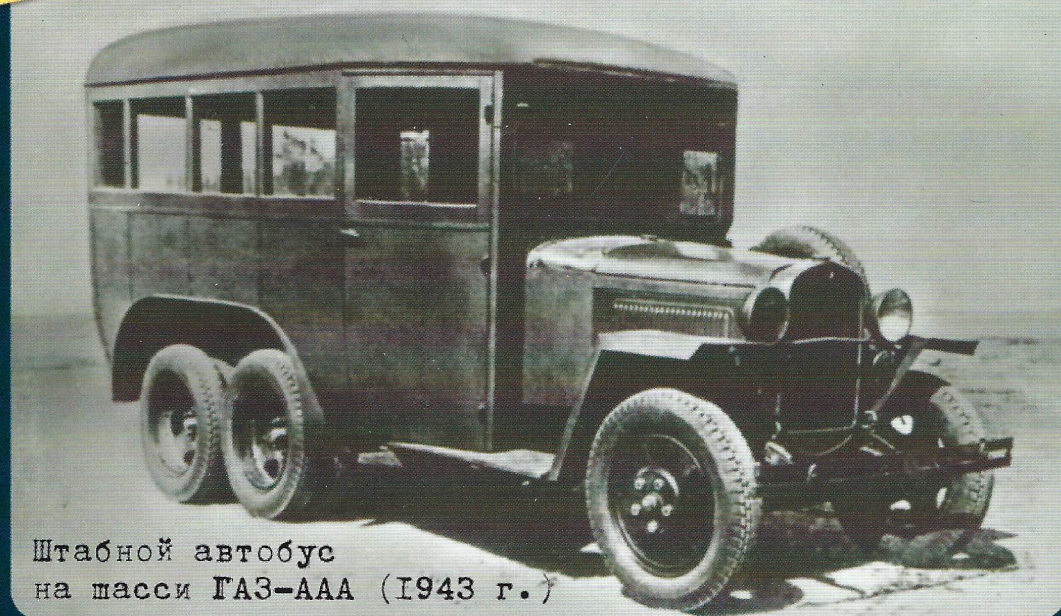


*65 лет Победы в Великой Отечественной войне*



Штабной автобус  
на шасси ГАЗ-ААА (1943 г.)

Юбилей Победы в Великой Отечественной войне посвящается:  
Проект Группы компаний «Русские Автобусные Линии» «Нет в России  
семьи такой, где не памятен был свой герой» (стр. 67)

# ARMTEK



**Продажа запчастей, масел и АКБ**  
для грузовых автомобилей, автобусов  
и прицепов европейского и  
американского производства

**Самый широкий ассортимент**  
более 26 000 артикулов по более чем 200 брендам

**Оборудование  
для СТО!**

Оборудование TEXA,  
Space, Finkbeiner, RAASM  
и многих других брендов  
в наличии и под заказ



г.Москва,  
Сигнальный проезд, 23А  
(495) 781 4 555  
e-mail: [info@ezet.ru](mailto:info@ezet.ru)

[www.ezet.ru](http://www.ezet.ru)  
[www.armtek.ru](http://www.armtek.ru)  
Интернет-магазин:  
[www.shop.ezet.ru](http://www.shop.ezet.ru)

<b>МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ</b>	
Роль автовокзалов в обеспечении повышения качества и безопасности пассажирских перевозок.....	5
Указ Президента Российской Федерации от 31.03.2010г. «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» .....	12
Доклад Директора Башкирского производственного объединения автовокзалов и пассажирских автостанций – филиал ГУП «Башавтотранс» РБ – Соляниковой Ольги Анатольевны.....	13
Выступление директора ГУП «Владимирский автовокзал» Каленова В.В., «Работа объединения автовокзалов и автостанций Владимирской области в современных условиях .....	16
<b>АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ</b>	
На автостанции Ставрополя усилили меры антитеррористической защиты объектов.....	19
<b>ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ В ЛИЦАХ</b>	
Винокуров Борис Аркадьевич.....	21
<b>ЕДИНАЯ СИСТЕМА ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ</b>	
«Автобусный билет страны» соединит все виды транспорта в одну систему.....	22
Применение информационных технологий в автобусных перевозках для совершенствования обслуживания пассажиров.....	25
Системе взаиморасчетов на воздушном транспорте – уникальному инновационному проекту в отрасли – 17 лет! .....	27
<b>РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ</b>	
Транспортный форум в Уфе собрал автоперевозчиков Приволжского и Уральского федеральных округов .....	30
<b>ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ</b>	
Трудно быть лидером! .....	39
«ЭЛЕКТРОНИКА 505АС». Сфера применения – денежные расчеты с населением при пассажирских перевозках на междугородных и пригородных маршрутах.....	41
<b>АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ</b>	
Министр транспорта России ознакомился с работой Смоленского автовокзала.....	40
<b>АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: МОСКВА</b>	
«Страусиные меры».....	43
«Ваши документы, автостанция!».....	44
«Проблема с бородой».....	45
«Высадил - и был таков».....	46
Президент РФ обвинил правительство в саботаже поручений по транспорту.....	47
Официальные автостанции: безопасность и комфорт.....	48
<b>ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ</b>	
Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Башкортостан.....	51
<b>АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ</b>	
Продолжение книги Ю.А. Гольденберга «Автовокзалы и пассажирские автостанции».....	55
<b>НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ</b>	
Постановление Правительства от 24 февраля 2010 г. N 87 о внесении изменений в Постановление совета министров- Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090.....	60
Продолжение Федерального закона «О Ратификации Конвенции о международных перевозках пассажиров и багажа».....	61
<b>ЮБИЛЕЮ ПОБЕДЫ ПОСВЯЩАЕТСЯ</b>	
Проект Группы компаний «Русские Автобусные Линии».....	67
<b>ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ</b> .....	70

**Редакция издания не всегда разделяет мнение авторов публикуемых статей.  
Перепечатка текстов допускается только с разрешения редакции.**



Бюллетень зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).

**Свидетельство о регистрации: ПИ № ФС77-38352**

Бюллетень Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»  
Распространяется в различных регионах России, странах СНГ и дальнего зарубежья.

**Подписка на Бюллетень «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» осуществляется: Каталог российской прессы «Почта России» - Индекс 11129 (со 2-го полугодия 2010г.),**

**а так же непосредственно через редакцию журнала на все номера журнала.**

**Адрес редакции:**

**115419, г. Москва, 4-й Верхний Михайловский пр-д., д. 1**

**Тел. \ факс (495) 633-12-89**

**E-mail: info@rosbuslines.ru**

**www.rosbuslines.ru**

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

Тираж - 1000 экземпляров. №2 март - апрель 2010 г. (№ 28). Подписано в печать 19.04.2010г.

**Экспертный совет:**

**Винокуров Б.А.** - Президент Российской транспортно - экспедиционной компании «Ространссервис»,  
Президент Московского Областного транспортного союза, Председатель Наблюдательного совета НП  
«ЕТС«Российские Автобусные Линии»

**Герامي В.Д.** - Профессор кафедры «Логистики» Московского автомобильно-дорожного государственного  
технического университета (МАДИ)

**Жарков С.А.** - Председатель Правления НП «ЕТС«Российские Автобусные Линии»

**Козлов М.И.** - Президент Российского автотранспортного союза

**Кошкин П.А.** - Вице-президент НП «ЕТС«Российские Автобусные Линии»

**Лоран Б.О.** - Председатель Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при  
Российском автотранспортном союзе, Руководитель проекта «Русские Автобусные Линии», Президент НП  
«ЕТС«Российские Автобусные Линии»

**Петрова А.П.** - Директор-руководитель научного центра ОАО «Научно - исследовательский институт автомо-  
бильного транспорта»

**Свешников Ю.Ю.** - Исполнительный директор Московского Транспортного Союза

Главный редактор - **Б.О. Лоран**

Выпускающий редактор - **И.В. Садыкова**

Первый зам. главного редактора - **П.А. Кошкин**

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

Отдел подписки и распространения - **Е.Н. Романова, С.Л. Коновалова, А.А. Голощук, С.Н. Маракулин**

Отдел рекламы - **А.В. Кузин, Е.О. Хвостенко, К.В. Самсонова**

Юридическое сопровождение - **С.А. Сидоров, А.С. Яровенко**

Корреспондент - **С.А. Дубовицкая**

Фотограф - **Ю.П. Данченко**

**ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ЖУРНАЛА «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» в РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**МОСКВА - Садыкова Ирина Викторовна +7(495)786-23-28**

**СМОЛЕНСК - Жарикова Жанна Евгеньевна +7(4812)27-08-42**

**ИВАНОВО - Неупокоев Андрей Александрович +7(4932)24-04-43**

## Роль автовокзалов в обеспечении повышения качества и безопасности пассажирских перевозок



Рабочее совещание руководства Министерства транспорта Российской Федерации с руководителями автовокзалов прошло 1 апреля 2010 года в здании ведомства. Встреча была плановой, но трагические события, произошедшие в Москве 29 марта 2010 года, когда прогремели взрывы на двух станциях московского метрополитена, внесли свои коррективы в тематику разговора. Красной строкой беседы проходила тема безопасности пассажирских автоперевозок. Речь шла о роли автовокзалов и пассажирских автостанций в повышении качества и безопасности междугородных пассажирских перевозок и перспективах их развития.

В работе совещания приняли участие министр транспорта РФ **Игорь Левитин**, его заместитель **Николай Лямов**, представители органов исполнительной власти отдельных субъектов РФ, представители Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, руководители автовокзалов практически всех регионов, а также руководители и члены РАС. Всего в списках участников было заявлено порядка 180 человек.

Во вступительном слове заместитель министра транспорта Николай Лямов сообщил присутствующим, что 31 марта был подписан указ Президента Российской Федерации «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» (текст документа опубликован на страницах нашего журнала). И в связи с этим Минтранс получил задание от Президента РФ и готовит изменения в законодательную базу по ряду существенных вопросов, касающихся автотранспортной деятельности.

В этих изменениях будет идти речь о том, чтобы в корне поменять систему организации заказных и межсубъектных перевозок, а также систему их контроля. И у работников автотранспортной области появилась реальная возможность высказать предложения по внесению изменений в законодательную базу, которые позволили бы навести порядок в этой сфере.

В своем выступлении Лямов привел данные, согласно которым автобусным транспортом общего пользования обслуживается 968 городов и поселков городского типа и 63 тысячи сельских населенных пунктов. За 2009 год было перевезено почти 14 миллиардов пассажиров, но при этом отмечается снижение этого показателя по сравнению с 2008 годом (95,6% от 2008 года).

По словам чиновника, это связано с мировым финансово-экономическим кризисом, из-за которого многие предприятия прекратили свое существование.

Перевозки пассажиров регулярными автобусными маршрутами между субъектами осуществляются по 2836 маршрутам. По оперативным данным, в 27 регионах страны объемы пассажироперевозок выросли по сравнению с 2008 годом в ряде субъектов федерации. Среди них Орловская, Тверская, Калининградская, Астраханская, Пензенская области, республики Бурятия и Чечня, а также Камчатский край. Вместе с тем, в 57 регионах эти показатели ухудшились.

Перевозки пассажиров в международном сообществе осуществляются по 614 регулярным автобусным маршрутам. Эти показатели также снижены к уровню 2008 года на 2,7 млн человек.

Николай Сергеевич подчеркнул, что основную роль в межсубъектных и международных перевозках играют автовокзалы и пассажирские автостанции, которые принимают непосредственное участие в организации перевозочного процесса как транспортная инфраструктура маршрутной сети.

«Исходя из всего вышесказанного, можно смело сказать, что целью нашего совещания является нахождение путей совершенствования деятельности автовокзалов и пассажирских станций. Мы делаем на этом акцент потому, что уже практически на выходе находится закон о межсубъектных перевозках. Он поменяет основополагающие моменты по организации межсубъектных перевозок. В нем коренным образом пересматривается роль как хозяйствующих субъектов, так и автовокзалов и субъектов федерации. Определены более полно и более целенаправленно задачи контрольно-надзорных органов. Речь идет об ужесточении и наведении порядка», – сказал Лямов.

По его словам, сейчас сложилась ситуация, когда ряд субъектов РФ потеряли систему управления автовокзалами. В некоторых регионах автовокзалы стали играть ключевую роль в организации межрегиональных перевозок, самостоятельно определяют маршруты и расписание движения автобусов вне зависимости от согласованных официальным путем маршрутов. На рынке работает большое количество нелегалов.

«Погоня за прибылью привела к тому, что порядка 70% объема межрегиональных перевозок являются незаконными или осуществляются под видом заказных, хотя идут по регулярным маршрутам. Таким образом, наносится урон добропорядочному перевозчику. Цель изменений законодательной базы, в том числе проекта нашего Федерального закона, навести порядок в этом вопросе, повысить роль автовокзалов, и чтобы в результате все незаконные перевозчики, которые работают «от тротуара», пришли на автовокзал», – заявил Лямов.

Еще одним важным изменением станет выход подзаконных актов к Федеральному закону Российской Федерации № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» от 9 февраля 2007 года, в которых будет прописано требование об обязательной персонификации пассажиров при проезде в автобусах междугородного, международного, межсубъектного сообщения. То есть билеты будут продаваться с указанием фамилии, имени и отчества пассажира и по его паспортным данным.

Кроме того, по словам Николая Сергеевича, необходимо провести серьезную работу по сбалансированному развитию маршрутной сети межсубъектных перевозок.

«Сегодня существует реестр маршрутной сети, но, к сожалению, тот контроль, который должен быть в плане достойной работы перевозчиков на сегодняшний день, существует, но с определенным изъяном. Нами поданы предложения по изменению Кодекса РФ об административных правонарушениях по усилению ответственности перевозчика за нарушения определенных правил работы на межсубъектных перевозках. Там предусматриваются серьезные штрафные санкции. Сейчас мы также будем рассматривать вопрос и по усилению ответственности автовокзалов», – сказал Лямов.

Также он обозначил проблему отсутствия прямых документов по деятельности автовокзалов в современных условиях. Есть старые документы, которые регламентировали эту деятельность в советское время, когда была единая форма собственности, и которыми, по сути дела, приходится руководствоваться и сейчас.

«Пришло время подготовить новый документ, и такое поручение уже есть. Я думаю, что уже в этом году выйдет документ, который будет определять роль и место автовокзалов на поле транспортных услуг», – заявил замминистра транспорта.

Он также говорил и о необходимости создания единой ассоциации автовокзалов по России.

«По регионам они есть, но единая во всероссийском масштабе как таковая ассоциация отсутствует. Руководителям автовокзалов стоит подумать о создании саморегулируемой организации в рамках автовокзалов. Это даст возможность быть более самостоятельными, оказать серьезную помощь и содействие по наведению порядка в маршрутных,



**Н.С. Лямов**

межрегиональных и заказных перевозках», – сказал чиновник.

В завершение Лямов сообщил, что сегодня уже вышли приказы министра, позволяющие проводить категорирование объектов транспортной инфраструктуры. В данном случае речь идет об автовокзалах, где на фоне категорирования будет проходить оценка уязвимости объекта. Руководители автопредприятий должны будут предпринять ряд мер, усиливающих меры безопасности на объекте, в том числе подготовить планы антитеррористической защиты предприятия.

Ключевым на совещании стало выступление министра транспорта РФ Игоря Левитина, который подчеркнул, что после изменения транспортного законодательства Российской Федерации выживут не все перевозчики, и останутся лишь те, кто сможет отвечать всем современным требованиям, предъявляемым к безопасным и надежным автоперевозкам.

«Та минимальная роль государства, которая была в области автоперевозок, сыграла свою негативную роль. Я не сторонник того, чтобы государство взяло на себя как можно больше, но мы увидели, что рынок превратился в базар. Притом непонятно, кто на этом базаре хозяин. Мы сделаем такую систему, при которой будет понятна и прозрачна роль автоперевозчиков. Хочу сказать, что, в соответствии с Федеральным законом № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», не все автовокзалы смогут выдержать те требования, которые есть сегодня по транспортной безопасности», – заявил министр транспорта.

Он добавил, что Президент России поручил провести работу по выявлению самых уязвимых мест на автовокзалах и их категорирование. Все это должно быть осуществлено в течение года. Уполномоченным органом было назначено Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта. Оно будет аккредитовывать структуры по всей России, которые, уже в свою очередь, будут проводить категорирование объектов, то есть само агентство этим зани-

маться не будет. Подобные структуры будут в каждом субъекте.

«Те автовокзалы, которые не выдержат это испытание, мы должны будем закрыть. Вся работа направлена на комплексную защиту транспорта от актов незаконного вмешательства. И если автовокзал будет черной дырой, через которую будут проходить неучтенные пассажиры и все, что с этим связано, такие автовокзалы превратятся просто в магазины. Пассажиров там не будет - мы постараемся их оттуда убрать», – сказал Игорь Левитин.

Он также сообщил, что к 2011 году все автовокзалы должны будут прийти к доступному и понятному расписанию - подобному тому, которое есть на сегодняшний день у авиационного, железнодорожного, морского и речного видов транспорта.

«У всех этих видов транспорта есть расписание, которое ежегодно опубликовано, все его видят и знают. Пассажир знает, куда он едет, когда приедет, и кто его повезет. За все это отвечает перевозчик. Мы думаем, что успеем сделать это с 2011 года, и здесь регионы должны будут нам помочь выйти на расписание. Может быть, оно сразу не будет общероссийским, хотя мы должны к этому стремиться, но, по крайней мере, внутри федеральных округов нам нужно будет расписание», – заявил Левитин.

Министр транспорта уделил внимание и так называемым «заказным» автобусам.

«Слово «заказной» мне не нравится, но если у вас на автомобильных перевозках другого слова нет, пусть будет «заказной»... Лучше слово «чартерный». Нам надо понимать, как этот автобус вернется назад и с кем. Когда мы даем разрешение на чартерные перевозки на воздушном транспорте, нам заказчик говорит, что летит в пункт «Б», оттуда берет таких-то пассажиров и возвращается в пункт «А». Как заказывается автобус, куда он идет, с кем, кто заказчик, сколько пассажиров, их паспортные данные - у нас вообще этого ничего нет. Поэтому мы введем понятие очень жесткое, и все заказные перевозки, ду-

маю, тоже с 2011 года, будут согласовываться с Федеральной службой по надзору в сфере транспорта. Мы сейчас разворачиваем эту службу в регионах», – рассказал чиновник.

«Надо сегодня себе честно сказать: автовокзал – это место, где есть какой-то магазин, или какой-то рынок, а заодно и автовокзал... Такого расплывчатого определения быть не должно, и мы постараемся дать это определение. Не страшно, если на автовокзале идет какая-то продажа, как на железнодорожном вокзале или в аэропорту, но это не главная функция автовокзала. В зал, куда пришел пассажир, торговли быть не должно. Стройте верхние и нижние этажи. Пассажир не должен прийти на рынок. Он приходит на автовокзал, где должны быть кассы, справочное бюро, камеры хранения и так далее, а не торговые ряды, среди которых где-то в углу стоит касса. Вот этого ничего не будет. Вы для себя должны четко понять, сможете вы выжить в этих условиях или нет. Мы хотим, чтобы вы выжили», – подчеркнул министр.

Для того, чтобы выжить, он предложил автовокзалам объединиться в одну организацию, в ассоциацию, чтобы остались только добросовестные операторы рынка.

«Мы хотим увидеть на базе вашей организации команду, которая готова этим заниматься, после чего мы готовы вам помогать из федерального бюджета, и вчера (31.03.2010 года – прим. журналиста) Президент РФ об этом сказал. Помогая железной дороге, мы понимаем, кому мы помогаем. Там есть соинвестирование, и есть план какой-то. В авиации и в аэропортах мы тоже понимаем, кому помогать. В автовокзалах - мы не понимаем. Мы не видим тех владельцев, которые готовы соинвестировать вместе с нами системы транспортной информации, новые виды комплексного информирования населения, пассажиров. Это очень серьезная задача! Автомобильные перевозки сегодня – это самый уязвимый вид транспорта от актов незаконного вмешательства», – сказал Игорь Евгеньевич и добавил, что Минтранс может прийти к регулированию количества назначенных перевозчиков в межсубъектных перевозках.

«Да, это, может, будет не совсем популярно в условиях рынка. Но не может быть так, чтобы из одного места в другое параллельно шли десять автобусов при необходимости в двух. Это не бизнес, это демпинг, а демпинг – это неучтенные пассажиры, продажи билетов без паспорта. Этого быть не должно», – продолжил министр транспорта.

По его словам, в 16-м Федеральном законе установлена очень жесткая ответственность, вплоть до уголовной, и перевозчика, и владельца инфраструктуры за акты незаконного вмешательства на объектах, которые позволили это сделать.

Министр транспорта обратился к руководителям автовокзалов и попросил очень серьезно подумать над тем, хочет ли каждое из этих автопредприятий



заниматься этим бизнесом.

«Мы должны знать, останутся ли у нас автовокзалы и автостанции после того, когда мы внесем все требования по 16-му ФЗ, или вы не сможете их выполнять. И что делать пассажирам, если сократиться количество автовокзалов... Но требования транспортной безопасности настолько жесткие, что их смогут выдержать не все субъекты инфраструктуры», – сказал Игорь Евгеньевич и привел данные, что в настоящее время в России насчитывается 160 автовокзалов и 1100 автостанций (без учета пунктов отправления и прибытия автобусов).

Он также сообщил, что Президент России поручил выделить федеральные средства на системы комплексной безопасности и информирования населения в местах массового скопления.

«Мы готовы это делать под конкретный проект и с конкретным владельцем инфраструктуры», – подчеркнул министр.

Он выразил жесткую позицию по вопросу продажи персонифицированных билетов.

«Не может быть продажи билета без паспорта на автобус и передачи этой информации на специальный сервер. У нас будет вся база данных по всем пассажирам на всех видах транспорта. Полностью эта система должна начать функционировать к 2014 году», – резюмировал выступающий.

По завершении доклада министра транспорта руководитель Группы компаний «Русские Автобусные Линии» **Борис Лоран** высказал серьезные опасения в том, не приведет ли ужесточение контроля и требований, предъявляемых официальным автостанциям, к увеличению числа нелегальных пунктов прибытия-отправления междугородных автобусов.

«Мы все вместе должны сделать из нелегального вокзала тюрьму. Посредством системы мониторинга объектов транспорта. Нелегальных автовокзалов быть не должно, и пассажир не может делать там посадку или высадку из автобуса. Если это есть – это ответственность муниципалитета», – ответил Игорь Левитин.

Борис Олегович в своем выступлении еще раз подчеркнул, что в процессе ужесточения условий работы официальных автостанций важно не забыть о наведении порядка в нелегальных перевозках.

«Мы только приветствуем то, что будут установлены новые правила игры. Но главное, чтобы не получилось так, что одно уже закрыто, а альтернативы нет. Пассажиру надо будет ехать, а он упрется в закрытый вокзал. Непременно найдутся умельцы, которые организуют что-то рядом», – убежден Борис Лоран.

Также руководитель Группы компаний «Русские Автобусные Линии» уверен, что автовокзал по определению не может быть убыточным предприятием.

«Убыточность вокзала связана либо с проблемой активного нелегального рынка вокруг этого вокзала, либо с неправильным управлением этим объектом, либо с неправильным его использованием. Если вок-



**Б.О. Лоран**

зал как объект разделить на технологическую часть и на часть управления недвижимостью в здании, тогда не будет рынка вокруг кассы. Сама площадь, необходимая для технологий (касса, диспетчерская, зал ожидания), понятна для того объема пассажиров, которые есть в том или ином регионе», – сказал руководитель Группы компаний «Русские Автобусные Линии».

В качестве примера он привел здание вокзала в Смоленске площадью 4600 квадратных метров, который строился, как совмещенный речной вокзал и автовокзал. Сегодня там лишь пятая часть этого здания задействована как технологическая, а остальное – это сдача площадей в аренду и вся инфраструктура.

«И если сравнить доходные части, то треть – это доход с перевозок, а две трети – с управления недвижимостью», – заметил Лоран.

По его мнению, для наведения порядка на рынке в отношении с перевозчиком вокзал не должен выступать как собственно автовокзал и в то же время как перевозчик. А такая практика есть. Во многих регионах она была обусловлена тем, что перевозчики отказывались брать низкорентабельные рейсы, и вокзал оформлял лицензию, чтобы эти рейсы обеспечивать собственным подвижным составом.

«Есть масса примеров, когда перевозчикам, обслуживающим доходные рейсы, как бы в нагрузку дают обслуживание и низкорентабельных рейсов. И в этой ситуации вокзал, не являясь перевозчиком, никогда не будет конкурентом для своих клиентов-перевозчиков, которых он обслуживает», – сказал Борис Олегович.

Он сообщил, что в настоящее время специалисты Группы компаний «Русские Автобусные Линии» ведут разработку программы, которая позволит совместить системы продаж авиационных, железнодорожных и автобусных билетов. В ближайшие два месяца этот продукт будет представлен на рынке.

Кроме того, по мнению Лорана, каждый автовокзал позволил бы себе установить дорогие системы





В.А. Щукин

безопасности, если бы нелегальный рынок автоперевозок не забирал себе львиную долю доходов.

«Если хотя бы половина денег, которые зависли на нелегальном рынке, попала бы в автовокзал, то любой объект позволил бы себе самые дорогие системы безопасности. Если сейчас всех нагрузить этими затратами, не думаю, что все автовокзалы будут в состоянии поставить себе такие системы. При параллельной ликвидации нелегального рынка и, соответственно, увеличении доходов легальных перевозчиков и автовокзалов это все было бы возможно довольно быстро», – заявил руководитель Группы компаний «Русские Автобусные Линии».

В конце выступления Борис Лоран напомнил, что на сегодняшний день существует Общественный совет автовокзалов при Российском автотранспортном союзе, председателем которого он является и в составе которого представлено 32 региона, а также Республика Беларусь. Он призвал всех остальных также вступить в члены Совета, чтобы потом было возможно на его базе создать ассоциацию, которая и будет заниматься решением проблем автотранспортной отрасли, а именно вопросом развития и совершенствования деятельности автовокзалов страны.

С докладом на тему: «Проблемы формирования нормативно-правовых актов, регулирующих взаимодействие органов власти и автовокзалов» выступил президент Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области **Владимир Щукин**.

Он подчеркнул, что для установления порядка во взаимодействии автовокзалов с организациями управления разных уровней необходимо создать взаимосвязанную систему федеральных, региональных и муниципальных нормативных актов.

«В настоящее время Минтранс много работает над созданием законодательной базы. В системе федеральных нормативных актов важнейшее место занимает проект закона об организации пассажирских перевозок на межсубъектных маршрутах. На мой взгляд, в нем занижена роль региональных исполнительных органов власти. Инициатива организации

маршрутов полностью отдана перевозчикам, которые порой проявляют сверхактивность по завоеванию рынка соседних регионов», – сказал Щукин.

Он предложил внести в федеральное законодательство право активного участия региональных органов власти в регулировании межсубъектных перевозок на территории всей страны, а также закрепить их обязанность в подборе автовокзалов, которые будут включаться в межсубъектную маршрутную сеть.

Такой подход, по мнению президента Союза, сможет в недалеком будущем обеспечить эффективное функционирование и системы GLONASS, и единой диспетчерской службы межсубъектных перевозок по всей стране.

«Вполне логично, если будет определена роль и ответственность региональной власти за состояние транспортной инфраструктуры, использование которой в межсубъектном сообщении согласовано. Нужна федеральная программа по развитию объектов, обслуживающих данные виды перевозок», – заметил выступающий.

Он предложил предусмотреть налоговые льготы предприятиям транспортной инфраструктуры, устанавливающим современные системы транспортной безопасности.

Для наведения порядка в сфере нелегальных автоперевозок необходимо, чтобы законодательство предусматривало серьезное наказание за организацию несанкционированных остановочных пунктов и пунктов прибытия и отправления автобусов. Поэтому Минтранс должен выступить совместно с РАС с законодательной инициативой о внесении изменений в административное и уголовное законодательства в области организации транспортного обслуживания населения.

Также, по мнению Владимира Александровича, необходимо предусмотреть федеральный порядок выделения земельных участков для размещения и строительства объектов транспортной инфраструктуры, обслуживающих межобластные и региональные маршруты.

В своем выступлении **Виктор Горин**, генеральный директор ОАО «Мострансагентство», занимающегося продажей билетов на все виды транспорта и оказанием других услуг, отметил важность современных информационных технологий в жизни каждого человека и в деятельности автовокзала в частности. Он заметил, что сегодня нет никакой проблемы в том, чтобы сделать электронный билет «сквозным». Чтобы это был билет не только на самолет, поезд или автобус — это должен быть единый документ.

Горин также подчеркнул, что сегодня очень важно и необходимо прийти к единым правилам игры на всем российском пространстве через создание саморегулируемой организации.

Кроме того, он предложил создать в Минтрансе единый орган, который отвечал бы за пассажира.

«На сегодняшний день в Министерстве есть де-



**В. С. Горин**

партамент, отвечающий за авиацию, железную дорогу, автотранспорт, но нет единого органа, который отвечал бы за пассажира. Надо создать организацию, которая могла бы защитить пассажира и защитить нас. Когда мы сделаем системный подход, создадим комплексную программу, она даст возможность защитить пассажира не только от беспредела перевозчика, терроризма и технически неисправного транспорта, но и еще даст возможность через сертификацию услуг привести ее к единому стандарту на всем пространстве России», – отметил Виктор Сергеевич.

Технический директор ЗАО «Проектно-технологический центр «Комплексные системы» **Вячеслав Сапожников** рассказал о созданной ими системе мониторинга радиационной, химической и биологической обстановки. Это комплекс детекторов, объединенных в радио- и проводные каналы, которые в непрерывном режиме осуществляют контроль среды и особо опасных веществ химического характера, взрывчатых и наркотических веществ, а также взрывоопасных смесей.

Сапожников предложил автовокзалам провести анализ их защищенности от террористических актов. После чего в течение 2-3 недель представить предварительные проекты с экономическим и техническим обоснованиями для изучения возможности установки систем безопасности на автовокзалах.

Также от него прозвучало предложение провести эксперимент, установив в течение 3-4 месяцев свои системы на двух-трех автовокзалах на наиболее опасных направлениях, и посмотреть, как они будут работать.

О пробелах в российском законодательстве в сфере автоперевозок говорил и директор ГУП ВО «Владимирский автовокзал» **Владимир Калёнов**.

«На внутримunicipальных маршрутах в отдельных районах существуют проблемы с организацией перевозок, что в целом характерно для муниципальных образований, в том числе в силу пробелов в законодательстве», – сказал Владимир Васильевич.

Основной недоработкой законодательства, по его мнению, является «узаконенное необязательное существование автовокзалов».

Калёнов процитировал документ, в котором говорится, что «продажа билетов для проезда в междугородном сообщении производится в кассах автовокзалов или иных пунктах продажи билетов» (постановление Правительства Российской Федерации № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» от 14 февраля 2009 года – прим. журналиста).

«Эти иные места мы видим на каждом шагу по всей территории России. В целом необходимо принятие федерального закона об общих принципах организации транспортного обслуживания населения, в частности, для регламентации системы взаимоотношений заказчика перевозок, перевозчика и автовокзалов на муниципальном уровне, потому как 80% перевозок в муниципальных районах мы выполняем на внутримunicipальных маршрутах, но взаимопонимания по борьбе с нелегалами в этих районах мало», – отметил Калёнов.

О саморегулируемых организациях говорил заместитель генерального директора ГУП РК «Карелавтотранс» **Сергей Величко**.

Он выразил мнение, что саморегулируемая организация путем установления стандартов внутреннего контроля позволит решить ряд задач, в частности, возможно, будет способствовать повышению инвестиционной привлекательности автотранспортной отрасли.

«Видя, что все работают по единым правилам, банки с большим желанием будут расставаться со своими деньгами, передавая их в качестве инвестиционных портфелей в транспортные компании», – заметил Сергей Александрович.

Кроме того, саморегулируемые организации призваны помочь в борьбе с нелегалами путем тесного контакта с государством в создании действенных механизмов борьбы с этим явлением, уверен Величко.

Как заметил зам. генерального директора ГУП «Карелавтотранс», сама идея создания саморегулируемых организаций понятна и привлекательна, но есть много вопросов по данному закону. Например, в какой степени государство готово поделить свои функции, и будет ли оно это делать? Иными словами, каков объем полномочий, передаваемый саморегулируемым организациям, будет ли такое понятие, как обязательное членство в саморегулируемых организациях, а также порядок и принципы формирования компенсационного фонда и иных мер взаимответственности.

Что касается Федерального закона «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации», по словам заместителя директора Департамента государственной политики

в области автомобильного и городского пассажирского транспорта, Министерства транспорта РФ **Галина Корончик**, проект документа готовится сейчас для внесения в Минюст России.

«Мы уже прошли согласования с Министерством регионального развития, Министерством экономического развития и Федеральной антимонопольной службой», – сказала **Галина Николаевна**.

Она добавила, что в проекте закона остается паспорт на согласование маршрута (на его открытие и изменение), но теперь в паспорте не будет указываться перевозчик.

Представитель ГУП «Башавтотранс» **Ольга Соляникова** в ходе совещания предложила министерствам транспорта регионов предусмотреть возможность исключать из реестра тех перевозчиков, которые не осуществляют свою деятельность в течение более двух-трех месяцев по предоставлению от автовокзалов соответствующих документов. Это связано с тем, что некоторые перевозчики самостоятельно прекращают движение по маршрутам, а автовокзал не может поставить на данный рейс другой автобус. При этом страдают пассажиры и сам автовокзал. Такие же меры было предложено принимать в отношении перевозчиков, которые часто нарушают договорные обязательства, а именно: срывают рейсы, опаздывают, не заезжают на автовокзал и т. д.

«Выставлять самостоятельно к перевозчику какие-либо требования автовокзал не имеет права. Тут же подключаются антимонопольные службы и фактически принуждают автовокзалы заключать договора с несколькими перевозчиками на один тот же маршрут на одно и то же время. Это негативно сказывается на перевозках в целом. Просим решить вопрос на федеральном уровне о предоставлении полномочий автовокзалам по распределению интервалов движения перевозчиков по рейсам и по времени по сложившемуся пассажиропотоку», – обратилась к властям **Ольга Анатольевна**.

Вопрос признания автовокзалов локальными территориальными техническими монополиями подняла в ходе рабочего совещания исполнительный директор Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области **Лилия Саранчук**.

По ее словам, если изначально федеральное законодательство будет рассматривать автовокзалы такими монополиями, то тогда появятся права и обязанности у автовокзалов, как у этих монополий.

«Невозможно построить даже в большом городе, а уж тем более в среднем областном центре несколько автовокзалов. Вся дорожная сеть, все коммуникации, технические узлы, а также другие виды транспорта могут быть рассчитаны только на один или, максимум, два вокзала. В противном случае возникает рынок, не ограниченный таким нормативным требованием, как локальная монополия, и у нас возникает бесконечное количество остановочных пунктов, а у перевозчиков возникает право эти пункты создавать.

И по-разному рассматривают этот вопрос областные и федеральные органы, создавая огромные трудности самим предприятиям неразберихой в этом вопросе», – пожаловалась **Лилия Марковна**.

Она также отметила и тот факт, что раньше многие автостанции располагались на железнодорожных вокзалах, и это было экономически выгодно и удобно как для пассажира, так и для перевозчика. Сейчас же политика сдачи в аренду площадей, которая ведется со стороны РЖД, такова, что к автостанциям, расположенным на железнодорожных узлах, относятся так же, как к любому другому арендатору, что приводит к экономической невыгодности содержать там автостанцию. А следовательно, автостанции гибнут, и на их месте появляются несанкционированные пункты.

В конце своего выступления **Лилия Марковна** отметила, что так, как планируется проводить категорирование автовокзалов и автостанций, необходимо категорировать и транспортные услуги.

«Без этого мы тоже не продвинемся», – заключила она.

Участники совета по окончании рабочего совещания определили состав рабочей группы, образованной с целью разработки необходимых документов для создания некоммерческого партнерства с дальнейшей регистрацией его как саморегулируемой организации. В эту группу вошли:

**1. Александр Николаевич Жижаев** – советник Министра транспорта Московской области;

**2. Владимир Сергеевич Никитин** – президент Автотранспортного союза Красноярского края;

**3. Алексей Кононович Богданов** – генеральный директор ОАО «Барнаульский автовокзал»;

**4. Владимир Васильевич Калёнов** – директор ГУП ВО «Владимирский автовокзал»;

**5. Владимир Александрович Щукин** – президент Союза автотранспортных предприятий Свердловской области;

**6. Галина Николаевна Корончик** – заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта, Министерства транспорта РФ;

**7. Юрий Михайлович Шестопалов** – заместитель начальника Управления государственного ав-



томобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;

**8. Андрей Владимирович Непокупной** – генеральный директор ОАО «Кубаньпассажиравтосервис»;

**9. Борис Олегович Лоран** – руководитель Группы компаний «Русские Автобусные Линии»;

**10. Евгений Васильевич Колесников** – вице-президент Российского автотранспортного союза;

**11. Валерий Христианович Герман** – Генеральный директор ОАО «Автовокзалы» (Ставрополь).

Прозвучало предложение включить в состав рабочей группы и представителя Научно-исследовательского института автомобильного транспорта, которое было одобрено всеми участниками встречи.

И в заключение рабочего совещания замминистра транспорта Николай Лямов определил три основных направления совместной работы с автовокзалами и перевозчиками.

«Первое: необходимо оперативно определиться с тем, куда мы с вами пойдём, как долго будем идти и в каком виде. Предстоит определить, будет это некоммерческое партнерство, ассоциация или саморегулируемая организация. Второе, что нужно сделать - это определиться с тем, какие необходимо внести изменения и дополнения в законодательную базу. И третье - мы должны прийти к централизованной продаже билетов и персонификации данных пассажиров. Если мы решим в ближайшее время эти три проблемы, то будем считать, что достигли того, что планировали осуществить сегодня на рабочем совещании», – резюмировал Николай Сергеевич.

Решением поставленных вопросов и должна заняться рабочая группа.

Пресс - служба

НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»

**Указ «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» был подписан Президентом России Дмитрием Медведевым и вступил в силу 31 марта 2010 года. Мы предлагаем вам ознакомиться с текстом документа.**

## **Указ «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте»**

В целях создания комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте, прежде всего на метрополитене и других видах общественного транспорта, предотвращения чрезвычайных ситуаций и террористических актов на транспорте, а также обеспечения защиты населения и в соответствии с Федеральным законом от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» постановляю:

**1.** Правительству Российской Федерации:

**а)** утвердить в 4-месячный срок комплексную программу обеспечения безопасности населения на транспорте, прежде всего на метрополитене и других видах общественного транспорта, предусматривающую объединение сил и средств федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и организаций, в полномочия которых входит решение вопросов по обеспечению безопасности на транспорте;

**б)** завершить до 31 марта 2011 года оснащение наиболее уязвимых объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств специализированными техническими средствами и устройствами, обеспечивающими устранение их уязвимости от актов незаконного вмешательства;

**в)** завершить до 1 января 2014 года создание комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте, прежде всего на метрополитене и других видах общественного транспорта, предотвращения чрезвычайных ситуаций и террористических актов на транспорте, а также обеспечения защиты населения;

**г)** определить организацию (организации), ответственную (ответственные) за разработку новых технических средств для обеспечения защищенности объектов транспортной инфраструктуры от чрезвычайных ситуаций и террористических актов;

**д)** предусмотреть выделение необходимых бюджетных ассигнований из федерального бюджета на функционирование комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте, прежде всего на метрополитене и других видах общественного транспорта, предотвращения чрезвычайных ситуаций и террористических актов на транспорте, а также обеспечения защиты населения.

2. Определить Министерство транспорта Российской Федерации в качестве федерального органа исполнительной власти, ответственного за создание комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте, прежде всего на метрополитене и других видах общественного транспорта, предотвращения чрезвычайных ситуаций и террористических актов на транспорте, а также обеспечения защиты населения.

3. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органам местного самоуправления и организациям независимо от организационно-правовой формы и формы собственности предоставлять места для размещения специализированных технических средств оповещения и информирования населения на транспорте, прежде всего на метрополитене и других видах общественного транспорта, а также имеющиеся технические устройства и каналы связи – для сбора и распространения информации о возникновении (угрозе возникновения) чрезвычайных ситуаций и совершении (угрозе совершения) террористических актов.

4. Настоящий Указ вступает в силу со дня его подписания.

Опубликовано на официальном сайте Президента РФ

### Уважаемые читатели!

В связи с тем, что на прошедшем 1 апреля 2010 года рабочем совещании руководства Министерства транспорта РФ с руководителями автовокзалов было много желающих выступить, а время было ограничено регламентом, мы решили опубликовать полные версии докладов участников совещания по согласованию с ними.

В этом номере журнала мы приводим полные тексты докладов директора Башкирского производственного объединения автовокзалов и пассажирских автостанций – филиал ГУП «Башавтотранс» РБ – Ольги Соляниковой и директора ГУП «Владимирский автовокзал» Владимира Каленова.

### Доклад директора Башкирского производственного объединения автовокзалов и пассажирских автостанций – филиал ГУП «Башавтотранс» РБ – Ольги Соляниковой



Башкирское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций является филиалом ГУП «Башавтотранс» и отвечает за организацию в Республике Башкортостан сети междугородных, межобластных и пригородных перевозок.

По структуре Объединение делится на пять регионов: Северо-Западный, Северный, Северо-Восточный, Зауральский, Южный.

В свою очередь регионы делятся на кустовые подразделения, которые состоят из центрального (головного автовокзала) и ряда автостанций. В Объединение включено 19 кустовых подразделений, или 19 автовокзалов, 49 автостанций, 6 контрольно диспетчерских пунктов.

В среднем по всему Объединению в день отправляются 750 междугородних, 140 межобластных и две тысячи пригородных рейсов, или 15 тысяч пассажиров на междугородних и межобластных направлениях и 32 тысячи пассажиров на пригородных направлениях.

Все автовокзалы и автостанции имеют единую систему диспетчеризации, единую автоматизированную систему реализации билетов.

В силу своей разветвленной структуры, наше предприятие взаимодействует практически со всеми администрациями местных муниципальных образований, и сталкивается с множеством проблем развития современного рынка междугородних, межобластных и пригородных перевозок.

На сегодняшний день **одни из ключевых проблем** в организации междугородных перевозок – это:

- отсутствие единообразного подхода субъектов Российской Федерации к организации и осуществлению междугородных и межобластных перевозок,
- несовершенство нормативно-правовой базы, регламентирующих документов,
- фактически полное отсутствие контроля за выполнением немногих существующих нормативных актов и регламентов,
- а также собственно отсутствие единого органа как на российском уровне, так и на уровнях каждого субъекта РФ в отдельности, регулирующего пасса-

жирские автотранспортные перевозки и несущие за них ответственность.

Рынок междугородных и межобластных перевозок формируется стихийно, становится возможным отправление автобуса в другой город по разрекламированному расписанию от любого бордюра, любым подвижным составом.

Сегодня становится возможным организация работы междугородных и межобластных автобусов без системы автовокзалов, без специально оборудованной площади межрейсового отстоя, без безопасных посадочных платформ, без диспетчерского сопровождения, без обеспечения пассажирам элементарных комфортных условий. Возникают стихийные опасные места массового скопления людей и техники в центре городов, районных центров. О какой безопасности в организации пассажирских перевозок можно говорить, когда такие факты стали порядком вещей на всей территории России.

Внимание к этой проблеме привлекается только после громких аварий, уносящих человеческие жизни, и, к сожалению, только после прямых указаний Президента РФ **Дмитрия Медведева** или Председателя Правительства РФ **Владимира Путина**. Тогда быстро находятся виновные, но ведь этого можно было избежать, почему мы не говорим об этом?

Например, в Республике Башкортостан действует, пусть несовершенно, Положение об организации и осуществлении перевозок пассажиров автомобильным транспортом по регулярным межмуниципальным маршрутам в пригородном и междугородном сообщениях в Республике Башкортостан, утвержденное Постановлением Правительства РБ от 19 октября 2004 года № 207. Согласно п.2.4. Положения отправление (прибытие) автобусов на маршрутах в пригородном (межрайонном) и междугородном сообщениях в Республике Башкортостан должно осуществляться с автовокзалов (пассажирских автостанций) на основании договоров, заключенных между перевозчиками и автовокзалами (пассажирскими автостанциями).

На деле более половины рейсов по этим маршрутам отправляются частными перевозчиками от учебных заведений, рынков совершенно открыто, с размещением рекламных объявлений в органах печати и т.д. Где антимонопольные службы? Где иные органы, призванные контролировать выполнение нормативных актов? И это не исключение, это правило везде по России.

Если мы зададимся вопросом, какими документами регламентируется деятельность автовокзала, его структура, функциональность, его место в организации перевозок, то, кроме приложений №№ с 23 по 27 к Приказу Министерства автомобильного транспорта РСФСР № 200 от 31.12.1981 г. «Об утверждении правил организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте», мы ничего не найдём. Работа автовокзалов и пассажирских автостанций



подробно регламентирована на уровне нормативных правовых актов, большинство из которых были приняты во времена СССР, из-за чего все эти документы практически полностью утратили свою актуальность.

Министерство транспорта РФ и соответствующие органы исполнительной власти субъектов РФ не желают решать этот вопрос и признать автовокзалы и автостанции полноправными участниками перевозочного процесса.

Давайте законодательно определим, что же такое автовокзал в современных условиях, его функции, обязательства, права, ответственность.

1. Считаю необходимым, установить в законодательном порядке единые по всей России требования к перевозчику, которые должны быть соблюдены для оформления его выхода на междугородные и межобластные перевозки, в том числе обязательное заключение договора с автовокзалами. Именно, процедура заключения договора между автовокзалом и перевозчиком должна быть полностью регламентирована.

2. В связи с тем, что некоторыми перевозчиками самостоятельно прекращается движение по маршрутам, утвержденным Минтрансом РФ и Минтрансами регионов, необходимо предусмотреть возможность исключать из реестра перевозчиков, не осуществляющих свою деятельность какой-то определенный промежуток времени, например, более двух или трех месяцев (за исключением сезонных перевозок), по представлению автовокзалов соответствующих документов в Минтранс РФ и Минтранс региона.

3. Предлагаем разработать единый типовый договор для всех перевозчиков, не зависимо от их форм собственности. Выше указанный договор должен содержать раздел оговаривающий ответственность перевозчиков перед автовокзалами. За систематические нарушения, такие как срывы, опоздания, незаезды на автовокзалы и автостанции, у автовокзалов должно быть право (по представлению в Минтранс РФ и Минтрансы регионов актов и иных документов, подтверждающих нарушения перевозчиком договорных обязательств) исключать недобросовестных перевозчиков из реестров (об-

ластные маршруты с обеих сторон).

Решающим фактором для заключения договора должна быть подготовленность перевозчика (соответствующие кадры, соответствующий подвижной состав, зоны обслуживания транспорта, соответствующая организация эксплуатации и контроля).

Выставлять самостоятельно на сегодняшний день какие-либо требования к перевозчику автовокзал не имеет право, тут же подключаются антимонопольные службы и фактически принуждают автовокзалы заключить договор с несколькими перевозчиками на одно и то же время, в одном и том же направлении вопреки всем мерам безопасности, что и порождает непредвиденные ситуации на дорогах России, а так же через суды обязывают заключать договора на условиях, которые диктуют перевозчики.

**4.** Просим решить вопрос на федеральном уровне о предоставлении полномочий автовокзалам по распределению интервалов движения перевозчиков по рейсам и времени согласно пассажиропотоку.

Отправляясь в рейс с автовокзала, пассажир чувствует себя защищенным, поскольку его жизнь и здоровье застрахованы. Он должен быть уверен, что едет на автобусе надёжного перевозчика, который с полной мерой ответственности доставит по нужному направлению по расчётному времени, а ни как может быстрее наперегонки.

Именно такой подход доверия к перевозкам мы должны обеспечить у пассажира, который отправляется с автовокзала.

Всё это должно составлять комплекс предупредительных мер по обеспечению безопасности в организации междугородних перевозок, именно предупредительным мерам сегодня выделяется мало внимания, зато очень много говорим о пассивных мерах, например, об оснащении автобусов ремнями безопасности.

Постановление Правительства Российской Федерации № 87, которое внесло изменения в правила дорожного движения, в части оснащения автобусов осуществляющих перевозки пассажиров междугородного и межобластного сообщения ремнями безопасности, принято 24.02.2010г., опубликовано 26.02.2010 г. и вступило в силу 01.03.2010г.

Таким образом, перевозчики должны были за 4 дня произвести оснащение своего подвижного состава ремнями безопасности, это при том, что им нужно получить разрешение завода-изготовителя для переоборудования автобуса, учитывая отсутствие организации по установке ремней безопасности, отсутствие в наличии самих ремней безопасности, а также то, что технический регламент, который устанавливает правила установки ремней безопасности (качество материала, места крепления и т.д.), вступает в силу лишь в сентябре 2010г. Следует отметить, что при всем этом страдают в первую очередь легальные перевозчики.

Считаем необходимым продлить сроки, установ-

ленные для оснащения автобусов ремнями безопасности. Если вспомнить, сколько аварий происходит по вине нелегальных перевозчиков из-за отсутствия контроля за расписанием движения автобусов, за состоянием транспортного средства, за графиком работы водителей, за прохождением водителями периодических мед. осмотров, за наличием квалифицированных кадров. Все вышеперечисленное, особенно не соблюдение скоростного режима, приводит к трагедиям на дорогах, именно это, а не отсутствие ремней безопасности.

Необходимо продумать требования по внедрению и развитию новых информационных технологий перевозчиком для интеграции этих технологий с системой автовокзалов по построению спутниковой навигации, диспетчерского сопровождения. В данный момент это уже является реальностью в Республике Башкортостан. Благодаря тесному взаимодействию перевозчика и автовокзалов становится возможным продвижение единых автоматизированных систем навигационного слежения, диспетчерского контроля, тем самым повышая безопасность перевозок. Кроме того, становится возможным применение различных систем акций, направленных на пассажиров.

Данные возможности в тесной взаимосвязи с контролем подвижного состава через спутники повышают безопасность перевозок, их качество, а также улучшают эффективность использования подвижного состава в целом по всей Республике Башкортостан. Именно построение спутниковой навигационной системы – решающий фактор в обеспечении безопасности перевозок. При использовании данной системы диспетчера автовокзалов способны контролировать проходимость подвижным составом пути по выделенной территории данному автовокзалу. Но необходимо, чтобы требования наличия средств навигации на каждом транспортном средстве прописывались каждому перевозчику при заключении договоров с автовокзалами.

Из-за полного отсутствия регламентирующих законодательных актов также стихийно и неорганизованно складывается междугородняя перевозка на легковых машинах. Сегодня полномочия по легковым



такси переданы в субъекты РФ, которые в целях экономии средств не создают контролирующие органы, тем самым способствуют зарабатыванию больших денежных средств в неучитываемом «теневом» порядке.

Данная проблема мало освещается в средствах массовой информации, но на сегодняшний день практически отсутствуют пути цивилизованного решения данной проблемы. И что мы видим сегодня? Это сбор личностей на автовокзале, предлагающих по минимальной или по максимально завышенной цене довезти в любой пункт. Что это за водители, какой у них опыт вождения, какое техническое состояние транспорта и т.д. - это ни кем не выясняется, не контролируется и полностью противоречит безопасным методам организации перевозок. Это сплошь и рядом – в любой республике, области, в городе, в райцентре. Данная проблема создана не сегодня, но она, как лавинный ком, набирает свои обороты. Если говорить о безопасности, то данная проблема должна быть решена законодательно на федеральном уровне.

При всем при этом легальные перевозчики платят заработную плату, несут бремя налогов, производят оплату аренды земли, содержание зданий, в то время как нелегальные перевозчики не платят налоги и не производят необходимые выплаты в бюджет. Ситуация, когда на рынке перевозок действуют нелегальные перевозчики, ущемляет права автовокзала, ведь он несет расходы на содержание и обслуживание. Автовокзалами делается все, чтобы пассажир чувствовал себя комфортно и безопасно. Складывающаяся ситуация можно рассмотреть на примере детских садов, когда в период снижения рождаемости детские сады были распроданы и закрыты. На сегодняшний же день мы вынуждены строить новые и приводить в порядок заброшенные здания. Сегодняшний кризис пройдет и ситуация на нелегальном рынке существенно изменится, но отлаженная система работы автовокзалов к тому времени рухнет и ее придется восстанавливать заново.

И в конце доклада хочу отметить, что на сегодняшний день автовокзал со всеми озвученными проблемами остается один на один.

**Выступление директора ГУП «Владимирский автовокзал» Владимира Каленова «Работа объединения автовокзалов и автостанций Владимирской области (ГУП «Владимирский автовокзал») в современных условиях**

Во Владимирской области в рамках действующего законодательства в значительной степени реализована система государственного регулирования транспортной отрасли. Автобусные пассажирские перевозки являются частью экономики, к которой наиболее применимы взаимоотношения в формах государственно-частного партнерства. При этом государственные органы, ограничивая свои функции как хозяйствующего субъекта, ставят задачей повышение эффективности регулирования на транспорте, направляя его на улучшение качества обслуживания пассажиров и снижение общественных затрат, связанных с транспортной деятельностью.

Специфика организации пассажирских перевозок во Владимирской области определяется присутствием на рынке большого количества перевозчиков различных форм собственности, преимущественно частных ИП и ООО (их доля около 80%), причем доля ОАО с участием государства неуклонно снижается. В этих условиях объединение автовокзалов и автостанций в форме государственного предприятия выполняет важнейшую функцию регулятора рынка, объединяющего работу множества перевозчиков на основании действующего транспортного законодательства. Принятая администрацией области концепция контроля и управления рынком перевозок посредством сети опорных автовокзалов и автостанций, объединенных



в государственное унитарное предприятие, позволила в короткие сроки и достаточно эффективно достичь высокого уровня организации перевозок.

В этой связи ГУП Владимирский автовокзал (единственный транспортный ГУП области) является одним из важных субъектов государственного регулирования и систематически принимает меры, направленные на поддержание в работоспособном состоянии и воспроизводство транспортной инфраструктуры. Следует подчеркнуть, что во Владимирской области был период вхождения автостанций в районные АТП, приведший объекты практически к разрушению. На-



чиная с 2005 года по настоящее время, сеть государственных станций восстановлена, в том числе путем выкупа ряда объектов, принята областная программа реконструкции и строительства новых станционных комплексов.

В настоящее время в объединении насчитывается 14 автовокзалов и автостанций, обслуживается 234 маршрута, ежедневно отправляется около 1400 автобусов и 18 тыс. пассажиров. Заключены договоры с 106 перевозчиками. Регулярность движения автобусов - 98.9 %, в том числе на межмуниципальных маршрутах - 99.7%.

Автовокзалы и автостанции принимались нами от прежних владельцев, как правило, в состоянии предельного износа, что требовало привлечения существенных средств для проведения первоочередных ремонтно-восстановительных работ, мероприятий технического перевооружения.

В соответствии с областной Ведомственной целевой программой «Развитие единой технологической структуры управления движением автобусов пригородного (межмуниципального) сообщения на базе объединённой сети автовокзалов и автостанций Владимирской области (ГУП «Владимирский автовокзал») за 2005-2009 годы расходы составили более 28 млн. рублей.

Были проведены восстановительные ремонты всех 13 вновь принятых объектов, включая замены кровли на ряде объектов, инженерных сетей, асфальтирование территорий и т.д. В настоящее время - 10 из них - это современные помещения, отвечающие требованиям эстетики и транспортного законодательства, три объекта находятся в стадии реконструкции.

Организационно-правовая форма «ГУП» с одной стороны накладывает существенные обязательства выполнения социальных функций, в том числе по содержанию ряда убыточных автостанций, но, с другой стороны, позволяет привлекать бюджетное финансирование, направляемое на строительство и реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры, техническое перевооружение.

Значительным шагом в развитии транспортной системы Владимирской области стало внедрение автоматизированной системы продажи билетов разработки КВЦ-Сервис, г. Тула. В настоящее время установлено 41 рабочее место, автоматизировано 10 автовокзалов и автостанций. Все они объединены в единую сеть продажи билетов по сети интернет. Система, кроме предоставления значительных удобств пассажирам и перевозчикам, выполняет функции диспетчерского управления, постоянного контроля за всеми субъектами легальных пассажирских перевозок. Тульская система распространена в Центральном регионе России и позволяет технически просто объединить продажи билетов соседних регионов. Затруднения возникают в основном в согласовании коммерческих взаимоотношений вокзалов. В настоящее время мы работаем в этом направлении с авто-



вокзалами Иваново, С.Петербурга, Тольятти. В этом году ожидаем разработку КВЦ-Сервис по системам продажи билетов через платежные терминалы, заказ через Интернет.

Следует подчеркнуть, что ГУП «Владимирский автовокзал» занимает принципиальную позицию строгого следования действующему законодательству. В частности, с принятием Закона о транспортной безопасности значительные средства были выделены на повышение защищенности объектов. В соответствии с Ведомственной целевой программой департаментом транспорта на эти цели выделено 3 млн. 740 тыс. руб. В итоге, все автовокзалы и автостанции были оснащены современными охранно-пожарными сигнализациями, 10 - кнопками вызова милиции, оборудовано пять комнат милиции. Регулярно проводятся тренировки персонала. Лицензирован и сертифицирован медкабинет. Значительным шагом в обеспечении безопасности объектов стала установка систем видеонаблюдения в помещениях и на территориях четырех автовокзалов. Всего установлено 68 камер и 4 звукозаписывающих устройства. Система работает в режиме онлайн, и сохраняет запись событий в течение одного месяца. Кроме этого, внедрён удалённый просмотр изображения каждой из видеокамер с Владимирского автовокзала, что в перспективе позволит создать единый ситуационный центр объединения.

В соответствии с постановлением Губернатора Владимирской области (от 17.11.2009, № 953 «О долгосрочной целевой программе «Информатизация Владимирской области на 2010-2012 годы») ведется работа по организации на базе ГУП «Владимирский автовокзал» информационно-аналитического центра пассажирских перевозок, работающего на базе ГЛОНАСС. В настоящее время подготавливаются помещения, определяется оператор ГЛОНАСС, удовлетворяющий требованиям всех заинтересованных служб в целях объединения в дальнейшем в областной ситуационный центр. В 2011 году запланировано оснастить системой 100% автобусов, работающих на межмуниципальных маршрутах и продолжить распространение на внутримunicipальные перевозки.

Взаимоотношение с перевозчиками нами строится

на принципах взаимоуважения и партнёрства, основанными на безусловном выполнении действующего транспортного законодательства. Договоры заключаются только после предъявления комплекта разрешительной документации, договора с департаментом транспорта или органом местного самоуправления. Тесно сотрудничаем с отделением АСПАТ Владимирской области, отделением УГАДН. Принципиальным является обеспечение равных условий для всех перевозчиков по загрузке пассажирами, предъявляемым требованиям. Отлажено работает система этих взаимоотношений при организации межмуниципальных перевозок, подведомственных Департаменту транспорта и дорожного хозяйства. В итоге регулярность здесь равна 99,7%. На внутримunicipальных маршрутах отдельных районах существуют проблемы с организацией перевозок, что в целом характерно для муниципальных образований, в том числе в силу пробелов в законодательстве.

Очевидно, что действующее транспортное законодательство достаточно неоднозначно, допускает различные толкования и, безусловно, требует дальнейшего развития. Основной недоработкой законодательства является узаконенная необязательность существования автовокзалов - билеты можно продавать (цитирую) в «иных пунктах продажи билетов», «иных местах продажи билетов вне транспортных средств» и т.д. Таким образом, в действующем законодательстве отсутствует норма, которая бы определяла автовокзалы единственным местом отправления автотранспорта на регулярных междугородных и пригородных маршрутах, в связи с чем, затруднена борьба со стихийными пунктами посадки и отправления пассажиров. Не позволяет решить этот вопрос и принятый закон «О транспортной безопасности», для применимости которого требуется подготовка технических регламентов и обязательного распространения его действия на все места отправления пассажиров.

В новых документах (и в Правилах перевозок пассажиров, и в Уставе автомобильного транспорта) отсутствуют положения по возврату уплаченных пассажиром денежных средств за проезд и провоз багажа в пригородном сообщении.

Законодательно не определена схема взаимоотношений автовокзалов с перевозчиками. Во Владимирской области сложилась практика заключения договоров между органом исполнительной власти - и перевозчиками, с обязательством последних заключить договор с автовокзалом. Однако даже подобная система взаимоотношений не позволила исключить многочисленные разногласия и, как следствие конфликты, между автовокзалом и перевозчиками по вопросу содержания заключаемых договоров. Возможно, данный вопрос будет снят при доработке и принятии федерального закона «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения в РФ». В статье 14 указанного законопроекта выстроена схема дого-



ворных взаимоотношений между органами власти, автовокзалами и перевозчиками.

Отсутствует четкая правовая регламентация оснований, порядка и условий льготного (бесплатного) проезда, в частности перевозок военнослужащих.

Нередко возникают вопросы и о том, кто именно – автовокзал или перевозчик должен осуществлять обязательное личное страхование пассажиров.

Вызывает сомнение целесообразность включения в правила перевозок раздела о заказных перевозках неопределенного круга лиц, что позволяет дублировать маршрутную сеть регулярных перевозок системой движения автобусов, к которой предъявляются абсолютно иные требования.

В целом, необходимо принятие федерального закона «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения в РФ», в частности и для регламентации системы взаимоотношений заказчика перевозок, перевозчика и автовокзала.

В окончании выступления хочу особо подчеркнуть недопустимость применения «двойных стандартов» и необходимость установления единых обязательных требований для всех перевозчиков и объектов транспортной инфраструктуры. Существование «параллельного мира» перевозчиков и мест отправления, живущих по совершенно иным законам, обесценивает наши силы и средства, направленные на выполнение требований законодательства. Только на текущее содержание установленных систем безопасности, охрану нами ежегодно расходуется более двух миллионов рублей. При выполнении перспективных требований Закона о транспортной безопасности затраты будут очень велики, но они совершенно оправданы, учитывая недавние трагические события. Необходимо, наконец, принять жесткие меры государственного реагирования к нелегалам различного вида. Недопустима ситуация возложения всех требований и затрат на одних участников рынка и полной безответственности для других. Задача насыщения рынка перевозчиками выполнена, необходим следующий этап – жесткого контроля и управления, без чего рынок превращается в анархию.

## На автостанции Ставрополя усилили меры антитеррористической защиты объектов

*Журнал «Российские автобусные линии. Проблемы и перспективы развития» продолжает публиковать интервью с руководителями предприятий, осуществляющих междугородные автобусные перевозки. Ранее мы познакомились с работой двух тульских организаций. Сегодня мы отправляемся в гости в Ставрополь и беседуем с заместителем директора ООО «Ставрополь-Транстур» Антониной Солнышкиной.*

**– Антонина Николаевна, расскажите подробнее о Вашей организации.**

– Предпринимательская деятельность осуществляется нами с 1995 года, с тех пор, когда еще не были освоены автобусные перевозки на Москву из нашего края. Мы занимаемся пассажирскими перевозками по направлениям Ставрополь – Москва, а также возим пассажиров в Домбай – поселок на горной территории Северного Кавказа. Кроме того, в период летних отпусков мы доставляем пассажиров к морю – на курорты Краснодарского края. Бурная деятельность компании начала развиваться спустя почти 10 лет с момента ее образования – в 2004 году. Постепенно увеличивалось количество рейсов, стали приобретать автобусы в лизинг.

**– Сколько рейсов сейчас вы выполняете по каждому из направлений, и как эта цифра изменилась с момента возникновения предприятия?**

– В настоящее время мы ежедневно осуществляем по два рейса на Москву и из Москвы – один утром и один вечером, туда и обратно. И раз в неделю отправляем пассажиров в Домбай: в субботу – туда, а в воскресенье – назад. Перевозки на Черное море начинаются с июня и продолжаются до сентября. Мы выполняем в день по рейсу туда и обратно вне зависимости от количества пассажиров. Когда только начинали работу, естественно, рейсов было меньше как минимум в два раза. Тогда автобусы на Москву ходили через день.

**– На каких автобусах вы работаете и выполняете ли требование по оснащению в обязательном порядке всех междугородных автобусов ремнями безопасности?**

– Мы работаем на полутора- и двухэтажных немецких автобусах «Неоплан» и «Сетра». Что касается ремней безопасности, то это требование мы, естественно, выполняем. Все наши автобусы оснащены ремнями безопасности, как того требуют новые правила перевозки пассажиров на междугородных маршрутах.

**– А что касается самих пассажиров – они пристегиваются ремнями на практике? Ведь многие**



**А.Н. Солнышкина**

**автоперевозчики сейчас говорят о том, что пассажиров очень сложно заставить ехать пристегнутыми.**

– Да, действительно, такая проблема существует и у нас. Пассажиры не пользуются ремнями, и нам приходится постоянно заставлять их это делать, объяснять причины, по которым им лучше следовать данным указаниям для их же собственной безопасности. Но пока все это сложно и малоэффективно.

**– Какие бы Вы отметили проблемы, связанные с осуществлением пассажирских автоперевозок в Ставрополе? Существуют ли они вообще, и затронул ли Вас мировой финансово-экономический кризис?**

– Как мне кажется, кризис, так или иначе, коснулся каждого. У нас очень дорогое дизельное топливо. Его стоимость составляет 16 рублей 95 копеек за литр. Тогда как по России в среднем оно дешевле. Кризис дал о себе знать, произошел спад пассажиропотока. Люди стали заметно меньше ездить. Ведь многие наши жители отправляются в Москву на заработки. Видимо, работы в столице стало меньше, и, соответственно, продажи билетов на наши автобусы упали. А еще добавилось и сезонное снижение объема перевозок с января по март. Сейчас уже положение постепенно стало выравниваться, но, тем не менее, уменьшение спроса на наши услуги мы ощутили.

**– Касается ли вашего края проблема нелегальных перевозок?**

– Да, у нас тоже есть нелегальные перевозчики, которые ездят так, как им угодно. На мой взгляд, если бы их не было, то прибыль нашего предприятия увеличилась бы как минимум в два раза.

**– А откуда отправляются ваши автобусы?**

– У нас все отправления, посадки и высадки пас-

сажиров осуществляются с официальных автостанций, будь то Ставрополь или Москва. Во всех населенных пунктах края и других регионов мы работаем также только с автостанциями. В Москву автобусы прибывают на «Красногвардейскую», а затем оттуда же и отправляются.

**– Каковы Ваши планы на будущее? Намерены ли Вы и в дальнейшем расширяться и открывать новые направления?**

– Мы планируем уже в скором времени открывать новые маршруты на Сочи и Краснодар. Причем это будут не сезонные, а постоянные маршруты. Надеемся, что до июня уже все формальности будут соблюдены и начнется работа на данных направлениях. Соответственно, под них будет закупаться новый подвижной состав. Дело в том, что открытие каждого нового маршрута – это достаточно сложная и долгая процедура. Сейчас все документы уже подготовлены и проходят согласования в органах власти.

**– Какое внимание Вы уделяете вопросам безопасности на своем автопредприятии? Тем более, что в свете последних трагических событий – совершенных в Московском метро террористических актов, Президент России Дмитрий Медведев дал указание усилить меры безопасности на всех видах транспорта по всей России. Поступали ли какие-то указания от администрации Вашего края на этот счет?**

– Конечно, мы все соболезнуем родственникам погибших и пострадавшим в этом ужасном теракте в Московском метро. И уделяем очень большое внимание вопросам безопасности. Наши водители проходят обязательные предрейсовые и послерейсовые медосмотры. Осуществляется техосмотр и текущий ремонт после каждого рейса, и ни один автобус не выпускается на свой маршрут, если в нем есть хоть малейшие неисправности. Мы постоянно обновляем автопарк, который в настоящее время насчитывает 12 машин.

От администрации края пока не поступало никаких предписаний, но у нас вышли свои внутренние распоряжения, и мы предприняли ряд мер по усилению антитеррористической защиты объектов. Стали внимательнее относиться к оставленным без присмотра вещам и сумкам, больше обращать внимание на подозрительных лиц. Проводится более тщательный досмотр пассажиров и багажа, а также автобусов перед выходом в рейс на предмет нахождения в них взрывчатых веществ. Ужесточили контроль над тем, чтобы в салоне не было безбилетных пассажиров. Кроме того, мы регулярно проводим инструктаж по антитеррористическим мерам среди сотрудников. По громкой связи зачитываются сообщения, в которых пассажиров призывают быть бдительными и напоминают о порядке действий при обнаружении подозрительных предметов.



И в заключение нашей сегодняшней беседы хотелось бы сообщить, что, как передает «Интерфакс», власти Ставрополя предложили продавать билеты на междугородные автобусы по паспортам.

Как отмечается в сообщении, в администрации города будет создана рабочая группа, которая займется проработкой мер обеспечения безопасности на транспорте.

«Необходимо трезво оценить наши возможности, чтобы дать отпор терроризму. Мы должны все продумать – от информационного обеспечения до оказания помощи в ресурсоснабжении. И особое внимание уделить безопасности на транспорте и в местах массового скопления людей», – подчеркнул глава Ставрополя Николай Пальцев на заседании Совета безопасности.

В свою очередь, представитель управления ФСБ по Ставропольскому краю Андрей Верницкий отметил, что «автотранспорт в Ставрополе – самое слабое звено, поскольку билеты покупаются бесконтрольно, контроль за перемещением транспорта также отсутствует».

«Особое опасение вызывают маршрутные такси по направлениям в Чечню, Дагестан и другие соседние субъекты», – добавил он.

Андрей Верницкий предложил внести поправки в законодательство, чтобы билеты продавали только по предъявлению документов, удостоверяющих личность. Градоначальник поддержал это предложение.

Глава администрации Ленинского района Андрей Джатдоев согласился, что наиболее уязвимое место в городе – это центральный автовокзал.

«Нужно не дожидаться критической ситуации, а уже сегодня навести там порядок. Например, постов ППС я там не видел», – сказал Джатдоев.

Глава города поручил создать рабочую группу во главе с его заместителем по безопасности, которая в течение десяти дней должна предоставить перечень мер по наведению порядка в транспортной сфере города, в том числе на автовокзале и близлежащей к нему территории.

**Дубовицкая С.А.**

## **ВИНОКУРОВ** **Борис Аркадьевич**

### **Президент Московского областного транспортного союза**

**Винокуров Борис Аркадьевич** работает в системе автомобильного транспорта с 1958 года, пройдя путь от диспетчера автотранспортного предприятия до Президента ЗАО «Мособлтрансгагентство». Одновременно, Б.А.Винокуров является Президентом Российской Ассоциации транспортно-экспедиционного обслуживания населения «Ространссервис» и советником Президента ООО «Управляющая компания АВТОЛАЙН-ТРАНСЛАЙТ»

**С 1961 по 1975г.г.** Винокуров Б.А. работал в аппарате Министерства транспорта РФ, далее – на руководящих должностях отраслевых предприятий Московской области, принимая непосредственное участие в создании, развитии и совершенствовании системы транспортно-экспедиционного обслуживания населения в стране.

За период с **1999г. по 2008г.** Мособлтрансгагентством, под руководством Б.А.Винокурова, были разработаны и внедрены корпоративные формы продажи авиационных перевозок. Мособлтрансгагентство представляет льготы инвалидам и участникам ВОВ при продаже авиа и железнодорожных перевозок, не взимая при этом установленный сервисный сбор.

В 1991 году по инициативе Винокурова Б.А. была создана Российская Ассоциация транспортно-экспедиционных предприятий «Ространссервис» по обслуживанию населения, которая объединила в своем составе транспортно-экспедиционные агентства 80-ти областных центров РФ. Ассоциация провела перевод предприятий на арендные отношения, акционирование и их приватизацию, сохранив при этом структуру и профиль всех агентств РФ.

Правление Ассоциации принимает непосредственное участие в создании нормативной базы автомобильного транспорта. Ассоциация входит в состав Российского автотранспортного союза. Винокуров Б.А. является членом Координационного совета Министерства транспорта РФ.

Под руководством Винокурова Б.А Мособлтрансгагентство, развивая новые виды деятельности, продолжает оказывать услуги особой социальной значимости: доставку сжиженного баллонного газа малообеспеченным жителям отдаленных районов Московской области.

За активную работу в развитии транспортной системы Московской области Б.А. Винокурову присвоено Почетное звание «Заслуженный работник транспорта Московской области». Совет директоров Мособлтрансгагентства, под руководством Б.А. Винокурова разработал широкую программу чествования ветеранов ВОВ к 60-летию Победы, а ежегодно, в канун Дня Победы, проводит встречи с ветеранами ВОВ и тружениками тыла, которым оказывается широкая социальная и материальная поддержка.

Винокуров Б.А. принимает активное участие в создании проектов Устава автомобильного транспорта России, Закона о пассажирских перевозках автомобилями, тесно сотрудничает с областными и региональными транспортными организациями, плодотворно участвует в работе Департамента транспорта и связи г. Москвы и Координационного совета Министерства транспорта РФ.

Винокуров Борис Аркадьевич проявляет свою гражданскую позицию в благотворительном содействии общественным организациям, таким, как Фонд «Право Матери», в **2006 году** им были осуществлены целевые пожертвования в Фонд «Право Матери» (материальная помощь Галине Павловне СЫЧЕВОЙ).

**С марта 2001 г.** Винокуров Б.А. занимает должность Советника президента Управляющей компании АВТОЛАЙН-ТРАНСЛАЙТ, курирует вопросы разработки и внедрения новых видов услуг и нормативной базы по организации пассажирских перевозок.

#### **Наградной список:**

Медаль «Ветеран труда» - 1982г.;

Почетное звание «Заслуженный работник транспорта РФ» 1991 г.;

Нагрудный знак «Почетный работник транспорта России 1995 г.;

Медаль «В память 850-летия Москвы» 1997г.;

Орден Почета 1999г.;



Почетное звание «Заслуженный работник транспорта Московской области» 2000 г.;  
 Знак Губернатора Московской области «За заслуги перед Московской областью», 2007 г.;  
 Медаль «За заслуги в развитии транспортного комплекса России» 2008;  
 Почетный знак Московской областной Думы «За трудовую доблесть», 2008 г.;  
 Знак Губернатора Московской области «За полезное», 2008 г.

## ПОЗДРАВЛЯЕМ!

*В марте этого года Борис Аркадьевич отметил юбилей, в связи с этим от имени Правления Партнерства хотим поздравить Бориса Аркадьевича и выразить благодарность за преданность и плодотворный вклад в наше общее дело, и пожелать новых плодотворных успехов в работе, крепкого здоровья и долгой счастливой жизни.*

*Пусть сердце всегда будет наполнено душевной гармонией, теплом и заботой членов семьи, взаимопониманием коллег, искренностью окружающих. Здоровья и благополучия желаем Вам и Вашим близким людям.*

Руководство  
 НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»

## ЕДИНАЯ СИСТЕМА ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ

### «Автобусный билет страны» соединит все виды транспорта в одну систему



**Вадим Геннадьевич Игнатов**  
 Генеральный директор  
 ООО «Автобусный билет страны»

Исторически сложилось, что перевозкам пассажиров автомобильным транспортом не уделялось должного внимания, как, например, железнодорожным или воздушным. Поэтому автомобильная отрасль не может похвастать наличием таких всероссийских автоматизированных систем продаж перевозок, как «Экспресс» или «Сирена».

Для автоматизации процессов диспетчеризации и кассового обслуживания автовокзалы вынуждены использовать различное программное обеспечение, разное по идеологии и функциональным возможностям. Это является основным препятствием на пути создания единой системы продаж и интеграции в уже существующие системы.

Развитие пассажирских перевозок автомобильным транспортом необходимо рассматривать в контексте с тенденциями развития транспортной

отрасли в целом. Реалии сегодняшнего дня таковы, что для более полного удовлетворения потребностей населения в перевозках необходимо предоставлять услуги на более высоком качественном уровне, а именно:

**1)** Внедрение электронного билетооформления – благодаря использованию современных технологий сделать еще один шаг по пути реализации концепции единого проездного документа на все виды транспорта. Бронирование и продажи через Интернет – это не только приближение услуги к потребителю, но также сокращение расходов автовокзалов в виде уменьшения количества кассиров, используемых служебных площадей и т. п.

**2)** Расширение сети продаж. Как правило, пассажир может приобрести билет на автобус лишь на автовокзале. Это приводит к тому, что пассажир либо не доходит до вокзала и пользуется услугами «серого» извоза, либо складываются предпосылки для подсадов, перегруза транспорта и, как следствие, снижения безопасности перевозок.

**3)** Предложение пассажиру смешанных перевозок (интермодальность). Зачастую маршрут пассажира складывается из участков перевозок различными видами транспорта, и востребованность такой услуги очевидна.

В настоящий момент появилась уникальная возможность вывести реализацию автобусных перевозок на качественно новый уровень с предложением вышеперечисленных услуг и расширением географии сети продаж до общероссийского масштаба.

Все эти услуги могут быть реализованы лишь при

соблюдении ряда требований, важнейшими из которых являются наличие современных программно-аппаратных комплексов по диспетчерско-кассовому обслуживанию, скоростных каналов связи и интеграция в существующие системы бронирования и взаиморасчетов на транспорте.

### Реализация

С нашей точки зрения, оптимальной для интеграции является система взаиморасчетов, используемая ЗАО «Транспортная Клиринговая Палата» (далее – ТКП) для бронирования авиационных перевозок. ТКП обладает САМОЙ широкой в России сетью (более 7 тысяч по всей стране) аккредитованных агентств по продаже авиабилетов.

В качестве дополнительных услуг пассажиру предлагаются бронирование гостиниц, заказ такси, аренда автомобилей и продажа железнодорожных билетов.

Добавление к перечню дополнительных услуг продаж автобусных перевозок позволит не на словах, а на деле предложить пассажирам интермодальные поездки, а о такой разветвленной сети продаж раньше можно было только мечтать.

Одновременно с этим удастся реализовать единую информационную базу по перевезенным пассажирам и положить начало созданию общероссийского автоматизированного реестра маршрутов.

Для интеграции в существующую сеть ТКП в качестве провайдера предоставления услуг бронирования автобусных перевозок была создана компания «Автобусный билет страны» (далее – АБС), чьи функции заключаются в:

- разработке необходимого программного обеспечения, обеспечивающего совместимость взаимодействия системы ТКП и программных комплексов автовокзалов;
- привлечении в качестве партнеров автовокзалов и перевозчиков;
- осуществления ГАРАНТИРОВАННЫХ взаиморасчетов за реализованные перевозки;
- накоплении статистической информации и её дальнейшей передачи в Министерство транспорта РФ.

За основу для разработки принята программа Тульского кустового вычислительного центра (далее – ТКВЦ), как наиболее функциональная, идеально подходящая для совместного проекта и получившая широкое распространение в 24 регионах России.

### Описание технологического процесса

Как видно из прилагаемой схемы, АБС выступает в роли Агента по реализации перевозочных документов. При этом в роли Принципала могут выступать как непосредственно перевозчики, так и автовокзалы. Одновременно с этим АБС собирает необходимую для Министерства транспорта РФ и компетентных органов статистическую информацию о маршрутной



сети и персональные данные о перевезенных пассажирах.

Процессы бронирования и продажи билетов осуществляются полностью в автоматическом режиме. При этом все билеты, реализованные через АБС, будут электронными, с возможностью их обмена на бумажные на автовокзале-отправителе.

АБС публикует на своем сервере всю необходимую для бронирования агентской сетью ТКП информацию и отслеживает статусы электронных билетов.

При оформлении поездки в пункте продажи аккредитованного агента ТКП оформляется электронный билет, а на руки пассажиру выдается именная маршрут-квитанция, содержащая паспортные данные, все необходимые для пассажира сведения о перевозке и любая дополнительная информация (схема проезда к автовокзалу, телефоны диспетчерских служб и прочее).

Данные о пассажире и маршруте поездки поступают из ТКП в АБС, преобразуются в «понятную» для автовокзального программного обеспечения форму и передаются Принципалу.

Пассажир, прибыв на автовокзал-отправитель, по предъявлении маршрута-квитанции или паспорта получает билет установленной формы (система сразу готова к введению Министерством транспорта РФ единого перевозочного документа).

После оказания услуги (отправки пассажира в рейс) статус электронного билета меняется, на основании чего расчетный центр АБС осуществляет расчет с Принципалом.

Особо подчеркнем, что при такой организации продаж отсутствует понятие квотирования, все продажи осуществляются из «живого» наличия мест в режиме реального времени.

### Заключение

Внедрение проекта АБС позволит перевозчикам открыть для себя совершенно новый рынок потенциальных пассажиров.

Выгода для автовокзалов также очевидна: придет пассажир, который раньше, возможно, и не подозревал о самом существовании автовокзала, а пользо-

вался услугами такси или “серого” рынка. При должном обслуживании на вокзале пассажир наверняка еще не раз воспользуется его услугами. Также сокращаются расходы на персонал и занимаемые площади.

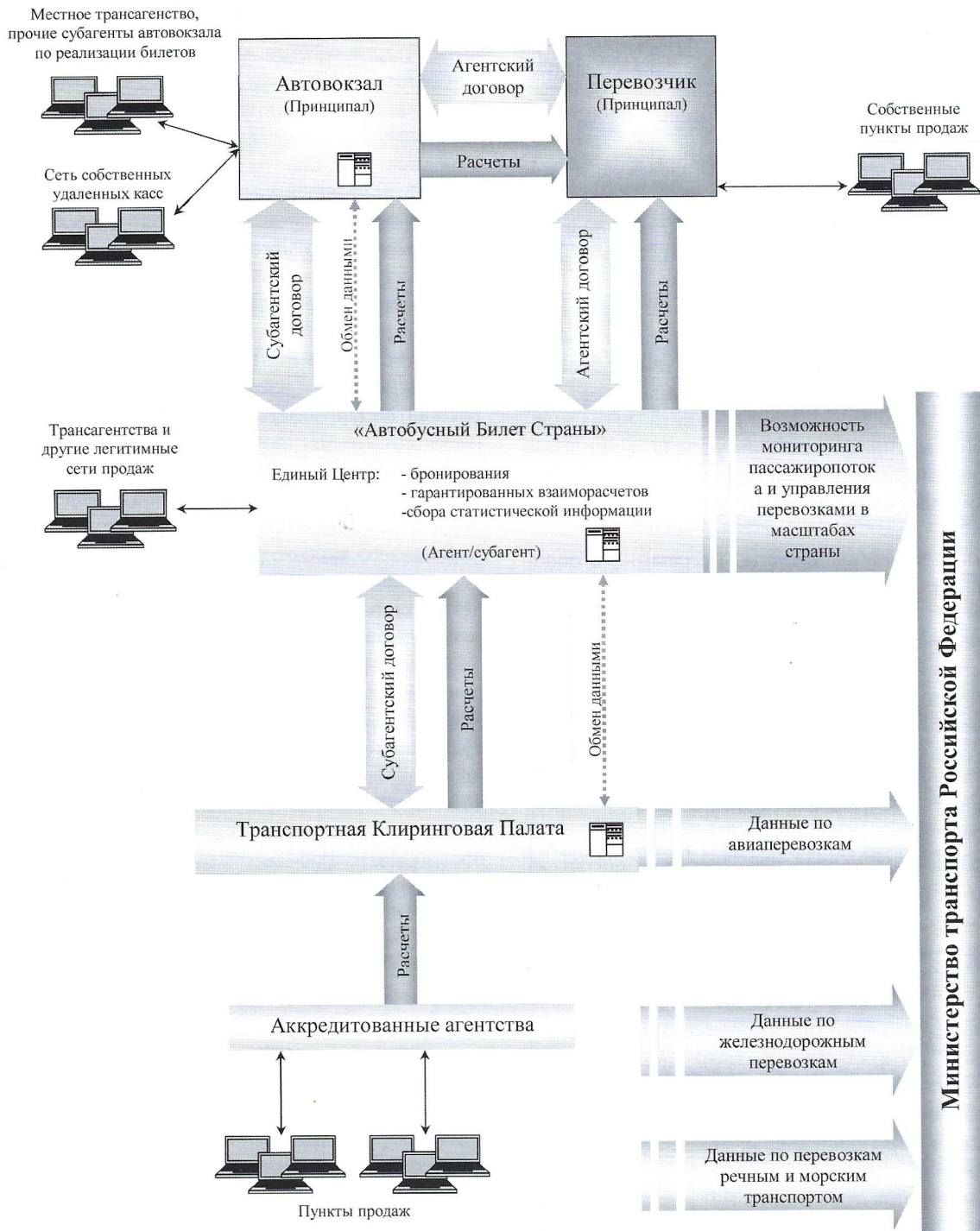
Хочется особо подчеркнуть, что это не посягание на доходы автовокзалов, а формирование совершенно нового пассажиропотока.

**Запуск проекта в коммерческую эксплуатацию намечен на июль 2010 года.**

**АБС готов взять на себя также функцию провайдера услуги по мониторингу подвижного состава, оборудованного системами глобального позиционирования ГЛОНАСС, в то время как диспетчерские пункты располагались бы на автовокзалах областных центров.**

**Игнатов В.Г.**

Схема взаимодействия участников проекта «АБС»





## Применение информационных технологий в автобусных перевозках для совершенствования обслуживания пассажиров



**Дёшин Александр Николаевич**  
Заместитель директора  
ООО «КВЦ-сервис»

Автоматизация автовокзалов – это только одна составляющая часть процесса внедрения компьютерных технологий в процесс автоматизации пассажирских перевозок автомобильным транспортом. Вторая, не менее важная задача – это создание современной информационной структуры, предоставляющей пассажирам широкий спектр дополнительных услуг, таких как:

- возможность заранее приобрести билеты на любые рейсы, в том числе и для обратной поездки;
- получение справочной информации и заказ билетов не только по телефону, но и с использованием других доступных средств;
- приобретение билетов не только в кассах автовокзалов, но и через сеть пунктов продажи автобусных билетов, расположенных поблизости от места работы или жительства.

В статье рассматривается, как решаются эти задачи в автоматизированной системе продажи билетов, разработанной специалистами ООО «КВЦ-сервис», г. Тула.

Система продажи билетов реализована в полном соответствии с требованиями Федеральных законов и Постановлений Правительства в области перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Российской Федерации.

Разнообразный набор автоматизированных рабочих мест позволяет заменить ручной труд во всех структурных подразделениях автовокзала. Система имеет возможность настраиваться на особенности технологии обслуживания пассажиров и ведения учета, что позволяет применять ее на различных автовокзалах. Простой и понятный графический интерфейс обеспечивает быстрое обучение персонала, высокую скорость обслуживания пассажиров и удобство управления системой.

Автоматизированная система позволяет вести персонализированный учет пассажиров на любых

маршрутах. Паспортные данные пассажира печатаются на билете, в посадочной ведомости и регистрируются в базе данных в объеме, предусмотренном Федеральным законом «О транспортной безопасности». Возможен поиск пассажира в базе данных по различным критериям: дате, рейсу, фамилии, номеру удостоверения личности или по их комбинации. Информация о перевезенных пассажирах может передаваться на серверы государственных и правоохранительных органов. При персонализированном учете пассажиров возможен контроль введенных данных по справочникам правоохранительных органов для выявления лиц, находящихся в розыске.

В автоматизированной системе предусмотрены механизмы передачи информации в различные офисные приложения, системы автоматизации бухгалтерского учета или иные программные продукты, в том числе – автоматизированные системы продажи билетов других разработчиков. Система позволяет осуществлять удаленное администрирование, поэтому многие вопросы, связанные с эксплуатацией системы, решаются оперативно в реальном масштабе времени.

Автоматизированная система продажи билетов, разработанная специалистами ООО «КВЦ-сервис», является наиболее популярной и распространенной на автовокзалах и автостанциях Российской Федерации. В настоящее время в различных версиях система внедрена более чем на 170 автовокзалах, пассажирских автостанциях, кассовых и агентских пунктах продажи билетов в 25-ти субъектах Российской Федерации.

Еще в процессе проектирования система позиционировалась в качестве платформы для автоматизации как отдельных автовокзалов и автостанций, так и для создания информационных сетей различного уровня. На базе достаточно плотной сети автоматизированных автовокзалов создается Единая информационная автотранспортная сеть продажи билетов. Это специальный сервис, предоставляющий возможность пассажирам на автовокзале одного города приобретать билеты на автобусы, отправляющиеся с автовокзалов других городов.

Создать полноценную Единую информационную автотранспортную сеть в масштабах хотя бы Европейской части России, по крайней мере, на настоящем этапе, невозможно по ряду объективных причин. Не существует централизованного управления пассажирскими перевозками автомобильным транспортом, нет организации, которая была бы заинтересована в реализации такого проекта и взяла бы на себя функции координатора. Многие руководители предприятий, в состав которых входят автовокзалы, не видят коммерческой выгоды от продажи билетов

с других автовокзалов. Поэтому пока можно говорить только о некотором сегменте Единой информационной автотранспортной сети, охватывающем части Северо-Западного и Центрального административных округов Российской Федерации.

Сейчас в этом сегменте работают более 70-ти автовокзалов, автостанций, кассовых и агентских пунктов продажи билетов из 12 субъектов Российской Федерации. Десять регионов образуют межрегиональную информационную сеть продажи автобусных билетов. Это республика Карелия, города Москва, Санкт-Петербург и Ставрополь, Брянская, Калужская, Новгородская, Псковская, Смоленская и Тульская области.

В республике Карелия, Брянской, Калужской, Псковской и Тульской областях наряду с межрегиональными сетями действуют и внутриобластные информационные сети продажи билетов.

Во Владимирской области и городе Тольятти Самарской области используются внутриобластные информационные сети продажи билетов.

Заслуживает внимания опыт Тульской области по интеграции внутриобластных сетей в межрегиональные сети продажи билетов. На периферийных автостанциях можно приобрести билеты не только на рейсы, выполняемые в пределах Тульской области, но и отправляющиеся с автовокзалов городов Москва, Калуга и Смоленск. Анализ продажи билетов через Интернет показывает, что такая услуга востребована пассажирами.

Важной аспектом в работе автовокзалов является справочно-информационное обеспечение пассажиров. Традиционные формы получения справки – со стендов автовокзала и от работника справочного бюро, явно устарели. Автоматизированная система открывает новые возможности в этом направлении.

На автовокзалах городов Владимир и Ковров установлены справочно-информационные электронные табло, выполненные на основе бытовых телевизоров с большим размером экрана. На табло выводится список 10-ти ближайших отправок автобусов с указанием времени отправления, номера посадочной платформы, государственного регистрационного номера и марки автобуса, наличия свободных мест. Информация обновляется через каждые 30 секунд.

На автовокзалах городов Владимир, Вязники, Калуга, Санкт-Петербург и Тула установлены справочно-информационные терминалы, аналогичные справочным терминалам, применяемым на железнодорожных вокзалах. Используя эти терминалы, пассажиры самостоятельно могут получать разнообразную справочную информацию о пассажирских перевозках.

Перечисленные справочно-информационные услуги предоставляются пассажирам только в здании автовокзала. А во многих случаях человеку, наметившему поездку, требуется получить нужную информа-

цию немедленно.

Для оперативного получения информации разработана и размещена в Интернете справочно-информационная система «Автовокзалы России». Справочная система работает в режиме on-line и предоставляет подробную и, главное, достоверную информацию о движениях автобусов более чем с 80-ти автовокзалов и пассажирских автостанций, вплоть до наличия свободных мест на любой рейс в пределах глубины предварительной продажи билетов. Услугами справочно-информационной системы «Автовокзалы России» ежедневно пользуются более 2000 человек.

Логическим завершением применения справочно-информационной системы «Автовокзалы России» является возможность самостоятельного бронирования места в автобусе. Для этих целей разработана и введена в эксплуатацию в режиме тестирования подсистема бронирования билетов через Интернет. После выбора подходящего рейса имеется возможность забронировать билет на этот рейс. Подсистема бронирования печатает маршрутную квитанцию на электронное бронирование места в автобусе, в которой указывается информация о номере заказа, рейсе и пассажире. По этой квитанции пассажир может выкупить билет в кассах автовокзала непосредственно перед отправлением автобуса. Бронирование билетов может производиться из любого места – дома, офиса и т.д., достаточно иметь компьютер, подключенный к Интернет. Разумеется, что в подсистеме бронирования билетов через Интернет предусмотрены необходимые меры защиты от различных злоупотреблений.

Автоматизированная система поддерживает работу удаленных кассовых продажи билетов. Такая возможность позволяет организовать сеть точек продажи билетов в различных частях города, создавая пассажирам дополнительные удобства для приобретения автобусных билетов. Кассовые пункты широко используются в городах Санкт-Петербург, Калуга и Смоленск. Интересен опыт Смоленского филиала ООО «Русские Автобусные Линии» по организации и эксплуатации в городе Смоленск кассовых пунктов, в том числе и мобильных.

Для расширения точек продажи автобусных билетов разрабатывается специальный Интернет-ресурс – агентская продажа автобусных билетов. Автовокзалы могут создавать собственные сети агентской продажи билетов, привлекая в качестве агентов туристические агентства, железнодорожные кассы, гостиницы, отделения почтовой связи и т.д. Агенту не требуются затраты для начала работы. Необходимо только заключить агентские договоры с автовокзалами на продажу автобусных билетов, и договор с ООО «КВЦ-сервис» на аренду этого Интернет-ресурса. При приобретении автобусного билета у агента пассажир получает маршрутную квитанцию электронного билета и кассовый чек. Посадка в автобус

может производиться по маршрутной квитанции или паспорту, так как все данные о пассажире заносятся в посадочную ведомость еще при продаже билета.

В ближайшее время автобусные билеты можно будет приобрести еще проще. ЗАО «Транспортная клиринговая палата», ООО «Русские Автобусные Линии» и ООО «КВЦ-сервис» разрабатывают совместный проект продажи автобусных билетов – «Автобусный Билет Страны». ЗАО «ТКП» – крупнейшая компания, учрежденная авиакомпаниями России и странами СНГ. Она специализируется на продаже авиа, а те-

перь еще и железнодорожных билетов, гостиничных и туристических услуг. ЗАО «ТКП» имеет развитую агентскую сеть, включающую более 7000 агентств по всей территории России. Привлечение такого крупного партнера, как ЗАО «ТКП», позволит существенно расширить сеть точек продажи автобусных билетов и упростить для пассажиров процедуру их приобретения.

**Дешин А.Н.**

## **Системе взаиморасчетов на воздушном транспорте – уникальному инновационному проекту в отрасли – 17 лет!**



**Сергей Викторович Ильичев**  
**Президент**  
**ЗАО «Транспортная Клиринговая Палата»**

Система взаиморасчетов на воздушном транспорте (СВВТ) – это совокупность органов управления и участников, осуществляющих взаимодействие между собой по принципам, технологиям и правилам, принятым в этой Системе.

СВВТ предназначена для:

- предоставления стандартизованных и внедрения новых услуг по организации продажи пассажирских авиаперевозок аккредитованными агентствами на стандартных перевозочных документах (СПД) НСАВ-ТКП (в том числе электронных билетов) и обеспечения полных, своевременных расчетов по проданным перевозкам с авиакомпаниями в соответствии с принятыми правилами, стандартами, процедурами и технологиями;

- упрощения процедур продажи авиаперевозок, стандартизации технологий, формирования отчетности и осуществления расчетов по выручке между участниками Системы;
- обеспечения прозрачности расчетов и финансовой отчетности;
- организации и обеспечения контроля за движением денежных средств;
- уменьшения расходов авиакомпаний;
- сокращения сроков расчетов между авиакомпаниями и предприятиями – их контрагентами;
- снижения рисков потерь выручки от финансовой несостоятельности участников Системы взаиморасчетов.

Система взаиморасчетов, функционирующая с 1 января 1993 года, создана:

- вследствие децентрализации, монополизации, дерегулирования экономики страны и отрасли;
- по инициативе ведущих перевозчиков и агентств России и стран СНГ с регулирующими воздействиями со стороны авиационных властей России (1992 и последующие годы) при активной поддержке российской Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) и Межгосударственного авиационного комитета (МАК);

- в уникально короткие сроки - один год после распада СССР и перехода на рыночные методы хозяйствования;

- на основе технологий «зональной» американской системы взаиморасчетов (ASP/Area Settlement Plan), управляемой корпорацией закрытого типа ARC, и европейской системы взаиморасчетов (BSP/Billing and Settlement Plan), управляемой Международной ассоциацией воздушного транспорта IATA.

Департаментом воздушного транспорта (ДВТ) Минтранса России в течение 1992 г. для обеспечения легитимации органов управления Системой взаиморасчетов и технологий в отрасли выпущен ряд

приказов и указаний, последний из которых - Приказ от 30.12.92 №ДВ-163 «О начале функционирования системы взаиморасчетов».

Система взаиморасчетов позволила авиапредприятиям (авиакомпаниям, агентствам, аэропортам) России и стран СНГ перейти от централизованных (через Министерство гражданской авиации СССР, ликвидированное в конце 1991 г.) к «прямым» расчетам по выручке между авиакомпаниями и агентствами, а также за оказанные услуги авиакомпаниям в аэропортах в соответствии с выработанными в период 1991 - 1992 гг. принципами, технологиями и правилами.

В 1993-1994 гг. в соответствии с упомянутыми приказами и указаниями ДВТ Минтранса РФ созданы необходимые органы управления в Системе взаиморасчетов:

- Наблюдательный Совет авиапредприятий по взаиморасчетам (НСАВ), учрежденный в середине 1993 г. НСАВ – это саморегулируемая общественная организация авиакомпаний и агентств – участников СВВТ, а также представителей российских авиационных властей, авиационных ассоциаций (АЭВТ, ААВТ), принимающая решения по процедурам осуществления расчетов по выручке и информационным технологиям в соответствии с текущими условиями, действующими на рынке авиаперевозок, законодательной базой РФ.

Эти решения, вырабатываемые на условиях консенсуса, являются «законодательными» (обязательными) для исполнительного органа системы взаиморасчетов – Транспортной клиринговой палаты (ТКП) и других участников СВВТ. С 1997 г. персональный состав НСАВ (Комитет перевозчиков, Комитет агентств и Президиум, всего 57 человек) избирается голосованием на Конференциях участников системы взаиморасчетов (представителей от авиакомпаний и агентств), созываемых раз в три года, в соответствии с принятым на Конференции корпоративным документом «Положение о системе взаиморасчетов на воздушном транспорте» (в 2010 г. состоится V Конференция);

- Транспортная клиринговая палата (ТКП), учрежденная в 1994 г. в форме закрытого акционерного общества 24 ведущими авиакомпаниями России и стран СНГ, среди которых – «Аэрофлот-РА», «Внуковские АЛ», «Пулково», «Сибирь», «Красноярские АЛ», «Домодедовское ПО», «Тюменские АЛ», «Быково-авиа», НАК Кыргызстана, НАК Казахстана, НАК Узбекистана, НАК «Белавиа», ГАК «Авиалинии Украины», «Молдавские АЛ» и др.

ТКП является центральным (исполнительным) звеном в Системе взаиморасчетов, которая разрабатывает проекты нормативно-технологических и корпоративных нормативно-организационных документов, утверждаемые НСАВ, информационные и автоматизированные системы для обработки данных по выручке, требования к агентствам, другим взаи-

мосвязанным системам (бронирования и продажи, расписания и тарифов), организует договорную работу участников (агентств, авиакомпаний и ТКП) для осуществления взаиморасчетов.

Подытоживая начальный этап развития СВВТ (1993 – 1997 гг.), в Постановлении Коллегии Федеральной авиационной службы России от 07 мая 1997 года №14 отмечалось, что Система взаиморасчетов стала неотъемлемой частью производственно-хозяйственной жизни авиакомпаний, агентств и отрасли в новых рыночных условиях, удалось добиться прекращения неплатежей по выручке со стороны агентств.

Разработка и внедрение высокотехнологичных, конкурентоспособных с зарубежными аналогами информационных и автоматизированных систем в СВВТ обеспечивается Транспортной Клиринговой Палатой, авиакомпаниями и агентствами без привлечения источников бюджетного финансирования. В то же время создание и развитие Системы взаиморасчетов, информационные (электронные и документальные) базы данных по авиаперевозкам, финансовые потоки по выручке и статистические данные по перевозкам и отправкам доступны для регулирующих государственных органов и используются ими, а представители авиационных властей участвуют в принятии решений, будучи представлены в Президиуме Наблюдательного Совета авиапредприятий по взаиморасчетам.

Для реализации основных производственных функций СВВТ и информационного воздействия ее участников используется Информационная система (ИС) ТКП, которая представляет собой систему, реализованную более чем на 20 промышленных серверах. Территориально серверы и базы данных ИС ТКП, эксплуатация которых осуществляется в круглосуточном режиме штатным персоналом, располагаются на трех площадках г. Москвы.

Прикладное программное обеспечение, реализующее основные производственные и информационные функции разработано и сопровождается российскими программистами на основе и в полном соответствии с международными требованиями и стандартами. Для защиты информации в ИС ТКП используются современные средства шифрования и криптографической защиты, сертифицированные в соответствии с законодательством РФ.

В Системе взаиморасчетов участвуют в настоящее время 113 регулярных российских и зарубежных перевозчиков и 68 чартерных российских перевозчиков, 308 аккредитованных агентств, в составе которых около 7000 аккредитованных пунктов продажи, расположенных в России, странах СНГ и дальнего зарубежья, осуществляющих продажу внутренних и международных авиаперевозок. В СВВТ аккредитовано 37 учебных центров и их филиалов, в которых осуществляется интерактивная подготовка и тестирование персонала аккредитованных агентств,

20 эксплуатантов/владельцев автоматизированных систем бронирования (АСБ «Сирена-Трэвел», «Сирена-2000», «Сирена-2.3», Galileo). В СВВТ обеспечивается продажа и взаиморасчеты по более чем 14 млн. авиаперевозок пассажиров ежегодно.

По своим основным функциям (Аккредитация, Нейтральные бланки, Обработка отчетов агентств, Расчеты по выручке, Договоры, Информирование, Обучение и т.д.) отечественная Система взаиморасчетов не уступает зарубежным аналогам. Это касается:

- наличия регулярно действующего коллективно-законодательного органа по выработке «правил игры» (Конференции, НСАВ), обязательных для исполнения всеми участниками системы взаиморасчетов, включая ТКП (более 130 совокупных Решений НСАВ за 17 лет, каждое из которых содержит Решения по отдельным нормативным, технологическим и организационным проблемам, всего решений – более 1300);

- наличия единого исполнительного органа (ТКП), с которым участники системы заключают стандартные хозяйственные договоры на весь комплекс услуг Системы взаиморасчетов;

- высокого уровня подконтрольности и прозрачности всех операций по продаже авиаперевозок и наличия действенных рычагов на первичных владельцах выручки (агентов по продаже), вследствие регламентированного хозяйственными договорами взаимодействия Системы взаиморасчетов с эксплуатантами автоматизированных систем бронирования (АСБ) авиаперевозок;

- надежной системы аккредитации, постоянно действующей системы контроля деятельности агентств и движения стандартных перевозочных документов (бланков и электронных билетов) НСАВ-ТКП.

В интересах гражданской авиации России ТКП выполняет следующие функции:

- эксплуатация и совершенствование автоматизированной системы расписания движения воздушных судов, интегрированной в мировые системы расписания,

систем тарифов и кодификации (аэропортов, авиакомпаний, агентств и др.);

- эксплуатация и совершенствование систем регистрации ставок и сборов в аэропортах, цен на топливо;

- эксплуатация и совершенствование систем регистрации параметров по лицензированию перевозочной деятельности авиакомпаний;

- эксплуатация и совершенствование автоматизированной системы сбора и обработки отраслевых статистических данных по авиаперевозкам, отправка и финансовой деятельности авиапредприятий, включая подготовку аналитических материалов для Минтранса РФ, государственных форм статистической отчетности для Правительства Российской Федерации и ИКАО;

- экспертиза бланков перевозочных документов российских авиакомпаний и ведение Регистра форм бланков;

- анализ и координация работ по совершенствованию АСБ, созданию единой отраслевой системы бронирования и продажи авиаперевозок;

- подготовка проектов ряда Федеральных авиационных правил, других нормативно-технологических документов, вводимых в действие распоряжениями (приказами, указаниями) авиационных властей.

С 2000 г. Система взаиморасчетов работает в полном соответствии с международными стандартами, выработанными американской ассоциацией воздушного транспорта (АТА) и международной ассоциацией IATA. В период с 2004 г. Транспортная Клиринговая Палата во взаимодействии с Минтрансом России, отечественными и зарубежными разработчиками и эксплуатантами АСБ, информационными компаниями, авиакомпаниями, перевозчиками других видов транспорта, аэропортами, туроператорами, отелями, санаториями и здравницами разработала и внедрила в эксплуатацию следующие высокотехнологические проекты:

- система электронного билетооформления для продажи перевозок/услуг, в том числе через интернет и платежные терминалы самообслуживания (банкоматы);

- система интерактивной электронной отчетности аккредитованных агентств;

- система интерактивного контроля участниками СВВТ за продажами перевозок/услуг; - система продажи пассажирских железнодорожных перевозок в авиационных агентствах, аккредитованных в СВВТ (совместно с ОАО «РЖД» и ООО «УФС»);

- реализация пассажирских авиаперевозок через мировые Глобальные распределительные системы (ГРС);

- организация оплаты перевозок через интернет по технологии E-commerce (в т.ч. электронными деньгами);

- система продажи аэропортовых, гостиничных и других дополнительных (туристских) услуг и взаимо-



расчетов с провайдерами и поставщиками услуг.

Эти работы направлены на реализацию Основ политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года» (п.15), утвержденных Президентом Российской Федерации 03.02.2001, Подпрограммы «Гражданская авиация» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 годы)», утвержденной постановлением Правительства РФ от 10.04.2008 №258, ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», утвержденной постановлением Правительства РФ от 20.05.2008 №377, Стратегии развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 года, утвержденной Минтрансом России от 31.07.2006 № 94, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22.11.08 №1734-р, и соответствующим Основам политики Российской Федерации в

области развития науки и технологий на период до 2010 года и дальнейшую перспективу, утвержденным Президентом Российской Федерации от 30.03.2002 №Пр-576.

Транспортная Клиринговая Палата (ТКП) готова и в дальнейшем активно взаимодействовать с авиационными властями, Минтрансом России, ОАО «РЖД», другими транспортными ведомствами для решения актуальных задач в интересах транспортного сообщества, а также пассажиров воздушного и других видов транспорта, в том числе - в части организации продажи интермодальных, а также регулярных автобусных пассажирских перевозок (междугородных и международных) и взаиморасчетов с перевозчиками, созданию необходимой нормативной базы.

**С.В. Ильичев**

## РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

### Транспортный форум в Уфе собрал автоперевозчиков Приволжского и Уральского федеральных округов

Большой автотранспортный форум прошел в Уфе 9 февраля 2010 года. На него съехались представители общественных организаций, объединивших автоперевозчиков всей страны, главы региональных автотранспортных предприятий, а также руководители соответствующих министерств и ведомств из регионов Урала и Поволжья.

Перенимать опыт своих коллег приехали представители автотранспортных предприятий Татарстана, Удмуртии, Чувашии, Марий Эл, а также Свердловской, Челябинской, Самарской, Саратовской, Ульяновской, Оренбургской областей и Пермского края.

Решение о проведении столь крупного мероприятия в Башкортостане принял президент Российского автотранспортного союза (РАС) Михаил Козлов.

Участники мероприятия обсудили многие наиболее проблемные отрасли, в частности, вопросы взаимодействия общественных структур с транспортными предприятиями страны, борьбы с нелегальными перевозчиками и создания саморегулируемых организаций на основе некоммерческого партнерства. Многие специалисты отметили важность и необходимость формирования саморегулируемых организаций в современных условиях.

По мнению главы Российского автотранспортного союза, «транспортные проблемы в стране достигли критической отметки, в России нет реально работающей законодательной базы, способной регулировать автоперевозки».

«Решить эти проблемы мы можем только сами, – констатировал Михаил Иванович. – Государство



самоустранилось от решения задач автоперевозчиков, два года дорабатывая Федеральный закон об автомобильном транспорте, однако кризис только усугубил положение. И пока нормативной базы не существует, следует объединяться, чтобы определить полномочия и статус каждого работающего на этом рынке».

Самой острой проблемой, существующей в Саратовской области, заместитель начальника Управления пассажирских перевозок региона Антон Мантуров назвал борьбу с «пиратами» – частными извозчиками, «перебивающими» пассажиров у автотранспортных предприятий.

«Ведь заказные междугородные перевозки практически не контролируются, они стихийно перевозят пассажиров между населенными пунктами, а в

каком состоянии водитель и машина – не знает никто», – сказал он.

Примерно об этом же говорил и директор Сосновского АТП Челябинской области Сергей Домнин. По его глубокому убеждению, «в первую очередь власти должны понять, что несанкционированные автокоммерсанты не должны получать доступа к транспортному обслуживанию населения, а иначе цивилизованным перевозчикам никогда не заработать на технические новинки».

«Проблемы перевозчиков для пассажирских предприятий одинаковы во всех регионах. Уровень и подход к решению этих проблем – разный. Все зависит от воли исполнительной власти. Почему возникли проблемы у перевозчиков? В первую очередь, от снижения доходов. Соблюдая все технические регламенты и требования по безопасности, предприятия сталкиваются с проблемами себестоимости. Кто-то покупает землю, набирает персонал, строит транспортную инфраструктуру, в общем – играет по правилам. А кто-то получает номер, выезжает – и сразу делает прибыль», – пояснил Сергей Иванович.

Участники мероприятия сетовали и на то, что государство занято развитием только железных дорог и авиации, не обращая особого внимания на проблемы в сфере автомобильных перевозок.

Руководитель РАС Михаил Козлов полагает, что «выходом из сложившейся ситуации может стать создание в регионах добровольных саморегулируемых организаций, которые могли бы защитить перевозчиков от недобросовестных конкурентов, дезорганизованности, а также диктата криминальных структур».

«Рынок автоперевозок становится криминализованным. На него сегодня выходят люди, которые не желают платить налоги, соблюдать какие-либо нормы и правила перевозок. И только сообща цивилизованные перевозчики в состоянии противостоять вахханалии на этом рынке, поскольку подобное происходит в каждом регионе», – сказал Михаил Козлов.



Глава объединения «Автовокзалы и автостанции Самарской области» Фэния Хакимова выразила похожее мнение, что «перевозчикам надо объединяться и создавать советы, чтобы предоставить пассажиру единую услугу на территории всей России».

Обсуждение возможности создания добровольных саморегулируемых организаций (СРО) вызвало в зале много споров. Большинство прибывших в Уфу уверены, что до появления российских законодательных актов не стоит разрабатывать собственные правила игры.

Директор Челябинского автовокзала Владимир Руськин считает, что «исполнительная власть должна включить в зону особого внимания существование общественного транспорта, иначе она упустит остальные отрасли, которые немислимы без регулярного автосообщения».

«Очень тяжело выживать в условиях, когда власти, считая, что на рынке автоперевозок должна существовать конкуренция, разрешают перевозить пассажиров всем, кто пожелает», – подчеркнул руководитель автовокзала.

Российский автотранспортный союз даже предложил провести эксперимент по созданию и поддержанию на территории Приволжского федерального округа саморегулируемой организации.

Так и не придя к общему мнению, российские перевозчики оставшуюся часть дня посвятили знакомству с достижениями «Башавтотранса». В частности, они увидели, как работает существующая на сегодняшний день только в Башкортостане система, совмещающая в себе тотальный спутниковый контроль автопарка с финансовым учетом. Такой программный продукт существует только в этом регионе.

Знакомство с прогрессивными новшествами, внедренными крупнейшим автотранспортным предприятием республики, стало одной из главных причин сбора российских автоперевозчиков именно в Уфе.

По словам президента РАС Михаила Козлова, в Башкортостане автотранспортная отрасль активно развивается и движется вперед.

«Башкирия – один из немногих регионов страны, где автоперевозчик работает в цивилизованных условиях, не только сохранив весь транспорт, но и развивая инновационные технологии, такие, как система мониторинга за автопарком ГЛОНАСС/GPS и форма безналичной оплаты проезда с помощью пластиковых карт. Пассажирские перевозки государственного перевозчика абсолютно прозрачны и управляемы. Все это дает массу преимуществ для развития автотранспортного предприятия и повышения качества услуг населению», – считает глава союза.

Как рассказал главный инженер ГУП «Башавтотранс» Игорь Ададулов на совещании в Министерстве транспорта РФ в Москве, система GPS/ГЛОНАСС

позволяет отслеживать график движения, время простоя и даже расход топлива автотранспорта. Эта система установлена на всех автобусах предприятия, а все маршруты регулируются из одной точки – центра управления.

«Электронные терминалы внедрены на всех маршрутах (городских, пригородных и междугородных). Имея информацию по передвижению пассажиров, мы варьируем время подачи автобусов, их количество и размер (автобусы средней, малой или большой вместимости).

На автовокзале у нас стоит свой диспетчерский центр, который полностью регулирует все перевозки в республике», – сказал Ададунов.

По словам специалиста, на каждом автобусе установлено специальное оборудование, и, когда на автовокзал подходит автобус или осуществляется посадка пассажиров на тот или иной рейс, все данные автоматически попадают к диспетчеру. Встречающие тут же видят на установленном в зале автовокзала электронном табло, какой автобус уже стоит, а какой заехал на территорию в тот или иной промежуток времени.

«Кроме того, мы можем продать любой билет с любого вокзала на любое направление. Это очень удобно для пассажиров, особенно совершающих поездки на транзитных рейсах. Каждый автовокзал может работать автономно при отсутствии связи с центральным сервером. Объединенные данные со всех автовокзалов в единую инфраструктуру позволяют формировать общие данные по всей системе. Также есть возможность учитывать в системе данные неавтоматизированных автостанций», – рассказал главный инженер ГУП «Башавтотранс».

Игорь Викторович также поведал о том, что система позволяет просматривать салон на предмет продажи билетов в разных пунктах, что очень удобно и выгодно для перевозчика.

«Например, если пассажир отправляется на автобусе из пункта «А» в пункт «Б» и выходит где-то на полпути, освободившееся место какое-то время пустует. Внедряя нашу систему, подобные пустующие места исключаются. Перевозчик получает

возможность в промежуточном населенном пункте посадить другого пассажира и, соответственно, получить какие-то деньги», – пояснил Ададунов.

Многое из увиденного гости захотели внедрить и в своих регионах.

«Мы побывали во многих городах страны, но с уверенностью могу сказать: того, что внедрено в Уфе, нет ни в одном регионе России. Самое важное в автоматизированной системе оплаты проезда, которую апробировали в «Башавтотрансе», — это доскональный учет льготников», — считает заместитель начальника управления дорог и транспорта департамента Липецкой области Валерий Елфимов.

«Дело в том, что в любом регионе страны финансисты, выделяя транспортникам средства на перевозку льготной категории пассажиров, лишь приблизительно знают, сколько на самом деле граждан, пользующихся государственными преференциями, передвигаются автотранспортом. И очень часто сумму на покрытие расходов на перевозку льготников берут «с потолка». В Башкирии же с внедрением электронного учета таких вопросов возникать не должно, ведь оборудование буквально по минутам отслеживает число льготников, вошедших в любой автобус. Система фиксирует не только реальную стоимость проезда, но и все данные пассажира-льготника: его имя, фамилию и номер социальной карточки. Если такое оборудование будет внедрено в других городах страны, это облегчит работу многих финансовых региональных ведомств», – продолжил Валерий Иванович.

Руководитель ОАО «Лебедяньавто» Александр Трофимов уже летом этого года намеревается открыть в городе Лебедянь свою автостанцию. Пока здание только строится, однако директор считает, что опыт работы башкирских автовокзалов он должен изучить уже сейчас.

«Очень заинтересовала программа, объединившая все станции и вокзалы республики в единую сеть. Эта система позволяет ежеминутно добавлять новые данные об opravке и прибытии автобусов, причем не только местных, но и из любого региона страны», — рассказал Александр Трофимов.

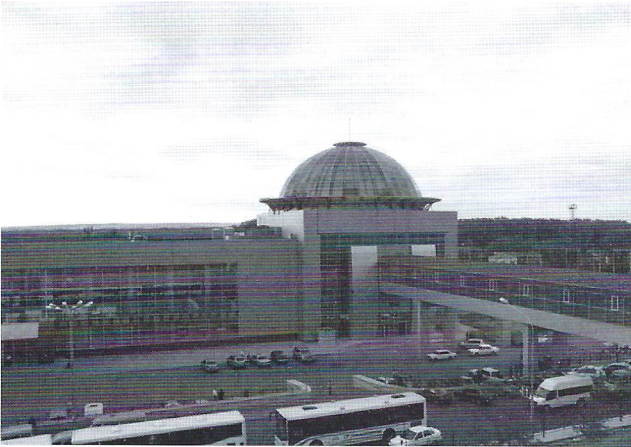
По мнению руководителя делегации Липецкой области Валерия Елфимова, лучше, когда автовокзалы находятся в управлении коммерческих фирм, которые сумеют привести их в соответствие с европейскими нормами. Ведь во всем мире аутсорсинг – один из важных способов экономии.

Руководителю предприятия «Липецкавтотранс» Леониду Росянскому понравилась система централизованного обслуживания пассажирских предприятий, внедренная в Уфе.

«Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава они осуществляют на отдельных предприятиях. В Уфе создано ООО, которое занимается только этим видом деятельности. А автоперевозчи-







ки просто заключают с ними договора, платят деньги за оказание этих услуг и занимаются исключительно эксплуатацией своего подвижного состава. Тем самым из штата своих организаций они вывели всю техническую службу. Экономия, как они говорят, есть», – рассказал в интервью нашему журналу Леонид Михайлович.

Он отметил, что хотел бы внедрить нечто подобное и у себя, но все необходимо просчитывать, и эти вопросы сейчас прорабатываются специалистами.

По словам директора «Башавтотранса» Камиля Маматказина, в 2009 году предприятие снизило затраты на ремонт автобусов в 15 раз благодаря именно тому, что были закрыты собственные неэффективные мастерские.

Как заметил Леонид Росянский, кое-что из того, что работает в «Башавтотрансе», существует и у них в Липецке.

«Например, у нас действует система проезда пассажиров по транспортным картам, которые приобретаются в специальных пунктах продажи. Карты эти пополняются, и пассажиру уже не нужны наличные при оплате проезда, который, кстати, стоит на 2 рубля дешевле, чем проезд за наличные деньги. Это выгода пассажира», – рассказал директор «Липецкавтотранса».

Кроме того, данная система оплаты проезда на предприятии совмещена с навигацией, что позволяет вести учет времени и количества пассажиров (на каждом билете пробивается дата, время и маршрут, по которому проехал пассажир), а также идентифицировать их.

Еще одна проблема, с которой столкнулись липецкие транспортники – это отсутствие внятных нормативов затрат и документов по расчетам тарифов. По мнению Леонида Михайловича, самое главное, что сейчас необходимо создать – это правила или порядок расчетов тарифов на пассажирских перевозках.

«Мы вот сейчас подходим к моменту, когда нам необходимо повысить тарифы на пассажирские перевозки в связи с тем, что последний раз они повышались в октябре 2008 года. Цены на все выросли, а

тарифы остаются прежними. Но у нас, к сожалению, нет никакой нормативно-правовой базы по этому вопросу», – сказал Росянский.

Тогда как раньше, по его словам, существовали нормы. Например, нормы на списание авторезины. Было понятно, что колесо на ПАЗике должно проехать 30 тысяч километров, после чего оно шло под списание.

«Когда заходит речь о компенсации транспортных издержек, мы страдаем. Сейчас мы свои затраты делаем исходя из того, что есть в наличии. Если есть деньги – есть расходы, если нет денег – расходы идут только на то, что необходимо. И в связи с тем, что денег у нас нет, одно колесо пробегает не 30 тысяч километров, а 40 или 50, то есть идет сверхнормативный пробег. А если бы были нормы и было точно определено, что на автобусы марки ЛИАЗ-5256, которые работают в городе, норма пробега резины составляет, грубо говоря, 50 тысяч километров, то мы из этого расчета могли бы посчитать расходы, которые нам необходимо понести», – пояснил директор «Липецкавтотранса».

Но в настоящее время, по словам предпринимателя, в пассажирском транспорте отталкиваются от фактических затрат.

«Я не видел ни одной отрасли экономики, где погашались бы только убытки. Везде в цивилизованных странах и в других отраслях есть такое понятие, как рентабельность.

Никаких нормативных документов по таким очень важным для нас вопросам, как расчет дотаций на год или расчет тарифов, сегодня нет», – заключил Росянский.

Между тем, задачу расчета расхода топлива или износа той или иной детали автобуса в «Башавтотрансе» решает навигационный контроль. Компьютер полностью контролирует весь перевозочный процесс, выводя оптимальную цифру расхода горючего для определенной марки автобуса и рассчитывая износ транспортного средства в зависимости от скорости или расстояния, которое преодолела машина.

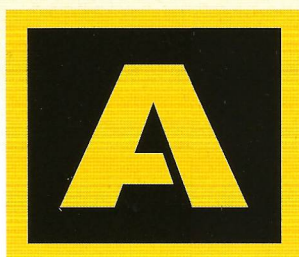
Без участия человека программа подскажет, когда следует менять износившиеся шины, а если автобус не прошел техосмотр, то и вовсе откажется выписывать путевой лист. Система же персонифицированного учета точно укажет, сколько поездок совершил тот или иной льготник, и рассчитает сумму, которую затратило на его поддержку государство.

«Подобная система нужна не только для государственного контроля, но и для самих руководителей предприятий. К сожалению, существует такое понятие, как человеческий фактор, и со слов водителя не всегда понятно, что на самом деле происходит на маршруте: пользуется ли линия популярностью или, напротив, автобус везет воздух. Компьютер фиксирует точное число пассажиров, а значит, можно говорить об увеличении доходности», – рассуждает

Смоленский автовокзал



Автостанция «Теплый Стан»



ГРУППА КОМПАНИЙ

# «Русские Автобусные Линии»

ИННОВАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
АВТОВОКЗАЛАМИ и АВТОСТАНЦИЯМИ

Автостанция «Красногвардейская»



Ивановский автовокзал





### История компании

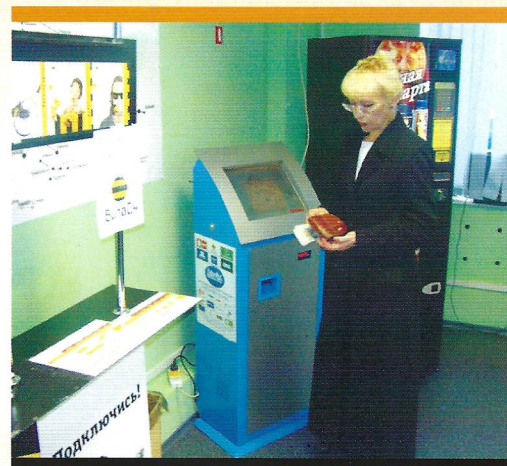
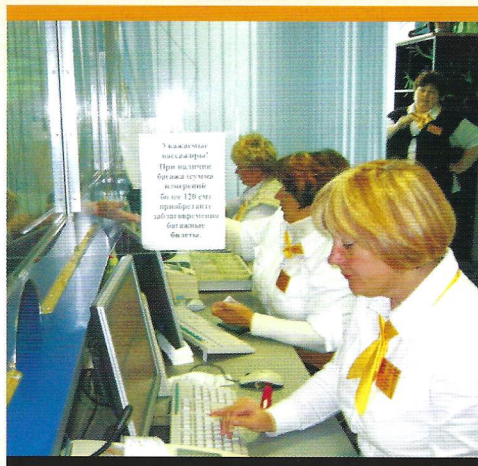
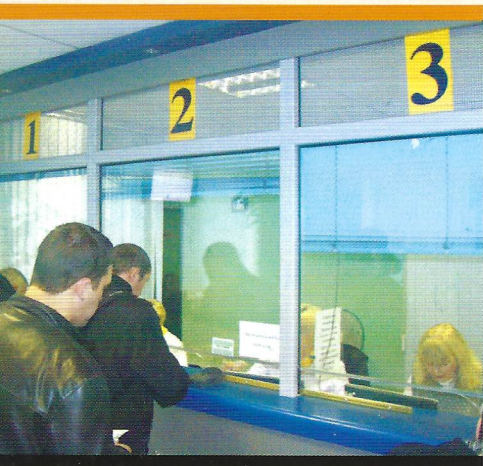
История компании "Русские Автобусные Линии" (РАЛ) начинается с 2003 г. - с момента начала реализации совместного проекта с ГУП «Мосгортранс» по созданию в г. Москве мини-автовокзалов, расположенных на вылетных магистралях, вблизи МКАД. Идея совместного проекта возникла на фоне отсутствия элементарных правил игры на рынке междугородных автобусных перевозок при острой нехватке объектов транспортной инфраструктуры (автовокзалов и автостанций) в г. Москве. Специалисты нашей компании принимали самое непосредственное участие в подготовке многих нормативных правовых документов, регулирующих деятельность по перевозке пассажиров автомобильным транспортом в междугородном сообщении, в том числе по подготовке Постановления правительства Москвы № 24-ПП от 18.01.2005 г.

За семь лет успешной работы "Русские Автобусные Линии" стали ориентиром и положительным примером создания и успешного развития узкоспециализированного автовокзального бизнеса, с самым фактом существования которого коренным образом изменилась ситуация на рынке организации междугородных и международных перевозок в г. Москве и во многих регионах Российской Федерации.

### Миссия компании

- Реализация проекта Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии».
- Создание единых стандартов организации междугородных автобусных перевозок и повышение качества обслуживания пассажиров.
- Совершенствование деятельности автовокзалов и пассажирских автостанций в Российской Федерации.
- Внедрение инновационных технологий управления объектами транспортной инфраструктуры.

## ИННОВАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ



## АВТОВОКЗАЛАМИ и АВТОСТАНЦИЯМИ

### Основные принципы компании

- Приоритет обеспечения безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом.
- Доступность автотранспортных услуг для населения Российской Федерации.
- Сочетание государственного регулирования и рыночных отношений в сфере организации перевозок пассажиров автомобильным транспортом в междугородном и международном сообщении.
- Равенство доступа автотранспортных предприятий и организаций, эксплуатирующих автовокзалы и пассажирские автостанции, на рынок автотранспортных услуг.
- Минимизация последствий негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду (соблюдение экологических стандартов деятельности).

### Интеграционная структура компании

В группу компаний РАЛ, помимо столичной автовокзальной компании, входят региональные обособленные подразделения и дочерние компании.

В свою очередь, РАЛ является членом Российского транспортного союза, Некоммерческого партнерства Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», Московского транспортного союза.

Руководитель группы компаний "Русские Автобусные Линии" Борис Олегович Лоран также является председателем Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском автотранспортном союзе.

Благодаря горизонтально и вертикально интегрированной структуре, РАЛ успешно решают задачи реформирования рынка междугородных автобусных пассажирских перевозок, в том числе всестороннее содействие добросовестным операторам рынка в осуществлении их законной деятельности.



## Деятельность компании

Сегодня "Русские Автобусные Линии" являются динамично развивающейся группой компаний, осуществляющих свою деятельность на основе инновационных методов управления в социально ориентированной и востребованной сфере бизнеса – междугородных перевозках пассажиров автомобильным транспортом.

В настоящее время РАЛ эксплуатируют расположенные в Москве две пассажирские автобусные станции «Красногвардейская» (г. Москва, Ореховый бульвар, д. 24 1Г) и «Теплый Стан» (г. Москва, Новоясеневский пр., вл. 4), а также центральные областные автовокзалы в городах Смоленске и Иваново и 26 пассажирских автостанций в Ивановской области.

Инфраструктурой автовокзалов и автостанций группы компаний РАЛ пользуются более 300 перевозчиков из более чем 30 субъектов Российской Федерации (Центрального, Южного, Северо-Кавказского, Северо-Западного и Приволжского федеральных округов), которые выполняют перевозки пассажиров более чем по 400 маршрутам. Ежегодно система РАЛ обеспечивает отправление более 600 тысяч отправок междугородных автобусов, годовой пассажиропоток составляет более 5 млн человек.

В группе компаний РАЛ работают свыше 500 человек. При этом в Москве персонал автобусных станций сформирован преимущественно из жителей, проживающих в непосредственной близости от указанных объектов, что полностью отвечает интересам как самих работников, так и политике правительства г. Москвы в сфере трудоустройства жителей города.

## ИННОВАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ



## АВТОВОКЗАЛАМИ и АВТОСТАНЦИЯМИ

Деятельность нашей компании направлена на формирование цивилизованного рынка услуг по перевозке пассажиров автобусами в междугородном и международном сообщении и включает в себя:

- установление и поддержание высоких внутренних стандартов оказания услуг на объектах транспортной инфраструктуры, а также установление стандартов оказания услуг по перевозке пассажиров, их закрепление в двусторонних договорах с контрагентами (перевозчиками) и создании правовых механизмов контроля за соблюдением установленных стандартов;
- проведение постоянной разъяснительной работы как с перевозчиками, так и с пассажирами, в том числе с использованием периодических печатных изданий и Интернет-ресурсов;
- постоянное конструктивное сотрудничество и обмен информацией с профильными органами исполнительной власти соответствующих субъектов Российской Федерации;
- активное участие в разработке и обсуждении проектов нормативных правовых актов, направленных на регулирование рынка автотранспортных услуг по перевозке пассажиров в междугородном сообщении, а также проведение (участие в проведении) специализированных конференций, форумов и семинаров.

Специалистами РАЛ при поддержке научного потенциала ведущих исследовательских институтов автомобильного транспорта подготовлен целый ряд научно-исследовательских работ по внедрению инновационных методов управления объектами транспортной инфраструктуры, логистики пассажирских перевозок, использования институциональных форм государственно-частного партнерства в сфере организации пассажирских перевозок, оптимизации бизнес-процессов, по решению экологических проблем и др.

**Информационная открытость**

При активной поддержке РАЛ осуществляется выпуск периодического печатного издания журнала «Русские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития», которое позиционируется как трибуна для всех участников рынка междугородных и международных автобусных перевозок.

Журнал издается с марта 2006 года, посвящен проблемам, задачам, целям, возможностям и перспективам развития транспортной отрасли, в целом, и рынка междугородных и международных пассажирских автобусных перевозок, в частности. Здесь публикуются новости, интервью, репортажи, аналитические материалы, нормативные документы, регулирующие автоперевозки, а также освещается активная благотворительная и социально востребованная деятельность различных компаний, некоммерческих организаций и органов власти.

**Благотворительная деятельность**

С момента своего создания "Русские Автобусные Линии" осуществляют активную благотворительную и социально значимую деятельность, в том числе оказывает поддержку в проведении выставок, создании школьных военно-патриотических музеев, содействует проведению детских спортивных мероприятий и других общественно значимых мероприятий.

В год 65-летия Великой Победы компания профинансировала издание рукописи боевого летчика из города Смоленска, книгу «Философия существования», а также выпуск CD диска с патриотическими песнями.

Также сотрудниками компании в двух московских школах Центрального и Северо-Западного административных округов созданы музеи боевой славы советских воинов, отдавших свои жизни для защиты Отечества во время Второй мировой войны, что бесспорно будет способствовать достойному военно-патриотическому воспитанию молодежи.

На протяжении многих лет "Русские Автобусные Линии" регулярно организуют предоставление бесплатных автобусов для перевозки школьников, воспитанников детских домов и других социально незащищенных групп людей как в Москве, так и других регионах.

**ИННОВАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ**



**АВТОВОКЗАЛАМИ и АВТОСТАНЦИЯМИ**

**Автостанция «Красногвардейская»:**

Москва, Ореховый бульвар 24 1Г  
Тел: +7 (495) 395-54-87

**Автостанция «Теплый Стан»:**

Москва, Новоясеневский пр-т, вл. 4  
Тел: +7 (495) 781-96-65

**Ивановский автовокзал:**

Иваново, ул. Лежневская, д.152.  
Тел: 8 (4932) 23-41-41 – диспетчерская;  
24-04-43 – отдел перевозок.

**Смоленский автовокзал:**

Смоленск, ул. Кашена, 13.  
Тел: 8 (4812) 21-91-96 – диспетчерская;  
27-15-29 – отдел перевозок.

**Центральный офис:**

Россия, 115419, Москва, 4-й Верхний Михайловский проезд, д. 1  
Тел: (495) 229-37-64, факс: (495) 633-12-83  
E-mail: info@aaa77.ru, www.aaa77.ru

## Трудно быть лидером!



Компания **ARMTEK** начала свою работу на российском рынке в 2001 году, и за эти годы смогла занять на нем лидирующие позиции. Хорошо отлаженный механизм компании и высокий профессионализм сотрудников позволяет в течение девяти лет прочно удерживать лидирующие позиции среди оптовых операторов запчастей для грузовых автомобилей и автобусов европейского и американского производства.

Основное преимущество **ARMTEK** – постоянно в наличии более 30 000 наименований запчастей, более 200 торговых марок. При этом вся продукция сертифицирована на территории РФ. Специалисты компании проводят постоянный мониторинг рынка, анализируют все поступающие предложения о поставках, проводят тщательный отбор и регулярный аудит предприятий-производителей, наличие сертификатов, подтверждающих соответствие продукции и производства требованиям международных стандартов, в том числе требованиям ISO.

Второй не менее важный фактор успеха компании **ARMTEK** - высокий уровень сервиса для клиентов. В работе сотрудники компании руководствуются принципом индивидуального подхода к каждому клиенту. Работая с **ARMTEK**, Вы сможете в полной мере ощутить важность и необходимость этого принципа. За каждым из клиентов закрепляется персональный менеджер, высокая квалификация которого застрахует Вас от неоправданных затрат. Специалисты компании всегда готовы провести консультации по подбору необходимой Вам запчасти даже по минимальным характеристикам. Современный Интернет-магазин позволяет выбирать, заказывать и отслеживать движение заказа, не выходя со своего рабочего места в реальном времени. Уровень цен зависит от объема закупок и длительности Вашего сотрудничества с **ARMTEK** и в каждом конкретном случае определяется индивидуально.

Также компания **ARMTEK** проводит активную работу по поддержке и продвижению предлагаемых брендов. Как в столице, так и в регионах, регулярно

организуются технические семинары, распространяется рекламная продукция, проводятся рекламные акции для клиентов компании.

Доставка осуществляется в любой регион России удобным для Вас способом (собственным транспортом **ARMTEK**, транспортными компаниями).

Кроме того **ARMTEK** предлагает: помощь в обучении персонала работе с каталогами по подбору запчастей, работе с программными продуктами, техническую поддержку на протяжении всего сотрудничества, обеспечение бумажными и электронными каталогами, рекламные акции с ценными призами, гибкие условия оплаты.

В 2006г. в компании **ARMTEK** было открыто новое направление – оборудование для СТО. Сегодня компания поставляет широкий спектр оборудования, инструмента, запасных частей и расходных материалов для грузового и легкового сервиса. В ассортименте компании продукция ведущих поставщиков оборудования:

- подъемное оборудование (Space, OMA)
- стелы сход-развала (Space, Josam)
- стелы для балансировки (Space, Sicam, Hofmann)
- шиномонтажные станки (Space, Sicam, Hofmann)
- станки для правки дисков (Comec)
- диагностическое оборудование (Texa, Space)
- сварочное оборудование (BlueWeld)
- компрессоры, пневмоинструмент (Abac, ChicagoPneumatic)
- инструмент (Facom, Usag)
- электрогайковерты (Columbus)
- комплексное решение проблем автомобильной диагностики (Wynn's, Texa)

Компания **ARMTEK** ориентирована на широкий круг потребителей с самыми различными возможностями. Ассортимент предлагаемой продукции позволяет без труда укомплектовать "под ключ" любой современный автосервис. Необходимое для себя



оборудование и по доступной цене может приобрести как простой автолюбитель, так и крупное автосервисное предприятие. Это возможно благодаря наличию большого товарного склада с самым разнообразным оборудованием.

Инженерно-Сервисная служба **ARMTEK** поможет Вам:

- бесплатно спроектировать как крупную станцию технического обслуживания, так и отдельный участок, и предоставит оптимальный план размещения оборудования;
- осуществить монтаж, наладку и ремонт всего спектра предлагаемого оборудования, а также оборудования, приобретенного у других поставщиков: (Подъемников, шиномонтажного и балансировочного оборудования, стенов развал схождения (РУУК), линий инструментального контроля и диагностического оборудования, Стапелей).
- гарантийное и после гарантийное обслуживание
- сервисное обслуживание. Для тех кто заботится о работоспособности парка оборудования предлагается услуга сервисного обслуживания, при которой заключается договор на срок от 1 года в течении которого наши специалисты выполняют все необходимые работы по ТО.

- на все поставляемое оборудование предоставляется гарантия
- окажет технические консультации.

## ARMTEK

**Для Вашего удобства в ряде регионов работают наши филиалы с полным ассортиментным перечнем, наличием на складе и единой ценовой политикой. В каждом из наших филиалов Вы получите высокий уровень обслуживания и сервиса.**

**Москва тел. (495) 781-45-55**

**С.Петербург тел. (812) 347-73-74**

**Брянск тел. (4832) 92-94-61**

**Ростов-на-Дону тел. (8632) 97-64-79**

**Краснодар тел. (8632) 97-64-79**

**Нижний Новгород тел. (831) 296-15-12**

**Самара тел. (846) 977-09-19**

**Пермь тел. (342) 220-28-42**

**Волгоград тел. (846) 977-09-19**

**Новосибирск тел. (383) 335-19-18**

**Челябинск тел. (351) 239-42-14**

**Более подробную информацию можно получить на сайте [www.ezet.ru](http://www.ezet.ru)**

## АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ

### Министр транспорта России ознакомился с работой Смоленского автовокзала



Министр транспорта РФ **Игорь Левитин** посетил 7 апреля 2010 года Смоленский автовокзал. Его сопровождали первый заместитель губернатора области **Александр Логутов**, замгубернатора **Михаил Шарин**, руководители местных правоохранительных органов, управления государственного автомобильного дорожного надзора (УГАДН) и МЧС.

Игорь Евгеньевич осмотрел перроны прибытия и отправления, а также зал ожидания автовокзала. Он

обратил внимание руководства смоленского филиала ООО «Русские Автобусные Линии» на скопление торговых точек в зале на первом этаже. В свою очередь директор филиала **Жанна Жарикова** пояснила, что «комплекс автовокзала очень большой и экономика не позволяет содержать такой объект исключительно за счет перевозок», в связи с чем, приходится сдавать площади в субаренду.

Так я не против, но рекомендую разделить зоны обслуживания. Чтобы пассажиры, прибывшие на автовокзал за билетом, не соприкасались с теми, кто ожидает свой автобус», – сказал Левитин.

Так же министр отметил необходимость установки дополнительных мониторов для предоставления МЧС возможности информирования пассажиров об угрозах возникновения чрезвычайных ситуаций.

Игорь Евгеньевич выразил осведомленность о том, что автовокзал находится в аренде, и поинтересовался размером арендной платы.

По словам директора филиала, она состоит из двух частей: арендная плата в Департамент области и возмещение на содержание всего комплекса в общей сложности до 1,5 миллионов рублей в месяц. Заместитель губернатора Михаил Шарин сообщил, что в настоящее время существует инвестиционный



проект по строительству нового автовокзала, который рассматривался и обсуждался на совещании у губернатора области. Как ожидается, к 2013 году планируется его открытие.

Касаясь вопросов антитеррористической безопасности, Игорь Левитин проявил интерес к процедуре оформления билетов на все междугородные отправления по документам, удостоверяющим личность пассажира. Он обещал содействовать в вопросе принятия необходимых нормативных актов.

В ходе визита также был затронут вопрос о ситуации с «заказными» автобусными перевозками на территории привокзальной железнодорожной пло-

щади. Министр поинтересовался, кто разрешает отправления автобусов с железнодорожного вокзала, и кто выписывает им маршрутные листы. Он высказал свое твердое убеждение в том, что в 50 метрах от вокзала по антитеррористической защищенности не должно быть никакого транспорта.

Разъяснения по этому поводу давал руководитель УГАДН **Иван Кутенков**.

Левитин попросил Михаила Шарина передать ему решение суда, сыгравшего в пользу перевозчика, осуществляющего отправления с неустановленных мест.

«Это получается, преступник возит преступников, и мы говорим, что ничего не можем сделать. Хорошо, мы из Федерального органа дадим вам нормативный акт, на основании которого это будет запрещено. А у автовокзала есть возможность принять эти отправления?», – поинтересовался министр транспорта.

«У автовокзала имеется возможность для увеличения количества рейсов для полного обеспечения потребностей населения в пассажирских перевозках», – сказала Жанна Жарикова.

В заключении Игорь Левитин сообщил, что в настоящее время готовится ряд нормативных актов, предусматривающих непосредственное участие автовокзалов в согласовании мест прибытия автобусов.

*Пресс - служба*

*НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»*

## **ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

### **«ЭЛЕКТРОНИКА 505АС». Сфера применения - денежные расчеты с населением при пассажирских перевозках на междугородных и пригородных маршрутах**

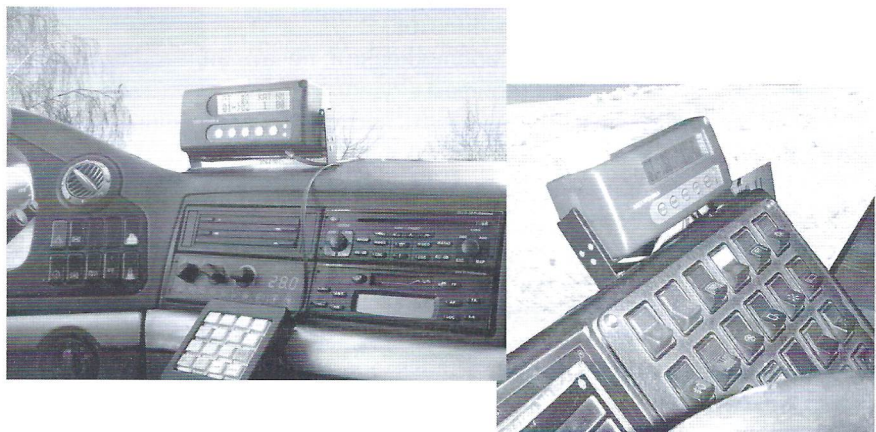
#### **Бортовая автоматизированная система «ЭЛЕКТРОНИКА 505АС» для междугородных маршрутов.**

Предназначена для формирования и печати бланков строгой отчетности (пассажирские билеты, багажные квитанции, квитанции на провоз ручной клади) при денежных расчетах на междугородных и пригородных перевозках (форма №1 в соответствии с Постановлением Правительства РФ 112 от 14.02.2009).

- Ввод информации с внешней цифровой клавиатуры или с клавиатуры бортового устройства. При заполнении документа вводятся номера остановочных пунктов, номера категорий билета, номер посадочного места.

- Возможность ввода паспортных данных или, при использовании льготных категорий билета, серии и номера льготного или воинского удостоверения.

- При выпуске пассажирского билета, багажной квитанции или квитанции на провоз ручной клади, выводится на печать вид транспортного средства, уникальный номер и серия билета/квитанции, название маршрута, наименование документа, название остановочных





пунктов отправления и прибытия пассажира с указанием расчетного времени отправления и прибытия, стоимость, номер посадочного места.

- Одновременно с выпуском документа оформляется копия документа, которая сохраняется в модуле электронного архива.
- Стоимость проездных документов формируется на основе базы данных маршрутов, включающих тарифную сетку маршрутов. База данных маршрутов сохраняется на SD-карте, устанавливаемой в бортовое устройство.
- В случае, если в базе данных маршрутов внесена информация о видах льгот и статьях льгот, то при выпуске проездного документа, на печать выводится строка с видом и статьей льгот и строка с серией и номером льготного или воинского удостоверения.



ООО "ЗАРЯ"	ООО "ЗАРЯ"
ИМ 20000222	ИМ 20000222
ИНН 077777000000	ИНН 077777000000
БИЛЕТ НА АВТОБУС	БИЛЕТ НА АВТОБУС
ВИД Т/С: ЛИАЗ	ВИД Т/С: ЛИАЗ
СЕРИЯ АС0001 НОМЕР000068	СЕРИЯ АС0001 НОМЕР000070
МАРШРУТ 0502 РЕИС 02	МАРШРУТ 0502 РЕИС 02
ЯРОСЛАВЛЬ-УГЛИЧ	ЯРОСЛАВЛЬ-УГЛИЧ
01ЯРОСЛАВЛЬ	01ЯРОСЛАВЛЬ
03БОЛЬШОЕ СЕЛО	03БОЛЬШОЕ СЕЛО
21-02-10 08:16	21-02-10 08:16
21-02-10 10:57	21-02-10 10:57
ПОЛНЫЙ МЯГКИЙ 1	ПОЛНЫЙ МЯГКИЙ 7
МЕСТО 00	МЕСТО 00
ЦЕНА 99.50	ЦЕНА 99.50
СТРАХОВОЙ СБОР 1.50	СТРАХОВОЙ СБОР 1.50
ВОДИТЕЛЬ ПЕТРОВ И.П. 1	ВОДИТЕЛЬ ПЕТРОВ И.П. 1
РН 5459-77	РН 5459-77
0075 21-02-2010 08:10	0077 21-02-2010 08:15

**Бортовая автоматизированная система для пригородных и городских маршрутов.**

Предназначена для формирования и печати документов при автоперевозках на пригородных и городских маршрутах (маршруты регулярных перевозок) (форма №3 в соответствии с Постановлением Правительства РФ 112 от 14.02.2009г.)



ООО "ЗАРЯ"	
ИМ 30110003	
ИНН 770025365412	
БИЛЕТ НА АВТОБУС	
ВИД Т/С: ГАЗ-2131	
СЕРИЯ АС0001 НОМЕР000051	
МАРШРУТ 0222	
ЛьГОТА-50%	
ЦЕНА 03	25.00
СУММА	25.00
РН	
0009 25-02-2010	13:07

• Расчет стоимости билетов по предварительно установленным ценам тарифам и вывод на печать билетов.

• При пригородном зонном обслуживании, печать билетов с разбивкой по нескольким ценовым тарифам в одном билете.

• Последовательный вывод на печать нескольких однотипных билетов без дополнительного выбора ценового тарифа.

При этом, при выпуске билета, вводится информация только о количестве пассажиров.

• Одновременно с выпуском документа оформляется копия документа, которая сохраняется в модуле электронного архива.

ООО "ЗАРЯ"

ИМ 30110003	
ИНН 770025365412	
БИЛЕТ НА АВТОБУС	
ВИД Т/С: ГАЗ-2131	
СЕРИЯ АС0001 НОМЕР000047	
МАРШРУТ 0522	
ЦЕНА 01	25.00
ЦЕНА 02	50.00
СУММА	75.00
РН	
0003 25-02-2010	12:50

ООО «ИЗОТ-Электроникс»

тел/факс (495)543-93-84, 543-93-85

E-mail: izot-m@izot-m.ru

www.izot-m.ru

## «Страусиные меры»

**Казанский вокзал столицы. Февраль 2010 года. Середина недели. В полдень на площадке у щита с надписью, извещающей о бесплатной доставке пассажиров на автовокзалы, тихо и пусто, как на кладбище. Зато тут и там ощущается недремлющее око тех, кто держит под своим контролем не канувший в Лету процесс нелегальных автобусных перевозок.**



Вот стоит на углу, справа от вокзального здания, обшарпанная легковушка. А на лобовом стекле – названия полудюжины городов: Нальчик, Ростов, Пятигорск и т. д. Стоило нам чуть замедлить шаг у автомобиля, как из динамика раздается голос: «Куда ехать собираемся?».

Огибаем вокзал справа и выходим на Новорязанскую улицу. Еще прошлым летом это обширное пространство кишмя кишело разнокалиберными автобусами разных марок. Не было среди конечных пунктов предлагаемых маршрутов разве что Владивостока и Магадана.

Сейчас «за спиной» Казанского вокзала тишь да благодать. Но, приглядевшись, замечаем у противоположного края микроавтобус желтого цвета. Подходим ближе. Так и есть, эта «газель», оклеенная сбоку полосками бумаги с названиями крупнейших городов России, – тоже опорный пункт зазывал.

Любопытный факт: по соседству – у обочины дороги, метрах в двадцати – невозмутимо несут дежурство сотрудники ДПС. Вот мимо них, урча и окуривая атмосферу выхлопными газами, неспешно проплывает комфортабельный автобус. Надпись на лобовом стекле свидетельствует, что прибыл он в столицу из Ростова–на–Дону. По всему видно, что водитель высматривает площадку для высадки незадачливых пассажиров где–нибудь поблизости. А значит, маршрут этот, как и прежде, незаконный. Но сотрудники ГИБДД никак не реагируют на прибытие «автобуса–фантома».

С Комсомольской площади еще полгода назад можно было уехать в Тверь. Автобусы с завидной регулярностью подходили к конечной остановке маршрута – пятакчу напротив Ленинградского вокзала. Хвост очереди показывал, что перевозки пользовались спросом. Сейчас на этом месте пусто. Лишь человек с мегафоном призывает гостей совершить экскурсию по Москве. Неужто с нелегальными перевозками покончено? Отнюдь. Экскурсовод быстро развеял сомнения.

«В Тверь? – переспрашивает он. – Иди прямо, перед мостом повернешь направо. Там твой автобус и стоит». И действительно, на площадке между Ленинградским вокзалом и железнодорожной станцией Москва–Каланчевская готовятся к отправлению несколько автобусов. «Тверь», «Ростов», «Чебоксары», «Саратов» – надписи на лобовом стекле. «Сколько стоит билет до Твери?» – спрашиваю. «Двести рэ», – отвечает человек–шкаф. «А до Пятигорска?» Мужчина изучает меня долгим пронизывающим взглядом: «А тебе куда надо–то?». Пришлось быстро ретироваться.

Примерно такая же картина и на Павелецком вокзале. С самой привокзальной площадки перевозчики вроде ушли, оставив по углам агитаторов в микроавтобусах, обвешанных плакатиками с названиями городов. Зато у выхода из метро «Павелецкая–кольцевая» вовсю идет торговля билетами на междугородные автобусы. «Газели» превращены в кассы. Перед ними бригада дружных парней ведет работу в людских массах, разъясняя, откуда стартует тот или иной автобус, сколько стоит проезд, в каком квадрате возможна высадка пассажиров очередного прибывающего рейса. Людей с саквояжами гоняют по периметру огромного котлована, в который превратилась привокзальная площадь. На ней, между прочим, уже который год строится не транспортно–пересадочный узел, а очередной торговый комплекс.

Многие междугородные автобусы отправляются теперь с Зацепской площади, от Храма святых мучеников Флора и Лавра. Верующие во время службы вынуждены дышать прогорклым воздухом. Недалеко от паперти все та же «газель» без номеров – билетная касса. Автобусы перед выходом в рейс отстаиваются фактически в жилой зоне, утверждает руководитель комплекса жилищно–коммунального хозяйства управы района Замоскворечье Оксана Брылякова. Со всем этим жители борются, кому только ни писали! Но масштабы перевозочной деятельности по–прежнему велики. Получилось, как у страуса – голова убрана в песок, а задняя часть торчит: левый бизнес переместился в переулки.

Изгнанные с привокзальных площадей перевозчики теперь принимают на борт пассажиров прямо на проезжей части дороги. Люди в ожидании сидят на своих чемоданах у обочины. Ни туалета, ни скамеек. Получается, что нелегальные рейсы стали еще менее безопасными. Междугородные автобусы наматывают круги по

городу в поисках места высадки пассажиров. Пунктом прибытия может стать обочина дороги, клумба посреди площади или какой-нибудь переулок. После такого «приземления» гости столицы тратят немало времени и сил, чтобы, кряхтя, дотащиться с вещами до ближайшей станции метро или остановки городского транспорта. Выходит, новшество усложнило жизнь не столько теневым перевозчикам, сколько приезжим. На легитимных автостанциях непросто достать билет на нужный рейс, в кассах большие очереди. В то же время нелегалы продолжают перевозить людей за те же деньги.

Похоже, идея «автошаттлов» потерпела фиаско. Лишь человек, плохо знающий современную Москву, предпочтет этот вариант: тащиться на автобусе, пусть и бесплатном, по перегруженным улицам в другую часть города на легитимный автовокзал. А кто даст гарантии, что там ему удастся сразу купить билет на требуемый рейс? Зато агенты левых автоперевозчиков работают четко. Билеты в теневых кассах всегда в наличии, производится и предварительная продажа.

Как же взять верх над нелегальным перевозочным бизнесом? Выдавить его с рынка пока, увы, не получается. Уж слишком велики доходы теневых автотранспортных воротил! Перенаправить денежные потоки в карман государства можно, наверное, только одним способом: построить в разных частях мегаполиса, близ МКАДа, несколько современных автовокзалов. Точнее, транспортно-пересадочных узлов у станций метро и электропоездов. Именно там, по замыслу разработчиков таких проектов, могут разместиться конечные остановки межсубъектных автобусных маршрутов и перехватывающие стоянки городского транспорта. Построив такие объекты, московские власти выбьют экономическую платформу из-под ног тех, кто работает в тени.

Но озвученная несколько лет назад красивая идея по-прежнему висит в воздухе. Строительство современных автовокзалов все откладывается. Известно, что один из них (который заменит Щелковский) планируется разместить рядом с четвертым транспортным кольцом, в районе железнодорожной станции Черкизово. Но начнут его строить не раньше 2011 года. Московские власти обещают также построить еще четыре автовокзала: у платформ Косино (юго-восток) и НАТИ (север), в поселке Внуково (юго-запад) и на улице Подольских курсантов (юг). Что ж, поживем – увидим, на сколько лет растянутся эти обещания.

**Владимир КОЛЕСОВ**  
 Газета «Транспорт России»  
 март 2010 год

### **«Ваши документы, автостанция!»**

**Незаконные междугородные пассажирские перевозки, как доказывает статистика, дают наибольший процент ДТП. По этому поводу уже давно бьют тревогу сотрудники Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.**



С неумолимой периодичностью в том или ином регионе страны совершаются ДТП, в которых гибнут люди. Причины аварийности чаще всего одни и те же: технические неисправности автобусов и пресловутый человеческий фактор, когда водитель не справился с управлением или вдруг уснул за рулем. А при детальном «разборе полетов» обычно выясняется, что накануне он принял рекордную дозу горячительного или вообще не имел профессионального опыта. И никто не остановил этого безответственного человека, когда он сел за руль междугородного автобуса.

Такой «диагноз» инспекторам Госавтодорнадзора и сотрудникам ГИБДД приходится ставить сотни раз, меры по каждому случаю нарушений правил дорожного

движения вроде принимаются, виновные наказываются, а воз и ныне там. А все потому, что в большинстве случаев устраняются не причины, а следствия. Само же явление, практика, когда водитель уходит в междугородный или иной рейс, не пройдя медицинского контроля, а автобус – техосмотра, по-прежнему имеет самое широкое распространение.

Специалисты Ространснадзора убеждены: благодатную почву для безответственности, халатности создают именно несанкционированные перевозки пассажиров, когда из пункта А в пункт Б регулярно, дублируя законные маршруты, выходят автобусы-фантомы. Они курсируют между российскими городами с завидным постоянством. В пунктах прибытия и отправления, расположенных в самых оживленных городских местах, близ железнодорожных вокзалов, зазывалы по-прежнему агитируют сограждан совершить поездку по тако-

му – то междугородному маршруту. Только методы агитационной работы, как убедился автор этих строк, стали немного другими.

Нередко нелегальные перевозчики демпингуют, стоимость автобусных билетов у них немного ниже, чем у законных авто- и железнодорожных перевозчиков. Да и добираться по «железке» во многих случаях дольше. Вот и отдают пассажиры предпочтение нелегалам, закрывая глаза на то, что никакими удобствами в несанкционированных пунктах отправления и прибытия междугородных автобусов по понятным причинам не пахнет.

Подобные «автопристани», как правило, перегружены и создают вокруг себя поля транспортного неблагополучия, где ДТП случаются намного чаще, чем в других местах. Именно поэтому два года назад сотрудники Федеральной службы по надзору в сфере транспорта провели в столице и субъектах РФ комплексные проверки автостанций и других пассажирообразующих узлов. Были вскрыты многочисленные факты нарушений транспортного законодательства, о них проинформированы органы власти и другие инстанции. Не раз писала об этом и газета «Транспорт России». Однако, как доказывают факты, в корне изменить ситуацию не удалось.

Между прочим, нелегальный междугородный извоз представляет собой хорошо организованное, обеспеченное всеми видами ресурсов сообщество. Есть у теневых перевозчиков и солидное финансовое подкрепление, и служба охраны, свои аналитики, юристы и адвокаты, собственная разведка, отмечалось на одном из совещаний в Ространснадзоре, посвященном проблемам междугородных пассажирских перевозок.

Навести порядок в сфере междугородных пассажирских перевозок автобусами мешают белые пятна в транспортном законодательстве, считают эксперты. Нужно ужесточить штрафные санкции к нарушителям правил перевозки пассажиров. Экономические рычаги воздействия на теневых перевозчиков заставят их работать в правовом поле. Большие надежды специалисты связывают с принятием федерального закона об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в РФ, который застрял в Госдуме.

За принятие подобного закона, который бы регламентировал гражданско-правовые отношения участников перевозочного процесса с органами государственной власти, высказываются и перевозчики, работающие в правовом поле. Отсутствие ФЗ, определяющего единые правила транспортного обслуживания населения в стране, вынудило органы субъектов РФ принять свои нормативно-правовые акты, которые, по мнению некоторых представителей транспортного сообщества, создают дополнительные административные барьеры, ведущие к недобросовестной конкуренции и монополизации перевозок.

...Странное дело: нелегальный бизнес на привокзальных площадях столицы или вблизи них процветает уже много лет. И всякий раз специалисты, исследующие проблему, приходят к выводу: нужно как можно быстрее начать строительство в мегаполисе современных автовокзалов. О том же говорят и столичные власти. Но проходят годы, в Москве один за другим вырастают торгово-развлекательные комплексы и иные коммерческие объекты, а создание автовокзалов все откладывается. Невольно создается впечатление, что такое промедление кому-то выгодно.

**Сергей ЕРОШИН**  
Газета «Транспорт России»  
март 2010 год

### **Проблема с «бородой»**

**Проблема, о которой пойдет речь, с «бородой». Стихийные пункты отправления междугородных автобусов в столице возникли не в одночасье, места парковок определялись годами. В этом была своя логика.**



Люди приезжали в Москву за покупками, на заработки и в командировки. Завершив дела, они спешили на железнодорожные вокзалы, часто не позаботившись заранее об обратных билетах. Да и время отправления поездов из Москвы и прибытия к месту назначения было не всегда удобным. Как говорится, держа нос по ветру, этим и воспользовались частные перевозчики. Так и возникли крупные стихийные пункты отправления автобусов на площадях Белорусского, Киевского и Павелецкого вокзалов, у станций метро «Юго-Западная», «Спортивная», «Улица академика Янгеля» и в десятках других мест.

Большинство московских пунктов отправления и прибытия междугородных и пригородных автобусов не имеют элементарной инфраструктуры. Лишь некоторые проектировались и строились, но в те времена, когда автомобили по московским улицам не двигались сплошным потоком.

С годами масштабы деятельности перевозчиков росли. Для властей столицы это стало настоящей головной болью. Мало того, что этот, по сути, теневой извоз не приносил в казну мегаполиса никаких доходов, многочисленные автобусы, ежедневно пересекавшие МКАД, загрязняли атмосферу над столицей, часами зимой простаивая на ули-

цах, в переулках и на площадях с включенными двигателями, создавали пробки на и без того загруженных городских магистралях. К тому же частные перевозчики за небольшое вознаграждение готовы были принять на борт любой груз. Как-то раз на Павелецком вокзале, к примеру, я сам был свидетелем, как какой-то парень просил пассажира, отправлявшегося в Волгоград, передать родственникам коробку. Тот согласился, так и не поинтересовавшись, что в ней.

В январе 2005 года правительство столицы приняло постановление № 24–ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории Москвы». Оно и определило минимальные требования к пунктам посадки и высадки пассажиров. В них помимо зала ожидания, касс, средств информации о рейсах и схемах маршрутов, тарифах должны быть предусмотрены места отдыха водителей, прохождения ими медосмотра перед выходом в рейс, соблюдены меры антитеррористической безопасности и многое другое. Право на легитимную деятельность получили лишь несколько пунктов отправления и прибытия автобусов из полутора сотен, насчитываемых в столице. Среди них – автовокзал вблизи метро «Щелковская».

Типовое трехэтажное здание этого вокзала, конечно, выигрывает в сравнении с невзрачными «апартаментами» многих автостанций. Есть здесь вполне комфортные залы ожидания, камера хранения, таксофоны, буфет и кафе. Автовокзал имеет несколько касс, предусмотрен заказ билетов по телефону. Узнать о времени отправления своего рейса, стоимости проезда можно, глянув на установленные в центре зала электронные мониторы. Однако количество автобусов, обслуживаемых на автовокзале, и в прежние времена превышало его технические возможности. А с учетом пассажиров, которых стали доставлять сюда бесплатные «шаттлы», перегруз еще более ощутим.

Еще один легитимный пункт отправления автобусов расположен в просторном двухэтажном здании по Ленинградскому проспекту, 37, до сих пор именуемому в народе аэровокзалом. Лет 10 назад пассажиры здесь проходили регистрацию авиабилетов и багажа. В московские аэропорты буквально к борту самолета их доставляли специальные автобусы. Этот сервис стал невозможен, вероятно, из-за пробок на московских улицах.

Билетные кассы, камеры хранения, зал ожидания, медпункт, комната отдыха водителей, диспетчерская здесь работают круглосуточно. К услугам пассажиров – кафе, парикмахерская, сеть торговых точек, таксофоны. Об от отправлении автобусов можно узнать, глянув на огромное электронное табло. Но, к сожалению, мощная инфраструктура бывшего аэровокзала используется слабо. Большую часть типового здания занимает теперь сеть крупных и мелких коммерческих предприятий.

Подавляющее большинство остальных пунктов отправления и прибытия междугородных автобусов в мегаполисе условий для нормального функционирования не имеют. В их числе, к примеру, автостанция на площади Савеловского железнодорожного вокзала (пл. Бутырской заставы), размещающаяся на крохотном пятчке. Из неизменных атрибутов такой станции в наличии разве что билетная касса. Ее оконце организаторы пассажирских перевозок прорубили по соседству со стекляшкой–забегаловкой. Тем не менее у кассы толпится народ, не избалованный автосервисом, вдыхая ароматы клинских колбасок, продающихся с машины, и биотуалетов, присоседившихся рядом.

У края площади пассажиры садятся в автобус Москва – Дубна. Пройдите несколько десятков метров в сторону Дмитровского шоссе. Оттуда устремляются к железнодорожному вокзалу два параллельных транспортных потока. На островке между ними и дальше на взгорке чудом припарковались несколько автобусов. Это и есть площадка отстоя.

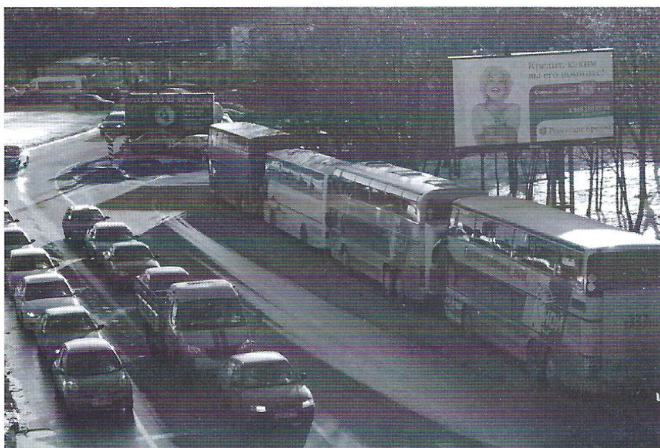
Автостанция на Савеловском вокзале действует уже более 12 лет. Говорят, во времена, когда отсюда отправлялись автобусы в Грузию, Молдавию и Армению, проблем у транспортного узла было куда больше. Рядом процветал игровой клуб. Но и в последние годы условия функционирования автостанции остаются «на грани». Это зафиксировал акт ее проверки специалистами транспортного надзора. Услуги бытового обслуживания пассажирам не предоставляются. Пункт технического осмотра автобусов, комнаты отдыха водителей и кондукторов не существуют, отметили они. Сообщения о прибытии автобусов через средства громкоговорящей связи не передаются. Межрейсовый медицинский осмотр водителей не организован. Вот такой «сервис».

**Артем ОЗУН,**  
**студент 5-го курса журфака МГУ**  
**Газета «Транспорт России»**  
**март 2010 год**

## **«Высадил – и был таков»**

### **Проигнорировав запрет, многие междугородные автоперевозчики продолжают работать «втемную».**

Мне позвонил родственник: «Еду автобусом из Саратова. Вещей много. Встречай в восемь утра». «Но где встречать-то? – кричу в трубку. – У железнодорожных вокзалов междугородники теперь не останавливаются!» «Водитель сказал, на старом месте, на Павелецком», – с трудом разобрал я последние слова беспечного малого, и связь оборвалась. Видно, разрядился аккумулятор у его телефона.



Утром приезжаю на Павелецкий вокзал. Так и есть: ближний край площади, где обычно урчат перед отправлением междугородные автобусы, пуст. И спросить не у кого. Выручил один из таксистов: «На другой стороне площади ищи, брат. Как их отсюда погнали, они туда и переметнулись. И воронежских, и волгоградских, и саратовских там найдешь. Только постоянного причала у автобусов теперь нет. Где приткнулся, там и разгрузился».

Пересек я площадь по подземному переходу. Озираюсь по сторонам. Но никаких признаков прибытия гостей из Саратова не наблюдаю. Снова звонит родственник: «Что не встречаешь? Мы уже в Москве!» – «А где высадились-то?» – спрашиваю.

«Плакат рядом большой, мужик на нем изображен».

Стал метаться я из стороны в сторону, плакатного мужика повсюду высматривать. Рекламных щитов в округе много, и на каждом втором особи мужского пола вперемежку с женщинами рекламируют товар. Однако никаких следов недавней высадки пассажиров с баулами в означенном квадрате не обнаруживалось.

Наконец, случайно бросаю взгляд на обтекаемый автомобильными потоками островок посреди площади. Вижу мечущихся людей с чемоданами и сумками. Оказалось, что такой экзотический пункт прибытия для них, бедолаг, высмотрел после многократных «заходов на посадку» водитель саратовского автобуса. Высадил – и был таков.

Этот случай произошел в начале прошлой осени. Именно тогда дирекция железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» и правительство Москвы предприняли решительные действия, чтобы вытеснить нелегальных автоперевозчиков с привокзальных площадей. Распоряжением московских властей были запрещены несанкционированные стоянки междугородных автобусов у железнодорожных вокзалов. А транзитным пассажирам, прибывшим в столицу по железной дороге, предлагалось бесплатно воспользоваться услугами автошаттлов, которые доставят их до пунктов прибытия и отправления междугородных автобусов, признанных легитимными. В их числе автовокзалы, расположенные у метро «Щелковская», в здании бывшего аэровокзала, а также автостанции в Северном Бутове и у метро «Красногвардейская».

Выбор московских властей, вероятно, пал на четыре упомянутых пункта отправления автобусов еще и потому, что их расположение в мегаполисе хотя бы с натяжкой вписывается в концепцию строительства транспортно-пересадочных узлов у станций метро и электропоездов, на которую в перспективе делает ставку московское правительство.

В вытеснении нелегальных автоперевозчиков с привокзальных площадей столицы кровно заинтересована созданная недавно дирекция железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД». Ею разработана концепция развития привокзальных территорий, предусматривающая пропуск транзитного транспорта, следующего по улично-дорожной сети, прилегающей к вокзалам, рассказал главный инженер дирекции Алексей Шуганцев. Междугородные автоперевозки с их территориями осуществляться не могут. Проблема заключается в том, что в свое время наряду с имущественным комплексом вокзалов городские власти не передали в управление компании «РЖД» соответствующие земельные участки. Вот и получилось, что территория того или иного вокзала заканчивалась у кромки площади, бордюрного камня. Поэтому и навести порядок в автоперевозках так сложно. Ведь бизнес привык работать «втемную», и выходить в правовое поле ему теперь не хочется.

**Сергей ВОРОНЦОВ,**  
пассажир с 30-летним стажем  
Газета «Транспорт России»  
март 2010 год

## **Президент РФ обвинил правительство в саботаже поручений по транспорту**

Правительство РФ провалило сроки выполнения ряда президентских поручений в сфере транспорта. Об этом заявил **Дмитрий Медведев**, выступая на совещании накануне. Глава государства напомнил, что правительству было поручено до 1 марта этого года обеспечить разработку нормативных правовых актов, направленных на расширение форм заключения концессионных соглашений.

«Минтранс подготовлен законопроект, предусматривающий расширение перечня условий концессионного соглашения, критериев отбора концессионеров. Законопроект согласовывается с Минфином и с Минэкономразвития. Позиция правительства не сформирована», – заявил Д. Медведев.

Кроме того, по его словам, до 1 апреля этого года правительство должно было представить предложения по совершенствованию механизмов госзаказа, в частности проведения аукционов и конкурсов на выбор лучшего технического решения, а также заключения долгосрочных контрактов на строительство и содержание объектов транспортной инфраструктуры. «Тоже не сделано. Плохо. Надо обсудить, каким образом из этой ситуации правительство будет выбираться и когда эти документы будут готовы», – сказал президент.

Кроме того, по словам Д. Медведева, правительству было поручено представить предложения по организации устойчивого финансирования строительства, ремонта и эксплуатации дорог за счет целевых источников финансирования. Он попросил членов правительства, ответственных за исполнение этого поручения, доложить о ходе его исполнения, а также о причинах задержки в исполнении отдельных пунктов поручения.

«Было дано поручение подготовить предложения по организации устойчивого финансового обеспечения. Минтранс свои предложения сделал, но позиция по этому вопросу не выработана до сих пор. Срок исполнения этого поручения продлен до 30 июня сего года», – сказал президент.

**РИА Новости**  
 07 апреля 2010г.

**АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: МОСКВА**

**Официальные автостанции: безопасность и комфорт**

**Проблема**

Страшные теракты на транспортных объектах, совершенные в последнее время, вызвали большую обеспокоенность по вопросам, связанным с обеспечением транспортной безопасности.

31 марта 2010 года, президент России **Дмитрий Медведев** подписал указ № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте», которая должна быть разработана в ближайшие четыре месяца.

В течение года, до 31 марта 2011-го, наиболее уязвимые объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства должны быть оснащены специализированными техническими средствами и устройствами, обеспечивающими устранение их уязвимости от актов незаконного вмешательства. Полностью система должна заработать к январю 2014 года.

В самое ближайшее время Министерство транспорта РФ планирует внести поправки в транспортное законодательство, главные из которых заключаются в том, что билеты на автобусы междугородного сообщения будут продаваться исключительно по паспортам, а также будут ужесточены требования к организации заказных перевозок.

Специалисты и чиновники убеждены, что автобусы являются сегодня одним из наиболее уязвимых видов транспорта. Руководители автовокзалов согласны с таким мнением.

На совещании с руководителями автовокзалов 1 апреля 2010 года министр транспорта Российской Федерации Игорь Левитин заявил, что требования к безопасности автовокзалов будут ужесточены, а те



объекты, которые не смогут им соответствовать, будут закрыты (о том, как проходило совещание в Минтрансе России, читайте на страницах этого номера).

Руководители объектов транспортной инфраструктуры всерьез задумались над тем, что ужесточение условий работы для официальных автовокзалов и их закрытие, в конечном счете, будет только на руку нелегалов. Ведь закрывая вокзалы, власти не смогут в короткие сроки предложить пассажирам и перевозчикам другие объекты транспортной инфраструктуры.

**Теория**

Напомним, что в декабре 2009 года вопрос антитеррористической защищенности автобусных перевозок междугородного и международного сообщения рассматривался на заседании Антитеррористической комиссии города Москвы, на котором, в частности,

были определены следующие направления дальнейшей работы:

- прекращение эксплуатации несогласованных мест отправления и прибытия междугородных и международных автобусных рейсов, привлечение к ответственности юридических и физических лиц, осуществляющих указанные перевозки и реализацию проездных документов в нарушение действующих нормативных правовых актов;
- включение маршрутов автобусных перевозок между Москвой и рядом регионов со сложной криминогенной и терророопасной обстановкой в перечень маршрутов, по которым предусматривается формирование централизованной базы персональных данных о пассажирах в соответствии с Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. «О транспортной безопасности»;
- внесение изменений и дополнений в Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», предусматривающих более детальную регламентацию перевозок пассажиров по заказу с целью исключения возможности осуществления недобросовестными перевозчиками регулярных автобусных пассажирских перевозок под видом заказных;
- формирование электронной системы продажи билетов на автобусные рейсы регулярных междугородных и международных маршрутов, а также порядка передачи необходимых персональных данных о пассажирах международных и междугородных автобусных перевозок, в т.ч. и по заказу, в единую государственную информационную систему обеспечения транспортной безопасности;
- осуществление регулярных международных и междугородных автобусных перевозок с использованием именных билетов;
- разработка и утверждение региональных требований к безопасности и антитеррористической защищенности пунктов отправления и прибытия автобусов регулярных междугородных и международных маршрутов;
- разработка плана развития сети пунктов отправления и прибытия автобусов регулярных междугородных и международных маршрутов в городе Москве с учетом транспортной логистики, предусматривающий расширение сети данных пунктов за счет использования для этих целей мест и объектов, расположение которых, с одной стороны, максимально отвечает логистике пассажиропотока и потребностям рынка, с другой – не приведет к значительному ухудшению транспортной ситуации в отдельных районах столицы, а также исключение монополизации рынка услуг и обеспечение условий для выполнения требований антитеррористической защищенности и безопасности;
- организация периодического информирования в СМИ жителей и гостей столицы о согласованных пунктах отправления и прибытия автобусов регуляр-

ных междугородных и международных маршрутов и порядке организации транспортного обслуживания населения;

- организация на территориях административных округов города Москвы межведомственных штабов (рабочих групп) по выявлению и ликвидации несанкционированных точек отправления и прибытия междугородных и международных автобусных рейсов с участием причастных органов;
- внесение изменений и дополнений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части ужесточения административной ответственности за нарушения в сфере междугородных и международных автобусных перевозок;
- ужесточение контроля за передвижением, остановкой и отстоем автобусов на площадях и улицах, прилегающих к железнодорожным вокзалам. Проведение анализа мест отстоя и установка знаков, запрещающих в этих местах стоянку автотранспорта.

### **Практика**

ООО «Русские Автобусные Линии», эксплуатирующее в рамках совместного проекта с ГУП «Мосгортранс» московские автостанции «Красногвардейская» и «Теплый Стан», с самого начала своей работы уделяло большое внимание вопросам транспортной безопасности.

На автостанциях есть охрана, которая занимается вопросами соблюдения дисциплины и порядка, ведется круглосуточное видеонаблюдение, везде установлено наружное освещение. Перроны отправления и прибытия автобусов на станциях расположены обособленно, въезд постороннего транспорта на территорию автостанций исключен. Пассажирам созданы все условия для комфортного ожидания отправления. По периметру автостанций установлены ограждения, разделяющие пешеходные и транспортные потоки.

В связи с совершенными в Москве терактами меры антитеррористической защищенности усилены, и сотрудники станций более бдительны по отношению к своим пассажирам и их багажу.

Вот что нам рассказала директор автостанции «Красногвардейская» **Марина Осипова**:

«У нас установлен арочный металлоискатель при входе на автостанцию. Кроме того, если раньше просто перронный контролер осуществлял посадку пассажиров в автобус, то сейчас мы выставили охранника, который проверяет каждого пассажира и весь его багаж при помощи ручного металлоискателя. Ведется проверка всех автобусов. Но это у нас всегда было, от мер безопасности мы никогда не отклонялись. Прибывающие автобусы также тщательно осматриваем, как и багаж приехавших пассажиров», – рассказала Марина Анатольевна.

«На кавказском направлении у нас автобусы идут в Черкесск, Краснодарский край, Армавир, Владикавказ, Ростов-на-Дону и Ставрополь. Все эти рейсы подвергаются особо жесткому контролю. Как говорят



наши водители, на постах ГИБДД их неоднократно останавливают. Проверяют паспортные данные, сверяют пассажиров со списками, проверяют багаж. Водители не берут никакие посылки, ни письма, ничего не передают», – добавила собеседница.

Как рассказала Марина Анатольевна, через день после взрывов в столичной подземке, руководство автостанции проходило инструктаж в местном отделении милиции, куда они были приглашены. Сотрудники правоохранительных органов объясняли, как выделить из толпы подозрительных людей, как выглядят потенциальные террористы, во что одеваются, какие действия совершают перед взрывом. Все эти инструкции были доведены до каждого сотрудника автостанции.

Также следует отметить, что продажа билетов на автостанции осуществляется, как и раньше, только по паспорту. Станцию охраняют сотрудники частного охранного предприятия без привлечения дополнительных нарядов милиции.

По рассказу директора автостанции «Теплый стан» **Тамары Кноль**, в тот день, когда произошли взрывы в метро, к ним на объект выезжали сотрудники Федеральной службы безопасности, которые провели инструктаж с персоналом станции. Аналогичный инструктаж был проведен и местным ОВД.

Кроме того, в день теракта с водителями и диспетчерами был проведен инструктаж о недопустимости подсадки пассажиров в пути следования без проездных документов. Была составлена специальная ведомость, в которой все водители расписались под тем, что они предупреждены об этом и как сказали сотрудники ФСБ, в противном случае действия водителя будут расцениваться, как пособничество в совершении преступления со всеми вытекающими последствиями.

Охрану автостанции осуществляют сотрудники частного охранного предприятия, как и на «Красногвардейской».

«Количество охраны у нас не увеличилось. В первые дни были выставлены дополнительные наряды милиции, сейчас нас интенсивно курирует участковый. Приходит по нескольку раз в день. Переписал себе все службы перронных контролеров и диспетчеров, периодически беседует с ними. Сотрудники ФСБ приходили с портретом причастного к терактам лица, с вопросами видели мы его или нет, не был ли он замечен в наших автобусах», – рассказала Тамара Анатольевна.

Билеты здесь так же продаются только именные по предъявлению документа, удостоверяющего личность.

Кроме того, по словам директора станции, все данные о пассажирах сохраняются в базе данных на протяжении всего существования автостанции.

«Сотрудники автостанции не имеют доступа к базе персональных данных перевезенных пассажиров, однако руководство компании может предоставить эти



данные компетентным органам по запросу, в соответствии с законодательством», – отметила собеседница.

Каждые 30-40 минут на автостанции по громкой связи выходят объявления о действиях пассажиров в случае обнаружения забытых и оставленных без присмотра вещей, а также подозрительных лиц. В зале ожидания, на кассах развешены объявления такого же характера; на станции распространяются информационные буклеты о поведении в случае угрозы теракта и при взрыве.

В зале ожидания установлена рама-металлоискатель. В настоящее время производится установка металлодетектора при входе на площадку перронов отправлений, а также в зале ожидания устанавливается устройство для оперативной связи пассажиров с диспетчером и охраной.

Установлены система охранно-пожарной сигнализации и тревожная кнопка для экстренной связи с милицией. Дистанционные брелоки, находящиеся у диспетчеров и сотрудников охраны, позволяют вызвать наряд милиции с любой точки автостанции», – добавила Тамара Анатольевна.

Все эти меры не были предприняты в один миг после трагических событий в метро. Руководство Группы компаний «Русские Автобусные Линии» всегда уделяло очень большое внимание вопросам безопасного и комфортного пребывания пассажиров на своей территории. Все нововведения на «Красногвардейской» и «Теплом стане» – это результат планомерной и непрерывной работы.

#### **\как итог\**

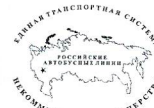
*Подобные меры безопасности сейчас должны быть предприняты на всех объектах транспортной инфраструктуры по всей стране. Кто справится с новыми требованиями измененного законодательства в сфере перевозок, исполнением требований федерального закона «О транспортной безопасности» и сможет выжить в непростых современных условиях, покажет время, а мы расскажем о них на страницах нашего журнала.*

**Пресс - служба  
 НП «ЕТС «Русские Автобусные Линии»**

**Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций  
Республики Башкортостан**

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Эксплуатирующая организация	Должность, ФИО руководителя	Телефон, факс
<b>Автовокзалы</b>					
1	Южный автовокзал г. Уфа	450059, Республика Башкортостан, г. Уфа, ул. Рихарда Зорге, 13	Башкирское ПО АВ и АС*	Начальник автовокзала Мирсаитова Рина Раисовна	(347) 223-06-08 (347) 223-06-01
2	Северный автовокзал г. Уфа	450064, Республика Башкортостан, г. Уфа, ул. Кемеровская, 82	Башкирское ПО АВ и АС	Начальник автовокзала Сайфуллин Шамиль Рашитович	(347) 242-94-34
3	Баймакский автовокзал	453630, Республика Башкортостан, г. Баймак, ул. Есенина, 13	Башкирское ПО АВ и АС	Начальник автовокзала Лысенко Юрий Леонидович	(34751) 3-22-28
4	Белебеевский автовокзал	452030, Республика Башкортостан, г. Белебей, ул. Мало-луговая, 53	Башкирское ПО АВ и АС	Начальник Чернега Евгений Александрович	(34768) 4-31-57 (34786) 4-14-83
5	Белорецкий автовокзал	453500, Республика Башкортостан, г. Белорецк, ул. Кирова, 13	Башкирское ПО АВ и АС	Начальник Фазлиахметовна Разида Димировна	(34792) 5-35-80 (34792) 5-40-09
6	Бирский автовокзал	452230, Республика Башкортостан, г. Бирск, ул. Мира, 139а	Башкирское ПО АВ и АС	Начальник Сайтов Ренат Мухаметович	(34784) 4-52-22 (34784) 4-54-32
7	Дюртюлинский автовокзал	452320, Республика Башкортостан, г. Дюртюли, ул. Ленина, 24	Башкирское ПО АВ и АС	Начальник Маликова Лилия Назиповна	(34787) 2-29-16 (34787) 2-27-51
8	Кумертауский автовокзал	453304, Республика Башкортостан, г. Кумертау, ул. Бабаевская, 4	Башкирское ПО АВ и АС	И.о. начальника Масыгутова Эльмира Мэлсовна	(34761) 3-44-32 (34761) 3-44-41
9	Мелеузовский автовокзал	453850, Республика Башкортостан, г. Мелеуз, ул. Левонабережная	Башкирское ПО АВ и АС	Начальник Масыгутова Эльмира Мэлсовна	(34764) 3-26-27 (34764) 3-28-82
10	Месягутовский автовокзал	452530, Республика Башкортостан, Дуванский р-н, с. Месягутово, ул. Коммунистическая, 86	Башкирское ПО АВ и АС	Начальник Абдуллина Файруза Ильхамовна	(34798) 2-25-95 (34798) 2-25-89
11	Нефтекамский автовокзал	452681, Республика Башкортостан, г. Нефтекамск, ул. Тракторная, 16 ПЗ	Башкирское ПО АВ и АС	Начальник Гарифуллина Фалия Рафкатовна	(34783) 2-20-08 (34783) 2-25-89
12	Октябрьский автовокзал	452620, Республика Башкортостан, г. Октябрьский, ул. Губкина, 2-А	Башкирское ПО АВ и АС	Начальник Добровольский Владислав Петрович	(34767) 5-40-10 (34767) 5-32-25
13	Салаватский автовокзал	453261, Республика Башкортостан, г. Салават, ул. Уфимская, 33	Башкирское ПО АВ и АС	Начальник Искандаров Радик Усманович	(34763) 5-38-40 (34763) 5-67-06
14	Сибайский автовокзал	453830, Республика Башкортостан, г. Сибай, ул. Лермонтова, 39	Башкирское ПО АВ и АС	Начальник Тулыбаева Фарида Закиевна	(34775) 3-35-33 (34775) 3-35-66
15	Стерлитамакский автовокзал	453118, Республика Башкортостан, г. Стерлитамак, ул. Худайбердина, 198	Башкирское ПО АВ и АС	Начальник Кинзибаева Заки Рифатовна	(3473) 20-78-40 (3473) 20-68-64
16	Туймазинский автовокзал	452750, Республика Башкортостан, г. Туймазы, ул. 70 лет Октября, 6	Башкирское ПО АВ и АС	Начальник Гиниятуллин Равиль Галлямович	(34782) 5-22-93 (34782) 5-12-42
17	Учалинский автовокзал	453700, Республика Башкортостан, г. Учалы, ул. Имангуловская, 2	Башкирское ПО АВ и АС	Начальник Салимьянова Райса Гильмановна	(34791) 6-10-38 (34791) 6-23-87
18	Янаульский автовокзал	452800, Республика Башкортостан, г. Янаул, ул. Станционная, 15	Башкирское ПО АВ и АС	Начальник Сайтгалиев Алмаз Камилевич	(34760) 2-36-73 (34760) 2-39-39
<b>Автостанции</b>					
19	Авзянская автостанция	453524, Республика Башкортостан, Белорецкий р-н, с. В. Авзян, ул. Блюхера, 64	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34792) 7-71-19
20	Агиделевская автостанция	452920, Республика Башкортостан, г. Агидель, ул. Академика Курчатова, 4	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34731) 2-76-82

21	Акъярская автостанция	453800, Республика Башкортостан, Хайбуллинский р-н, с. Акъяр, ул. Батанова, 10/1	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34772) 2-16-96
22	Архангельская автостанция	453030, Республика Башкортостан, Архангельский р-н, с. Архангельское, ул. Ульяновых, 11	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34774) 2-14-89
23	Аскардовская автостанция	453620, Республика Башкортостан, Абзелиловский р-н, с. Аскардово, ул. Давлетова, 1	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34772) 2-10-47
24	Аскинская автостанция	452880, Республика Башкортостан, Аскинский р-н, с. аскино, ул. Ленина, 3	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34771) 2-14-40
25	Аэропорт, автостанция	450501, Республика Башкортостан, Уфимский р-н, с. Булгаково, микрорайон Аэропорт	Башкирское ПО АВ и АС	-	(347) 229-51-30
26	Большеустьикинская автостанция	452550, Республика Башкортостан, Мечетлинский р-н, с. Большеустьикинск	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34770) 2-13-52
27	Бакалинская автостанция	452650, Республика Башкортостан, Бакалинский р-н, с. Бакалы, ул. Мостовая, 10	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34742) 2-10-68
28	Бижбулякская автостанция	452040, Республика Башкортостан, Бижбулякский р-н, с. Бижбуляк, ул. Центральная, 86	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34743) 2-14-98
29	Благовещенская автостанция	452220, Республика Башкортостан, Благовещенский р-н, г. Благовещенск, ул. Шоссейная, 1	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34766) 2-10-99
30	Бураевская автостанция	452960, Республика Башкортостан, Бураевский р-н, с. Бураево, ул. Октябрьская, 35а	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34756) 2-18-43
31	Бурибаевская автостанция	453821, Республика Башкортостан, Хайбуллинский р-н, пос. Бурибай, ул. З. Валиди, 22А	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34758) 3-13-28
32	Верхнеяркеевская автостанция	452260, Республика Башкортостан, Илишевский р-н, с. В. Яркеево, ул. Комсомольская, 1А	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34762) 5-21-75
33	Давлекановская автостанция	453400, Республика Башкортостан, г. Давлеканово, ул. Комсомольская, 52	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34768) 3-57-51
34	Дуванская автостанция	452534, Республика Башкортостан, Дуванский р-н, с. Дуван, ул. Ленина, 2а	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34798) 2-44-03
35	Ермекеевская автостанция	452190, Республика Башкортостан, Ермекеевский р-н, с. Ермекеево, ул. Пушкина, 2	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34741) 2-72-62
36	Зилаирская автостанция	453680, Республика Башкортостан, Зилаирский р-н, с. Зилаир, ул. Горбунова, 123	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34752) 2-16-34
37	Инзеровская автостанция	453560, Республика Башкортостан, Белорецкий р-н, п. Инзер, ул. Больничная, 21	Башкирское ПО АВ и АС	-	-
38	Исянгуловская автостанция	453380, Республика Башкортостан, Зианчуринский р-н, с. Исянгулово, ул. Октябрьской революции, 51а	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34785) 2-11-35
39	Калтасинская автостанция	452680, Республика Башкортостан, Калтасинский р-н, с. Калтасы, ул. Кооперативная, 1/г	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34779) 4-23-00
40	Караиделевская автостанция	452360, Республика Башкортостан, Караидельский р-н, с. Караидель, ул. Первомайская, 12	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34744) 2-10-44
41	Кармаскалинская автостанция	453020, Республика Башкортостан, с. Кармаскалы, ул. Султан-Галиева, 18/1	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34765) 2-11-73
42	Кигинская автостанция	452500, Республика Башкортостан, Кигинский р-н, с. В. Киги, ул. Ибрагимова, 31	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34748) 3-04-79

**ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ**


43	Киргиз-Миякинская автостанция	452500, Республика Башкортостан, Миякинский р-н, с. К-Мияки, ул. Губайдуллина, 136	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34788) 2-10-90
44	Краснохолмская автостанция	452852, Республика Башкортостан, Калтасинский р-н, п. Краснохолмский, ул. Ленина, 44	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34779) 3-03-40
45	Красноуольская автостанция	453051, Республика Башкортостан, Гафурийский р-н, с. Красноуольский, п. Краснохолмский, ул. Ленина, 44	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34740) 2-19-81
46	Санаторий "Красноуольск", автостанция	453079, Республика Башкортостан, Гафурийский р-н, с. курорта, ул. Ключевая, 9	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34740) 2-97-78
47	Малоязовская автостанция	452490, Республика Башкортостан, Салаватский р-н, с. Малояз, ул. 60 лет СССР, 8	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34777) 2-11-48
48	Миндякская автостанция	453744, Республика Башкортостан, Учалинский р-н, с. Миндяк, ул. Озерная, 3	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34791) 4-58-79
49	Мишкинская автостанция	452340, Республика Башкортостан, Мишкинский р-н, с. Мишкино, ул. Революционная, 16	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34749) 2-15-56
50	Мраковская автостанция	453330, Республика Башкортостан, Кугарчинский р-н, с. Мраково, ул. З. Бишевой, 93а	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34789) 2-10-94
51	Новобелокатайская автостанция	452580, Республика Башкортостан, Белокатайский р-н, с. Новобелокатай, ул. Полевая, 3	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34750) 2-14-85
52	Нугушевская автостанция	453870, Республика Башкортостан, Мелеузовский р-н, п. Нугуш	Башкирское ПО АВ и АС	-	-
53	Покровская автостанция	452740, Республика Башкортостан, Благоварский р-н, с. Коб-Покровка, ул. Центральная, 48	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34747) 2-12-45
54	Прибельская автостанция	453030, Республика Башкортостан, Кармаскалинский р-н, п. Прибельский, ул. Железнодорожная	Башкирское ПО АВ и АС	-	-
55	Приютовская автостанция	452000, Республика Башкортостан, Белебеевский р-н, п. Приютово, ул. Парамонова, 3а	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34786) 7-24-54
56	Раевская автостанция	452120, Республика Башкортостан, Альшеевский р-н, п. Раевский, ул. Коммунистическая, 110	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34754) 2-36-14
57	Семилетковская автостанция	452314, Республика Башкортостан, Дюртюлинский р-н, пос. Семилетка, ул. Космонавтов, 1	Башкирское ПО АВ и АС	-	-
58	Серафимовская автостанция	452780, Республика Башкортостан, Туймазинский р-н, п. Серафимовский, ул. Гафури, 1	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34782) 2-76-41
59	Старобалтачевская автостанция	452980, Республика Башкортостан, Балтачевский р-н, с. Старобалтачево, ул. Энергетиков, 36	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34753) 2-11-42
60	Старосубхангуловская автостанция	453580, Республика Башкортостан, Бурзянский р-н, с. Старосубхангулово, ул. Салавата, 32	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34755) 3-65-88
61	Стерлибашевская автостанция	453180, Республика Башкортостан, Стерлибашевский р-н, с. Стерлибашево, ул. Ленина, 79	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34739) 2-22-64
62	Татышлинская автостанция	452830, Республика Башкортостан, Татышлинский р-н, с. В. Татышлы, ул. Центральная, 46	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34778) 2-12-07

63	Толбазинская авто-станция	452290, Республика Башкортостан, Аургазинский р-н, с. Толбазы, ул. Парковая, 1	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34745) 2-10-91
64	Федоровская авто-станция	453280, Республика Башкортостан, Федоровский р-н, с. Федоровка, ул. Ленина, 47	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34746) 2-24-54
65	Чекмагушевская автостанция	452260, Республика Башкортостан, Чекмагушевский р-н, с. Чекмагуш, ул. Латыпова, 1	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34796) 3-16-54
66	Чишминская авто-станция	452150, Республика Башкортостан, Чишминский р-н, п. Чишмы, ул. Тракторная, 5	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34797) 2-23-53
67	Шаранская автостанция	452630, Республика Башкортостан, Шаранский р-н, с. Шаран, ул. Шоссейная, 1	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34742) 2-11-38
68	Юмагузинская авто-станция	453336, Республика Башкортостан, Кугарчинский р-н, с. Юмагузино, ул. Советская	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34789) 2-48-05
69	Языковская автостанция	452740, Республика Башкортостан, Благоварский р-н, с. Языково, ул. Пушкина, 23	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34747) 2-17-70
70	Санаторий "Янган-Тау", автостанция	452492, Республика Башкортостан, Салаватский р-н, санаторий "Янган-Тау"	Башкирское ПО АВ и АС	-	-
<b>Кассовые пункты</b>					
71	Акбулат, кассовые пункт	452844, Республика Башкортостан, д. Акбулат, ул. Центральная, 36Б	Башкирское ПО АВ и АС	-	-
72	Верхний Чат, кассовый пункт	452815, Республика Башкортостан, с. Верхний Чат, ул. Худайбердина, 1	Башкирское ПО АВ и АС	-	-
73	Воскресенск, кассовый пункт	453876, Республика Башкортостан, Мелеузовский р-н, п. Воскресенский	Башкирское ПО АВ и АС	-	-
74	Давлеканово, кассовый пункт	453402, Республика Башкортостан, г. Давлеканово, ул. Железнодорожная	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34768) 3-07-64
75	Ишимбай, кассовый пункт	453203, Республика Башкортостан, г. Ишимбай, ул. Жукова, 1	Башкирское ПО АВ и АС	-	(34764) 2-50-85
76	Кандрый, кассовый пункт	452765, Республика Башкортостан, Туймазинский р-н, с. Кандры	Башкирское ПО АВ и АС	-	-
77	Санаторий "Карагай", кассовый пункт	452550, Республика Башкортостан, Мечетлинский р-н, с. Большеустьикинское, санаторий "Карагай"	Башкирское ПО АВ и АС	-	-
78	Колхозный Рынок, кассовый пункт	453101, Республика Башкортостан, г. Стерлитамак, ул. Ивлева, 2	Башкирское ПО АВ и АС	-	(3473) 25-76-13
79	Максимово, кассовый пункт	452817, Республика Башкортостан, Янаульский р-н, с. Максимово, ул. Д. Кашапова, 21	Башкирское ПО АВ и АС	-	-
80	Межгорье, кассовый пункт	453570, Республика Башкортостан, Белорецкий р-н, г. Межгорье, ул. Татлинская	Башкирское ПО АВ и АС	-	-
81	Новомурапталово, кассовый пункт	453365, Республика Башкортостан, Кюргазинский р-н, с. Новомурапталово	Башкирское ПО АВ и АС	-	-
82	Саит-Баба, кассовый пункт	453064, Республика Башкортостан, Гафурийский р-н, с. Саит-Баба	Башкирское ПО АВ и АС	-	-
83	Темясово, кассовый пункт	453663, Республика Башкортостан, Баймакский р-н, с. Темясово, ул. З. Валиди	Башкирское ПО АВ и АС	-	-

84	Уральск, кассовый пункт	453742, Республика Башкортостан, Учалинский р-н, п. Уральск, ул. Школьная	Башкирское ПО АВ и АС	-	-
85	Шульганово, кассовый пункт	452843, Республика Башкортостан, Татышлинский р-н, с. Шульган, ул. Центральная, 58	Башкирское ПО АВ и АС	-	-
86	Юлдыбаево, кассовый пункт	453684, Республика Башкортостан, Зилаирский р-н, с. Юлдыбаево, ул. Молодежная	Башкирское ПО АВ и АС	-	-

При составлении реестра использована информация, предоставленная Министерством строительства, архитектуры и транспорта Республики Башкортостан.

В случае обнаружения несоответствий в указанных сведениях просим сообщить на e-mail: [info@rosbuslines.ru](mailto:info@rosbuslines.ru)

\* Башкирское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций - филиал ГУП Республики Башкортостан "Башавтотранс"  
 450052, г. Уфа, ул. К. Маркса, 35  
 директор - Тейхриб Петр Генрихович  
 т. (347) 272-53-87  
 e-mail: [bpoa@mail.ru](mailto:bpoa@mail.ru), <http://www.avufa.ru>

## **АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ**

**Продолжение книги Ю.А. Гольденберга «Автовокзалы и пассажирские автостанции».**

### **ГЛАВА II**

#### **Планировка автовокзалов и пассажирских автостанций**

В настоящей главе излагаются рекомендации, касающиеся главным образом таких пассажирских автостанций и автовокзалов, которые являются, и будут являться в отчетливой перспективе объектами массового строительства в нашей стране, т.е. таких, в которых здание и перроны раздельны и располагаются в одной плоскости над уровнем земли. Это обусловливается тем, что при ограниченном объеме книги автор видит свою основную задачу в том, чтобы предоставить работникам автомобильного транспорта и проектировщикам такие сведения, которые нужны им для решения практических вопросов.

Что же касается многоярусных автовокзалов с размещением здания и перрона в разных уровнях, с транспортным процессом, локализованным внутри здания, и другими редко встречающимися специфическими решениями, то по ним приводятся описания наиболее характерных примеров.

В планировочном отношении между автовокзалом и пассажирской автостанцией имеется принципиальное различие, обусловливаемое пропускной способностью и зависящей от нее вместимостью. Вместимость пассажирских автостанций ограничивается 75 чел., вместимость автовокзалов – 100 чел., и более. Меньшие пропускная способность, вместимость и число отправляющихся автобусов на пассажирской автостанции позволяют решать ее планировку принципиально иначе, чем на автовокзале, проще и более экономично. Это наглядно видно на типичных примерах планировки автовокзала и пассажирской автостанции, показанных на рис. 8,9 и 11.

На пассажирской автостанции малое число отправок – прибытий автобусов требует сравнительно небольшой длины перрона. Перрон располагают в примыкании к пассажирскому зданию, перед главным его фасадом, вдоль него. Небольшая величина пассажиропотоков позволяет объединить вход в пассажирское здание и выход из него. Площадка для отстоя автобусов между рейсами имеет ограниченные размеры и размещается сбоку здания. Прибытие и отправление автобусов организуются в едином проезде перед зданием, отделенном от дороги зеленой полосой. В целом решение генерального плана пассажирской автостанции может быть простым и предельно экономичным.

В автовокзале величины пассажиропотоков и движения автобусов таковы, что удобства пассажиров не могут быть обеспечены простейшей схемой, допустимой в пассажирской автостанции. При относительно большой протяженности здания необходима организация подъезда городских автотранспортных средств к главному входу в здание и к проходам на перроны, а стало быть требуется создание привокзальной площади со стороны города. Значительное число отправок – прибытий автобусов делает необходимой организацию всех транспортных процессов, связанных с посадкой и высадкой пассажиров, на более обширной изолированной от городского движения территории, в тылу здания, где должны быть размещены раздельные перроны прибытия и отправления автобусов, стоянка автобусов между рейсами, проезды и площадки для движения и маневрирования автобусов у перронов.

Возможные планировочные решения автовокзалов не ограничиваются рассмотренным примером. Мировая практика показыва-

ет множество различных решений крупных автовокзалов, в том числе с локализацией всех транспортных процессов внутри здания, где иногда перроны посадки и высадки пассажиров размещаются в нескольких этажах в одном объеме с пассажирскими помещениями.

Таким образом, пассажирские автостанции, получившие четкое расчетное и планировочное определение в нашей стране как сооружения массового строительства на автомобильных дорогах, принципиально отличаются от автовокзалов как по своим количественным параметрам, так и планировочным решениям.

Применяемая ниже терминология для обозначения отдельных элементов комплекса сооружений автовокзала или пассажирской автостанции имеет следующие определения:

• «Пассажирское здание» или «здание», в котором: а) предоставляются пассажирам услуги, требующиеся при отправлении и прибытии из поездки; б) осуществляется управление транспортным процессом.

• «Перрон» - возвышенная над проезжей частью площадка различной конфигурации в плане с навесом или без него, с которой производится посадка пассажиров в автобусы, или на которую производится высадка пассажиров из автобусов;

• «Пост посадки или пост высадки» - участок перрона, у кромки которого устанавливается автобус для посадки или высадки пассажиров;

• «Внутренняя транспортная территория» - часть территории автовокзала или пассажирской автостанции, изолированная от движения посторонних пешеходов и транспортных средств, на которой осуществляется транспортный процесс, связанный с посадкой и высадкой пассажиров внегородских автобусных сообщений;

• «Привокзальная территория» - городская площадь или часть площади, примыкающая к автовокзалу, включаемая в его генеральный план, на который организуются подъезды городских транспортных средств и стоянки легковых автомобилей, связанные с деятельностью автовокзала.

### Генеральный план

В состав комплекса сооружений пассажирской автостанции или автовокзала входят:

*Для пассажирской автостанции:*

**а)** пассажирское здание с перроном посадки и высадки пассажиров перед главным фасадом;

**б)** полоса съезда с городского проезда или автомобильной дороги, проезд для движения и маневрирования автобусов, полоса въезда на городской проезд или автомобильную дорогу;

**в)** площадки для стоянки автобусов между рейсами, легковых и грузовых автомобилей;

*Для автовокзала:*

**а)** пассажирское здание;

**б)** внутренняя транспортная территория с перронами, площадкой для стоянки автобусов между рейсами, проездами для движения и маневрирования, прибывающих и отправляющихся автобусов и при необходимости устройствами для осмотра и мойки автобусов;

**в)** привокзальная площадь в части подъездов городского транспорта к автовокзалу и площадок для стоянки легковых автомобилей и посадки в автомобили – такси.

В основу решения генерального плана комплекса пассажирской автостанции или автовокзала должны быть положены три главных условия:

**а)** полная изоляция внутренней транспортной территории от движения посторонних транспортных средств и пешеходов;

**б)** исключение пересечений путей движения людей и транспортных средств;

**в)** разделение потоков отправляющихся и прибывающих пассажиров.

### Пассажирские автостанции

Все процессы, связанные с обслуживанием пассажиров, полностью сосредоточены на территории автостанции (рис. 8,9). Эта территория отделена от автомобильной дороги (или городского проезда) зеленой полосой, оставляющей незамкнутыми только въезд к автостанции с автомобильной дороги и выезд от нее на автомобильную дорогу.

Обеспечивается раздельное движение пассажиров на посты посадки и с постов высадки по тротуарам с двух сторон территории. Пути движения пассажиров и автобусов в пределах блока здания и перрона не имеют пересечений. Площадки для стоянки автобусов между рейсами размещаются в глубине территории, въезд на нее организован с правым поворотом и не препятствует движению автобусов, уходящих в рейс; со стоянки автобусы проходят к перрону под посадку по специальному проезду в тылу территории с правыми поворотами, не пересекаясь с движениями автобусов, прибывающих из рейсов.

Услугами пассажирской автостанции (питание, обогрев, телефонная связь, санузлы) пользуются так же водители и автотуристы; они могут поставить свои автомобили на ту же площадку, где стоят автобусы между рейсами; эта площадка, будучи размещенной, в углу территории, может быть расширена до пределов, обеспечивающих фактическую потребность, без нарушения транспортной схемы автостанции.

Особо следует рассмотреть решение генерального плана пассажирской автостанции, объединенной с мотелем. Такие объединенные комплексы целесообразно строить на линиях автобусных сообщений, совпадающих с интенсивными потоками автотуристов или междугородных грузовых перевозок, в пунктах, где у автотуристов и водителей грузовых автомобилей возникает потребность в ночлеге и питании. В генеральном плане такого комплекса сохраняется схема пассажирской автостанции, о которой сказано выше, и



добавляются элементы, необходимые для хранения и обслуживания легковых и грузовых автомобилей, пассажиры и водители которых пользуются услугами мотеля. На рис. 10 представлен генеральный план комплекса, включающего в себя здание пассажирской автостанции, сблокированной с гостиницей и столовой, открытую стоянку автомобилей, гараж, станцию обслуживания автомобилей и автозаправочную станцию. Основными принципами решения генерального плана комплекса являются: четкое разделение зон автостанции, стоянки автомобилей, станции обслуживания и автозаправочной; изоляция территории гостиницы от зон движения стоянки автомобилей.

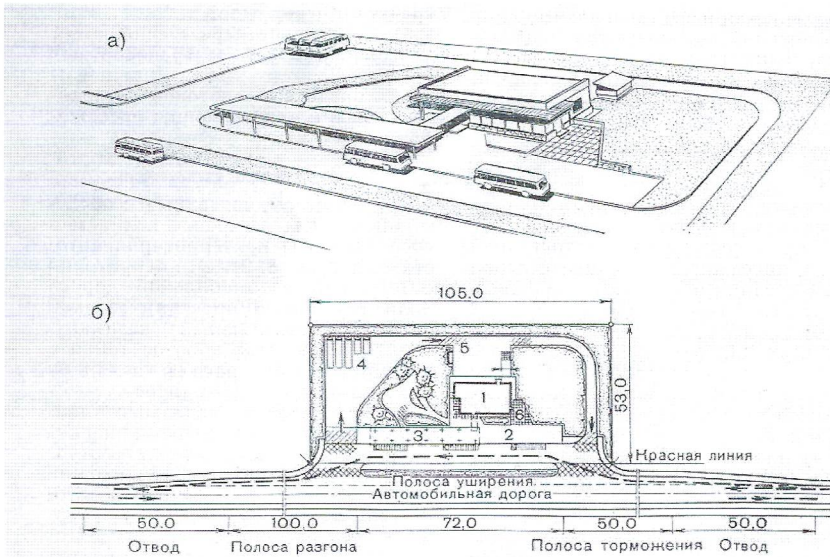


Рис. 8. Пассажирская автостанция вместимостью 25 чел. на транзитных остановочных пунктах (типовой проект, Ленинградский филиал Гипроавтотранса, 1967 г.): а — общий вид; б — генеральный план: 1 — пассажирское здание; 2 — перрон прибытия; 3 — перрон отправления; 4 — стоянка автобусов и автомобилей; 5 — хозяйственный двор; 6 — летняя терраса буфета

автобусных сообщений до выхода его из автовокзала на привокзальную площадь в пункте, являющемся целью его поездки. Этому принципиальному положению должны быть подчинены все планировочные решения автовокзала.

Весьма существенным элементом генерального плана является организация пешеходного движения к автовокзалу и от него, а также размещение остановок городского транспорта у автовокзала. Пешеходу должен быть обеспечен доступ к входу в автовокзал по местному тротуару, связанному с городским тротуаром, при этом пути движения пешеходов и транспорта не должны иметь пересечений. Точно так же должен быть обеспечен выход с автовокзала на городской тротуар.

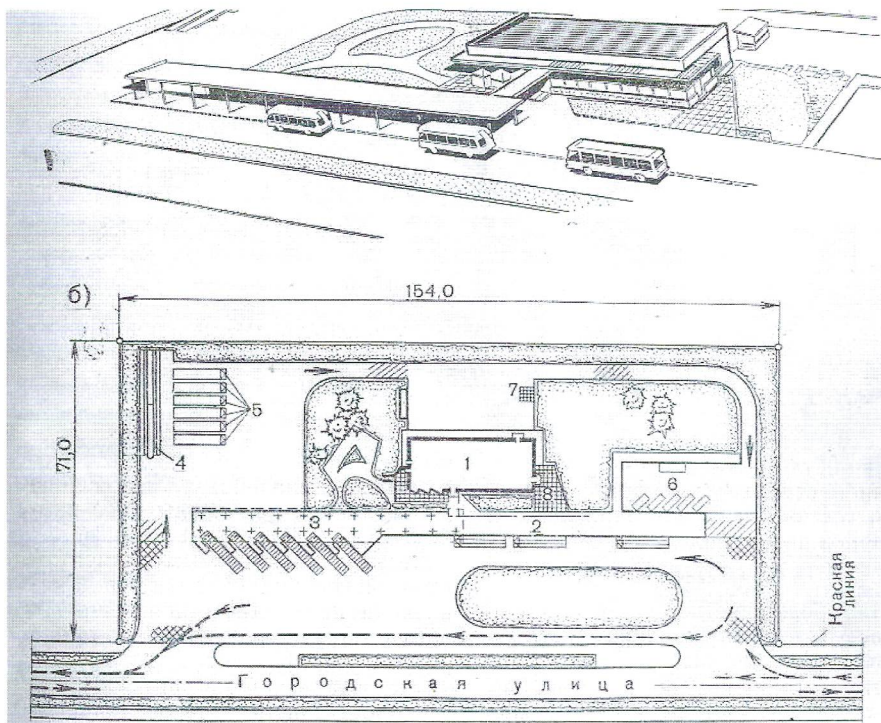


Рис. 9. Пассажирская автостанция вместимостью 50 чел. на начальных пунктах (типовой проект, Ленинградский филиал Гипроавтотранса, 1967 г.): а — общий вид; б — генеральный план: 1 — пассажирское здание; 2 — перрон прибытия; 3 — перрон отправления; 4 — обзорная эстакада; 5 — стоянка автобусов и автомобилей; 6 — стоянка легковых автомобилей; 7 — хозяйственный двор

автостанции, стоянки автомобилей, станции обслуживания и автозаправочной; изоляция территории гостиницы от зон движения стоянки автомобилей.

### Автовокзалы

На большинстве автовокзалов (рис. 11) обслуживание пассажиров и транспортный процесс замкнуты в комплексе, образуемом пассажирским зданием и примыкающей к нему с тыла внутренней транспортной территорией. Территория перед главным фасадом здания предназначается только для подъезда городских транспортных средств. Пассажирское здание, расположенное между привокзальной площадью и внутренней транспортной территорией, служит местом стыковки городских и внегородских перевозок. Пассажир, войдя с привокзальной площади на территорию автовокзала, становится объектом обслуживания внегородских

автобусных сообщений до выхода его из автовокзала на привокзальную площадь в пункте, являющемся целью его поездки. Этому принципиальному положению должны быть подчинены все планировочные решения автовокзала.

Весьма существенным элементом генерального плана является организация пешеходного движения к автовокзалу и от него, а также размещение остановок городского транспорта у автовокзала. Пешеходу должен быть обеспечен доступ к входу в автовокзал по местному тротуару, связанному с городским тротуаром, при этом пути движения пешеходов и транспорта не должны иметь пересечений. Точно так же должен быть обеспечен выход с автовокзала на городской тротуар.

В тех случаях, когда пассажиры не нуждаются в услугах, предоставляемых в здании, им должна быть обеспечена возможность прохода с привокзальной площади на перрон отправления и с перрона прибытия на привокзальную площадь, минуя здание. Поэтому по обе стороны здания устраиваются проходы, непосредственно связывающие привокзальную площадь с перроном отправления и с перроном прибытия.

Размещение площадок для высадки из автомобилей — такси и для посадки в них предусматривается в возможном приближении к перронам соответственно от отправлению и прибытию.

В примыкании к территории автовокзала желательно устройство скверов для пребывания в них пассажиров в ожидании отъезда.

Организация движения людей на автовокзале должна учитывать вышеуказанные требования (рис. 12).

Для въезда междугородных и пригородных автобусов на внутреннюю территорию автовокзала и выезда должен быть устроен местный проезд, соеди-



няющий городскую улицу с внутренней территорией автовокзала. Въезд и выезд могут быть объединенными и раздельными. Использование проезда перед главным (входным) фасадом пассажирского здания для движения междугородных и пригородных автобусов не допускается.

В комплекс автовокзала, размещаемый в пределах красных линий участка, входит территория, необходимая для подъезда городских транспортных средств, посадки в автомобили – такси и стоянки легковых автомобилей. В зависимости от конкретных условий и требований городских организаций в генеральном плане автовокзала могут быть разработаны проезды и площадки, размещаемые за пределами красных линий участка, необходимые для решения транспортной схемы городского транспорта в районе автовокзала.

Въезд на привокзальную площадь городских транспортных средств и выезд с нее должны быть раздельными, с тем, чтобы было обеспечено прямолинейное движение вдоль всего фронта автовокзала со стороны города.

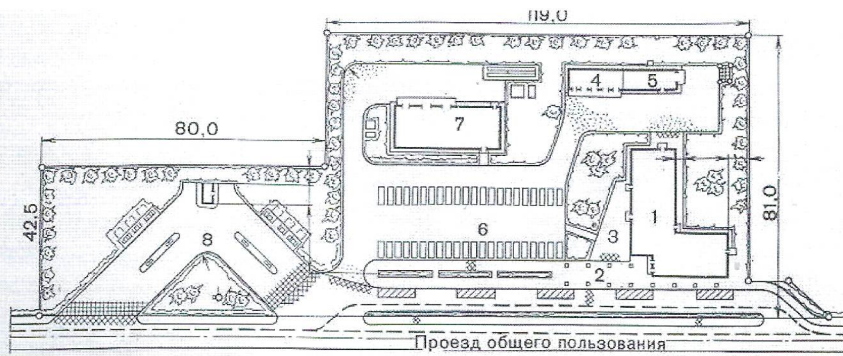


Рис. 10. Генеральный план пассажирской автостанции вместимостью 50 чел. с motelем (типовая схема, Ленинградский филиал Гипроавтотранса):  
1 — блок пассажирской автостанции с гостиницей; 2 — перрон прибытия и отправления; 3 — терраса гостиницы; 4 — гараж легковых автомобилей; 5 — котельная; 6 — открытая стоянка автомобилей; 7 — станция обслуживания автомобилей; 8 — автозаправочная станция

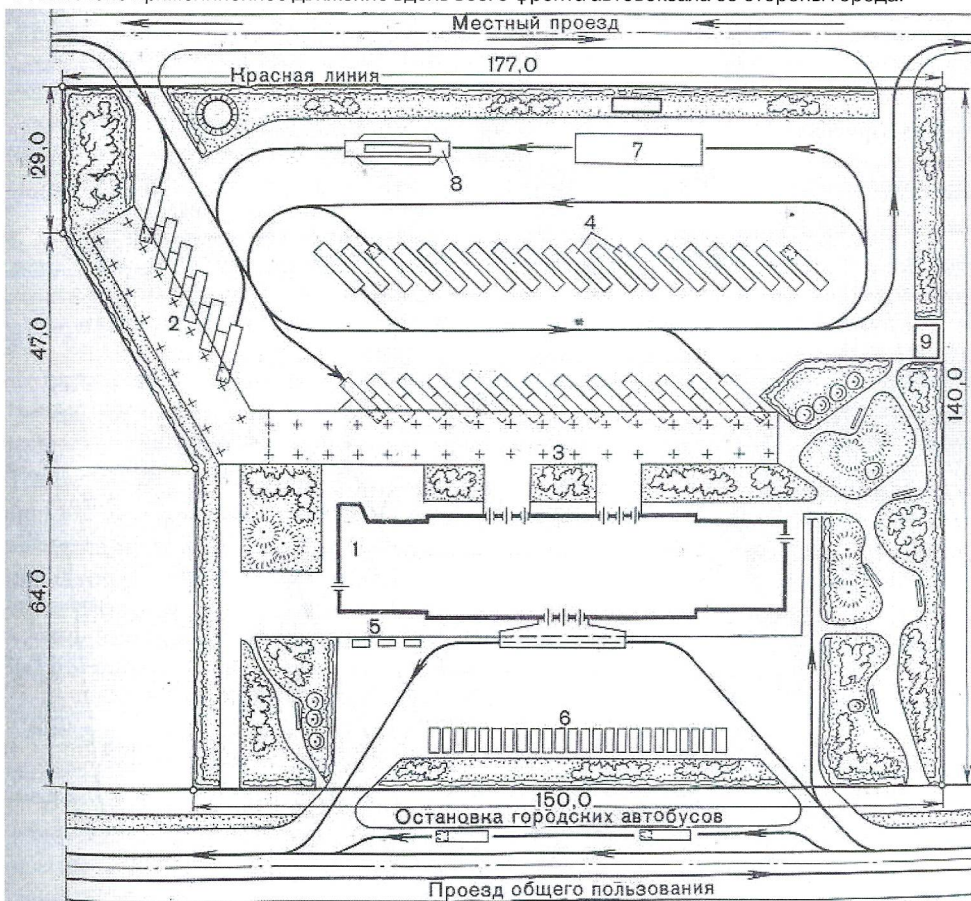


Рис. 11. Принципиальная схема генерального плана автовокзала вместимостью 900 чел. (Ленинградский филиал Гипроавтотранса и ГПИ-6, 1966 г.):  
1 — пассажирское здание; 2 — перрон прибытия; 3 — перрон отправления; 4 — стоянка автобусов между рейсами; 5 — посадка в автомобили-такси; 6 — стоянка легковых автомобилей; 7 — место предоставления многих услуг, в которых нуждаются пассажиры, отправляющиеся в дальнюю поездку, но которые не нужны пассажирам, ежедневно совершающим поездки к местам приложения труда или от них к месту проживания, а также пассажирам, выезжающим на выходной в загородные места отдыха.

Если по эксплуатационным соображениям признано целесообразным объединение на автовокзале конечных пунктов междугородных и пригородных линий, в том числе таких, на которых выполняются массовые перевозки с небольшими интервалами движения автобусов, то планировкой автовокзала должна обеспечиваться дифференциация обслуживания пассажиров по характеру перевозок. В таких случаях устраиваются отдельные перроны отправления и прибытия для автобусов, выполняющих массовые

Решение общей транспортной схемы автовокзала и городского транспорта с размещением остановок и стоянок городских автобусов и троллейбусов, стоянок автомобилей – такси и легковых автомобилей разработано в проекте юго – западного автовокзала Ленинграда (рис. 13). В этом случае в генеральный план автовокзала включены проезды и стоянки городских транспортных средств и легковых автомобилей индивидуальных владельцев, находящиеся за пределами красных линий участка автовокзала, сооружение которых осуществляется городскими организациями.

Особое внимание при решении генерального плана автовокзала должно уделяться организации пригородных массовых перевозок и перевозок в выходные дни в места отдыха. Следует учитывать, что службы автовокзала рассчитаны на пре-

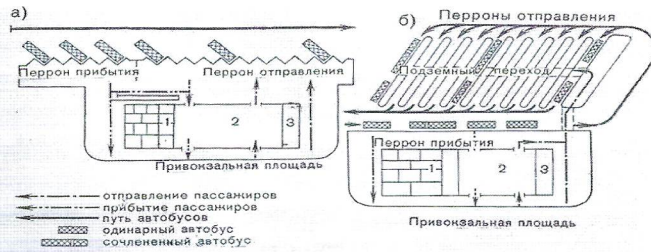


Рис. 12. Принципиальные схемы распределения потоков пассажиров и автобусов на автовокзалах:  
 а — автовокзал с перроном берегового типа; б — автовокзал с перроном прибытия берегового типа и перроном отправления островного типа:  
 1 — камера хранения; 2 — пассажирский зал; 3 — билетные кассы

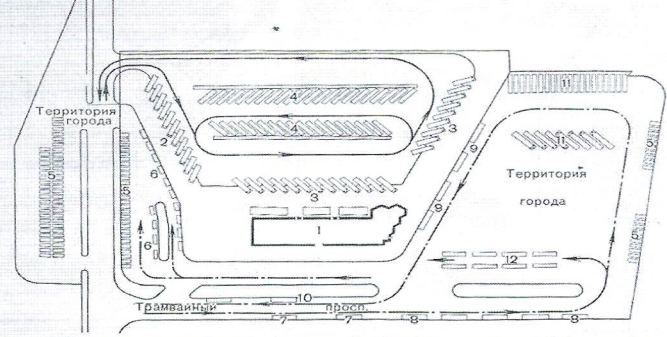


Рис. 13. Юго-западный автовокзал в Ленинграде (проект, Ленинградский филиал Гипроавтотранса, 1968 г.). Генеральный план:  
 1 — пассажирское здание; 2 — перрон прибытия; 3 — перрон отправления; 4 — стоянка автобусов между рейсами; 5 — стоянка легковых автомобилей; 6 — посадка в автомобили-такси; 7 — высадка из городских троллейбусов; 8 — высадка из городских автобусов; 9 — посадка в городские автобусы; 10 — посадка в городские троллейбусы; 11 — стоянка городских автобусов между рейсами; 12 — стоянка троллейбусов между рейсами

перевозки, а пути следования пассажиров должны быть организованы таким образом, чтобы они не привлекали пассажиров в здание и были четко отделены от потоков пассажиров других автобусных линий.

На автовокзале в Ульяновске прибытие и отправление пригородных автобусов, выполняющих массовые перевозки, организованы по самостоятельной транспортной схеме, отдельной от транспортной схемы основного автовокзала, а пассажирам этих автобусов предоставлена возможность прохода от городского транспорта к перронам и от перрона к привокзальной площади кратчайшим путем (рис. 14). Таким же образом решена схема автовокзала в Калининграде, где потребовалось выделение массовых перевозок в выходные дни к местам отдыха на побережье Балтийского моря (рис. 15).

Решение генерального плана, основанное на принципах, показанных на примерах автовокзалов в Ульяновске и Калининграде, обеспечивает локализацию зоны массовых перевозок и наилучшие удобства для пассажиров, не нуждающихся в услугах служб, размещенных в пассажирском здании, и заинтересованных лишь в максимальном сокращении затрат времени на пересадку с городского транспорта на пригородные автобусы и с них на городской транспорт.

В ряде случаев конкретные условия земельного участка предъявляют особые требования к решению генерального плана автовокзала. Таковы автовокзалы Щелковский в Москве и Центральный в Риге.

Перед проектировщиками в обоих случаях стояла задача размещения автовокзалов на крайне затесненных участках. Щелковский автовокзал в Москве размещен в районе плотной городской застройки, недалеко от пересечения Щелковского шоссе с Московской кольцевой дорогой. Узкий земельный участок и необходимость связей автовокзала со станцией метро сделали целесообразным постановку здания автовокзала торцом к городской улице и создание кольцевой транспортной схемы с островным положением автовокзала.

Автовокзал в Риге поставлен на узком и длинном участке между железнодорожной насыпью и каналом; сложное решение автовокзала, потребовавшее сооружения его частично на сваях над каналом, оправдывается близостью железнодорожного вокзала и центра города; генеральный план обеспечивает четкое разделение путей движения пассажиров и автобусов.

Специфическое решение генеральный план приобретает при наличии особенностей в эксплуатационной деятельности автовокзала, как это имеет место в Суздале. В связи с наличием в этом городе исключительного по красоте исторической значимости ансамбля архитектурных памятников русской культуры он привлекает громадное количество советских и иностранных туристов, которое растет из года в год. Строительство автовокзала в Суздале является одним из звеньев создания в нем комплекса сооружений крупнейшего туристического центра. Значение автовокзала в этом комплексе обуславливается тем, что при отсутствии железнодорожного сообщения с Суздалем все перевозки будут осуществляться автобусами — рейсовыми и специальными экскурсионными. Автовокзал сооружается на въезде в Суздаль — Кидекша с обходной автомагистралью. На автовокзале предусматривается стоянка на 100 экскурсионных и 15 рейсовых автобусов. У перронов отправления и прибытия одновременно смогут находиться

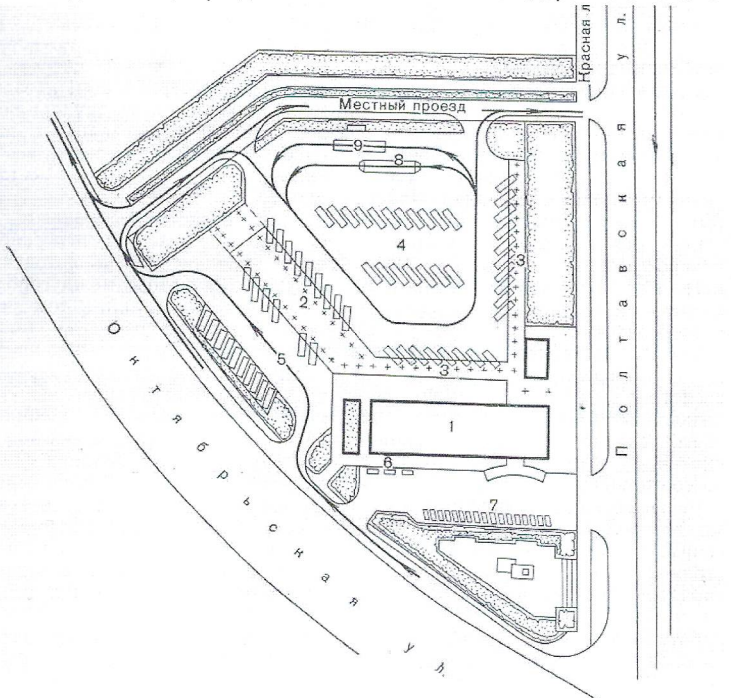
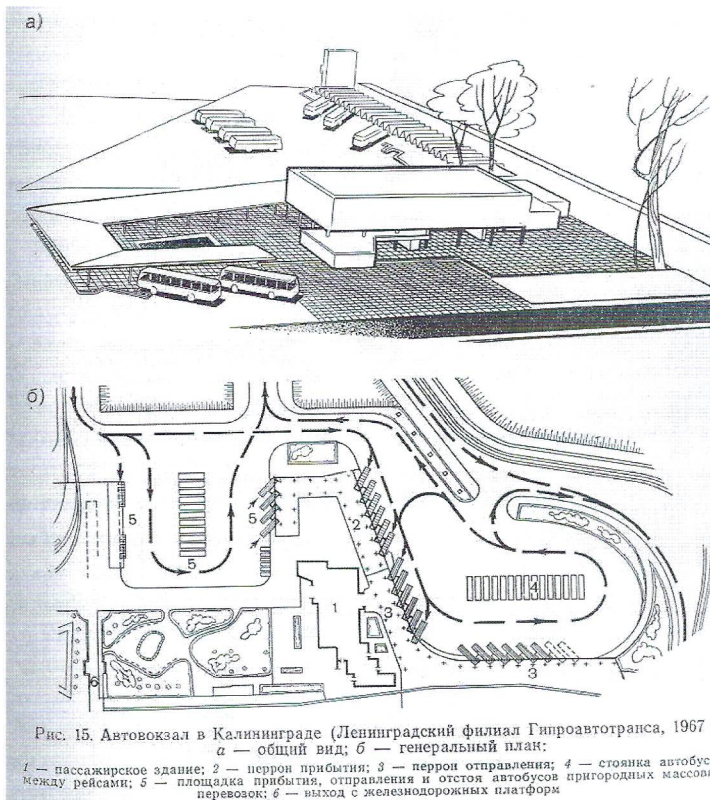


Рис. 14. Автовокзал в Ульяновске (Ленинградский филиал Гипроавтотранса и ГПИ-6, 1966 г.). Генеральный план:

1 — пассажирское здание; 2 — перрон прибытия; 3 — перрон отправления; 4 — стоянка автобусов между рейсами; 5 — площадка отправления, прибытия и отстоя автобусов пригородных массовых перевозок; 6 — посадка в автомобили-такси; 7 — стоянка легковых автомобилей; 8 — эстакада для осмотра автобусов между рейсами; 9 — место для мойки автобусов между рейсами



под посадкой около 20 автобусов и на высадке 10 автобусов. Автовокзал рассчитан на прибытие 4800 пассажиров в сутки и такое же отправление, а также прибытие и отправление 67 пар автобусов в час. В составе автовокзала предусмотрены остановочные площадки для местного специального транспорта, который будет развозить прибывших туристов по Суздалью, и доставлять их к автовокзалу. Транспортная схема, показанная на рисунке, предусматривает наибольшие удобства для туристов при пересадке: посадка в местный транспорт производится у того же перрона, куда прибывают междугородные автобусы, а высадка из местного транспорта предусматривается у перрона отправления автобусов. На автовокзале размещена площадка для стоянки и посадки в маршрутные междугородные автомобили-такси. Беспрепятственность и безопасность движения пассажирских транспортных средств на въездах с автомобильной дороги и выездах с нее обеспечивается раздельными схемами движения для междугородных автобусов и городских транспортных средств.

Стоянка экскурсионных автобусов предусмотрена с двух сторон осевого проезда в два ряда; такое решение обеспечивает при необходимости возможность расстановки сочлененных автобусов или автопоездов.

*Продолжение читайте в следующем номере журнала.*

## НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

### ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

#### ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 24 февраля 2010 г. N 87

#### О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ

#### В ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ - ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 23 ОКТЯБРЯ 1993 Г. N 1090

Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Внести в Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденные Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 1090 "О правилах дорожного движения" (Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, N 47, ст. 4531; Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, N 18, ст. 1985; 2001, N 11, ст. 1029; 2002, N 9, ст. 931; 2003, N 20, ст. 1899; N 40, ст. 3891; 2005, N 52, ст. 5733; 2006, N 11, ст. 1179; 2008, N 8, ст. 741; N 17, ст. 1882; 2009, N 5, ст. 610), следующие изменения:

а) дополнить пунктом 4.1 следующего содержания:

"4.1. В автобусах, используемых для перевозки пассажиров в междугородном сообщении, места для сидения должны быть оборудованы ремнями безопасности.";

б) пункт 7.9 приложения к указанным Основным положениям изложить в следующей редакции:

"7.9. Отсутствуют ремни безопасности и (или) подголовники сидений, если их установка предусмотрена конструкцией транспортного средства или Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.".

2. Настоящее Постановление вступает в силу с 1 марта 2010 г.

**Председатель Правительства  
Российской Федерации  
В.ПУТИН**

**Продолжение Федерального закона «О Ратификации Конвенции о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа» опубликованного в №1 январь - февраль 2010(27).**

**КОНВЕНЦИЯ  
О МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ  
ПЕРЕВОЗКАХ ПассаЖИРОВ И БАГАЖА**

**Глава V. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**Статья 17**

Настоящая Конвенция не затрагивает положений других международных договоров, участниками которых являются Стороны.

**Статья 18**

В настоящую Конвенцию могут быть внесены изменения и дополнения с общего согласия Сторон.

**Статья 19**

Спорные вопросы, связанные с применением или толкованием настоящей Конвенции, разрешаются путем консультаций или переговоров заинтересованных Сторон.

**Статья 20**

Настоящая Конвенция открыта для присоединения к ней государств, разделяющих ее цели и принципы, путем передачи депозитарию документов о таком присоединении. Присоединение считается вступившим в силу со дня получения депозитарием сообщения о присоединении.

**Статья 21**

Настоящая Конвенция подлежит ратификации подписавшими ее Сторонами в соответствии с их внутренними процедурами и вступит в силу после сдачи депозитарию третьей ратификационной грамоты. Для Сторон, ратифицировавших ее позднее, она вступает в силу в день сдачи ими на хранение депозитарию своих ратификационных грамот.

**Статья 22**

Настоящая Конвенция действует в течение пяти лет со дня ее вступления в силу. По истечении этого срока Конвенция автоматически продлевается каждый раз на пятилетний период, если Стороны не примут иного решения.

**Статья 23**

Каждая Сторона может выйти из настоящей Конвенции, направив письменное уведомление об этом депозитарию не позднее чем за 6 месяцев до выхода.

Совершено в городе Бишкеке 9 октября 1997 года в одном подлинном экземпляре на русском языке. Подлинный экземпляр хранится в Исполнительном Секретариате Содружества Независимых Государств, который направит каждому государству, подписавшему настоящую Конвенцию, ее заверенную копию.

**Приложение  
к Конвенции о международных  
автомобильных перевозках пасса-  
жиров и багажа  
от 9 октября 1997 года**

**ПРАВИЛА  
ПЕРЕВОЗОК ПассаЖИРОВ И БАГАЖА АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ  
ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ СОДРУЖЕСТВА  
НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ**

**I. Общие положения**

Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в международном сообщении государств – участников Содружества Независимых Государств (далее – Правила перевозок пассажиров) разработаны в соответствии с Конвенцией о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа и регламентируют процесс перевозки пассажиров и багажа автобуса-ми в регулярном и нерегулярном международном автобусном сообщении.

2. Настоящие Правила перевозок пассажиров распространяются на пассажиров и перевозчиков Сторон и имеют для них обязательную силу.

3. Настоящие Правила перевозок пассажиров предусматривают систему организации и контроля перевозочного процесса, а также права и обязанности перевозчиков и пассажиров.

4. Основой организации перевозок пассажиров и багажа автобусами в международном регулярном сообщении является договор о совместной деятельности по регулярной международной перевозке пассажиров и багажа (далее – Договор о совместной деятельности), который заключается перевозчиками государств – участников Содружества Независимых Государств, определяет тарифы и расписание движения, предварительно согласованные с соответствующими компетентными органами транспорта государств Содружества.

5. Термины, содержащиеся в Правилах перевозок пассажиров, имеют следующие значения:

«автовокзал» – комплекс сооружений, обеспечивающий обслуживание пассажиров в населенных пунктах и включающий: здание с залом ожидания вместимостью свыше 75 человек и билетными кассами; перрон для посадки и высадки пассажиров; площадку для стоянки автобусов, посты для уборки и осмотра автобуса;

«автостанция» – комплекс сооружений, обеспечивающий обслуживание пассажиров в населенных пунктах и включающий: здание с залом ожидания вместимостью до 75 человек и билетными кассами; перрон для посадки и высадки пассажиров; площадку для стоянки автобусов;

«кладь ручная» – вещи пассажира массой не более 20 кг и имеющие габариты не более 600 x 400 x 200 мм, перевозимые бесплатно пассажиром;

«водитель» – физическое лицо, управляющее автотранспортным средством, или на которое от имени и по поручению перевозчика возложены функции управления автомобилем и обслуживания грузополучателей, грузоотправителей или пассажиров;

«договор перевозки» – соглашение об оказании транспортных услуг, заключаемое между перевозчиком и пассажиром;

«маршрут» – установленный путь следования автотранспортного средства между определенными пунктами;

«перевозка маятниковая» – перевозка группы пассажиров, осуществляемая в определенные сроки, с территории одного государства к месту временного пребывания на территорию другого государства с последующим возвращением данной группы автобусами того же перевозчика в государство ее первоначального отъезда;

«перевозка нерегулярная» – перевозка, при которой условия ее осуществления определяются в каждом отдельном случае по согласованию между заказчиком и перевозчиком;

«перевозка регулярная» – перевозка пассажиров и багажа по договору перевозки, в котором определены условия перевозки, тарифы и расписание движения автобусов по маршруту с указанием пунктов остановки для посадки и высадки пассажиров;

«расписание движения» – график, таблица, содержащие сведения о времени, месте и последовательности выполнения рейса;

«рейс» – путь автобуса от начального до конечного пункта маршрута;

«система разрешительная» – совокупность нормативных, технологических документов, обеспечивающих выполнение межгосударственных автобусных перевозок;

«схема маршрутов (маршруты)» – графическое изображение маршрутов (маршрута) условными обозначениями;

«тариф» – установленная величина оплаты перевозки пассажиров и багажа на единицу расстояния или времени;

«трафарет» – указатель с информацией для пассажиров о маршруте и режиме работы автобусов;

«формуляр (дорожный лист)» – документ, который определяет вид перевозки и содержит описание маршрута поездки и список пассажиров;

«компетентный орган транспорта» – орган транспорта государства, выдающий перевозчику разрешение на право осуществления международных автомобильных пассажирских перевозок по согласованному маршруту;

«лицензия» – документ, выдаваемый уполномоченным государственным органом Стороны, удостоверяющий право осуществления пассажирских автомобильных перевозок в международном сообщении в течение установленного срока.

## **II. Организация перевозок пассажиров**

6. Выдача, продление и аннулирование лицензий на выполнение международных перевозок пассажиров автомобильным транспортом осуществляются в соответствии с действующим законодательством государства – места регистрации автобусов.

7. Не допускаются к перевозке:

– в багаже и ручной клади взрывоопасные, отравляющие, огнеопасные, едкие, радиоактивные, химические, токсичные, озоно-разрушающие вещества и изделия, содержащие их, наркотические, психотропные и зловонные вещества;

– багаж, загрязняющий подвижной состав, одежду пассажиров, камеры хранения и находящиеся там вещи;

– багаж, превышающий нормы по размерам и весу, установленные настоящими Правилами перевозок пассажиров, а также предметы, перевозка которых запрещена законодательством государства, на территории которого она выполняется.

8. Для открытия маршрута регулярных перевозок пассажиров в международном сообщении перевозчику необходимо:

– согласовать с партнером из другого государства, в которое пролегает маршрут, намерения об открытии маршрута;

– направить в компетентный орган транспорта своего государства заявку с приложением следующих документов: Договора о совместной деятельности, копии лицензии на право осуществления пассажирских перевозок в международном сообщении, а также свидетельства о регистрации предприятия с его реквизитами, расписания движения на маршруте, схемы маршрута с указанием погранпереходов, тарифов на перевозку, режима труда и отдыха водителей на маршруте.

Компетентный орган транспорта государства, в который подана заявка, направляет компетентному органу транспорта государства, по территории которого проложен маршрут, ходатайство о получении разрешения, заявки на открытие маршрута с приложением документов, обозначенных выше.

Компетентный орган транспорта государства, в который подана заявка, после получения разрешений от всех государств, по территории которых проложен маршрут, выдает эти разрешения перевозчику.

Перевозчик оформляет схему маршрута и подает ее на согласование в компетентные органы транспорта государств, по территории которых пролегает маршрут.

Изменение маршрута, остановок, расписания движения, а также закрытие маршрута производится после предварительного согласования с соответствующими компетентными органами транспорта государств, по территории которых пролегает маршрут.

**9.** Компетентные органы транспорта согласовывают с компетентными органами государств Содружества время пересечения границы автобусами регулярного сообщения и выдают пропуск для внеочередного пересечения границы.

**10.** Автобусы для международных перевозок пассажиров в регулярном сообщении оборудуются передним и боковым трафаретами с наименованием начального и конечного пункта маршрута.

**11.** Отправление и прибытие автобусов международного сообщения осуществляется с автовокзала (автостанции).

На автовокзалах (автостанциях) предоставляется информация о правилах перевозок, расписании движения автобусов, стоимости и условиях проезда пассажиров и перевозки багажа, услугах автовокзала, о работе других видов транспорта.

**12.** Тарифы на перевозки согласовываются перевозчиками.

**13.** Билет должен содержать следующие основные данные:

- наименование автовокзала (автостанции) отправления и назначения;
- номер билета (обозначенный типографским способом);
- стоимость проезда;
- дату выдачи билета;
- дату и время отправления;
- номер места для сидения;
- место выдачи билета;
- номер рейса.

Продажа билетов отмечается в билетно-учетном листе.

**14.** Предварительная продажа билетов на проезд, оформление перевозки багажа осуществляется в отдельных кассах автовокзалов (автостанций) и отдельно расположенных кассах предварительной продажи билетов.

В день отправления автобусов билеты должны продаваться в кассах автовокзалов (автостанций) начальных пунктов маршрутов, а в промежуточных пунктах – при получении информации о наличии свободных мест в автобусе.

Билет является действительным только на указанный в нем день отъезда и рейс автобуса.

Право внеочередного приобретения билетов предоставляется гражданам в соответствии с действующим законодательством государства, на территории которого производится продажа билета.

**15.** Количество пассажиров, перевозимых автобусом на международных маршрутах, соответствует количеству, установленному заводом – изготовителем для данной модели автобуса.

**16.** Водитель и пассажиры автобуса международного сообщения должны иметь надлежащим образом оформленные документы на право пересечения границы.

**17.** При пересечении границы документы пассажиров, багаж, ручная кладь, валюта и ценности должны быть оформлены в соответствии с требованиями действующих пограничного и таможенного законодательства государства, по территории которого осуществляется перевозка.

**18.** Багаж считается выданным пассажиру в том случае, если перевозчик передал его лицу, предъявившему багажную квитанцию.

**19.** Если багажная квитанция отсутствует, то перевозчик вправе передать багаж лицу, доказавшему принадлежность ему этого багажа. Если лицом, претендующим на получение багажа без квитанции, представляется недостаточно доказательств принадлежности ему багажа, перевозчик вправе потребовать от него внесения соответствующего залога, который возвращается по истечении одного года со дня его внесения.

**20.** Багаж, не востребованный по прибытии автобуса на конечный пункт, независимо от того, была ли выдана на него багажная квитанция или нет, сдается на ответственное хранение, за которое взимается плата с пассажира при получении багажа. Перевозчик может поручить хранение багажа третьему лицу, который имеет право на получение вознаграждения за его хранение.

Порядок хранения багажа регулируется законодательством, действующим в государстве, в котором осуществляется хранение.

**21.** Багаж, не доставленный пассажиру в течение четырнадцати дней со дня поступления его заявления о выдаче, считается утерянным.

**22.** Если багаж, считавшийся утерянным, найден в течение года со дня, когда пассажир потребовал его выдачи, перевозчик уведомляет об этом пассажира. В течение тридцати дней со дня получения извещения пассажир может потребовать доставить багаж либо в пункт своего отправления, либо в пункт назначения.

### III. Обязанности и права пассажира

**23.** При осуществлении международных автобусных перевозок пассажир обязан:

- приобрести билет и оплатить перевозку багажа в соответствии с установленной перевозчиком стоимостью поездки, занимать обозначенное в билете место, сохранять билет до конца поездки и предъявлять его контролирующим лицам;
- прибыть к месту посадки в автобус в соответствии с правилами, действующими на территории данного государства;
- соблюдать установленные правила пересечения границы государства, по территории которого осуществляется международная перевозка;
- иметь багажную квитанцию и присутствовать во время осмотра багажа и другого имущества, принадлежащего ему, а также при отборе образцов, проб веществ и материалов, которые ему принадлежат, для экспресс-анализа соответствующими контролирующими органами.

**24. Пассажир международного маршрута имеет право:**

- перевозить с собой в автобусе бесплатно одного ребенка в возрасте до 5 лет – без предоставления отдельного места, в возрасте от 5 до 10 лет – с 50-процентной скидкой от стоимости полного билета – с предоставлением отдельного места и при перевозке двух и более детей, в возрасте до 10 лет, один из них перевозится бесплатно, остальные – с 50-процентной скидкой от стоимости полного билета, с предоставлением отдельного места;
- бесплатно перевозить с собой одно место ручной клади, мелких зверей и птиц в клетках, животных (собак, кошек) за плату, установленную перевозчиком, с предоставлением при посадке на перевозимых животных документов, выданных ветеринарной службой государства, из которого животное вывозится;
- получать своевременную и точную информацию о перечне предоставляемых услуг, условиях их предоставления и маршруте движения;
- требовать возмещения причиненного при осуществлении международной перевозки вреда здоровью пассажира или ущерба его багажу;
- требовать выполнения перевозчиками договора перевозки;
- объявлять ценность багажа при сдаче его для перевозки.

Сумма объявленной ценности багажа должна быть определена пассажиром в национальной валюте государства – отправителя и указана в багажной квитанции. Квитанция должна быть сохранена на все время перевозки и осмотра багажа и другого имущества, которое ему принадлежит.

**25. Пассажиру может быть отказано в перевозке:**

- в случае отсутствия свободных мест;
- в случае неоформленного в таможенном отношении багажа;
- при попытке провоза багажа, запрещенного к перевозке или не соответствующего установленным нормам по номенклатуре, весу или размерам.

**26. Пассажир не вправе:**

- во время движения мешать водителю или отвлекать его внимание от управления автобусом;
- открывать двери автобуса до полной его остановки;
- вносить исправления в билеты и другие проездные документы и передавать их другим пассажирам;
- перевозить багаж на сидениях;
- пользоваться аварийным оборудованием без надобности, кроме предусмотренных случаев.

**27. Пассажир отвечает за причиненный по его вине ущерб, в том числе за повреждение или загрязнение автобуса или оборудования, принадлежащего перевозчику, а также за нарушение настоящих Правил перевозок пассажиров.**

Размер возмещения определяется величиной причиненного ущерба.

**IV. Обязанности и права перевозчика****28. Перевозчик обязан:**

- обеспечить предварительную продажу билетов в международном сообщении;
- перед поездкой ознакомить водителя со схемой маршрута и вручить ему расписание движения;
- своевременно подать автобус в надлежащем техническом и санитарном состоянии;
- обеспечить пассажиру безопасную, удобную поездку в автобусе в соответствии с договором перевозки и утвержденным расписанием;
- обеспечить проезд пассажирам до конечного пункта маршрута без дополнительных для них расходов в случае прекращения поездки из-за технической неисправности автобуса;
- предоставить пассажиру дополнительные услуги, предусмотренные договором перевозки.

**29. Перевозчик имеет право:**

- отменить рейс автобуса при обстоятельствах, которые он не смог предвидеть и предотвратить, несмотря на все принятые меры. В этом случае перевозчик возвращает пассажиру стоимость билета после его предъявления, а также стоимость оплаченных пассажиром дополнительных услуг. Кроме того, подлежат возврату подтвержденные соответствующими документами расходы, понесенные пассажиром и связанные с его возможным возвращением в указанное в билете место начала поездки и отбытием из него самым дешевым средством транспорта. Условия возвращения стоимости билета и оплаченных дополнительных услуг пассажиру определяются Договором о совместной деятельности;
- ограничить или прекратить международные перевозки на территории своего государства в случае эпидемии, стихийного бедс-

ствия или обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажор);

– отметить в багажной квитанции состояние багажа или его упаковки с согласия пассажира. Если пассажир не подтверждает отметку, то перевозчик может отказаться от принятия багажа к перевозке. В случае если багаж принят перевозчиком без отметки, считается, что багаж был принят в надлежащем состоянии и в надлежащей упаковке.

## V. Обязанности и права водителя

**30.** Водитель автобуса, выполняющий международные перевозки пассажиров, обязан:

– руководствоваться Правилами дорожного движения, правилами технической эксплуатации автобуса, должностной инструкцией и выполнять оперативные указания диспетчерской службы;

– соблюдать правила пограничного, таможенного, санитарно-карантинного и других видов контроля государств, по территории которых совершается международная перевозка;

– иметь регистрационные документы на транспортное средство и удостоверение водителя, отвечающие требованиям Конвенции о дорожном движении от 8 ноября 1968 года;

– организовывать, своевременно оповещать и подготавливать пассажиров для прохождения контроля при пересечении границы;

– предъявлять для проверки при пересечении границы:

**а)** при регулярных перевозках: удостоверение водителя, дорожный (путевой) лист, билетно-учетную документацию, оригинал разрешения, расписание движения автобуса, лицензию, документы на право пересечения государственной границы;

**б)** при нерегулярных перевозках: удостоверение водителя, дорожный (путевой) лист, лицензию, дорожный лист, разрешение на нерегулярную перевозку (если такое предусмотрено соглашением о международных автомобильных перевозках), документы на право пересечения государственной границы;

– подтвердить согласно Соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, режим работы водителя;

– следовать по установленному маршруту и выполнять график движения автобуса;

– проверять наличие и соответствие билетов на проезд и перевозку багажа во время посадки пассажиров;

– принимать и размещать багаж, предназначенный для перевозки, выдавать пассажирам багаж на остановках, предусмотренных расписанием;

– объявлять названия остановок и время стоянки на них;

– останавливать автобус по сигналу лиц, имеющих право контроля за международными перевозками, выполнять их указания и оказывать помощь в проведении контроля;

– осуществлять посадку (высадку) после остановки транспортного средства лишь с посадочной площадки, а в случае отсутствия такой площадки – с тротуара или обочины. Если это невозможно, то со стороны проезжей части при условии, что это будет безопасно и не создаст препятствий другим участникам движения;

– в случае дорожно-транспортного происшествия по возможности оказать помощь потерпевшим и оповестить соответствующие органы власти о случившемся;

– принять меры к оказанию первой медицинской помощи пассажиру, нуждающемуся в ней, а также к доставке его в ближайший пункт неотложной помощи. Если пассажир прекращает поездку вследствие болезни, то его багаж сдается на хранение в порядке, предусмотренном пунктом 20 настоящих Правил;

– начинать движение после полного закрытия дверей в автобусе и открывать их только на остановках.

**31.** Водитель имеет право:

– не допустить к поездке или высадить на ближайшей остановке пассажира, нарушившего договор перевозки, или вследствие своего поведения, болезни и других причин, представляющих опасность для окружающих пассажиров;

– требовать от пассажиров выполнения их обязанностей;

– не выдавать багаж, если не предъявлена багажная квитанция;

– присутствовать во время осмотра автобуса и багажа.

## VI. Возвращение платежей

**32.** При возвращении билета в кассу автовокзала (автостанции) не позднее чем за 2 часа до отправления автобуса международного сообщения пассажиру возвращается стоимость билета за вычетом предусмотренного сбора за предварительную продажу билета.

При возвращении билета позже этого срока, но не менее чем за 15 минут до отправления автобуса, предусмотренного расписанием движения, пассажиру возвращается стоимость билета в размере, определяемом перевозчиком.

В случае потери билета пассажир к посадке в автобус не допускается, стоимость билета не возвращается, дубликат не выдается, претензии не принимаются.

**33.** Если автобус перевозчика одного государства во время проезда по территории другого государства не может по какой-либо причине продолжать движение, то Ассоциация международных автомобильных перевозчиков этого государства по просьбе водителя указанного автобуса оказывает за счет перевозчика необходимое содействие в организации перевозки пассажиров данного автобуса в ближайший пункт, откуда имеется возможность осуществлять отправку в необходимом направлении.



В случае вынужденной остановки и при невозможности доставки пассажира к месту прибытия, а также, если пассажир прекращает поездку вследствие заболевания или несчастного случая, ему возвращается стоимость проезда и провоза багажа (за исключением комиссионного сбора) из расчета расстояния от места поломки или вынужденной остановки к конечному пункту прибытия, что регулируется Договором о совместной деятельности.

**34.** Пассажир имеет право вернуть билеты в кассу до отправления автобуса в рейс и получить полную стоимость проезда, включая сборы по предварительной продаже билетов, в следующих случаях:

- при опоздании автобуса в рейс больше, чем на час, по сравнению со временем, предусмотренным в расписании движения;
- при предоставлении пассажиру места в автобусе более низкого класса, чем тот, который был предусмотрен в билете. При согласии пассажира на проезд в автобусе более низкого класса ему возвращается разница в стоимости билета.

Если вместо автобуса, предусмотренного расписанием, подается автобус, проезд на котором дороже, то пассажиры, которые приобрели билеты до объявления об этом, имеют право проезда по этим билетам без доплаты. С момента объявления о замене типа автобуса билеты продаются по установленному более высокому тарифу с соответствующим предупреждением пассажиров.

В случае опоздания пассажир имеет право в течение трех часов с момента отправления автобуса, на который приобретен билет, а вследствие болезни или несчастного случая – трех суток, восстановить проездные документы с доплатой 25% стоимости билета или получить стоимость проезда с вычетом 25% стоимости билета.

Возврат денег осуществляется:

- кассами предварительной продажи билетов, которые продали или доставили билет, за календарные сутки (до 18 часов) до отправления в рейс автобуса;
- кассами текущей продажи билетов автовокзала (автостанции) начального пункта маршрута – в день отправления в рейс автобуса.

#### **VII. Контроль перевозок пассажиров и багажа**

**35.** Контроль перевозок пассажиров и багажа при международных перевозках автомобильным транспортом осуществляется на основании двусторонних межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении и национального законодательства государств, по территории которых перевозки осуществляются.

**36.** Ответственность перевозчиков и пассажиров за нарушение настоящих Правил перевозок пассажиров предусматривается Конвенцией о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа от 9 октября 1997 года, многосторонними и двусторонними межправительственными соглашениями о международном автомобильном сообщении, а также национальным законодательством государства, на территории которого совершено нарушение.

### **СВЕДЕНИЯ О РАТИФИКАЦИИ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПассажиРОВ И БАГАЖА**

от 9 октября 1997 года

(по состоянию на 1 февраля 2003 года)

*Конвенция вступает в силу в соответствии со ст. 21.*

*Подписали: Азербайджан, Армения, Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Молдавия, Россия, Таджикистан, Узбекистан, Украина.*

*Сдали ратификационные грамоты:*

*Узбекистан – депонирована 20 февраля 1998 года;*

*Белоруссия – депонирована 26 июня 1998 года;*

*Украина – депонирована 14 сентября 1999 года;*

*Киргизия – депонирована 13 апреля 2000 года;*

*Армения – депонирована 11 мая 2000 года;*

*Казахстан – депонирована 12 июня 2000 года;*

*Таджикистан – депонирована 27 июля 2000 года с оговоркой: «Термин «автобус» применительно к Республике Таджикистан употребляется в значении, предусмотренном Конвенцией о дорожном движении 1968 года».*

*Конвенция вступила в силу 14 сентября 1999 года.*

*Вступила в силу для государств:*

*Узбекистан, Белоруссия и Украина – 14 сентября 1999 года;*

*Киргизия – 13 апреля 2000 года;*

*Армения – 11 мая 2000 года;*

*Казахстан – 12 июня 2000 года;*

*Таджикистан – 27 июля 2000 года.*



**Проект  
Группы компаний  
«Русские Автобусные Линии»**



**«Нет в России семьи такой, где не памятен был свой герой»**



**Музей истории Великой Отечественной войны открыли в московской гимназии к юбилею победы**

К 65-летию победы в Великой Отечественной войне 29 марта 2010 года в одной из московских гимназий под номером 1558 Северо-Восточного округа Москвы открылся музей, в котором представлены экспонаты того времени: каски, личные вещи солдат и офицеров, саперная лопата, издания военных лет, а также фотографии, ордена, медали, личные дела ветеранов, в то время участников войны и многое-многое другое.

Музей в школе создан силами и на средства Группы компаний «Русские Автобусные Линии». Его организаторами и идейными вдохновителями стали сотрудники компании.

В церемонии открытия музея приняли участие директор, учителя и ученики гимназии, а также Руководитель Группы компаний «Русские Автобусные Линии» Борис Лоран и председатель Правления Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» Сергей Жарков.

«Музей создан к юбилею, 65-летию победы в Великой Отечественной войне. От нашей компании, от каждого из нас это дань подвигам нашего народа. Мы финансировали закупку выставочного оборудования и ряда экспонатов. И хотелось бы отметить, что все это создавалось руками наших сотрудников. Мы сами, никого не привлекая, разрабатывали дизайн, сами раскладывали экспонаты, подписывали их», – рассказал Борис Олегович на церемонии открытия музея.



Самые маленькие ученики, выбежав из своих классов на перемену, с неподдельным интересом стали рассматривать только что открывшуюся экспозицию и живо общаться между собой, указывая друг другу на разные экспонаты. Многие из представленного ребята увидели вообще впервые в жизни и стали расспрашивать у взрослых, что это.

Познакомиться с предметами военной истории им помог Сергей Александрович Жарков, который также сказал ребятам в своей приветственной речи, что музей создан специально для них, чтобы они сохранили в памяти подвиги своих дедов и прадедов, память о военных событиях Великой Отечественной войны и имели представление о вооруженных силах тех лет.

На что дети дружно в один голос поблагодарили Сергея Александровича.

Одна из учениц прочитала стихотворение, посвященное Великой Отечественной войне. А на вопрос директора школы, знают ли ребята о том, для чего нас защищали наши дедушки и прадедушки на войне, учащийся ответил: «Для того чтобы наша жизнь была хорошая и не в рабстве». Что называется, устами младенца глаголит истина.



Директор гимназии Галина Юсупова поделила мнение ученика и подчеркнула, что открытие музея – это очень важное событие для школы.

«И не только для школы, это должно быть важно для каждого из нас. Люди гибли не за металл, а за жизнь и судьбу каждого из нас. Наглядность очень важна для детей. И открытие такого музея – это начало новой страницы в жизни школы. Мы очень благодарны компании «Русские Автобусные Линии» за эту экспозицию. Даже если каждый ученик, пробегаая мимо, хоть на чуть-чуть задержится возле экспонатов, значит уже все не напрасно», – сказала Галина Исаевна.



Она также отметила, что гимназия уделяет большое внимание военно-патриотическому воспитанию своих учащихся.

В частности, ученики вместе со своими учителями на протяжении уже многих лет два раза в год ходят на Раевское кладбище и ухаживают за могилами ветеранов войны, возлагают к ним цветы.

Также в гимназии выпускается своя газета под названием «Улитка», в которой есть страничка, посвященная войне и ее ветеранам. Каждый день работает школьное радио, на котором обязательно раз в неделю выходит в эфир патриотическая страничка. Кроме того, издаются поэтические альманахи учащихся. В этом году, в мае, выйдет альманах, посвященный 65-летию победы над фашизмом.

«К обычным классным часам я отношусь не так серьезно, как к каким-то проектам, над которыми работают дети. Классный час – это классный час – это такое немножко режимное мероприятие. А здесь должно быть так, чтобы через душу прошло, через сердце, чтоб задело», – убеждена Галина Исаевна.



Она также добавила, что уже в апреле в гимназии начнется декада, посвященная 65-ой годовщине победы в Великой Отечественной войне, в рамках которой пройдет конкурс военно-инсценированной песни, конкурс чтеца, а также конкурс сочинений на тему: война в моей семье.

«И музей, открывшийся в нашей гимназии, в этом смысле дополнит картину. Мы уже бросили клич среди ребят, и кто-то из них вызвался принести гимнастерку прадедушки, кто-то медали, у кого-то фляжка осталась с войны, а кто-то напишет сочинение на военную тему. В течение месяца еще два выставочных стеллажа будут подготовлены нашим детским парламентом вместе с организационной группой. Музей, который у нас появился, – это делали взрослые дяди и тети, а теперь ребята сами с нашим школьным художником будут создавать то, что идет из их семей и



от них», – заключила директор гимназии, еще раз поблагодарив организацию «Русские Автобусные Линии» за столь щедрый и, безусловно, необходимый подарок.

Надо отметить, что это уже не первый музей, открытый компанией в образовательном учреждении российской столицы, в рамках благотворительной акции. В прошлом году, к юбилею битвы под Москвой, аналогичная экспозиция появилась в школе № 1973 западного округа.

«Открытие такого музея – это наша дань и наше почитание подвига советского народа в этой страшной войне, а также вклад нашей компании в военно-патриотическое воспитание детей и подростков. Основная цель заключается в том, чтобы дети проявили больший интерес к самой Великой Отечественной войне и в том числе к истории своих семей, так как война не обошла ни одну семью. И я считаю, что мы добились той цели, которую перед собой ставили. Потому что по прошествии года работы музея в школе № 1973 там постоянно на переменах находятся дети и проявляют неподдельный интерес к такой важной теме. Они что-то смотрят, изучают, задают вопросы, связанные с войной, которые им не понятны своим родителям, учителям, бабушкам и дедушкам», – рассказал генеральный директор Группы компаний «Русские Автобусные Линии» Борис Лоран.

«Сегодня то, что мы открываем второй музей – это уже некий наработанный опыт. Мы исправили ошибки, допущенные при организации предыдущего музея по размещению экспонатов и по материалам и внесли изменения в экспозицию первого музея. И особо хотелось бы отметить такой приятный факт, что сами школы проявили такую правильную позицию. Мы даже не ожидали такого внимания, понимания и ответной реакции по размещению музеев в школах», – добавил он.

По словам Бориса Олеговича, экспонаты собирались сотрудниками компании и ее региональных филиалов. Причем основная масса представленных предметов привезена из Смоленска, где находится один из таких филиалов.

«Смоленск – это вообще многострадальная земля и, к сожалению, очень много людей погибло там. Она полна такими вещами. Все, что представлено здесь – все нашли этим летом поисковые отряды, с которыми мы сотрудничаем. Мы сообщили, что собираем музеи в школах к юбилею победы в войне, и они с пониманием отнеслись к этому и предоставили ряд экспонатов», – сказал Лоран.

Он также добавил, что часть предметов военной истории приобреталась в специализированных магазинах.

«Но, при этом 80% из всех представленных в музее вещей подлинные: это каски, которые носили наши солдаты, оружие, которым они воевали, предметы быта, ордена и прочие вещи. И особую благодарность хотелось бы выразить тем, кто передал нашему музею ордена и медали своих предков. Время идет и все меньше становится ветеранов войны. В каких-то семьях хранят реликвии и передают из поколения в поколение, но вот некоторые посчитали своим долгом передать их музею, в частности фотографии, личные дела и вещи участников войны», – подчеркнул генеральный директор Группы компаний «Русские Автобусные Линии».

По словам Бориса Олеговича, компания не собирается, открыв музеи в школах, пускать все на самотек. Экспозиции будут постоянно дополняться все новыми и новыми предметами времен Великой Отечественной по мере их появления. К расширению экспозиции будут привлекаться ученики школ, которым предложено собрать информацию о своих дедушках и прадедушках, бабушках и прабабушках – участников Войны и работников трудового фронта.

*«Музей – это то, что нужно создавать творчески. Просто наваленная груда экспонатов не дает никакого эффекта, поэтому здесь есть свободные места, которые специально оставлены под появление новых экспонатов. Нам постоянно из регионов что-то присылают, в Москве мы находим какие-то вещи, и они будут передаваться в музеи» -сказал Сергей Жарков «Также хочу подчеркнуть, что информационные печатные и интернет ресурсы Некоммерческого партнерства «ЕТС «Российские Автобусные Линии» будут освещать подобную деятельность транспортников и призывать коммерческие структуры больше участвовать в военно-патриотическом воспитании подрастающего поколения».*

*Большое количество мероприятий пройдет в этом году по всей стране в честь празднования 65-летия победы нашей Родины в длительной и страшной войне 1941-1945 годов. В том числе большое внимание будет уделяться этой теме и в российских школах. В московской гимназии №1558 старт празднованию юбилея дан открытием музея истории Великой Отечественной войны.*

**В продолжение Проекта Группы компаний «Русские Автобусные Линии» «Нет в России семьи такой, где не памятен был свой герой» 23 апреля открывается еще один музей в школе ГОУ Центр образования №1685 города Москвы.**

## Целевая рассылка издания

Организации – члены Некоммерческого партнерства  
«Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

Организации – члены Общественного совета по совершенствованию  
деятельности автовокзалов

Пассажирские автотранспортные предприятия

Организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции

Некоммерческие организации в сфере транспорта

Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сферах  
транспорта, градостроения и природопользования

Государственная Дума 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 его территориальные  
управления

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, территориальные  
управления государственного автодорожного надзора

Территориальные органы исполнительной власти города Москвы

Профсоюзные организации в сфере автомобильного транспорта

Общества защиты прав потребителей

Научно-исследовательские и высшие учебные организации в сфере  
автомобильного транспорта

ОАО «Российские железные дороги»

Организации следующих видов деятельности: реализация автобусов, запасных частей, топли-  
ва; техническое обслуживание, ремонт, переоборудование автобусов; спутниковая навигация;  
страхование, реклама

**Подписка на журнал «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» осущест-  
вляется: Каталог российской прессы «Почта России» - Индекс 11129 (со 2-го полугодия 2010г.),  
а также непосредственно через редакцию журнала на все номера журнала.**

**Адрес редакции:**

**115419, г. Москва, 4-й Верхний Михайловский пр-д., д. 1**

**Тел. \ факс (495) 633-12-89**

**E-mail: info@rosbuslines.ru**

**www.rosbuslines.ru**



**ТРАНС  
ЗАПЧАСТЬ  
СЕРВИС**

# **ЗАПЧАСТИ ДЛЯ КОММЕРЧЕСКОЙ ТЕХНИКИ**

**ГРУЗОВИКИ – Shaanxi, Howo, Dongfeng, Foton, FAW,  
Beifang Benchi**

**АВТОБУСЫ – Yutong, Higer, Golden Dragon, JAC, Mudan**

- **Широкий ассортимент запасных частей  
на складе в Москве-более 2000 наименований**
- **Доставка в любой регион России**
- **Специальные программы для оптовых покупателей**
- **Приглашаем к сотрудничеству физических и  
юридических лиц**

**тел.: +7 (495) 961-00-81**  
**[www.tzs-truck.ru](http://www.tzs-truck.ru)**



Официальный дистрибьютор Higer

**АВТОБУС, ДОСТОЙНЫЙ ДОВЕРИЯ**



**Higer 6118GS**  
31+1 мест сидячих  
общая вместимость 63 мест  
двигатель Cummins 210 л/с, Евро-3



**Higer 6891**  
27+1, мест  
общая вместимость 58 мест  
двигатель Cummins 185 л/с, Евро-3



**Higer 6119**  
47+1 мест  
двигатель Cummins Евро-4, 270 л/с

**Специальное предложение - 3 950 000 руб.**



**Higer 6885**  
35+1 мест  
двигатель Cummins 210 л/с, Евро-3



**Higer 6129**  
47+1+1 мест  
двигатель Cummins 340 л/с, Евро-3