных компаний. 170 ассоциаций – членов IRU из 74 стран мира – это и есть IRU сегодня. В Москве аккредитовано Постоянное представительство IRU в Евразии, региональные офисы IRU находятся также в Брюсселе, Стамбуле и Нью-Йорке.

В рамках IRU работают два совета: Совет по пассажирскому транспорту и Совет по гру-

## МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА: НАША ЦЕЛЬ – УДВОЕНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

зовому транспорту. При поддержке Совета IRU по пассажирскому транспорту в Москве в 2005 году с большим успехом прошла конференция по такси. Ее участники ознакомились с опытом регулирования деятельности таксомоторных компаний в европейских странах, обсудили со своими зарубежными коллегами практические вопросы развития таксомоторных перевозок.

В 2013 году в Москве с не меньшим успехом прошла международная конференция по пассажирскому транспорту «Автотранспорт несет людям мобильность и процветание. Социальная роль автотранспорта», которая показала, что правовое поле международных пассажирских перевозок, их технические аспекты требуют внимания компетентных органов и должны быть нацелены на интеграцию как внутри стран СНГ, так и с европейскими странами.

Совет IRU по пассажирскому транспорту собирается два раза в год для того, чтобы рассмотреть насущные проблемы. На заседании, состоявшемся в Женеве 7 ноября с.г., совет рассматривал проект соглашения ЕЭК ООН по регулярным автобусным перевозкам «ОмниБУС», проблему доступа пассажирского транспорта в зоны с низким выбросом углекислого газа в европейских городах, вопросы рабочего времени водителей, занятых в отрасли пассажирских

автоперевозок, налогообложение пассажирского транспорта и проездные сборы, доступ автобусного транспорта к железнодорожным терминалам и мультимодальное использование городских терминалов.

Стоит отметить, что в Европейском Союзе Совет IRU по пассажирскому транспорту ведет активный диалог с Европарламентом и Еврокомиссией. В результате лоббистских усилий IRU и его Совета по пассажирскому транспорту в Европе появилась Группа высокого уровня по продвижению кампании «Разумный ход», в которую вошли представители Европейской Комиссии, Европейского комитета по экономическим и социальным вопросам, Европейского Парламента и бизнеса.

Кампания «Разумный ход» была развернута IRU в 2010 году. Задача кампании – вести разъяснительную и информационную работу для того, чтобы удвоить использование общественного пассажирского транспорта для обеспечения мобильности населения.

Еще одна цель кампании «Разумный ход» – донести до общественного сознания и политиков тот факт, что пассажирские автобусные перевозки являются самыми безопасными, экологически чистыми и доступными для всех. Они не только безопасны, но также экономичны, социальны, наиболее гибкие и эффективные из всех видов транспорта.

И, действительно, судите сами.

Автобусный транспорт является современным дневным «королем дорог», если говорить об эффективности и гибкости. В Европе автомобильный транспорт составляет 55% общественного транспорта, в то время как железная дорога, трамвай и метро, вместе взятые, составляют 45%.

Эдуардо Паэс, мэр Рио-де-Жанейро – города, выигравшего конкурс на проведение Олимпийских игр – 2016, рассказал телекомпании TED о преимуществах скоростного автобусного транспорта с точки зрения эффективного перемещения огромного количества людей в большом городе всего лишь за 1/10 от стоимости проезда на метро и связанной с ним инфраструктуры! Скоростной автобусный транспорт является примером успешной мобильности для эффективных городов.

На каждое новое рабочее место, созданное в секторе автобусного транспорта в США, создаются 3–3,5 дополнительных рабочих места в партнерских отраслях промышленно-

сти, согласно данным Совета по автобусному транспорту США.

Студенты, пожилые люди, туристы, семьи с низкими доходами, подростки, инвалиды и люди с ограниченными возможностями и, в основном, те, кому нужно добраться из точки А в точку Б, могут воспользоваться услугами автобусов по доступным ценам.

Самый длинный автобус в мире (более 30 метров!) – это новый AutoTram Extra Grand, который был представлен в Дрездене и который вмещает 256(!) пассажиров.

С автобусом тесно связаны не только такие традиционные сферы, как общественный транспорт и туризм, – развитие автобусного транспорта также оказывает непосредственное влияние на безопасность дорожного движения и снижение вредных выбросов в атмосферу, способствует созданию новых рабочих мест и притоку инвестиций в экономику.

Невозможно не согласиться с мэром города Богота (Колумбия), который заметил, что развитая страна – это не та, где у бедных есть машины, это та

страна, где богатые пользуются общественным транспортом.

Всемирная кампания «Разумный ход» завоевывает все большее внимание и поддержку в Европе. У кампании есть свой сайт на всех основных языках мира ([www.busandcoach.travel](http://www.busandcoach.travel)). Влиться в это движение просто: достаточно подписать Хартию кампании «Разумный ход», и логотип вашей компании появится на сайте в разделе «Партнеры». В результате этих простых действий вы сможете получать рассылку новостей кампании, пользоваться всеми графическими материалами, разместить логотип кампании «Разумный ход» на своем сайте.

IRU призывает к созданию широкой общественно-политической платформы в России для обсуждения проблем и приоритетов развития автомобильных пассажирских перевозок с целью вести в ее рамках активный диалог с компетентными структурами.

Конечно, призывать пересестись на общественный транспорт в России пока преждевременно: он и так работает на пределе своих возможностей, являясь дотационным. Однако о повышении роли общественного транспорта начинают задумываться и в России. Выделенные полосы, хоть и с трудом, но пробивают себе дорогу. Власти пытаются навести порядок в работе такси. Стоит отметить, что проблема так называемых «бомбил» в такси существует, хотя и в значительно меньшей степени, и в Европе. Впрочем, такси – это уже отдельная тема для другой публикации.

Елена Анфимова,  
эксперт по связям с общественностью  
Постоянного представительства IRU  
в Евразии



## ГАЗОМОТОРНОЕ ТОПЛИВО: ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Одно из самых актуальных нововведений на современном этапе развития нашей отрасли – переход автотранспорта на газомоторное топливо. О том, как эта задача осуществляется на практике, рассказывает доктор технических наук, генеральный директор ОАО «Казанское ПАТП-1» Леонид Наумов.

Во время проведения XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в городе Казани генеральным перевозчиком ОАО «КПАТП-1» было привлечено 130 автобусов НЕФАЗ, работающих на газомоторном топливе (метан), 60 из которых были запущены в эксплуатацию перевозчиками за один месяц до Универсиады, остальные 70 единиц начали работу непосредственно в момент открытия спортивных мероприятий. Для эффективного и бесперебойного обслуживания работающего на газомоторном топливе подвижного состава, практически впервые использовавшегося на мероприятиях такого масштаба, были привлечены специалисты ООО «РариТЭК», ОАО «КамАЗ», а также Нефтекамского завода, которые круглосуточно находились непосредственно на территории временного парка.

Анализ работы автобусов, работающих на газомоторном топливе, их технологическая особенность и необходимые навыки эксплуатации и технического обслуживания были под пристальным вниманием руководства генерального под-



Леонид Наумов

рядчика и сервисной службы вышеуказанных компаний на всем протяжении Универсиады.

Использование газомоторного топлива особенно актуально для больших городов. Оно более экологично, позволяет снизить нагрузку на окружающую среду. Транспорт, работающий на таком топливе, показал себя как надежный и эффективный. В среднем автобусы работали по 16 часов в сутки. Всего в период проведения летней Универсиады весь задействованный транспорт выполнил более 97 тыс. рейсов, в том числе 25 тыс. рейсов пришлось на автотранспорт, заправленный газомоторным топливом. Ис-

пользование данного топлива позволило оптимизировать денежные расходы. Среди недостатков выявлены: привязанность к АГНКС, которых в городе – считанные единицы; повышенный расход моторного масла (возможная причина – автобусы работали в обкаточном режиме); повышенный шум работы двигателя (аналог дизельного); отсутствие возможности устранения неисправностей газовой топливной системы без привлечения специалистов.

Технико-экономические показатели работы автобусного парка на газомоторном топливе в период проведения Универсиады:

- общий пробег всех автобусов – 287,3 тыс. км;
- средний расход газомоторного топлива на 100 км пробега – 65 куб. м;
- стоимость 1 куб. м газа – 9 рублей;
- затраты на топливо за весь период проведения Универсиады – 1 млн 680 тыс. рублей.

Сравнительная характеристика относительно работы автобусов на дизельном топливе выглядит следующим образом:

- расход дизельного топлива на 100 км пробега – до 40 л в городском цикле эксплуатации;
- стоимость дизельного топлива – в среднем 30 рублей за 1 л.

Расходы на топливо при пробеге 287 376 км составили бы

3 млн 450 тыс. рублей, а в результате эксплуатации автобусов, работающих на газомоторном топливе, получена экономия в 1,77 млн рублей.

На прошедшем расширенном заседании коллегии Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан «Итоги транспортного обеспечения XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани» с участием **министра транспорта РФ Максима Соколова** и **премьер-министра Республики Татарстан Ильдара Халикова** в регионе при поддержке ОАО «Газпром» была принята государственная программа развития рынка газомоторного топлива до 2023 года. В рамках программы планируется пере-

вести на газомоторное топливо 50% общественного транспорта, 30% коммунальной техники, 30% строительной техники.

Для дальнейшего развития эксплуатации автобусов на газомоторном топливе в первую очередь необходимо тесное взаимодействие разработчиков проекта и конструкторского состава с эксплуатирующей организацией-перевозчиком. Оно позволит решить ряд вопросов, касающихся конструктивных особенностей автобуса НЕФАЗ, а также устранения недоработок, выявленных в процессе эксплуатации автобуса, и обеспечения условий ремонта и обслуживания.

По материалам газеты «Единство» № 1–2 (233–234), 2013



Автобусный парк Универсиады



## АССОЦИАЦИЯ «ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ»: РЕАЛЬНОСТЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Ассоциация «Транспортная безопасность» – первая и пока единственная некоммерческая общественная организация в России, которая объединила высококлассных специалистов в области обеспечения транспортной безопасности.

Основной целью деятельности ассоциации является формирование благоприятных условий для эффективной реализации комплексных инновационных решений в области обеспечения транспортной безопасности в условиях модернизации транспортной отрасли страны.

Под ее эгидой объединены российские компании, проводящие конкурентоспособные наукоемкие разработки мирового уровня; ведущие отечественные эксперты и практики в области транспорта, безопасности и нормативно-правового обеспечения. Весомый интеллектуальный вклад в ее работу вносят российские государственные органы, общественные организации, научные

учреждения, объединяющие административный и профессиональный ресурсы.

Свою деятельность ассоциация строит на принципах государственности, законности, эффективности и полезности.

Соблюдение принципа государственности обязывает членов ассоциации при прочих равных показателях отдавать приоритет отечественному, а не иностранному производителю.

Принцип законности – это не только соблюдение законодательства, но и участие в законотворческой деятельности, которая должна отражать объективные процессы российской государственной и общественной жизни. С этой целью ассоциация наладила конструктивный диалог с профильными комитетами обеих палат Федерального Собрания Российской Федерации.

Целью деятельности ассоциации является построение эффективной коммуникации органов власти и управления с общественными и научными



123007, г. Москва,  
улица 4-я Магистральная,  
дом 5, стр. 2, офис 25  
тел.: 8(499)502-6999  
e-mail: info@atb-tsa.ru  
www.atb-tsa.ru

организациями, работающими в транспортной отрасли. Эта деятельность – основа для планового и качественного развития транспортной инфраструктуры России. В итоге деятельность ассоциации должна обеспечить высокий уровень транспортной безопасности.

Деятельность ассоциации, на наш взгляд, также должна формировать и корректировать стратегию развития транспортной отрасли. В нашем случае – это «Транспортная стратегия России до 2030 года».

Сегодня мы можем с уверенностью констатировать, что ассоциация разрабатывает и внедряет грамотные решения в своей интеграционной деятельности. Эти решения согласовываются с нашими членами и стратегическими партнерами на заседаниях рабочих групп, в профильных комитетах, во время выездных рабочих встреч.

В рамках наших мероприятий мы предоставляем возможность всем заинтересованным сторонам обмениваться мнениями по оптимизации нормативно-правовой базы в области транспортной безопасности. С учетом анализа происходящих событий постоянно вносятся коррективы как в процес-

сы регулирования транспортных перевозок, так и в процессы обеспечения безопасности транспортной отрасли.

Ассоциация представлена в различных общественных советах при органах исполнительной и законодательной власти страны, в Общественной Палате Российской Федерации, в Экспертном совете при Правительстве России, Министерстве транспорта РФ и федеральных агентствах.

Не станем скрывать, наша деятельность затрагивает еще один важный сегмент: ассоциация старается внести свой вклад в решение острой проблемы, а именно – в организацию противодействия деструктивным проявлениям, особенно во время проведения социально значимых мероприятий. К этой сфере нашей деятельности мы привлекаем специалистов из ГУТ МВД России.

О правильной организации субъектами ОТИ и ТС процесса обеспечения транспортной безопасности мы рассказываем на курсе «Основы транспортной безопасности» в на-

шем учебном центре. Учебным центром «Транспортная безопасность» разработана уникальная инновационная система дистанционного обучения, которая успешно функционирует и позволяет обучаемым получать соответствующие знания в области обеспечения транспортной безопасности без отрыва от производства.

Во время «круглых столов», семинаров, конференций и других тематических мероприятий ассоциация организует экспозиции и выставки инновационных разработок и технических решений в области обеспечения транспортной безопасности. В таком формате бизнес получает дополнительную площадку для рекламы и реализации своих продуктов.

Под эгидой нашей ассоциации на базе эффективных разработок мирового уровня создан уникальный аппаратно-программный комплекс под рабочим названием «ПЕРСТ». Это устройство позволяет решать практически все задачи, связанные с обнаружением и локализацией потенциально опасных людей, транспортных средств, предметов, запрещенных к обороту, особенно взрывчатых и наркотических веществ и их следов. Модули комплекса помогают руководителям структур транспортной безопасности правильно планировать деятельность своих сотрудников, контролировать ситуацию на объектах, знать о состоянии дел в режиме реального времени.

Конструктивное взаимодействие бизнес-сообщества вокруг проблем обеспечения транспортной безопасности, поставленных в рамках деятельности некоммерческой



Александр Свешников

организации, – это одно из важных условий реализации комплексных инновационных решений.

Региональная интеграция бизнеса, науки, производства, административного ресурса – важный инструмент для реализации государственных программ развития субъектов Российской Федерации, а также «Транспортной стратегии России до 2030 года».

В этом году в целях взаимодействия бизнес-сообщества и органов государственной власти Южного и Северо-Кавказского федеральных округов ассоциация открыла филиал в г. Ростове-на-Дону. В наших ближайших планах – открытие учебно-методических центров «Транспортная безопасность» в Санкт-Петербурге и Ростове-на-Дону, а также филиалов ассоциации в Северо-Западном и Уральском федеральных округах.

Мы заинтересованы в расширении сотрудничества с организациями различных форм собственности, которые стремятся создать эффективную систему комплексной безопасности пассажиров на транспорте в Российской Федерации.

Александр Свешников,  
председатель правления Ассоциации  
«Транспортная безопасность»



Рабочая презентация



Заместитель председателя  
Комитета Государственной  
Думы по транспорту  
Александр Старовойтов

# ЛУЧШИЕ В РОССИИ



ООО «Русские Автобусы – Группа ГАЗ» в очередной раз успешно доказала, что выбор ее машин серии «Вояж» для обслуживания грядущей Олимпиады в Сочи – это попадание в десятку! Что и продемонстрировал пресс-тур группы, успешно проведенный 31 октября из Москвы в сервисный центр Сергиева Посада, который отвечает за техническое обслуживание автобусов, выбранных для работы на сочинских маршрутах, и состоявшийся там же тест-драйв с блестящими результатами.

Эти автобусы – **ГОЛАЗ-5251 «Вояж»** и **ГОЛАЗ-6228 «Вояж L»** – не просто очаровывают своим шикарным дизайном, словно специально созданным для прекрасного настроения его будущих пассажиров, и внушительными размерами (длина **ГОЛАЗ-5251** – 12,5 м, **ГОЛАЗ-6228** – 15 м) – состоявшаяся на территории Автоколонны № 1791 ГУП МО «Мострансавто» презентация машин, которым предстоит обслуживать олимпийские трассы, продемонстрировала уникальное сочетание буквально всех необходимых для этого качеств!

Сошедшие с конвейера Голицынского автобусного завода, они идеально приспособлены к сложному рельефу нашей олимпийской столицы-2014 и обладают широким спектром дополнительных опций, обеспечивающих комфорт пассажиров во время транспортировки: электронная система управления под-

веской, умеющая поднимать и опускать ее, если участок пути попался сложный; система «книлинг», меняющая наклон корпуса в сторону дверей при посадке, чтобы комфортно чувствовали себя в этот момент все категории пассажиров, включая тех, чьи возможности передвижения ограничены (для них же предназначен и специальный подъемник кассетного типа). Наконец, двигатель Scania DC09 102 мощностью 250 л.с. экологического стандарта «Евро-4». Добавьте к этому просторный салон и кресла, опустившись в которые, встать просто не хочется. Панорамное ветровое стекло и аквариумный тип бокового остекления увеличивают угол обзора как водителю, так и пассажирам. И, конечно, в соответствии с требованиями Международного олимпийского комитета в автобусах установлены дополнительные датчики задымления, 5 видеокамер, цифровой тахограф, си-



На правах рекламы

стема ГЛОНАСС. В кабине водителя есть и тревожная кнопка для экстренной связи с диспетчерским пунктом.

Не зря эти машины – **282** автобуса **ГОЛАЗ-5251** и **370** автобусов **ГОЛАЗ-6228** – выйдут на магистральные маршруты Прибрежного и Горного кластеров Сочи как основные единицы пассажирского транспорта Олимпиады!

Ну а пока красавцы-автобусы проходят обкатку на дорогах Подмосковья. Их техническим обслуживанием заняты сотрудники лучшего по всем показателям сервисного центра – **Сергиево-Посадского**. Презентация этих великолепных машин еще раз подтвердила, что совсем не напрасно логотип **Группы ГАЗ** известен во всем мире, благодаря редкому качеству ее руководства и сотрудников ясно и отчетливо осознавать не только требования сегодняшнего дня, но и будущего, не просто учитывая их, но опережая.

# КАК ИСПОЛНИТЬ ЗАКОН?



Новый законопроект об обеспечении безопасности на пассажирских и грузовых перевозках был отправлен на рассмотрение в Государственную Думу РФ в начале ноября. Он разработан Министерством транспорта России совместно с представителями перевозчиков и максимально приближен к аналогичному закону «О государственном регулировании, контроле и надзоре в сфере обеспечения безопасности полетов авиации и использования воздушного пространства Российской Федерации», действующему в сфере пассажирских авиаперелетов.

Основное содержание проекта сводится к тому, что перевозчики наделяются правом создавать свои собственные службы безопасности, сотрудники которых будут сами досматривать пассажиров и грузы, а в случае необходимости применять оружие и силу...

В начале ноября **исполняющий обязанности директора Департамента транспортной**

**безопасности и спецпрограмм Минтранса РФ Владимир Морозов** собрал специальную пресс-конференцию, связанную с предлагаемыми новшествами.



То, что в ближайшем будущем обеспечение безопасности будет зависеть от самих перевозчиков, означает, что любой оператор как автомобильных, так и железнодорожных перевозок сможет ввести в свою структуру дополнительное подразделение, обладающее правом не только на первичный, повторный и дополнительный досмотр пассажиров и их багажа, но и правом на ношение оружия, его применения – так же, как и применения силы... Конечно, все сотруд-

ники такого подразделения пройдут обучение и получат соответствующие лицензии. А чтобы не блокировать работу транспорта, досмотр будут проводить выборочно.

Важно, что при этом полиция, работающая на транспортных объектах, никуда не денется и круг ее обязанностей не уменьшится, просто действия особых подразделений и полицейских будут разграничены, чтобы не дублировать друг друга.

Новый закон предполагает также обязательное оснащение автомобильных и железнодорожных вокзалов сертифицированными системами обнаружения взрывчатых веществ, металлоискателями, видеокамерами и другой техникой, призванной обеспечить безопасность пассажиров, что позволит ввести, наконец, единые стандарты в этой сфере.

Конечно же, моментально возникает вопрос о том, кто должен нести те немалые затраты, которые возникнут в случае вступления нового за-

кона в силу. В частности, одна из железнодорожных компаний уже успела подсчитать, что ей его соблюдение обойдется не меньше, чем в 4 триллиона рублей... И это притом, что всякупаемая техника предполагается исключительно отечественного производства. Для сравнения: годовой бюджет России составляет 14 триллионов рублей.

**Первый заместитель председателя Комитета по безопасности Союза транспортников России Юрий Нагерняк** считает, что финанси-



рование должно исходить из разных источников. Например, из муниципального бюджета, техника вообще должна закупаться за счет самого государства, если она отечественная! «Что касается самих перевозчиков, – заметил он, – им все равно придется задействовать часть своей прибыли на эти цели. Приходя на рынок, они должны были осознавать особенности данного бизнеса и необходимость обеспечения безопасности. Тем более, что по рискам террористических актов Россия находится на четвертом месте в мире после Ливии, Сирии и Ирака...»

Необходимо заметить, что в новом законе речь идет исключительно о коммерческом транспорте – автобусах, скоростных трамваях, поездах и метрополитене. Конечно же,

под его действие ни в коем случае не подпадает личный автотранспорт.

Сейчас у нас все вопросы безопасности в области перевозок регулируются Федеральным законом № 16-ФЗ, в частности, его подзаконным нормативным актом, регулирующим порядок обеспечения безопасности на транспортных объектах. Что касается нового документа, первое чтение в Государственной Думе он благополучно прошел. Видимо, до конца осенней сессии пройдет и второе, и третье. А после вступления его в силу все авто- и железнодорожные вокзалы получат список запрещенных к перевозке веществ и предметов. Так что ни расходов на обучение сотрудников, ни расходов на оснащение и переоснащение своих объектов перевозчикам никак не избежать. И основная часть необходимой для этого суммы, несомненно, ляжет на их плечи. Вопрос, где взять деньги, чтобы не выпасть из законодательного поля, вполне может в этой связи обернуться уходом из бизнеса части перевозчиков...

Есть еще одна проблемная сторона вопроса безопасности в области транспортной структуры, которую озвучил Юрий Нагерняк. «Какой смысл вкладывать миллиарды рублей в оснащение автовокзалов средствами безопасности, – сказал он, – если выехав за его пределы, можно набрать любое количество пассажиров, шахидов заодно подцепить и так далее».

С этим трудно не согласиться: контролировать процесс посадки неизвестных лиц водителями после выезда с территории автовокзала крайне сложно, даже если законода-

тельство ужесточит ответственность за посадку пассажиров вне остановочных пунктов.

Современную ситуацию с безопасностью на транспорте Юрий Нагерняк сравнил с забором, высота которого растет, а внизу остаются дыры, через которые можно обойти любые запреты.

По его оценкам, наиболее опасным с этой точки зрения является автомобильный транспорт, где, с одной стороны, любой перевозчик может объявить себя «заказным» и не соблюдать никакие требования, а с другой – даже в системе регулярных перевозок, осуществляемых по определенным правилам, есть возможность обойти ограничения.

Иными словами, любые усилия в этом направлении вновь упрутся в борьбу с коррупцией. Если не бороться с ней полноценно, все силы и средства, брошенные на обеспечение транспортной безопасности, будут потрачены впустую.

Юрий Нагерняк не уточнил в этой связи, что такое «полноценная борьба». Но, безусловно, она включает в себя в первую очередь реакцию самих пассажиров на незаконные подсадки в пути людей, не прошедших проверку на автовокзале. Молчать в этой связи, сочувственно поощряя водителя, которому «тоже надо подзаработать», просто нельзя, если мы с вами и впрямь хотим, чтобы наш путь стал гарантированно безопасным. Это тот самый случай, когда полагаться на наше русское «авось да небось» – значит рисковать собственной жизнью и жизнью наших близких.

Мария Ветрова

По материалам сайта  
<http://www.arnews.ru/news>



## НАДЕЖНЫЙ ВОДИТЕЛЬ – БЕЗОПАСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



Анализ текучести водительских кадров автопредприятий Уральского федерального округа позволяет выделить основные причины уже более чем 10-летней устойчивой тенденции оттока из нашей отрасли профессионалов. Прежде всего, это вполне справедливые жесткие требования законодательства. Во-вторых – достаточно тяжелые условия труда. И, наконец, слишком низкий уровень зарплаты.

Действительно, отбор специалистов при устройстве на работу у нас очень жесткий: водитель должен не только представить справку транспортной комиссии, но его профессиональная подготовка должна соответствовать требованиям российского законодательства в области перевозки пассажиров, в том числе положениям приказа Минздрава о профпригодности при работе во вредных условиях труда.



Городской пассажирский автобус г. Екатеринбурга

Общероссийские требования к постоянному повышению безопасности на дорогах, устанавливающие в том числе порядок стажировки водителей, вынуждают транспортные предприятия выставлять к кандидатам дополнительные условия. Среди них – тестирование на профпригодность (программа Института охраны труда) и тестирование психофизиологических профессионально значимых качеств, актуальность которых возрастает из-за постоянно повышающейся плотности транспортного потока. Водитель должен обладать прекрасной памятью, вниманием, отличной координацией движений, высокой скоростью и точностью зрительно-двигательных реакций и другими специфическими качествами. Поэтому тестирование психофизиологических профессионально значимых свойств кон-

кретного человека отсеивает кандидатов уже на стадии приема.

Большое внимание уделяется и послужному списку водителя, его алфавитной карточке. У кандидатов бывает и более 20 нарушений за год, чаще всего это нарушение рядности, скоростного режима, проезд на запрещающий сигнал светофора, нарушение правил перевозки пассажиров. И тут возникает много вопросов. Например, как быть, если кандидат ранее был лишен прав за управление в нетрезвом состоянии? И как только он получил водительское удостоверение, тут же отправился устраиваться на пассажирские перевозки!

За 2010 год только в ЕМУП «Муниципальное объединение автобусных предприятий» в приеме на основании алфавиток и результатов тестирования было отказано 186 водителям, а в 2011 году – 197. Ведь выбор работодателя в такой ситуации невелик: взять на себя ответственность либо отказать в трудоустройстве без законных на то оснований. Далее, если прием все-таки состоялся, водитель, приступив к работе, включается в плотный график с соблюдением требований положения о режиме рабочего времени и времени отдыха водителей – согласно приказу Минтранса.

Тяжелые условия труда, иногда неспособность организма

водителя подстроиться под темп работы, а также под ряд специальных требований, приводят к тому, что очень большой процент сотрудников отсеивается в первые полгода или год. Текущая водительских кадров на предприятиях общественного транспорта Екатеринбурга составляет более 35%. Причем из вновь принятых водителей треть их увольняется в первые же 12 месяцев. По статистике одного из крупнейших перевозчиков Екатеринбурга в 2011 году было принято 206 водителей, а уволено 219 человек.

Начиная с 2005 года, у нас идет вынужденный прием на работу иностранных водителей, в основном граждан Таджикистана и Узбекистана. У них есть свои достоинства: законопослушность, высокая трудоспособность, отсутствие тяги к алкоголю. К иностранцам работодатели предъявляют более жесткие требования, чем к россиянам. Это и предъявление документа об окончании школы, где есть графа о преподавании в школе русского языка, возрастные ограничения до 50 лет, обязательный опыт работы в автопредприятиях крупного города более трех лет, отсутствие нарушений ПДД, отсутствие ДТП. В результате процедура оформления документов заметно удлиняется. Тем не менее, если в 2010 г. мы приняли 86 иностранных работников, то в 2011 цифра выросла до 131. На сегодняшний день у нас на одного россиянина приходится два водителя из-за рубежа.

Еще один канал оттока кадров – периодический профосмотр. На протяжении последних двух лет наметилась тен-



Водитель автобуса

денция увольнения работника по состоянию здоровья. Основные заболевания – сахарный диабет, гипертония, заболевания органов зрения, операбельная грыжа – как фактор профнепригодности к управлению транспортными средствами по категориям D и DE. Только по результатам медосмотров в 2011 году было уволено 43 водителя, из них 13 со стажем работы более 10 лет.

Необходимость обеспечения безопасности пассажирских перевозок на принципах международного законодательства вызвало в последние 2–3 года принятие целого комплекса федеральных нормативных актов по применению на транспорте навигационных систем слежения ГЛОНАСС – приборов контроля режима труда и отдыха водителей. Ужесточение контроля, на наш взгляд, одновременно должно сопровождаться обеспечением материальной заинтересованности водителя в безаварийной работе, функционировании всех контрольных приборов.

Система материального стимулирования водителей, получение льгот в связи с тяжелыми условиями труда досталась нам от советских времен. Сегодня у нас нет статистических данных о фактическом размере зарплаты водителей и порядке ее формирования в предприятиях разной формы собственности, в малых и средних авто-транспортных организациях, которых в пассажирской отрасли более 80 процентов.

Президент России неоднократно отмечал необходимость формирования справедливой оплаты труда профессиональной элиты рабочего класса, к которой относятся водители пассажирского автотранспорта. В этих условиях важна роль стажировки водителей в качестве вынужденной меры обеспечения безопасности пассажирских перевозок.

Заработная плата при формировании себестоимости услуги и утверждении тарифа не должна рассчитываться по остаточному принципу. Зарплата водителя должна определяться не желанием органов



Симулятор вождения автобуса

управления придерживаться ее рост, а соответствовать аналогичной зарплате в регионе, быть сопоставимой по физическим и психическим затратам рабочих иных профессий, в том числе наиболее привлекательных. Для этого порядок ее начисления должен быть защищен федеральными методиками формирования тарифа. Отраслевые соглашения должны обеспечивать реальный заработок, а не бумажные цифры.

Совместно с профсоюзами, федеральными органами управления на транспорте необходимо провести ревизию и модернизировать трудовое законодательство. Например, в законопроекте «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров» предусмотрено страхование и значительные выплаты при ДТП пострадавшим пассажирам, но водитель, кондуктор, люди, которые ежедневно работают в условиях повышенной опасности, не подлежат страхованию их профессиональной деятельности. Вряд ли это можно признать нормальным явлением!

Только достойная и стабильная оплата, социальные гарантии, в том числе страхование профессиональной деятельности, позволят иметь на автотранспорте стабильные трудовые ресурсы и обеспечить действительно безопасную

эксплуатацию пассажирского автотранспорта.

Мониторинг автотранспортных предприятий Свердловской области по состоянию водительских кадров установил, что из 2000 тысяч водителей, работающих на данных предприятиях:

- 8% имеют стаж вождения автобуса до 3 лет;
- 41% имеют стаж вождения от 3 до 10 лет;
- 51% имеют стаж вождения свыше 10 лет;
- средний возраст водителя – 41 год, а возрастная «вилка» – от 25 до 55 лет;
- процент водителей старше 55 лет достаточно высокий – 16%.

Таким образом, большинство водителей автобусного общественного транспорта выбрали эту профессию как основной вид деятельности 10, 15 и 20 лет назад, а молодежь к нам вообще сейчас не идет. Это объясняется тем, что уровень заработной платы на автопредприятиях области в среднем составляет чуть выше 10 тыс. рублей. Поэтому многие водители из городов Свердловской области стремятся в Екатеринбург: в ЕМУП

МОАП среди водителей 20% иногородних и 15% иностранцев, так как в объединении средняя заработная плата составляет 28 500 рублей.

Для комплектования объединения МОАП водительским составом значительные суммы тратятся на обучение водителей категории D: стоимость обучения в 2009 году составила 36 000 рублей, в 2011 году – 45 000 рублей. В 2009 году обучено 53 человека (по договору со службой занятости). Из них остались работать на прежнем месте 16 человек (34%). В 2010 и 2011 годах группы для обучения сформировать не смогли.

Если эта ситуация не изменится, в ближайшие 10 лет нас ждет острый кризис водительских кадров, потому что те, кто сейчас составляют основной костяк, будут постепенно выходить на пенсию, а заменить их молодыми кадрами не представляется возможным.

Проблема водительских кадров – это комплексная проблема. Правительство Свердловской области в курсе сложившейся ситуации. Именно поэтому нами и подготовлена



Профосмотр водителей

совместно с представителями науки, занимающимися вопросами автотранспорта, концепция целевой программы развития системы непрерывного профессионального образования Свердловской области. Программа будет принята в качестве основы для развития и подготовки кадров для автотранспортных предприятий с позиции структурированного подхода – «наука и образование – бизнес и власть – институты общества».

Программа должна в этой связи включать постоянный мониторинг специалистов, выявляющий ключевые проблемы в закреплении кадров: зарплата и жилье, целевое направление в вузы, подготовка по специализациям, необходимым предприятиям, прогнозирование изменений на рынке востребованности работников. Стимулирование кадров предполагает активное сотрудничество

со службой занятости, работу с водителями-мигрантами; взаимодействие САПС с профессиональным ресурсным центром.

Нет никаких сомнений в том, что должна быть восстановлена вертикаль образования: профориентация в школе – учебно-курсовые комбинаты – автошколы ДОСААФ – автоколледжи – УГЛУТУ. Внедрение профессиональных стандартов будет возможным через создание инновационно-образовательных кластеров в системном объединении «наука – бизнес – власть». Работодатель обязательно должен участвовать в разработке образовательных стандартов, составлении перечня направлений подготовки, в формировании региональной системы оценок квалификации выпускников.

И последнее. Вместе с подготовкой и переподготовкой кадров нужно параллельно поднимать и престиж профессии автотранспортника. Не-



Николай Герасимов

обходимо не только повышать заработную плату водителей, но и писать о них, снимать, как было когда-то, фильмы об их тяжелом, подчас героическом труде, привлекая, таким образом, к этой нелегкой профессии молодежь.

Нельзя забывать, что необученный, лишенный стимулов, а значит, и непрофессиональный водитель – это прямой путь к ДТП.

Николай Герасимов,  
президент Союза  
автотранспортных предпринимателей  
Свердловской области



## ЛАЗЕЙКА ДЛЯ ТЕРРОРИСТОВ



Террористка-смертница Наида Асиялова, устроившая взрыв в Волгограде, приехала в город на рейсовом автобусе Махачкала – Москва. Асиялова купила билет до Москвы, но по каким-то причинам решила сойти раньше. В марте 2010 года в столицу из Махачкалы подобным образом приехали Марьям Шарипова и Джанет Абдуллаева, подорвавшие себя в метро на станциях «Парк культуры» и «Лубянка». При взрывах тогда погибли 40 человек и более 90 были ранены. За шесть лет до этого рейсом Махачкала – Москва воспользовался смертник Анзор Ижаев, совершивший теракт в перегоне между станциями «Павелецкая» и «Автозаводская». На рейсовом автобусе из Москвы пытался скрыться и дагестанец Магомед Расулов, проломивший голову полицейскому в драке на Матвеевском рынке. Его задержали на 47-м км МКАД недалеко от строительного рынка.

Одно из трех мест в Москве, куда сейчас прибывают автобусы с Северного Кавказа, – рынок «Славянский мир». Он

находится сразу за МКАД на Калужском шоссе, в пяти минутах езды от станции метро «Теплый Стан».

Рынок – расставленные рядами двухэтажные торговые павильоны. Сразу за ними грудой свалены строительные материалы, а чуть дальше – площадка, на которой в ряд стоят около 20 двухэтажных автобусов Setra. Автобусы покрыты пылью и оклеены названиями иностранных турфирм и транспортных компаний. Под лобовыми стеклами – таблички «Махачкала», «Дербент», «Шали», «Грозный», «Касумкент», «Назрань». Водительские кресла у нескольких автобусов обтянуты флагами футбольного клуба «Анжи». Рядом на пластиковых стульях сидят водители.

– Аллах Акбар! – сложив руки рупором, громко кричит один из них, вскакивает с места и прыгает в автобус с надписью «Грозный». Остальные смеются.

Автобусы до Дербента, Махачкалы и Грозного ходят со стоянки каждый день, водители в них постоянно меняются. Один автобус перевозит до 50 пассажиров, причем в салоне есть отдельные мужские и женские зоны. Для тех, кто не хочет ехать сидя, сделаны лежащие места. Они дороже. Дорога занимает около 30 часов. В Грозный водители предлагают ехать за 3000 рублей.

– До Дербента за 2 тысячи довежу, – говорит водитель по имени Ибрагим. – Ехать полто-

ра дня по ростовской трассе. Автобус у меня новый, так что быстро доедем. Другие по два дня возят. У меня и кондиционер есть.

Билет покупается на месте: кассы или диспетчерской на стоянке автобусов нет. Документы для этого с собой иметь необязательно.

– Нам паспорт не нужен. Хотя по дороге посты будут, могут остановить, проверить, – объясняет он.

К одному из автобусов подъезжает грузовая «Газель» с астраханскими номерами, и трое мужчин начинают осторожно выгружать из нее черные сумки, складывают их в грузовой отсек. Мужчины обнимаются с водителем, и «Газель» уезжает.

Вокруг площадки работает несколько кафе. Рядом с ними продуктовые магазины, автомойка. К одному из кафе пристроено небольшое помещение с вывеской «Намаз». Через дверь видно, что внутри оно отделано деревом, на полу лежат ковры, а у входа парами составлена обувь.

У автобусов начинают появляться пассажиры. Кто-то приходит пешком, кто-то приезжает на такси, а некоторых подвозят на черных и серебристых BMW. В автобус заходят два парня спортивного вида с сумками в руках. Рядом ждут своей очереди пожилые мужчина и женщина. Из такси выгружается семья – старушка, ее дочь



и четверо внуков. Практически у всех женщин на головах повязаны разноцветные платки.

– Брат, духи надо? – спрашивает потрепанный в расстегнутой клетчатой рубашке чеченец одного из пассажиров. Тот отмахивается.

Охраны на площадке не видно. Метрах в ста от нее на выезде с территории рынка установлен шлагбаум. Возле него периодически дежурит машина ДПС, но полицейские не выходят из машины и часто уезжают в сторону МКАД с включенной мигалкой. Автобусы покидают рынок через другой выезд. Там шлагбаума нет.

На территорию «Славянско-го мира» автобусная станция переехала после закрытия рынка в «Лужниках» в 2011 году. Сейчас автобусы на Северный Кавказ отправляются еще из двух мест – с автостанции возле метро «Теплый Стан» и с рынка «Садовод» возле МКАД в ЮВАО.

На «Теплом Стане», как объяснили в справочной службе автостанции, билеты продаются только в кассе и только при наличии паспорта. В республике Северного Кавказа автобусы отсюда ходят ежедневно. Со стоянки на «Садоводе» автобусы ходят в Дербент и Махачкалу, перевозками занимается компания «Лидер». Билеты на рейсы тоже продают сами водители.

До недавнего времени автобусы из Махачкалы и Киз-

ляра ежедневно приходили на автостанцию за Казанским вокзалом, в Рязанском переулке, а в столицу Дагестана отправлялись с четверга по воскресенье. Сейчас автобусы до Махачкалы отсюда уже не ходят. Кроме того, участники группы «ВКонтакте» «Москва – Грозный, Грозный – Москва» пишут, что точки отправления автобусов из-за частых проверок на рынках начали периодически меняться. В группе советуют звонить водителям напрямую и спрашивать, откуда пойдет рейс.

В пресс-службе УВД по ЮВАО заявили, что полиция проводит в округе рейды по нелегальным мигрантам, но о каких-либо проверках стоянки автобусов на рынке «Садовод» ничего не слышали. Один из рейдов недавно прошел и на рынке «Славянский мир». Как рассказала **представитель пресс-службы УВД ЮЗАО Юлия Аносова**, нарушений на самом рынке выявлено не было, но несколько человек задержали за нарушение правил въезда в Россию по ст. 18.8 КоАП (в ходе рейда на рынке «Садовод» на этом же основании были задержаны около тысячи человек – прим. ред.).

– Перед нами не стояла задача разбираться со стоянкой автобусов. Вообще проблема с тем, что на автобусах в Москву и из Москвы может ездить кто угодно, действительно существует: водители не имеют полномочий проверять у пассажиров паспорта, а билеты необязательно покупать в кассах, – рассказала Аносова. – Но мы в последнее время проводим проверки автобусов на въезде и выезде с автостанций.

В полиции ЮЗАО предположили, что если стоянка суще-



ствует на рынке «Славянский мир» несколько лет, то ничего нелегального в ней быть не должно. Представитель организации «Союз пассажиров» затруднился назвать отличия легальных стоянок автобусов от нелегальных. Он пояснил, что стоянку можно считать нелегальной, так как автобусы с нее отправляются не вполне законно: у водителей часто нет разрешений на перевозки, они не оформляют паспорт маршрута, где должен быть описан путь автобуса со всеми остановками, и не оформляют обязательную страховку ответственности перевозчиков за причинение вреда пассажирам. В префектуре ЮЗАО и управе района «Теплый Стан» комментарий о юридическом статусе стоянки оперативно получить не удалось.

В Национальном антитеррористическом комитете посоветовали обратиться в приемную ФСБ по Москве и Московской области, но, там отказались давать комментарии. В пресс-службе Департамента региональной безопасности Правительства Москвы сообщили, что департамент занимается всем, что касается безопасности в городе, но, входит ли в этот список безопасность на стихийных стоянках автобусов, сказать затруднились.

Василий Колотиллов  
По материалам сайта  
<http://www.mn.ru>

## ПРОБЛЕМА БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ: СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД

Ежегодно в мире в результате дорожно-транспортных происшествий гибнут 1,24 млн человек. «Около 500 млн людей приобретают очень серьезные проблемы со здоровьем после ДТП», – заявил президент Международной организации по безопасности дорожного движения Юп Гус. Также он отметил, что, например, в Англии каждое дорожно-транспортное происшествие обходится бюджету в один миллион долларов.

В 80–90-х годах прошлого столетия высокий уровень аварийности в России по сравнению с европейскими странами в значительной степени определялся отсутствием источников целевого финансирования работ по повышению безопасности дорожного движения на государственном уровне.

Первая федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в России на 1996–1998 годы» была разработана и утверждена Постановлением Правительства РФ 7 июня 1996 года.

Однако, как говорят в народе, первый блин комом. Объем финансирования программы составлял 8958,9 млрд рублей (из них из федерального бюджета – 285,48 млрд рублей). Но в связи с поздним принятием ФЦП (бюджет был утвержден годом ранее) в 1996 году ее мероприятия не финансировались, а в 1998 году был секвестр бюджета, и программа не финансировалась в полной мере. Не было финансовой поддерж-

ки и со стороны предусмотренных постановлением соинвесторов – местных бюджетов.

Практически 80% мероприятий, реализованных в тот период, были направлены на разработки НИОКР и разработку нормативно-правовых актов, гарантирующих стабильную профилактическую работу в области безопасности.

Программные мероприятия предусматривали реализацию их на основе контрактов с хозяйствующими субъектами, однако какого-либо органа управления реализацией контрактов определено не было, а государственный заказчик – Министерство транспорта России – на создание какого-то управляющего органа финансовых средств не имело. Практически организация работ по реализации программы была возложена на рабочую группу, состоящую из представителей заинтересованных министерств и ведомств – Координационный совет. Приказом министра была

создана Дирекция по реализации программы, состоящая из шести человек, при этом денег на зарплату им не предусматривалось.

В целом программа шла со скрипом, но срок ее действия неоднократно продлевался. После 2010 года ФЦП превратилась в подпрограмму в рамках ФЦП «Модернизация транспортной системы России», но с бюджетным финансированием на ее реализацию и содержанием аппарата. Конкретным инструментом реализации государственной политики стала ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», обеспечившая совместную деятельность государственных заказчиков программы, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации. В результате выполнения программных мероприятий число погибших в дорожных происшествиях уменьшилось на 20%. Снижалась аварийность с участием

### Наша справка

Ежегодно в России происходит более 200 тыс. ДТП, в которых погибают около 40 тысяч человек и около 250 тысяч человек получают ранения различной степени тяжести. Доля ДТП с участием детей и подростков в нашей стране составляет 10–15%. Основное количество ДТП (70%) зарегистрировано в городах и населенных пунктах. Социально-экономический ущерб от дорожной аварийности оценивается более чем в 300 млрд рублей.

Около 70% ДТП происходит по вине водителей (по вине пешеходов – 20–25%). Из них водители личных автомобилей составляют более 80%. Более 50% ДТП связаны с сознательным нарушением ПДД. 50–60% всех ДТП составляют наезды на пешеходов, свыше четверти – столкновение транспортных средств и наезды на препятствия.



пешеходов и водителей, управляющих автомобилем в нетрезвом состоянии.

По итогам 2012 года МВД России отметило положительную динамику в снижении аварийности, посчитав, что необходимо и впредь принимать системные меры предупреждения аварийности на дорогах. Эта проблема – одна из приоритетных в политике государства в связи с тем, что показатели аварийности на дорогах в 2013 году вновь поползли вверх. Практически этот год прошел вхолостую, так как на заседаниях Правительства только в конце 2013 года рассмотрен проект ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в период с 2013 по 2020 годы».

Базовой причиной ДТП является низкая транспортная дисциплина участников движения. Широкое распространение получило сознательное пренебрежение ПДД.

В 25% ДТП участвуют водители со стажем менее 3 лет (из них 40% – водители со стажем вождения менее одного года). Кроме этого на рост аварийности влияет плохое состояние автомобильных дорог (25–30%), а также ненадлежащее состояние автомобиля.

Особое внимание уделяется пешеходам, так как они составляют более трети от всех погибших, особенно на пешеходных переходах. Нужны современные технические решения безопасности переходов. Актуальным вопросом считается совершенствование технологий аварийно-спасательных работ, создание трассовых пунктов экстренной медицинской помощи.

На проезжей части дорог предполагается установка ис-

кусственных неровностей и ограждений, разделение транспортных и пешеходных потоков. Обозначен вопрос укрепления дисциплины, формирование негативного отношения к нарушителям правил дорожного движения, которые будут реализовываться за счет совершенствования форм и методов контроля. Обращается внимание на повышение качества подготовки водителей.

Вступили в силу поправки в закон «О безопасности дорожного движения» и КОАП РФ, которые вводят новые подкатегории прав, в том числе для водителей скутеров и квадроциклов, и запрет на сдачу экзаменов экстерном. В частности, поправками вводится в водительское удостоверение категория М для владельцев мопедов и скутеров. Права на скутер или мопед можно будет получить только с 16 лет.

Кроме этого закон вводит подкатегории А1 и В1. Категория А1 дает право на управление мотоциклами малой мощности с рабочим объемом двигателя не более 125 куб. см и максимальной мощностью не более 11 кВт, а В1 потребуются для вождения трициклов и квадроциклов. Теперь наши удостоверения соответствуют стандартам Международной конвенции о дорожном движении, но все это опять ставит телегу впереди лошади.

Что мы имеем для подготовки водителей этих категорий? Ответ – ничего. Мотошкола нет. Преподавателей нет. Учебных площадок для практической езды нет. А чтобы все это было на практике, нужно время и деньги. Таким образом, получить права нового образца придется не скоро. Теперь ФЦП



БД на 2013–2020 годы должна учитывать складывающуюся ситуацию с водителями указанных категорий, существенно влияющих на дорожную безопасность.

Между тем, модернизируется система видеорегистрации нарушителей правил движения на дорогах, которая теперь будет фиксировать не только скоростной режим, но и выезд на встречную полосу, а также езду по обочине дороги. Внедряется система бесветофорного движения за счет строительства развязок и эстакад. Таким образом, обеспечивается преемственность ряда мероприятий ФЦП на 2006–2012 годы.

Предполагается федеральное софинансирование мероприятий региональных программ по безопасности дорожного движения. На реализацию мероприятий программы Правительство РФ планирует выделить из бюджета 100 млрд рублей. Бюджет ГИБДД будет секвестрирован до 32,4 млрд рублей. О результатах этих работ можно будет узнать из статистических данных не ранее, чем через два года.

Юрий Щербинин,  
специальный корреспондент журнала  
«Автотранспортное предприятие»



Омичей пообещали избавить от нелегальных маршруток

Предотвращение на территории Омской области работы нелегальных перевозчиков, которые значительно влияют на экономическую ситуацию предприятий, работающих на базовых маршрутах, – одна из основных рабочих тем Министерства транспорта Омской области.

Было отмечено, что в течение этого года существенных срывов пассажирских перевозок не было. Автобусные перевозки пассажиров осуществляются по 588 базовым и 145 коммерческим маршрутам, которыми обслуживаются 1360 населенных пунктов области. Действуют 36 автовокзалов и автостанций.

Внутриобластные пассажирские перевозки по базовой маршрутной сети в пригород-

ном и межмуниципальном сообщении осуществляются 26 автобусными предприятиями различной формы собственности.

В результате оптимизации автомобильной базовой маршрутной сети изменения методики расчета расходов на субсидирование автомобильного транспорта по итогам 9 месяцев 2013 года сокращены в сравнении с аналогичным периодом прошлого года на 100 млн рублей. На следующий год бюджетное финансирование на субсидирование пассажирских перевозок пока определено в объеме 60% от потребности. Поэтому перед работниками транспортного комплекса поставлена задача сохранения стабильности и ка-



чества предоставления транспортных услуг населению на основе новых форм хозяйствования.

И в первую очередь – это борьба с нелегальным бизнесом в сфере пассажирских перевозок, в том числе с привлечением федеральных контрольно-надзорных органов в соответствии с наделенными полномочиями, а также в тесном контакте с УФАС по Омской области. Подобная практика уже существует, и она должна носить массовый характер.



ОБРАБОТКА И ПЕРЕВОЗКА ТАНК-КОНТЕЙНЕРОВ



ООО «ЕвроГаз»

г. Москва, ул. Покровка, д. 14/2, стр. 1

Тел./факс: +7 (495) 778-56-70

e-mail: office@mskgas.ru  
www.mskgas.ru

- Заправка газгольдеров
- Заправка и доставка баллонов
- Безопасная доставка и слив сжиженных газов

ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА СЖИЖЕННОГО ГАЗА



Муром

## Чтобы гром не грянул

Вокруг здания автовокзала вырос забор. Он был возведен как дополнительная мера безопасности согласно требованиям комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте.

К чести **директора Муромского автовокзала Татьяны Черепейниковой** и ее подчиненных нужно сказать, что задумываться о безопасности объекта здесь начали не на волне тревоги, поднявшейся после взрыва в Волгограде, а еще в 2009 году. Именно тогда автовокзал был оборудован современной системой видеонаблюдения.

Сегодня за порядком на всех входах здания, в кассовом зале, на посадочной площадке следят 14 камер. В помощь технике – сотрудники охранного предприятия «Триада», которые несут службу на станции с шести утра до шести вечера. Сегодня автовокзал в Муроме оснащен всем необходимым, чтобы посещающие его люди чувствовали себя в безопасности.

Забор огораживает автовокзал двойным кольцом – непосредственно само здание станции, а также территорию посадки пассажиров и место стоянки такси. Для удобства клиентов



в двух местах сделаны входные калитки.

Рейсовые автобусы и транспорт, имеющий специальный допуск, будут попадать на территорию автовокзала через специальные заездные ворота. Работу шлагбаума регулирует отдельный сотрудник, разрешая либо запрещая въезд на платформу какого-либо транспорта. Что касается такси: пропускаются машины исключительно тех фирм, с которыми у автовокзала заключен договор о сотрудничестве.



Тульская область

## Транспортные карты: практика внедрения

Начиная с октября, на многих автобусных вокзалах и станциях России стали вводить транспортные карты. Введены они с 1 ноября и в Тульской области. О том, что именно представляет из себя такая карта и как ею пользоваться, рассказывает **инженер отдела эксплуатации ООО «Киреевская транспортная компания» (бывшее ПАТП) Надежда Белкина**.

В сущности это – электронный проездной билет, похожий с виду на банковскую карточку. Действует так же, как и привычный единый месячный льготный проездной. В частности, у нас эти карты продаются на автостанциях в Киреевске, Болохово и Липках, а также на остановочном пункте в рай-

центре на улице Чехова. Стоимость проезда на месяц осталась прежней – 430 рублей.

Но в отличие от традиционного проездного билета электронный – длительного действия. То есть с наступлением каждого следующего месяца новую карту приобретать не придется. Надо лишь прийти по одному из вышеназванных адресов, заплатить указанную сумму и активировать свою карту через специальный терминал.

Установлены терминалы и во всех автобусах, работающих на пригородных и городских маршрутах. Но здесь они предназначены для считывания



информации, то есть являются своего рода компостерами. Пассажир подает водителю автобуса свою транспортную карту, а тот пропускает ее через терминал.

Введение электронной системы позволяет лучше отслеживать и оценивать реальную проходимость льготников в пригородном и городском транспорте. В конечном итоге это позволит рациональнее расходовать бюджетные средства.



Буква закона

## Русская рулетка



Принятый к началу 2013 года Федеральный закон РФ 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» преследовал четкую цель – защитить права пассажиров в случае аварии на всех видах пассажирского транспорта, исключая легковое такси. Однако реальный размер страховых выплат пострадавшим на сегодня гораздо меньше цифры,

полученной путем простого умножения количества потерпевших на размер причитающихся им страховых выплат. Причина проста: почти половина компаний-перевозчиков игнорирует закон, а часть – занижает данные о количестве перевозимых пассажиров, заставляя их участвовать в опасной игре.

## Билет был, а страховка?

По данным Национального союза страховщиков ответственности (НССО), к концу первого полугодия нынешнего года в авариях на пассажирском транспорте погибли 85 человек и более 1,2 тыс. были ранены. По элементарным расчетам страховщики должны были выплатить свыше 600 млн рублей компенсаций. Но этого не случилось. Согласно статистике Федеральной службы по финансовым рынкам России, выплаты страховщиков по полисам ответственности перевозчиков с января по июнь составили чуть более 10,1 млн рублей, а на конец сентября, по данным НССО, – около 44 млн

рублей. По словам **президента НССО Андрея Юрьева**, страховые случаи примерно на такую же сумму компенсаций находятся в процессе урегулирования, так как документы от потерпевших еще поступают. В целом, потенциальный размер выплат по закону об ОСГОП с начала года оценивается в диапазоне от 900 млн до 1 млрд рублей, и это только с учетом происшествий, получивших широкий резонанс в СМИ.

## Привычка экономить

Для перевозчиков и страховщиков все складывалось непросто. Фактическое начало страхования сдвинулось почти на 2,5 месяца, а трудности начались еще на этапе подготовки, когда активно обсуждались тарифы на новый вид страхования. Актуарная модель, предложенная Минфином, не была принята: активное лобби со стороны перевозчиков добило определенных послаблений, в частности, снижения тарифа для городских автобусных перевозок.



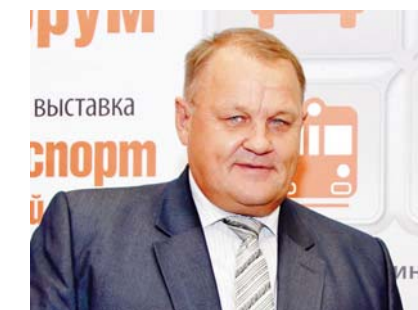
Барнаул

## Барнаулский автовокзал превратился в арт-галерею

Барнаулский автовокзал переживает серьезные перемены как в культурном плане, так и в техническом. Примечательно, что происходят они в год его 30-летия.

Летом заработала платформа высадки пассажиров, а так-

же примыкающая к ней зона ожидания для тех, кто встречает. Ранее зоны отправления и прибытия автобусов были объединены, что доставляло неудобства пассажирам, водителям автобусов и особенно встречающим. Рядом с плат-



формой высадки пассажиров и зоной ожидания разместил-



ся парковочный терминал для легковых автомобилей провозжающих, рассчитанный на 98 машин. Первые 20 минут пребывания на парковке будут бесплатными. Предполагается, что парковочный терминал заработает в ближайшее время. Сейчас происходит тестирование его оборудования. В районе терминала автовокзал возвел эстакаду.

По словам **генерального директора ООО «Барнаульский автовокзал» Алексея Богданова**, на эстакаде намерены демонстрировать ретроавтомобили. Периодически модели авто будут менять. Старинные



машины, безусловно, станут «изюминкой» вокзального комплекса.

Недавно изменил облик второй этаж автовокзала. С лета его украшает батик, сделанный

барнаульским **художником Виктором Храмцовым**. Он произвел в зале замену картин. Присутствие батика на автовокзале сделало атмосферу на втором этаже совершенно «невокзальной».

Есть идея не останавливаться на достигнутом и превратить его в новое культурное пространство на карте Барнаула: организовывать там выставки, чтобы сельские жители, которые являются основными посетителями автовокзала, смогли соприкоснуться с миром искусства, а также организовать здесь экспозицию Барнаульского зоопарка.



Якутия  
**Автобусная презентация**

Минтранс Республики Саха (Якутия), Администрация республиканской столицы и МУП «Якутская пассажирская автотранспортная компания» провели на Комсомольской площади презентацию 26 автобусов марки ЛИАЗ-5256.57.

Все машины оснащены газомоторными топливными систе-

мами питания – в полном соответствии с требованиями о переводе государственного и муниципального транспорта на экономичные виды топлива.

Выступивший на митинге **министр транспорта и до-**



**рожного хозяйства РС (Я) Семен Винокуров** отметил экономичность и экологичность автобусов на газе в условиях растущего автопарка Якутска. По его данным, сейчас в столице республики уже 250 тысяч автомашин.

**Глава города Айсен Николаев** заявил о зримом успехе совместных усилий в софинансировании федералов и республики в обновлении автобусного парка.

Директор МУП «ЯПАК» заявил, что увеличение парка (ожидается поступление еще двадцати таких же автобусов) позволит им выходить и на городские маршруты.



Ингушетия  
**В Ингушетии завершается строительство крупного автовокзала**

Строительство нового республиканского автовокзала близится к концу. По словам подрядчика, на объекте уже ведутся заключительные отделочные работы. В здании административного корпуса предусмотрены гостиница, кафе, торговые павильоны, комнаты матери и ребенка,



помещения для отдыха водителей.

Кроме того, здесь же запланировано строительство современного АТП, многоэтажного жилого комплекса, парковой зоны.

Как сообщают в пресс-службе главы Ингушетии, этот автовокзал будет самым большим на Северном Кавказе.



Владимирская область  
**Для удобства пассажиров**

Ежедневно более 100 автобусов отправляется с автовокзала г. Вязники в самые разные населенные пункты Владимирской области и других регионов.

– Для пассажиров автовокзала у нас созданы все необходимые условия, – считает **и.о. начальника Вязниковского автовокзала Лариса Никитина**. – В здании есть кафе, камера хранения, комната матери и ребенка. В кассах осуществляется автоматизированная продажа билетов. Безопасность пасса-

жиров и персонала обеспечивается с помощью пожарно-охранной сигнализации и системы видеонаблюдения. Для удобства людей с ограниченными возможностями при входе на платформу установлены пандусы. Дружный коллектив автовокзала прикладывает все усилия, чтобы не допускать задержек рейсов. Добросовестный труд персонала вокзала не остается незамеченным.



Многие пассажиры выражают благодарность за вежливое, уважительное обращение работников, готовность помочь в любой ситуации.

На вопрос о том, с какими сложностями приходится сталкиваться сотрудникам автовокзала, и.о. начальника организа-

ции отвечает однозначно: главная проблема – нелегальные перевозчики. «Их у нас много, – рассказывает Лариса Николаевна. – Частники, не имеющие договоров и лицензий, приезжают сюда на небольших автобусах и забирают пассажиров, как правило, отправляющихся в Москву или в Нижний Новгород. Мы с ними боремся, иногда даже полицию подключаем».

В кабинете и.о. начальника автовокзала установлено видеонаблюдение. Как только

Л. Никитина замечает на мониторе постороннюю «Газель», она сама выходит на улицу и предлагает нелегалам покинуть территорию. В ночное время (кассы работают до полуночи) следить за порядком помогают охранники.

Справиться с нелегальными перевозчиками полностью пока не получается, зато все остальные проблемы находят свое решение. По словам Ларисы Никитиной, Вязниковский автовокзал имеет надеж-

ную поддержку в лице своей главной организации – ГУП «Владимирский автовокзал» и его руководителя Виктора Дегтярева. Накануне Дня работника автомобильного транспорта Лариса Никитина поздравляет своих коллег с профессиональным праздником. Благодарит за добросовестный труд, целеустремленность и преданность, желает крепкого здоровья, благополучия и успехов в решении поставленных задач.



Новосибирск

### В Новосибирске построят ТПУ

Власти города планируют начать возведение метродепо Дзержинской линии на территории рынка. Транспортно-пересадочный узел будет расположен рядом с территорией бывшей барахолки и включит в себя остановочную платформу общественного транспорта

и новый автовокзал международного направления.

Организация нового транспортного узла связана со строительством восточного обхода, который должен быть завершен в течение 3–5 лет. Развязка будет способствовать распределению транспортных пото-



ков на юго-восточном въезде в Новосибирск.



Приморский край

### Современный автовокзал строят в пункте пропуска

– Возводят его в Международном автомобильном пункте пропуска «Пограничный», расположенном между одноименным приморским поселком и китайским городом Суйфэньхэ. Есть вероятность, что новый вокзал вступит в строй еще в этом году, – сообщил глава Администрации Погранично-муниципального района Игорь Червинец. Это будет по-настоящему современный автовокзал, удобный как для водителей, так и для пассажи-

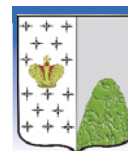
ров. Помимо самого здания, в котором будет возможность комфортно отдохнуть, поесть, приобрести билеты, на той же территории будет функционировать гостиница.

Сейчас уже завершается реконструкция прилегающей территории, на которой установят электронное табло, позволяющее использовать систему «электронная очередь». То есть все автобусы, подъезжающие к линии границы, будут пересекать ее строго по порядку – как



это и делается во всех цивилизованных странах.

Напомним, что по итогам 2012 года Пограничный район Приморья признан самым динамично развивающимся муниципальным образованием края.



Валдай

### В Валдае возводят новый эксклюзивный автовокзал

Стройка развернулась на улице Песчаной, рядом с Валдайской ЦРБ. В здании автостанции разместят две кассы, зал ожидания, четыре торговые точки и мини-кафе. Предусмотрен крытый перрон для пассажиров, три посадочные площадки и парковка на десять автомобилей.

Проект – эксклюзивный, разработанный специально для Валдая и рассчитанный на обслуживание до 50 пассажиров

в час. Старое здание автобусной станции, конечно, не соответствует никаким требованиям: автобусам негде парковаться, туалет находится на улице. Как пояснил главный архитектор Валдая Андрей Рыбкин, инвестором и застройщиком новой автостанции выступила



«Новгородская пассажирская автотранспортная компания». Стоимость работ составляет

не менее 10 млн рублей. По плану стройка завершится в 2015 году.



Кабардино-Балкария

### За перенос автовокзалов

Большинство жителей Кабардино-Балкарии, принявших участие в социологическом опросе, проведенном Минтрансом республики, высказались за перенос двух автовокзалов Нальчика за пределы города.

новый № 1 – на улице Идарова. Автовокзал № 2 ежедневно принимает около 2 тысяч единиц автотранспорта, что создает серьезные проблемы в организации дорожного движения.

В связи с этим власти разработали проект строительства двух автовокзалов на выездах из Нальчика, которые позволят повысить качество услуг пассажирам, разгрузить движение автотранспорта в центре города, а также повысить уровень антитеррористической защищенности.



Сейчас в Нальчике функционируют два автовокзала: пригородный № 2, расположенный рядом с центральным городским рынком, и междугород-

Как сообщает пресс-служба Минтранса, с апреля по июнь был проведен социологический опрос жителей республики с целью определить их отношение к пере-



носу автовокзалов. Опрошено 683 взрослых респондента в 27 населенных пунктах, в том числе способом интернет-голосования выяснено мнение 171 человека, путем анкетирования – 512 жителей КБР.

Положительный ответ дали 544 (80%) респондента, отрицательный – 139 (20%) респондентов. При этом, независимо от ответов, все опрошенные отметили проблемы в сфере общественного транспорта и работы автовокзалов. Основными из них были названы отсутствие комфортабельных залов ожидания и зон отдыха, нормальных санитарных усло-

вий, а также постоянные пробки в центре Нальчика из-за прибывающего на автовокзалы транспорта и неудобные стоянки маршрутных такси.

«Результаты социологического исследования дают уверенность, что задуманный масштабный проект будет реализован с опорой на общественное мнение», – отмечает министерство.



Буква закона

Только по билету

В России ужесточаются Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом.

В основном, они носят терминологический характер, но есть и другие моменты.

Например, в помещения автовокзалов и станций сейчас можно будет заходить свободно и пользоваться залом ожидания или туалетами лишь тем, у кого на руках есть билет. Этот билет не должен быть просрочен, но если в указанный в нем

маршрут эта станция не попадает, то пассажир объявляется «персоной нон грата». Получается, что в сильный мороз зайти погреться будет уже нельзя.

**Генеральный директор ОАО «Межгородтранс» (Саратов) Михаил Любарский** считает, что никакого перебора здесь нет: «Автовокзалы и автостанции предназначены для пассажиров, а не для горожан, желающих справить нужду. Они располагаются, как правило, в центральных и людных местах города. То есть пред-



ставляют лакомую мишень для террористов.

Да, можно ограничиться металлодетекторами. Но это – дополнительная нагрузка на полицию. Лучше изначально отсечь от числа посетителей посторонних людей. Безопасность важнее. Конечно, идеально эта схема реализовываться не будет. Потому что, даже если взять Саратов, кроме как на авто- и железнодорожном вокзалах общественных туалетов в окрестностях нет. Думаю, в этой ситуации никто не будет против, если вы без билета зайдете в вокзальный туалет».



Лента новостей подготовлена по материалам сайтов и изданий:  
<http://www.sarinform.ru>, <http://primamedia.ru>, <http://gorod54.ru>,  
<http://www.molva33.ru>, <http://www.kp.ru>, <http://sakh.life>, <http://news22.ru>,  
<http://www.rzd-partner.ru>, <http://www.gorod55.ru>, <http://muromkray.ru>,  
<http://kirmayak.ru>, «Советская молодёжь», «Волховъ» (Великий Новгород), «Автомобильный транспорт»

# ООО «Эстон»



Тел.: +7 (495) 780-91-39, +7 (495) 780-92-40  
 e-mail: eston2008@mail.ru

Адрес: Московская обл., г. Одинцово,  
 ул. Западная, д. 13, офис 209



**ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ**  
 к коммерческому  
 автотранспорту и спецтехнике

**ЛУЧШИЕ ЦЕНЫ**



## ЧЬИ ИНТЕРЕСЫ ВАЖНЕЕ?

Почему власти г. Чебоксары игнорируют федеральное законодательство и судебные решения в противостоянии с ОАО «Автовокзалы и автостанции»? Кому в Чувашии больше не нужны автовокзалы и автостанции?

Пассажирский автомобильный транспорт Чувашской Республики несет самую значительную социальную нагрузку, т. к. автобус является единственным видом транспорта для жителей большинства местных населенных пунктов. Автобусным сообщением охвачены практически все населенные пункты, обеспеченные дорогами, удовлетворяющими требованиям безопасности при перевозке пассажиров.

В республике создана развитая инфраструктура пассажирского автотранспорта, включающая в себя 30 автовокзалов и автостанций, из которых 26 входят в состав ОАО «АвтоВАС», 1 – в составе ОАО «Канашский автовокзал» и 2 автостанции принадлежат ГУП ЧР «Чувашавтотранс». В столице Чувашии – г. Чебоксары имеется 2 автовокзала ОАО «АвтоВАС» и 2 автостанции ГУП ЧР «Чувашавтотранс». Центральный автовокзал (ОАО «АвтоВАС») г. Чебоксары обеспечивает перевозки по междугородным маршрутам. Столица Чувашии имеет устойчивое автобусное сообщение с 28 регионами России.

В трудные годы экономических реформ усилиями коллектива ОАО «АвтоВАС» вся эта инфраструктура была не только сохранена, но и полу-

чила определенное развитие: только за последние 5 лет было построено и реконструировано шесть автостанций, внедрены новые технологии обслуживания пассажиров. ОАО «АвтоВАС» – одно из первых автотранспортных предприятий, разработавших и внедривших автоматизированную систему учета процессов диспетчеризации и продажи билетов «АСУ Автовокзал», которая позволила в разы сократить время обслуживания пассажиров. Большой популярностью у пассажиров пользуются терминалы для продажи билетов с программным продуктом собственной разработки, который производит продажу билетов на все автобусные маршруты. На сегодняшний день автовокзалы и автостанции республики имеют современный вид и комфортны для пассажиров.

Одновременно за эти годы с разрешения местных властей на границах территорий автостанций и автовокзалов как мест повышенного сосредоточения людей появилось множество коммерческих структур, построивших свой бизнес именно на том, что расположены в столь людных местах. «Околовокзальный» бизнес получил такое стремительное развитие, что стал проявлять интерес уже и к отдельным участкам территорий автовокзалов.

Серьезные «территориальные» проблемы у ОАО «АвтоВАС» начались с реализацией требований законодательства о транспортной безопасности и особенно – с установлением периметрового ограждения автовокзалов



с целью ограничения свободного доступа посторонних лиц и транспортных средств на отдельные участки их территории.

Однако ограждение территории автовокзалов, а также создание КПП при въезде на них вызвали ожесточенное противостояние со стороны предпринимателей, сооружения которых располагались в столь выгодном для них месте. Особо ожесточенная борьба развязалась вокруг территории Центрального автовокзала столицы Чувашии – самого крупного объекта массового притяжения потенциальных покупателей и клиентов.

Заручившись поддержкой Администрации г. Чебоксары, бизнесмены стали выдвигать требования «освободить земельный участок» (технологический въезд и выезд автобусов) путем демонтажа ограждения, а также «признать незаконным постановление Администрации города Чебоксары» о передаче в аренду ОАО «АвтоВАС» земельного участка и изъять его «для организации подъездных путей» к их сооружениям.

Даже после принятия Арбитражным судом Чувашской Республики в декабре 2011 года решения по «территориальному вопросу» Центрального автовокзала г. Чебоксары и признания законности действий ОАО «АвтоВАС» Администра-

ция г. Чебоксары продолжает до настоящего времени изыскивать пути по изъятию из пользования ОАО «АвтоВАС» части участка площадью 4264 кв. м «для организации подъездных путей» к недвижимости бизнесменов.

На фоне всех проигранных дел в различных судах, игнорируя решения судов о правомерности действий ОАО «АвтоВАС», Администрация г. Чебоксары и предприниматели перешли от слов к делу: 13 марта 2012 г. умышленно заблокировали автомобилями въезд и выезд с территории автовокзала, тем самым совершив акт незаконного вмешательства в технологический процесс работы объекта транспортной инфраструктуры. А в июле того же года бизнесмены с применением технических средств и насилия в отношении работников автовокзала в присутствии работников полиции безнаказанно частично демонтировали и вывезли ограждение, а также сломали шлагбаумы на въезде и выезде с территории автовокзала.

Все это происходит при молчаливом согласии работников прокуратуры, несмотря на неоднократные обращения ОАО «АвтоВАС».

Критическая ситуация в территориальном споре вокруг Центрального автовокзала г. Чебоксары и других объектов ОАО «АвтоВАС» стала предметом журналистского расследования и изложена в статье «Красные линии» и «Суд не указ?» (газета «Транспорт России», №№ 6 и 27 за 2012 г.). При этом отраслевое министерство (Минтранс Чувашии), другие правительственные структуры Чувашской Республики никак

не отреагировали на происходящее, видимо считая это «конфликтом местного значения».

Затянувшийся конфликт отрицательно сказывается на экономике и имидже общества. Бесконечные разбирательства в судах различных инстанций отнимают много времени.

Кроме того, деятельность ОАО «АвтоВАС» попала под пристальное внимание различных контролирующих органов. Плановые и внеплановые проверки стали обыденным явлением. Особую активность в последнее время проявляет УФАС, обвинившее ОАО «АвтоВАС» в монополизме и экономически необоснованном завышении тарифов.

Сначала постановлением заместителя руководителя Управления Федеральной службы по Чувашии № 09/04-А-2013 от 12.04.2013 генеральный директор ОАО «АвтоВАС» признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 5 ст. 19.8 КоАП РФ, и ему назначено наказание в виде административного штрафа в размере 10 000 рублей.

15 октября Управление Федеральной антимонопольной службы по Чувашской Республике привлекло ОАО «АвтоВАС» к административной ответственности в виде штрафа в размере 300 тысяч рублей за неисполнение предписания антимонопольного органа.

«Общество исполнило предписание антимонопольного органа не в полном объеме, в частности, установило одинаковый размер агентского вознаграждения для всех контрагентов, однако сам размер агентского вознаграждения

не изменился, не был определен, исходя из экономически обоснованного процента отчислений», – уточнил заместитель начальника Отдела товарных рынков Чувашского УФАС Николай Иванов.



8 ноября 2013 г. Управление Федеральной антимонопольной службы по Чувашской Республике признало ОАО «АвтоВАС» виновным в совершении административного правонарушения, ответственность за совершение которого предусмотрена ч. 2 ст. 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и назначило административное наказание в виде административного штрафа в размере двух миллионов шестисот двадцати трех тысяч шестисот восьмидесяти девяти рублей 60 коп.

А тем временем очередные проверяющие продолжают указывать на недостатки при исполнении требований законодательства о транспортной безопасности, а «околовокзальные» бизнесмены 9 декабря 2013 г. подали в Арбитражный суд Чувашской Республики очередной иск «по вновь открывшимся обстоятельствам».

Владимир Палеев,  
генеральный директор  
ОАО «АвтоВАС»

## МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ



Появлению на улицах Пензы первого автобуса предшествовало появление первого автомобиля, что стало для местных жителей настоящей сенсацией. Купец-лесопромышленник Андронов в десятых годах прошлого века, оставляя за собой шлейф дыма, подъехал на автомобиле к своему дому, что стоял на углу улиц Рождественской (ныне – ул. Горького) и Троицкой (ул. Кирова). Толпы людей окружили машину, притрагиваясь к ней руками, заглядывая под кузов, ощупывая сиденье в поисках лукавого, который, якобы, «руками вертит колеса».

У первых автомобилей было множество противников: извозпромышленники, владельцы железных дорог, чиновники, полиция. Наконец, просто обыватели. От проезжавших автомобилей шарахались лошади. Прохожие в испуге разбежались в стороны, бросали в машины палки и камни, преграждали дорогу повозками, бревнами, утыканными гвоздями, даже рыли канавы.

Тем не менее со временем автомобиль завоевывал все большую популярность, у него появлялось все больше и больше поклонников. С развитием промышленности росло и население, росли потребности в транспорте общественного пользования.

Еще в 1906 году в Пензенской губернии пытались организовать движение омнибусов с тягой двумя-тремя лошадьми. Просуществовали они недолго. Эти омнибусы возили пассажиров от Сызрань-Вяземского вокзала через Хлебную площадь, Московскую улицу до Земской больницы. Спустя три года предприниматели из компании «Каулин и Клемент» организовали в Пензе автомобильное движение. Кроме перевозок в черте города они возили своих клиентов в Ахуны и другие места.

Весной 1926 года в Пензу прибыли четыре 16-местных автобуса марки «Фиат 44 Милан» и АМО-Ф-15. Работали они по 16 часов в сутки, делая за день по 12 рейсов. Первыми линиями были Пенза-I – Советская площадь – Совбольница – Велозавод.

После реорганизации Пензенского округа в область в 1939 году возникла необходимость автотранспортного сообщения между областными и районными центрами. Из Пензы автобусы ходили в Мокшан, Кондоль, Телегино, а из Кузнецка – в Камешкир и Неверкино.

К 1967 году автомобильный транспорт общего пользования превратился в могучую отрасль народного хозяйства. Если в 1939 году транспортом

общего пользования было перевезено 2 млн 294 тысячи пассажиров, то в 1967 году – 78 млн 700 тысяч.

С развитием маршрутной сети встал вопрос о необходимости создания комфортных условий для пассажиров во время ожидания транспорта на крупных остановочных пунктах. В этом отношении пензенцам долго не везло. Как правило, автовокзалы располагались в непригодных помещениях, были неуютны и малы. Много лет пассажиры уезжали и приезжали на автовокзал на ул. Плеханова. Когда там стало тесно, автовокзал перебазировался под Сурский мост, но удобства пассажирам это не прибавило. Кроме того, остро встал вопрос о строительстве автовокзалов в районах области. Тогда приказом Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 29 декабря 1975 г. был организован предшественник современного предприятия – Пензенское



Геннадий Шкурин



Прежнее здание Пензенского автовокзала

Современный облик Пензенского автовокзала

производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций. В состав объединения в течение 1977–1979 годов было принято от автотранспортных предприятий области 24 автостанции, размещавшихся в ветхих, малоприспособленных строениях. Жизнь настоятельно требовала укрепления материально-технической базы вновь созданного предприятия. В связи с этим была разработана программа строительства линейных сооружений, которая предусматривала возведение автовокзалов и автостанций во всех районах области. Программа успешно выполнялась. В течение 12 лет в области построили и ввели в эксплуатацию 23 автовокзала и автостанции.

Сейчас в состав ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» входят 16 соответствующих современным требованиям автовокзалов и автостанций. Пензенский автовокзал является лицом города Пензы. В преддверии 350-го юбилея города **руководителем предприятия Геннадием Шкуриным** была подхвачена инициатива губернатора Пензенской области и начата мощная реконструкция фасада здания Пензенского автовокзала, кровли и перрона с использованием современных строительных материалов и технологий. Весь комплекс ремонтных работ велся дели-

катно, и пассажиры не почувствовали неудобств. К юбилею города работы были завершены, и Пензенский автовокзал предстал перед жителями и гостями города в новом, радующим глаз современном облике.

информации системой ГЛОНАСС/GPS, аренда и реклама.

В компании трудятся более 200 человек. Это представители разных профессий – от рабочих до инженерно-технических сотрудников: кассиры; диспетчеры; работники, поддерживающие чистоту; специалисты, обеспечивающие безопасность пассажиров. Ежедневная проходимость, составляющая около 4000 пассажиров, в предпраздничные дни достигает 6000 человек.

Сегодня ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» обслуживает около 250 автобусных рейсов. Автобусное сообщение охватывает все районные центры Пензенской области, а также общероссийские маршруты на Балаково, Геленджик, Волгоград, Волжский, Воронеж, Йошкар-Олу, Казань, Липецк, Москву, Нижний Новгород, Рузаевку, Рязань, Саранск, Саратов, Тамбов, Тольятти, Чебоксары, Ульяновск.

Основными видами деятельности предприятия помимо услуг по организации пассажирских автобусных перевозок являются предрейсовые медицинские осмотры водителей, предрейсовые технические осмотры транспортных средств, мониторинг навигационной

Большое внимание уделяется работе по обеспечению транспортной безопасности автовокзалов и автостанций. Все объекты прошли категорирование и оценку уязвимости, разрабатываются и утверждаются планы обеспечения транспортной безопасности. На Пензенском автовокзале территория перевозочного сектора огорожена по периметру и охраняется. Она тщательно просматривается с помощью системы видео- и наружного наблюдения. Конечно, отправной точкой всегда были и остаются сознательность и бдительность персонала и пассажиров.

В этом важнейшем деле не обходится без сложностей и споров. Планы обеспечения транспортной безопасности

направлены в Росавтодор, но на сегодняшний день ни один план так и не был утвержден. Между тем ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» не стало занимать позицию формалиста-ождителя и уже приступило к реализации мер безопасности. Основные силы и ресурсы в первую очередь направлены на безопасность Пензенского автовокзала и других крупных автовокзалов с пассажиропотоком от 200 человек. Вопрос реализации мероприятий по обеспечению транспортной безопасности (ТБ) небольших автостанций с пассажиропотоком в сутки от 15 до 100 человек отложен до момента утверждения планов.

Однако региональные органы Ространснадзора, не дожидаясь утверждения Росав-

тодором планов обеспечения транспортной безопасности, поспешили привлечь ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» к ответственности за отсутствие ограждения и видеонаблюдения Иссинской автостанции с пассажиропотоком 18 человек в сутки. Свое мнение о необходимости реализации комплекса мероприятий по обеспечению ТБ после утверждения плана обеспечения ТБ предприятие отстаивает в Арбитражном суде.

Надо сказать, что оптимизация технологии работы автовокзальных комплексов, обновления их материально-технической базы, расширение видов деятельности, обеспечение безопасности и многие другие вопросы реализуются под руководством молодого энергичного руководителя –

Геннадия Шкурина. Авторитет генерального директора предприятия непререкаем, но положение требовательного руководителя не мешает ему быть одновременно и душой трудового коллектива. Он – генератор интересных неожиданных начинаний, которые действительно дают полезные и эффективные результаты. Человек новой формации, он буквально заражает своих единомышленников новыми идеями модернизации. Его предложения – всегда виток в развитии компании. Такой подход позволяет всем 16 филиалам ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» динамично развиваться, работать четко, дифференцированно, идти в ногу со временем.

Наталья Пицкая



Некоммерческое партнерство «Развитие Автовокзалов Страны»



Второй год подряд в конкурсе профессионального мастерства работников транспортного комплекса Саратовской области фигурирует номинация «Лучшее непрофильное предприятие». Ее появление объясняется тем, что в организации бесперебойного транспортного обслуживания населения задействованы не только предприятия-перевозчики. В системе, подведомственной региональному Комитету транспорта, есть и структуры, выполняющие важнейшую координирующую роль. В числе таковых – Саратовское объединение автовокзалов и автостанций.

Радикальные изменения, произошедшие на саратовском автовокзале и в его районных подразделениях за год, очевидны и для специалистов, и для тысяч простых пассажиров, которые ежедневно пользуются услугами самого надежного и проверенного временем организатора перевозок.

После назначения на пост руководителя объединения Максима Лазарева в целях улучшения качества обслужи-

вания и повышения уровня безопасности пассажиров была проделана огромная работа по изменению технологии работы автовокзала, его внешнего и внутреннего обликов.

На въезде и выезде с автовокзала установлены новые шлагбаумы, отремонтировано асфальтобетонное покрытие, нанесена свежая разметка. Расширение территории позволило увеличить количество автобусов, ожидающих своего рейса. Непосредственно у посадочной площадки на улице появилась касса дополнительной продажи, и теперь опазды-

вающий пассажир может без лишней суеты приобрести билет на автобус, отправляющийся с минуту на минуту.

В рамках исполнения требований по пожарной безопасности был проведен большой комплекс работ по замене горючей пластиковой обшивки зданий и сооружений – пригородные кассы, входные группы – на металлический профлист. Также комплексный подход применяется при внедрении энергосберегающих технологий. В частности, уличное освещение полностью стало светодиодным, идет работа



Председатель Комитета транспорта Саратовской области Василий Разделкин (справа) награждает Максима Лазарева



по замене ламп и внутри автовокзала. В целях обеспечения антитеррористической безопасности на вокзале сменили камеры видеонаблюдения на более современные с большим разрешением, позволяющие рассмотреть мельчайшие детали.

Капитальный ремонт фасада значительно улучшил привлекательность здания в целом. Были заменены информационные указатели постов прибытия и отправления автобусов. Теперь их дизайн соответствует обновленному облику автовокзала и единому стилю, в котором выполняются все ремонтные работы.

В некоторых внутренних частях автовокзала также сделаны косметические обновления. Например, до неузнаваемости преобразился коридор первого этажа, ведущий в служебные помещения, кабинеты сотрудников. Комнату матери и ребенка тоже модернизировали, воспользоваться ею могут все без исключения пассажиры и провожающие с детьми.

Выполнены все необходимые мероприятия в рамках формирования доступной среды для маломобильных групп населения, начиная от пандусов при входе и заканчивая обустройством кафе. Касса с заниженным окном делает

возможным непосредственное общение колясочника с кассиром. Специальный санузел также отвечает всем нормам и требованиям. Современный подъемник без проблем доставит колясочника на второй этаж здания, где расположена столовая. У лифта-подъемника постоянно дежурит сотрудник, прошедший подготовку по безопасному использованию механизма. Алюминиевые стальные группы центрального входа заменены на энергосберегающие. Они соответствуют требованиям травмо- и пожаробезопасности.

В зале ожидания поставили более комфортные и компактные кресла, их количество увеличилось со 170 до 240. Здесь оборудовали новые торговые павильоны, где можно приобрести сувенирную продукцию, необходимые в пути вещи, которые пассажиры не успели купить заранее.

Как уже отмечалось, меняется не только облик автовокзала и автостанций по всему региону, но и стратегия их работы: повышаются требования, предъявляемые к подвижному составу перевозчиков, увеличивается перечень оказываемых на автовокзале услуг, расширяется маршрутная сеть. В частности, с середины октября запущен рейс на Пермь, не заставят себя ждать и другие маршруты, которые свяжут наш регион с отдаленными уголками Приволжского округа и России.

Все эти позитивные перемены дают полное основание называть автовокзал Саратова поистине лучшим непрофильным предприятием по итогам года.

Пресс-служба Комитета транспорта Саратовской области



## А ВОЗ И НЫНЕ ТАМ...



Транспорта много не бывает. Видимо, этой несложной мыслью тешили себя чиновники Тульской области, когда давали лицензии на пассажирские перевозки чуть ли не всем, кто попросит.



Ну а водители, коротающие теперь время в пробках, в том числе и сотворенных руками добрых чиновников, так не думают. С ними солидарны и пешеходы, пробирающиеся по тротуарам, подобно верблюдам, протискивающимся в игольное ушко, ведь все жизненное пространство занято толпами граждан, облегченно покидающих салон одной, другой, третьей маршрутки на импровизированной остановке. Есть еще один источник раздражения – «остановочные круги», или пункты. Там водители малогабаритного пассажирского транспорта делают краткий перерыв, дабы удовлетворить свои несложные жизненные потребности, что, по понятным причинам, не нравится обитателям здешних мест... Все чаще раздаются вопросы типа «неужели нельзя организовать процесс пассажирских перевозок более цивилизованно?».

Вот как отвечает на него **директор автостанции Тульской области Антон Попов.**

– Цивилизованное транспортное обслуживание населения, как и любая услуга, начинается с создания соответствующей инфраструктуры. С незапамятных времен принято считать стационарными объектами такой инфраструктуры автовокзалы и автостан-

ции. Здесь созданы все условия для регулирования потоков общественного пассажирского транспорта: расписание движения, контроль за его соблюдением, технический контроль состояния транспортных средств, медицинский контроль в отношении водителей. И, конечно, контроль безопасности пассажиров. Это – не говоря о сопутствующих сервисных услугах для удовлетворения все тех же жизненных потребностей, но в комфортных и в полной мере цивилизованных условиях.

После памятных нам всем домодедовских событий были приняты довольно жесткие изменения и дополнения к Федеральному закону № 16 «О транспортной безопасности». Нашему предприятию для исполнения его требований пришлось направить десятки, сотни миллионов рублей на дополнительные мероприятия по обеспечению безопасности. Но закон, как бы он ни был суров, надо исполнять. И мы исполняем, хотя это – достаточно затратно. Хитрить в этом вопросе – себе дороже, ведь нас довольно строго проверяют. Но строгости в этом деле абсолютно понятны: речь идет о жизни и здоровье людей, воспользовавшихся нашими услугами.

Кроме того, стационарные инфраструктурные объекты – это, не побоюсь заметить, в определенной степени залог экономической безопасности муниципалитета, региона, а значит – и государства. Сотрудничество с нами обязывает транспортные компании к честной экономической политике, то есть все финансовые операции, начиная с продажи билетов, осуществляются по-белому, каждая отражается в бухгалтерской отчетности. Естественно, все налоги и выплаты отчисляются в полном объеме, а кроме того, абсолютно исключаются и левые рейсы, и неучтенные пассажиры. Так что мы легитимны, открыты перед государством и государственными органами.

С нами работают как крупные, так и небольшие транспортные предприятия. Они понимают свою выгоду. Агентский процент в Тульской области – один из самых низких по сравнению с соседними регионами. Зато нет проблем ни с зоной безопасности, ни с контролем пассажиропотока, багажа, техническим обслуживанием, продажей билетов, медицинской помощью... Тульский автовокзал пропускает ежедневно более четырех тысяч человек.

Примерно таким же остается количество пассажиров, пользующихся услугами фирм, которые на обслуживании и безопасности пассажиров экономят. При этом экономия, как правило, выходит боком им же. Я уж не говорю о каких-то особых случаях, ЧП, чреватых уголовной ответственностью. Собственники таких фирм весьма приблизительно могут оценить доходность своего бизнеса, потому что билеты то ли продает, то ли не продает водитель. Отчет о выручке – тоже дело водителя, наверное, добросовестного, а может быть, и не очень... То есть люди не заботятся ни о пассажирах, ни о собственной прибыли, ни о деловой репутации.

Надо сказать, что Минтранс Тульской области судился с перевозчиками, которые не думают о безопасности и комфорте пассажиров, и выигрывал суды. Однако эта работа началась сравнительно недавно. И пока по-прежнему на подступах к автовокзалу улицы буквально со всех сторон оккупированы микроавтобусами самых разных транспортных предприятий. Для них поменять дислокацию – дело нескольких минут. Это мы стоим на месте и всегда открыты для проверок. А контролирующие организации на-



рушителей по всем закоулкам искать не станут.

Все это затрудняет выезд габаритного транспорта с нашей площадки, создает аварийные ситуации. Дня не проходит без ДТП. Стоянка на этом отрезке запрещена. Стоит знак, предупреждающий о принудительной эвакуации. И тут же табличка, указывающая на то, что здесь посадка в автобусы на Новомосковск, Москву, еще куда-то... И ряды маршруток. Бывает, что сотрудники автовокзала, уставшие от бесконечных выяснений отношений с «чужими» водителями, вызывают ДПС, но, как правило, это не дает желаемого результата. Сначала нам пеняли, что нет знаков, потом – что знаки не внесены в реестр.

Теперь, благодаря пониманию со стороны городской администрации, все необходимое сделано. Но теперь, видимо, в УГИБДД не хватает людей. И это понять можно.

Мы готовы установить веб-камеры за свой счет, только вот будет ли результат? Мы до сих пор не имели возможности оценить работу той фирмы, что выиграла конкурс и занимается принудительной эвакуацией неправильно припаркованных транспортных средств. Такого случая пока не представилось ни разу. Хотя здесь просто раздолье для пополнения бюджета: штрафовать можно с утра до темной ночи. Видимо, деньги не нужны... Хотя жалобы на то, что бюджеты всех уровней недобирают, слышатся со всех сторон... А деньги – вот они, от ул. Болдина до ул. 9 Мая.

Конечно, только запретами проблему не решить. Сейчас ситуация во многом зависит и от пассажиров. Пока они выбирают более дешевый транспорт, ставя на карту свои права, свое здоровье и даже жизнь, порядок навести будет непросто.

Наталья Зелиньска  
По материалам сайта <http://mk.tula.ru>



VII специализированная выставка оборудования и технологий для городского пассажирского транспорта

## «СитиТрансЭкспо»

15–18 апреля 2014 г.

Москва, комплекс «Гостиный Двор» и Васильевский спуск



### Тематические разделы:

- ▶ Метро;
- ▶ Городской железнодорожный транспорт;
- ▶ Городской водный транспорт;
- ▶ Велосипедный транспорт. Велотранспортная инфраструктура;
- ▶ Безопасность пассажирских перевозок;
- ▶ Инфраструктура городского пассажирского транспорта. Транспортно-пересадочные узлы. Парковки. Остановки общественного транспорта;
- ▶ Интеллектуальные транспортные системы для общественного транспорта;
- ▶ Услуги перевозчиков;
- ▶ Лизинг. Страхование

### Одновременно с «СитиТрансЭкспо» пройдут:

- ▶ VI Российский международный конгресс по интеллектуальным транспортным системам;
- ▶ Конференция и выставка оборудования и технологий безопасности дорожного движения «Безопасные дороги/SafetyRoadsExpo»;
- ▶ XVII Международный форум дорожного строительства и благоустройства «ДОРКОМЭКСПО-2014»

### Официальная поддержка:

- Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации;
- Министерство транспорта Российской Федерации;
- Отраслевые ассоциации и союзы

### Оргкомитет:

Тел./факс: 8 495 580 30 28  
e-mail: [info@citytransexpo.com](mailto:info@citytransexpo.com)  
[www.citytransexpo.com](http://www.citytransexpo.com)

**«СитиТрансЭкспо»**



## СТАВРОПОЛЬ ТРАНСТУР



## ОПЫТ, НАДЕЖНОСТЬ И КОМФОРТ

Компания «Ставрополь-Транстур» образовалась в 1994 году – в то время, когда в России активно развивалось предпринимательское движение.

Сначала компания обслуживала только заказы по коллективным перевозкам экскурсионных групп, но очень скоро стала работать по рейсовым маршрутам, в том числе по маршруту Ставрополь – Москва – Ставрополь совместно с «Русскими Автобусными Линиями». «Ставрополь-Транстур» и сегодня работает по этому маршруту наряду с другими не менее популярными направлениями, такими как Ставрополь – Сочи – Ставрополь. Много препятствий различного характера пришлось преодолеть руководителям компании в момент становления и развития бизнеса, но это позволило приобрести существенный опыт в сфере пассажирских перевозок и выработать правильные ориентиры. Фактором первостепенной важности являются, конечно же, кадры, к которым предъявляются очень высокие требования. В коллективе компании

работают преимущественно водители с большим опытом, многие – с момента открытия предприятия. В то время кадры подобрать было гораздо легче, чем сейчас, поскольку уровень подготовки водителей был обусловлен «советской школой».

После распада Советского Союза и больших автотранспортных предприятий многие квалифицированные работники остались не у дел. Между тем современная экономика диктует свои правила. Помимо водительского опыта от сотрудников компании требуется и квалифицированные действия в сфере оказания услуг. Руководство компании уделяет огромное внимание повышению уровня сервиса и старается обеспечить комфорт в поездке не только путем усовершенствования технической базы, но и ориентируя водительский состав на доброжелательное и внимательное отношение к нуждам и просьбам пассажиров.

К сожалению, не все моменты работы предприятия можно усовершенствовать. По сей день основной проблемой

в сфере пассажирских перевозок являются нелегальные перевозчики. Потенциальные клиенты официально работающих компаний с зарегистрированными маршрутами, одна из которых «Ставрополь-Транстур», зачастую становятся пассажирами нелегалов. Это негативно отражается не только на прибыли компании, но и на репутации автобусных перевозок и перевозчиков в целом, вызывая у пассажиров недоверие и ощущение ненадежности. В случае устранения этой проблемы существенно увеличится пассажиропоток, автобусы будут полностью загружены, в то время как сейчас они заполняются только наполовину.

Несмотря на недобросовестную конкуренцию, бюрократические барьеры и многие другие сложности, компания «Ставрополь-Транстур» постоянно совершенствует свою деятельность и активно реализует намеченные планы по развитию услуг в сфере пассажирских перевозок.

Александр Семенов,  
руководитель компании  
«Ставрополь-Транстур»

# РЖД-ТРАНСФЕР – В ДЕЙСТВИИ

Эта информация просочилась в СМИ во второй половине октября, всколыхнув у всех, кто имеет отношение к рынку пассажирских автобусных перевозок, массу не самых приятных воспоминаний: вновь возобновлен проект «РЖД-Трансфер», прославивший в свое время как один из самых скандальных... Еще не забыты последствия его работы: закрытие вокзалов, бесконечные суды с перевозчиками по поводу отсутствия расчетов.

Что касается современных реалий, шаг, предпринятый ОАО «РЖД-Развитие вокзалов» вполне вписывается в его предыдущую идеологию. Компания подписала меморандум с коллегами из Турции «Ulusoy Travel Transport Inc.», в соответствии с которым организацией автобусных перевозок на наших железнодорожных вокзалах, находящихся в ведении дирекции «РЖД-РВ», займется турецкая компания. Зарубежные инвесторы планируют вложить в проект пять миллиардов рублей – ровно половину

запланированных инвестиций в целом...

Таким образом, «Ulusoy Travel Transport» становится одним из акционеров ОАО «РЖД-Трансфер», причем акционером крупнейшим: до конца года планируется подписание соглашения, по которому турецкая компания станет владельцем 49% акций «РЖД-Трансфер», 51% останется у «РЖД-РВ», которая сегодня является держателем 100% акций компании. А поскольку у турецкой компании имеется свой автобусный парк, на рынок она наверняка будет выходить со своими машинами. Что это означает, пояснять не надо: в нашем сегменте появится новый игрок, который будет последовательно вытеснять ныне существующих перевозчиков, работая параллельно с ними. Итогом же вполне может стать монополизация российского рынка пассажирских автобусных перевозок иностранной компанией... Чтобы оценить до конца, как далеко могут зайти действия ОАО «РЖД-Трансфер», вспомнить прошлое более подробно все же придется.

30 апреля 2011 года Российский автотранспортный союз расторг соглашение о сотрудничестве с этой компанией. Причина – заявленные первоначально планы сотрудничества с ОАО «РЖД-Трансфер» по развитию в нашей стране автовокзалов и остановочных пунктов с использованием вокзальной инфраструктуры железнодорожного транспорта в составе единых ТПУ стали происходить вразрез с интересами автовокзалов



и перевозчиков (членов РАС). «РЖД-Трансфер» осуществляла перевозку пассажиров по межрегиональным маршрутам от несанкционированных мест отправления, а все попытки Российского автотранспортного союза провести в этой связи встречи попросту игнорировала.

Весной и летом того же года разгорелся конфликт между РЖД и воронежскими предпринимателями, в частности, фирмой «ТрансРейс», о котором подробно, на уровне нескольких публикаций, рассказывала тогда газета «Московский комсомолец».

**Генеральный директор ОАО «РЖД-Трансфер» Владлен Греков** направил воронежским предпринимателям свои собственные предложения, оказавшиеся совершенно неприемлемыми. Дело в том, что фирмы, обслуживающие рейсы в столицу, имеют свои машины, которые и выходят на линии. У того же «ТрансРейса» их было 22 единицы, среди которых автобусы самых последних на тот момент моделей таких марок, как «Скания», «Неоплан», «Фетра». Их стоимость достигает 300 тысяч евро. Некоторые из них были взяты в лизинг. «РЖД-



Трансфер» предложило фирме целиком и полностью работать под знаменами столицы – на машинах, предоставляемых Москвой...

«Мы, – пояснял тогда **заместитель директора «ТрансРейса» Геннадий Валенбахов**, – связаны обязательствами с нашими партнерами. Какой смысл делать внушительные вложения, содержать современный автопарк из более чем сомнительного интереса работать “под Москвой”, не получая даже половины от реальной прибыли?..»

Еще один конфликт, попавший в СМИ, произошел осенью того же 2011 года в Оренбурге. Процитируем в этой связи сообщение, прошедшее 3 октября того года в местных и общероссийских новостях под говорящим заголовком «Привет из лихих девяностых».

Разгорелся большой скандал вокруг ситуации на привокзальной площади. Вопреки решению суда и без всякого согласования с местными властями некая московская фирма начала подминать под себя

территорию, прилегающую к железнодорожному вокзалу Оренбурга. Гостей железнодорожного вокзала встречают новые шлагбаумы. Въезд открыт только на платную автостоянку... Недовольных пассажиров с платной парковки просят удалиться, мотивируя тем, что Привокзальная площадь – собственность частного предприятия ОАО «РЖД». «Все стоянки платные. “РЖД-РВ” имеет полное право зарабатывать на данной территории», – заявил **заведующий платной парковкой Владимир Подковыров**.

Вопреки его мнению, в Транспортной прокуратуре думали иначе, и был подан иск в суд.

«Привокзальная площадь принадлежит государству, ОАО “РЖД” является только арендатором. Суд решил, что взимание платы за стоянку машин пассажиров противоречит Федеральному закону и нарушает права граждан», – сказал **старший помощник транспортного прокурора г. Оренбурга Николай Горнике**.

Но пока решение суда не вступило в законную силу, ав-

томобильная пробка растет прямо на дороге возле Привокзальной площади... Под удар попали и перевозчики. Многие потеряли место парковки из-за того, что отказались заключать договор с московской фирмой «РЖД-Трансфер», которая почему-то именуется новым оренбургским автовокзалом.

Согласно договору «РЖД-Трансфер» берет плату с автобусников за продажу билетов. Хотя юридически статус автовокзала фирма еще не получила. «Этого вокзала нет в реестре автовокзалов Оренбургской области», – отметил **заместитель главы Администрации Оренбурга по городскому хозяйству Сергей Николаев**.

Действительно, автовокзал пока есть только на бумаге. На площади идет только реконструкция, причем без разрешения городских властей...

Впрочем, у представителей московской фирмы на этот счет свое мнение. Мнения города московская фирма не спрашивает и от имени несуществующего официально автовокзала уже заключила сорок(!) договоров с перевозчиками. Суд для «РЖД-Трансфер», видимо, не указ. И от взимания платы за стоянку на Привокзальной площади фирма отказываться не собирается.

«Время, в течение которого личный транспорт может бесплатно стоять на площади – 35 минут. Необходимость платы связана с безопасностью. Там, на стоянке, будут карточки, терминалы. На эти системы нужен бюджет», – высказывает собственное мнение **представитель «РЖД-Трансфер» Владимир Греков**.

Однако сейчас на стоянке нет ни карточек, ни термина-

лов. За что в таком случае взимается плата с пассажиров? Но московская фирма свою деятельность в Оренбуржье называет полезной для общества и абсолютно законной.

«Они действовали самовольно, и сейчас Комитет по градостроительству и архитектуре собирается на месте выяснять ситуацию», – говорит Сергей Николаев. Однако Транспортная прокуратура уже решает вопрос о возбуждении дела в отношении ОАО «РЖД-Трансфер» об административном правонарушении за использование земельного участка без оформления надлежащих документов...

А вот и итог оренбургского конфликта: по решению суда договор предпринимателя, заключившего его с ОАО «РЖД», признали не соответствующим требованиям действующего законодательства... «В отношении ОАО “РЖД-Трансфер” за самовольное занятие земельного участка по статье 7.1 КОАП наложен штраф в сумме 10 тыс. руб.», – сообщил Николай Горнике.

Ну а теперь пора вернуться в наши дни.

1 февраля 2013 года в Департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы состоялось совещание по вопросу обслуживания пассажиров по межрегиональным автобусным маршрутам северного направления от Москвы. Вел совещание **заместитель руководителя департамента Кирилл Бесценко**. На совещании присутствовали представители Управления государственного автодорнадзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Центрально-



му федеральному округу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, ГКУ «Организатор перевозок», ГУП «Мосгортранс», НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны», ОАО «РЖД-Трансфер», а также перевозчики, осуществляющие регулярные маршруты с закрывшегося автовокзала «РЖД-Трансфер Север», который располагался в здании бывшего «Аэрофлота» на Ленинском проспекте в Москве.

Вот вопросы, которые там обсуждались:

– перевод перевозчиков, ранее отправлявшихся от автовокзала «РЖД-Трансфер Север» на другие согласованные департаментом автовокзалы и автостанции города Москвы;

– размер образовавшейся у ОАО «РЖД-Трансфер» задолженности перед перевозчиками за ранее проданные билеты пассажирам и сроки ее погашения.

По результатам совещания департаментом было принято решение в кратчайшие сроки

пересогласовать маршрутную документацию, поданную перевозчиками в части изменения пункта прибытия и отправления по Москве, а также **поручить причастным контрольно-надзорным органам провести проверку нелегальных пунктов, расположенных в северной части Москвы (в частности, территории прилегающей к Белорусскому ж/д вокзалу) с целью не допустить оттока пассажиров к недобросовестным перевозчикам.**

Два года назад одна из публикаций газеты «Московский комсомолец», посвященная деятельности «РЖД-Трансфер», заканчивалась горьким вопросом: «О какой честной конкуренции в этих условиях может идти речь?»

Похоже, сегодня нам остается только повторить этот вопрос все с той же горечью, несмотря на то, что условия за это время успели измениться.

Иван Тимофеев  
По материалам сайтов: <http://MK.RU>,  
<http://rfn.ru>, <http://Orenburg.rfn.ru>,  
<http://gtrk-orenburg.ru>



Компания ООО «БАУ-РУС Мотор Корпорейшн» разработала максимально адаптированный к российским условиям эксплуатации междугородный автобус на 27 посадочных мест категории М3, класса 3, BAW 2245-010 Express. Производство начнется в январе 2014 года в Ульяновске.

Express имеет элегантный внешний вид. Изменен дизайн передней облицовки автобуса, установлена современная система освещения – оптика фирмы Hella. Каркас автобуса выполнен из прямоугольных стальных труб и обшит оцинкованными стальными листами, что делает его еще более прочным и долговечным.

В салоне Express установлены отдельные эргономичные сиденья с высокой спинкой

и ремнями безопасности, травмобезопасные поручни и противоскользкое покрытие пола. Широкая дверь и ступени обеспечивают безопасный вход/выход. Предусмотрена автономная система отопления: 4 отопителя «Планар» мощностью по 4 кВт, которая позволяет регулировать мощность отопления в любой сезон. В летний период пассажиров будут защищать тонированные термопоглощающие стекла.

Водительское кресло оснащено четырехуровневыми регулировками. Большое панорамное стекло обеспечивает широкий обзор с места водителя. Увеличенные боковые зеркала заднего вида имеют подогрев зеркального элемента и возможность регулировки непосредственно с места води-

теля. Для создания комфортных условий работы водительское место дополнительно оборудовано компактным отопителем «Ксерос».

Изменена форма кузова путем увеличения угла переднего и заднего свеса. За счет произведенной перекомпоновки шасси оптимизировано распределение веса по осям. Перестановка топливного бака, баллонов ресиверов и запасного колеса позволило сделать три багажных отсека. Увеличен клиренс.

Несмотря на все конструктивные усовершенствования, эксплуатационные расходы остаются относительно невысокими. Примерный расход топлива в смешанном цикле составляет 18 л/100 км, в загородном цикле – около 15 л/100 км.

## Междугородный автобус малого класса BAW 2245 EXPRESS

рекомендуется для комфортных перевозок и экскурсий

Современный экономичный дизельный двигатель Евро-4 с ресурсом 500 тыс. км

Низкий уровень затрат на эксплуатацию – 6 руб. 60 коп./км\*

Расход топлива в загородном цикле – около 15 л/100 км\*

Вместительный салон в своем классе (27 посадочных мест)

Мягкие комфортабельные сиденья, оснащенные ремнями безопасности

Вместительные полки для ручной клади и объемные отсеки для багажа



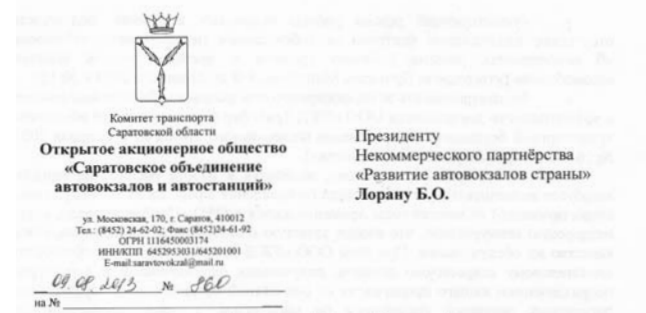
На правах рекламы

**BAW-RUS Motor Corporation**

[www.baw-rus.ru](http://www.baw-rus.ru)  
г. Ульяновск,  
ул. Герасимова, 10, стр. 1  
тел.: 8-800-1000-229  
+7 (8422) 34-92-00, 34-92-01

\* По данным владельцев автобусов марки BAW.

# И ЦЕЛИ ЛОЖНЫЕ, И СРЕДСТВА СОМНИТЕЛЬНЫЕ



Уважаемый Борис Олегович!

В отдельных наиболее крупных населённых пунктах Саратовской области (в г. Саратов (Привокзальная площадь, 1), в г. Балаково (ул. Вокзальная, 4) и в г. Балашов (ул. Привокзальная, 1)) до настоящего времени продолжает функционировать ООО «РЖД-Трансфер Саратов».

Объекты ООО «РЖД-Трансфер Саратов» размещены в помещениях зданий железнодорожных вокзалов указанных населённых пунктов.

Взаимодействуя с перевозчиками, ООО «РЖД-Трансфер Саратов» фактически организует регулярные перевозки пассажиров (под видом заказных) в междугородном (Саратов – Аткарек, Саратов – Бекоево (Пензенская область), Саратов – Базарный Карабулак, Саратов – Балашино, Саратов – Балаково через Маркс, Саратов – Балаково через ст. Сенная, Саратов – Вольск, Саратов – Ершов, Саратов – Маркс, Саратов – Хвалынский) и международном (Саратов – Германия) сообщениях, в основном, по действующим ранее открытым регулярным автобусным маршрутам, что не соответствует целям и задачам создания ОАО «РЖД-Трансфер» в целом и ООО «РЖД-Трансфер Саратов» в частности.

Подтверждением вышеуказанного вывода являются факты размещения в кассах ООО «РЖД-Трансфер Саратов» соответствующих расписаний движения автобусов и продажа на эти рейсы пассажирских и багажных билетов.

Также обращаю Ваше внимание на следующие негативные факты, отмечаемые в деятельности ООО «РЖД-Трансфер Саратов»:

- посадка пассажиров в автобусы происходит в зоне действия дорожного знака 3.27 «Остановка запрещена» (Приложение 1 к «Правилам дорожного движения Российской Федерации», утверждённым Постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090);
- транспортные средства допускают хаотичное движение в районах их кассовой продажи билетов;
- существующий режим работы отдельных водителей подтверждает отсутствие надлежащего контроля за соблюдением перевозчиками «Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей» (утверждено Приказом Минтранса РФ от 20 августа 2004 г. № 15);
- бесконтрольность за пассажиропотоком вызывает объективные сомнения в эффективности деятельности ООО «РЖД-Трансфер Саратов» в части обеспечения транспортной безопасности (требование Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»).

ООО «РЖД-Трансфер Саратов», используя в работе расписания движения автобусов незначительно отличающиеся (отправление в рейс на 05-10 минут раньше существующего) от многие годы применяющихся в ОАО «СарАвтотранс», создаёт нездоровую конкуренцию, что вводит зачастую в заблуждение пассажиров, снижая качество их обслуживания. При этом ООО «РЖД-Трансфер Саратов» способствует значительному сокращению доходов, получаемых перевозчиками и структурным подразделением нашего предприятия от совместной организации и осуществления регулярных перевозок пассажиров по маршрутам, а также соответствующих платежей, перечисляемых в бюджеты и внебюджетные фонды различных уровней.

Вышеприведённая совокупность нарушений позволяет сделать вывод о том, что своей деятельностью ООО «РЖД-Трансфер Саратов» вносит хаос в высокоорганизованную систему обеспечения регулярными перевозками пассажиров в Саратовской области.

Учитывая вышеизложенное, прошу Вас оказать содействие в организации комплексной проверки ООО «РЖД-Трансфер Саратов» на предмет соответствия деятельности по организации перевозки пассажиров (с обеспечением транспортной безопасности) требованиям действующего законодательства РФ и Саратовской области с привлечением (при наличии необходимых и достаточных оснований) виновных лиц к ответственности, а также принять меры, направленные на прекращение указанной деятельности этого общества в Саратовской области.

Приложение:  
- фотографии, подтверждающие нарушение требований дорожного знака 3.27 «Остановка запрещена» при организации перевозки пассажиров от объектов транспортной инфраструктуры ООО «РЖД-Трансфер Саратов» (2 листа).

Генеральный директор М.С. Лазарев

Письмо от ОАО «Саратовское объединение автовокзалов и автостанций» в НП «Развитие Автовокзалов Страны» послужило основанием для официального обращения в Генеральную прокуратуру Саратовской области со стороны вице-президента партнерства **Андрея Неупокоева**. Сведения, указанные заявителем, официально признаны обоснованными и законными. В ходе контрольных мероприятий, проведенных Управлением государственного автодорожного надзора по Саратовской области, было установлено, что между ООО «РЖД-Трансфер Саратов» и ООО «Ершовское пассажирское автотранспортное предприятие», ОАО «Балаковский пассажирский автокомбинат», а также рядом местных индивидуальных предпринимателей заключены договоры фрахтования, на основании которых этими организациями и физическими лицами осуществляются перевозки пассажиров по заказу.

В ходе проверок их деятельности выявлен ряд нарушений требований Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных Постановлением Правительства от 14.02.09 (№ 112), выданы три предписания на их устранение. В случае невыполнения законных требований субъекты будут привлечены к административной ответственности по ч. 1 ст. 19.5 КоАП РФ.

Также было выявлено, что ООО «РЖД-Трансфер Саратов» осуществляет посадку пассажиров в автобусы на Привокзальной площади г. Саратова в зоне действия дорожного знака «Остановка запрещена», что является нарушением ч. 4 ст. 12.6 КоАП РФ (информация направлена в УГИБДД ГУ МВД России по Саратовской области).

Сведения о нарушении требований транспортной безопасности ООО «РЖД-Трансфер



Когда пассажиры переманиваются любой ценой...

Саратов» направлены в Управление государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Приволжскому федеральному округу Федеральной службы по надзору

в сфере транспорта для проведения комплексной проверки.

С целью наведения должного порядка в сфере междугородных пассажирских перевозок со стороны Управления государственного автодорож-

ного надзора по Саратовской области усилен контроль за автобусами, принадлежащими вышеуказанным субъектам с дальнейшим включением их в график совместных проверок.

Петр Кузнецов



Стоянка автобуса под запрещающим знаком

## ОРИЕНТИР – ЕВРОПЕЙСКИЕ СТАНДАРТЫ



Валентина Леончик

Концепцию гармонизации законодательства Беларуси и Евросоюза в области пассажирских перевозок подготовило РОО «Белорусский союз транспортников» (БСТ).

Эта работа стала результатом сотрудничества БСТ с Офисом европейской экспертизы и коммуникаций, который реализует экспертные проекты, направленные на интеграцию Беларуси в общеевропейскую систему через содействие повышению профессионального уровня белорусских экспертов.

Об основных положениях концепции рассказывает первый заместитель председателя правления РОО «Белорусский союз транспортников» Валентина Леончик:

– Недавно объединенная Европа поставила перед собой качественно новую задачу в транспортной сфере – повысить уровень комплексной мобильности для своих граждан и одновременно снизить вредные выбросы в атмосферу на 60%. Эта задача актуальна и для Беларуси.

Транспортная политика ЕС базируется на принципах ВТО и соглашениях ЕЭК ООН. Мы изучили все профильные соглашения в этой области, в том

числе соглашение INTERBUS, касающееся международных автомобильных перевозок пассажиров. Инициаторами этого соглашения были Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) и ЕС. Заметим, что основной целью ЕКМТ – а в ней участвуют 44 страны (Беларусь тоже член этой организации) – является построение моста между ЕС и другими странами континента в транспортной сфере.

Из постсоветских стран это соглашение подписали все государства Балтии и Молдова, а недавно к нему присоединилась и Украина. Изучив опыт Молдовы, мы пришли к выводу, что нужно иметь не только концепцию формализации законодательства в связи с присоединением к соглашению INTERBUS, но и программу по обновлению автобусного парка. Понятно почему. Ведь у наших автоперевозчиков нет финансовых средств, чтобы в одночасье поменять транспортные средства.

– Валентина Павловна, Беларусь не слишком отстала от норм данного соглашения?

– Что касается законодательства, то мы выглядим весьма неплохо. В области автомобильного транспорта оно у нас достаточно продвинутое, поскольку при его разработке мы ориентировались на принципы и требования международных соглашений.

Но, к сожалению, не все нормативные предписания, содержащиеся, к примеру, в Законе «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», у нас работают. Возьмем такой аспект. Заказчиком городских и внутриобластных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении в Беларуси является местная власть, а заказчиком внутриреспубликанских междугородных – Минтранс.

Однако наше министерство этих функций должным образом не выполняет. Во многих странах, опыт которых мы изучили, работают независи-



Минск, автовокзал Московский

мые органы или комиссии по регулированию транспортного рынка. Например, в Молдове и России созданы агентства автомобильного транспорта – структуры, взявшие на себя функции ведения реестра, аналитики, контроля и т. д. Благодаря этому произошло разделение функций госрегулирования, регистрации и контроля. В Беларуси этого пока нет.

Далее. Если, например, у транспортной инспекции Литвы основная функция – это комплексное управление транспортным рынком (лицензии, техосмотр, маршрутная сеть, технический надзор, требования к персоналу, консультирование и т. д.), то наша транспортная инспекция пока преимущественно ловит нарушителей. Кстати, само отраслевое министерство Литвы вообще не имеет права собирать какие-либо данные от предприятий, а его основной задачей является формирование государственной транспортной политики и законодательной базы.

Если же взять наши стандарты, то практически все они соответствуют принципам ЕЭК ООН и требованиям европейского законодательства. Но у нас они носят не обязательный, а добровольный характер. В европейском законодательстве, если речь идет о репутации, то говорят о репутации и менеджера, и водителя: база данных имеется на всех. У нас же слово «репутация» юридической силы пока не имеет.

**– Почему Беларуси так важно стремиться к европейским нормам?**

– Не так давно мы готовили концепцию приватизации пассажирского автомобильного

транспорта. Выяснилось, что производительность труда в этой сфере у нас примерно в 5 раз ниже, чем в развитых европейских странах. У нас – лишние люди, площади, плохая организация труда, отсюда – неэффективность всей транспортной системы.

В основе развития транспортной сферы в Европе лежит грамотная политика. Она заложена в самом договоре ЕС (там есть раздел по транспорту), также в ЕС приняты Белая книга, Зеленая книга, которые определяют стандарты в области транспортного обслуживания населения. Основной акцент в этих документах – ставка на комплексную мобильность, чтобы человек мог вовремя добраться в любую нужную ему точку, получив качественную услугу, и чтобы его права при этом были защищены.

Европа, можно сказать, уже пережила негативную ситуацию, связанную с повальной автомобилизацией. Там поняли, какой колоссальный ущерб это наносит человеку и экологии. Поэтому сейчас все транспортные стратегии в ЕС наце-

лены на эффективную работу общественного транспорта.

Беларусь по уровню автомобилизации можно приравнять к средневропейской стране. Но если взять зарегистрированные у нас автомобили, то 20% из них не прошли техосмотр и стоят «корчами». В семье автомобиль в лучшем случае используется 10% времени. Значит, надо больше пользоваться общественным транспортом.

В Европе, например, выяснили, что половина поездок осуществляется на расстояние до 5 км. Значит, надо мотивировать людей двигаться: ходить пешком или пересечь на велосипед. А для этого нужно создавать пешеходные зоны, развивать велодвижение и т. д.

Европейцы умеют считать деньги. Как там поступают, если нет наполняемости пассажирского транспорта? Отдают приоритет перевозкам по заказу. Очевидно, что если в деревне 4 пассажира, то туда проще послать легковую автомашину, а не автобус. Финский опыт показывает, что такси можно эффективно использовать для



Велосипедная дорога

социальных перевозок (перевозчикам в этом случае выплачивают субсидии).

У нас это только начинают осознать. Чтобы процесс пошел быстрее, нужна структура, которая регулировала бы спрос и предложение на рынке перевозок. Регулирование рынка у нас в регионах возложено в основном на транспортные предприятия, которые долгое время подчинялись Минтрансу, а сейчас переданы в подчинение местным властям. Но опыт большинства стран свидетельствует о том, что вопросы, связанные с обеспечением транспортной доступности населения, должна решать местная власть посредством создания независимых структур – организаторов перевозок.

Источник многих наших проблем кроется в системе управления транспортной отраслью. Ненормально, что регулированием рынка у нас занимается транспортное предприятие – по сути, сам перевозчик. Это как на ринге: два боксера, и один из них – по совместительству еще и рефери. Так быть не должно. Регулятором должно быть незаинтересованное лицо, только в этом случае оно будет исходить из интересов пассажира.

**– Что нужно делать, чтобы Беларусь была более восприимчивой к европейскому опыту?**

– Сейчас в ЕС идет проработка соглашения, касающегося международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении ОМНИБУС. Эксперты из большинства европейских стран участвуют в его подготовке, а Беларусь, увы, пока вне это-

го процесса. Поэтому мы свою миссию видим, в том числе, и в просвещении. Надо просвещать и местную власть, и перевозчиков.

Кроме того, Беларуси нужно четко определиться с темой мобильности. Или мы будем по-прежнему считать пассажиров по видам транспорта и отчитываться за показатели, касающиеся использования транспортных средств, или же начнем ориентироваться на общеевропейские подходы к управлению городской (региональной) мобильностью.

Настало также время переработки системы государственных социальных стандартов в области транспортного обслуживания населения, поскольку они архаичны и уже не устраивают ни перевозчиков, ни пассажиров.

В Беларуси принята национальная стратегия устойчивого развития. Во многих городах и регионах приняты местные повестки – 21. Однако ни в одном из этих документов нет раздела по мобильности (есть лишь некоторые аспекты этого понятия), хотя влияние транспорта на здоровье человека и окружающую среду трудно переоценить. Международные эксперты подсчитали, что качество жизни человека на одну треть зависит от транспортного обеспечения. При этом один рубль, вложенный в общественный транспорт, дает 4 рубля отдачи в других сферах. Только перемещаясь в пространстве, люди увеличивают потребление товаров и услуг.

**– Какие предложения подготовил БСТ?**

– В Беларуси в транспортной сфере много проблем

институционального характера. Причина этих проблем – в устаревшей практике управления транспортной отраслью. Государственные органы должны перестать заниматься хозяйственно-оперативной работой, их задача – формирование современной и эффективной транспортной политики.

Также очень важно определиться с подходами в отношении мобильности. Поскольку сейчас в стране идет передача транспорта в коммунальную собственность, местные власти должны научиться профессионально заниматься организацией работы общественного транспорта. Это потребует четкого совершенствования законодательства, его гармонизации с европейским.

Самое главное, что мог бы сделать Минтранс, это подготовить новый законопроект об организации транспортного обслуживания населения. Он должен в максимальной степени учесть европейские подходы в области контрактации услуг общественного транспорта и механизмы бюджетного субсидирования, которые предельно четко изложены в Регламенте ЕС 1370/2007.

Понимая, что подходы к управлению мобильности в Беларуси в целом еще не разработаны, мы пошли в регионы. БСТ готовит концепцию мобильности для Новополоцка. На базе пилотного проекта мы намерены подготовить методические рекомендации по разработке планов мобильности для других городов.

Татьяна Маненок  
«Белорусы и рынок», № 35 (1068),  
9–15 сентября 2013 г.

# АВТОБУСНЫЙ КАРАВАН ЗАКАЗЫВАЛИ?

Крупнейший в Латвии автобусный перевозчик Nordeka, успешно работая на регулярных междугородных и международных линиях, предлагает надежный и качественный сервис для организаторов крупных международных форумов с большим количеством гостей.

Нужен ли вам обычный заказной трансфер или многодневное путешествие – компания предоставит достаточное количество современных комфортабельных автобусов, а опытный персонал обеспечит их курсирование точно и в срок, что соответствует девизу Nordeka – «Всегда вовремя, всегда по пути!»

«Боевое крещение» в подобном сервисе предприятие получило 28 мая – 1 июня 2010 года, когда для обслуживания делегатов проходившей в Риге Парламентской Ассамблеи Североатлантического альянса предоставило в круглосуточное распоряжение организаторов на целую неделю 18 новых одинаковых автобусов. Ни одна компания в Латвии не в силах выполнить подобные условия, кроме Nordeka, с 2008 года как раз обновившей свой парк новыми автобусами марки Setra – признанного лидера в поставках машин для междугородных и туристических автобусных перевозок.

Nordeka с честью справилась с задачей, заслужив благодарность организаторов. Опыт этого мероприятия вызвал позитивные перемены и на самом предприятии. В первых, самые лучшие водители

Nordeka получили право на доплату за квалификацию и «парадную форму» в подарок. Во-вторых, полис страхования пассажиров, оформленный по настоянию организаторов ассамблеи, с тех пор распространяется на всех пассажиров, использующих транспортные услуги Nordeka – как регулярные, так и чартерные перевозки. Это – добровольная инициатива компании. Благодаря постоянной работе по обеспечению безопасности пассажирских перевозок пока не было случаев, когда компании потребовалось бы выплачивать пассажиру компенсацию, но, как говорится, «береженого Бог бережет».

И в то время как Рига становится городом праздников и любимым местом проведения международных форумов и конференций, компетентный пассажирский транспортный сервис Nordeka просто незаменим.

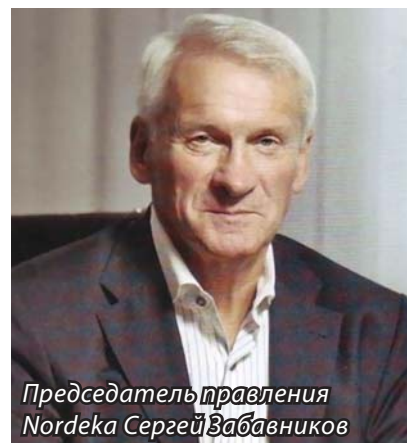
– Мы в состоянии обеспечить автобусные перевозки в большом объеме, не только предоставив в распоряжение организаторов самые современные автобусы достаточной вместимости, но и помогая заказчику в организации оптимальных маршрутов и графика их передвижения в соответствии с планом проведения мероприятия, а также обеспечить их оперативное диспетчерское обслуживание, – уверен **председатель правления Сергей Забавников**. – Опыт, полученный во время саммита НАТО, мы использовали уже неоднократно. В нашем активе – транспортные услуги во время традицион-

ной встречи премьер-министров Северных стран и стран Балтийского моря в 2011 году. В 2012-м обеспечивали перевозки во время международного детского и юношеского хоккейного турнира «Bauer Select-Tretyak Invite», в котором принимало участие 50 детских и юношеских команд из Америки и Европы.

Для обеспечения плотного графика игр и тренировок одновременно были задействованы 12 автобусов. Все прошло на высшем уровне.

**– Люди, которые редко пользуются автобусным транспортом, не представляют, какого качества парк имеет Nordeka.**

– Стараемся соответствовать всем требованиям европейских директив по комфорту и безопасности. Из более чем 100 наших автобусов – 75% достаточно новые машины (2006–2013 годов выпуска, отвечающие стандартам Euro-4 и Euro-5), обслуживание которых осуществляется в собственном техническом центре, авторизованном компанией-производителем, той самой Setra. Они оборудованы системой кон-



Председатель правления Nordeka Сергей Забавников



диционирования или климат-контроля, индивидуальным освещением и вентиляцией, двойными пакетными окнами, микрофонами и аудиосистемой. Есть и автобусы, оборудованные лифтом и подготовленные для перевозки пассажиров с ограниченными возможностями.

После выполнения каждого рейса автобус моется, при необходимости делаем чистку салона, так что пассажирам транспорт подается в лучшем виде.

**– Известно, что заказную железнодорожную пассажирскую перевозку нужно планировать за полгода. Какой срок нужен для автобуса?**

– Если речь идет о комплексном заказе, связанном с организацией форумов, конференций, турниров, то за неделю все спланировать – вполне реально, при условии, что нужно организовать диспетчерское обслуживание и заказчик четко представляет и готов предоставить подробную информацию, откуда, куда, в какое время и в каком количестве нужно перевезти пассажиров. Мы планируем необходимые ресурсы под согласованный график, разрабатывая у себя соответствующее расписание выпуска и работы автобусов, график работы водителей.

Дайте запрос, что вы хотите организовать, и все будет сделано. Нужно забрать туристов из Москвы или другого российского города – заберем, нужно организовать путешествие по Прибалтике и Европе – организуем.

**– Можно еще упомянуть знаменитую балтийскую пунктуальность: если обещано подать транспорт в 10.10, то заблаговременно до этого времени он будет ждать в условленном месте.**

– Работа на регулярных междугородных маршрутах заставляет работать точно: на каждой остановке автобус должен быть в определенное время и в назначенную минуту должен отсюда отправиться. С заказными автобусами тот же порядок.

**NORDEKA**

Объем регулярных перевозок на МЕЖДУГОРОДНЫХ АВТОБУСНЫХ маршрутах в Латвии – 12 млн км в год, что составляет 25% этого сегмента рынка. Автобусный парк – 110 автобусов для МЕЖДУГОРОДНЫХ и МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК, а также для ТУРИЗМА. Количество водителей автобусов – 180. Количество перевезенных пассажиров – около 2,5 млн человек в год.

«Динамо Рига», гости нашего хоккейного клуба довольны нашим сервисом. Недавно на матч в Риге приезжали фаны из Братиславы, 330 человек, мы обеспечивали им встречу в аэропорту, трансферы в гостиницу и на игру. За 3 дня до прилета они решили заказать такую услугу, и мы выполнили их пожелание. Похоже, это может встать на поток: готовимся принять фанов из Донецка, их будет поменьше – 56 человек.

**– В предвесье большого количества праздников, ожидающих Ригу этим летом, желательно все же согласовывать планы не за неделю, а заблаговременно?**

– Мы готовы обсуждать планы туроператоров по приему гостей, несмотря на то что понимаем: на этом рынке бытует демпинг, а конкуренцию искажают нелегальные перевозчики. Однако в случае, когда нужно обеспечить достойный прием, «левые» варианты не годятся: ни гарантий, ни уверенности в качестве.

Мы не демпингуем, но наша услуга того стоит. Понятно, что для туроператора затраты на перевозчика – расходная статья, на которой хочется сэкономить, но чудес не бывает, и когда-нибудь наступает момент, когда скупой платит дважды, а иногда и гораздо больше, особенно если речь идет о репутации. И если компания рассчитывает на долгосрочное сотрудничество, на хорошие отзывы клиентов, то выбор в пользу Nordeka оправдан. Nordeka всегда открыта для сотрудничества.

По материалам журнала «Бизнес класс» (Очерки латвийского бизнеса) № 3 (98), март 2013

# ПЕРВЫЙ АВТОБУС: В МИРЕ И В РОССИИ

Что может быть для нас с вами привычнее картины подходящего к своей остановке автобуса или автобуса, мирно едущего по городским улицам и междугородным трассам? Видимо, невозможно найти в современном мире человека, ни разу в жизни не воспользовавшегося этим видом транспорта. Кажется, что автобус существовал всегда... Однако его история совсем не такая длинная, как можно подумать.

Самая первая в мире подобная машина, еще не получившая тогда современного названия, была изобретена и изготовлена в 1801 году в Англии Ричардом Тревитиком (он же – изобретатель первого английского паровоза). Работала она на паровом двигателе и одновременно могла перевозить всего 8 пассажиров.

Свое замечательное изобретение Тревитик впервые продемонстрировал в родном Корнуолле 24 декабря того же года. Вскоре эта машина, воспринимавшаяся пассажирами как нечто среднее между омнибусом и авто, стала курсировать по улицам Лондона в качестве общественного транспорта (фото 1). Правда, расписание движения было введено значительно позднее, и поначалу пассажирам приходилось ждать ее в пункте отправления, что называется, «наудачу».

Прошло довольно много лет, прежде чем в столице Туманного Альбиона появился автобус, работавший на электрическом двигателе. Случилось это



в 1886 году: машина передвигалась со скоростью одиннадцать с небольшим километров в час.

Еще пять лет спустя мастера московского завода «Дукс» выпустили первый в России автобус, тоже работавший на электричестве, но более совершенный, чем английский: во-первых, он мог развивать скорость до 20 км/ч; во-вторых – обладал запасом хода на 60 км и мог вместить до 10 пассажиров.

Однако ни одну из перечисленных машин считать настоящим общественным транспортом все-таки было нельзя.

И вот эстафетную палочку в истории зарождения автобуса приняла Германия: в 1895 году

там появился первый в мире образец с двигателем внутреннего сгорания, работающий на бензине (фото 2). Создали машину на заводе «Benz», вмещала она 8 пассажиров и успешно курсировала между городами Зиген, Нетфен и Дойц – по 15-километровой трассе.

Ну а в Российской империи первый автобус с таким двигателем построили в Санкт-Петербурге в 1903 году на экипажной фабрике «Фрезе и К°»: машина с открытым кузовом брала на борт десяток пассажиров. Благодаря своему одноцилиндровому мотору мощностью в 10 лошадиных сил, она развивала скорость до 15 км/ч.



Автобус  
(сокращение от автомобиль-омнибус)

Фото 1. Автобус на улицах Лондона, XIX в.



Фото 2. Первый в мире автобус с двигателем внутреннего сгорания

И все-таки говорить об автобусах как о российском общественном транспорте мы можем, только начиная с середины 1907 года, причем произошло это знаменательное событие, как ни странно, совсем не в северной столице, а в городе Архангельске.

Машина марки NAG из Германии, привезенная в этот замечательный город, обладала двигателем мощностью в 26 лошадиных сил, была рассчитана на 25 пассажиров и весила 6 тонн.

Губернатор Архангельска распорядился предоставить ее

в общественное пользование, тем самым вызвав среди местных жителей неподдельный восторг. Еще бы, такого чуда техники здесь отродясь не видели, и всякий раз, как автобус останавливался, его облепляла толпа любопытствующих: надо же, сам по себе двигается, без помощи лошадей! (Фото 3.) Именно с этого момента мы и можем говорить о появлении в России общественного транспорта.

Датой его рождения вполне можно считать 19 июля 1907 года, когда автобус вышел на маршрут – ровно в 6 утра – и начал возить пассажиров за 5 копеек от городской больницы до монастыря и обратно. Кстати, в Санкт-Петербурге аналогичное событие произошло лишь полгода спустя.

Единственный городской автобус Архангельска трудился в одиночестве два месяца, пока местный предприниматель с



Фото 3. Архангельск, первый общественный автобус в России



Автобус на Сенатской площади, Санкт-Петербург, 1912 г.

«говорящей» фамилией Андрей Деньгин не прикупил еще один.

Стоимость проезда в автобусах оказалась весьма демократичной. Как писали газеты того времени, уже тогда, особенно в праздничные дни, места в них «брали с боем», ехать приходилось в тесноте, потому что низкая плата за проезд позволяла пользоваться общественным транспортом не только богатым людям, но и малообеспеченным.

Вот что, например, писала газета «Архангельск» от 19 июля 1907 года: «Автобусное движение открыто вчера. Пробежавший по Троицкому проспекту автомобиль был особенно шумно встречен жителями Кузнечихи. <...> С появлением на улицах города автобусов, не только мальчишки, но и почтенные отцы семейств буквально преследовали автомобиль, горя восторженным

желанием прокатиться. <...> В первый же день автобус проломил деревянные мостки у аптеки Борольницкого, во дворе которой была устроена для него стоянка. После чего стоянки были предусмотрены только на булыжных площадках...»

Замечательно, что вскоре появились и расписание движения автобусов, и установленный маршрут, проходивший по всему правобережью города. А популярность этого вида транспорта только росла, поскольку проезд на автобусе обходился архангельцам в 7–8 раз дешевле, чем на извозчике.

Что касается обеих российских столиц, коммерсанты Петербурга и Москвы лишь спустя несколько месяцев осознали выгоду, которую сулит новый вид общественного транспорта. Автобусы были закуплены, и 11 ноября 1907 года начались

регулярные рейсы в Петербурге, а летом 1908 года – в Москве.

В газете «Петербургский листок» в связи с этим появилось вот такое сообщение: «К двенадцати часам дня к Александровскому саду, против Вознесенского проспекта, приехал автомобиль-омнибус, или, как их теперь называют, автобус». (В русском литературном языке слово «автобус» навсегда закрепилось лишь в 1912 году, когда известный поэт Игорь Северянин впервые употребил его в стихотворении и тем самым ввел это слово в литературный обиход.)

Москва последовала примеру северной столицы лишь в августе 1908 года, когда в городе было официально введено автобусное движение. Но об использовании автобусов в Москве как постоянной единицы общественного транспорта можно говорить лишь с 8 августа 1924 года, когда на первый регулярный маршрут столицы СССР между Каланчевской площадью и Тверской заставой вышли восемь автобусов марки Leyland.

Машины же российского производства появились у нас только в начале 30-х годов прошлого века, но это уже совсем другая история. Это история о том, как мы шаг за шагом завоевывали достойное место в системе мирового общественного транспорта и в соответствующей отрасли машиностроения, история, за которой стоит огромный труд и полная самоотдача нескольких поколений людей, сделавших его делом и целью всей своей жизни.

Александра Несмелова  
По материалам сайтов:  
<http://upload.wikimedia.org>,  
<http://cs309931.vk.me>




## ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

- ◆ Организации – члены Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны».
- ◆ Организации – члены Некоммерческого партнерства «Развитие Автовокзалов Страны».
- ◆ Организации – члены Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов.
- ◆ Организации – члены Association of Pan-European Coach Terminals (APC).
- ◆ Пассажирские автотранспортные предприятия.
- ◆ Организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции.
- ◆ Некоммерческие организации в сфере транспорта.
- ◆ Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта.
- ◆ Комитет по транспорту Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации.
- ◆ Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации.
- ◆ Полномочные представители Президента Российской Федерации в федеральных округах.
- ◆ Министерство транспорта Российской Федерации.
- ◆ Министерство внутренних дел Российской Федерации.
- ◆ Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и его территориальные управления.
- ◆ Генеральная прокуратура Российской Федерации.
- ◆ Федеральная служба безопасности Российской Федерации и ее территориальные управления.
- ◆ Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, территориальные управления государственного автодорожного надзора.
- ◆ Научно-исследовательские и высшие учебные организации в сфере автомобильного транспорта.
- ◆ ОАО «Российские железные дороги».
- ◆ Организации в сфере реализации автобусов, запасных частей, топлива, технического обслуживания, ремонта, переоборудования автобусов, спутниковой навигации, страхования, рекламы.
- ◆ Редакции отраслевых автотранспортных изданий.







Уважаемые читатели!  
Друзья и коллеги!  
Редакция журнала  
поздравляет вас  
с Новым 2014 годом!

Желаем финансовой  
стабильности, успешной  
работы и личного  
благополучия!

 **KING LONG**



## **ГЛАВНОЕ - НАДЕЖНОСТЬ!**

**Туристические автобусы King Long**

Продажа. Сервис. Запасные части

Лизинг. Кредит

Всегда в наличии

**Единая справочная служба: 8-800-700-52-35**  
(звонок по России бесплатный)

[www.king-long.ru](http://www.king-long.ru)

# РУССКИЕ АВТОБУСЫ: ГАРМОНИЯ ТЕХНОЛОГИИ И ЭКОЛОГИИ

Голаз-5291  
**КРУИЗ**



Автобус  
для междугородних  
и туристических  
перевозок

#### Преимущества:

- Максимальный комфорт для пассажиров;
- Широкий набор опций;
- Высокая надежность основных агрегатов – ресурс не менее 1 млн. км;
- Высокая надежность кузова – не менее 12 лет;
- Гарантийный срок – 1 год без ограничения пробега;
- Экологический стандарт EURO-5 ;
- Экономичность эксплуатации: межсервисный пробег 60 тыс. км;
- Развитая сеть сервисных станций;
- Высокая остаточная стоимость.

**ГРУППА ГАЗ**  
РУССКИЕ АВТОБУСЫ

[www.bus.ru](http://www.bus.ru)

ООО «Русские Автобусы — Группа ГАЗ»

г. Москва

г. Санкт-Петербург

г. Павлово

г. Курган

тел./факс: +7(495) 720-50-29/06

тел./факс: +7(812) 449-70-66

тел./факс: +7(83171) 3-12-59, 3-57-64

тел./факс: +7(3522) 630-361, 630-363/364

[rap@ruspromauto.ru](mailto:rap@ruspromauto.ru)

[EugenySB@ruspromauto.ru](mailto:EugenySB@ruspromauto.ru)

[salesved@paz-bus.ru](mailto:salesved@paz-bus.ru)

[s.naydina@tdkavz.ru](mailto:s.naydina@tdkavz.ru)

**ПОСТАВЩИК ИГР  
СОЧИ 2014**

Реклама