



РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

24-26 июня Российский автотранспортный союз (РАС) проводит внеочередной Съезд в г. Сочи, по адресу: ул. Черноморская, дом 3 ГК «Жемчужина».

Программа Съезда:

24 июня – регистрация участников внеочередного Съезда, размещение;
25 июня – Съезд и Правление РАС;
26 июня – Круглый стол.

Для участия в работе данных мероприятий приглашены представители Минтранса России, Минобразования России, Минрегионразвития России, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, представители органов исполнительной власти, руководители автотранспортных предприятий, органов по сертификации услуг на автомобильном транспорте, автовокзалов, представители российских и зарубежных коммерческих структур, представители профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

www.nport.ru



16 июня 2009 г.
Общее собрание членов Некоммерческого партнерства
«Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»



24 - 26 июня 2009 г.

Внеочередной Съезд Российского автотранспортного союза «Развитие автотранспортной отрасли в Российской Федерации и совершенствование деятельности Российского автотранспортного союза».



Президент Российского автотранспортного союза
Михаил Иванович Козлов



ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ ПАРТНЕРСТВА

Прошлое и будущее Некоммерческого Партнерства
«Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»:
отчеты и перспективы.....3

АВТОБУСНЫЕ ПРЕВОЗКИ: СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ

Острый разговор за круглым столом.....14

РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

Итоги работы Российского автотранспортного союза
в рамках мероприятий Внеочередного Съезда членов РАС.....17

Протокол по результатам заседания «круглого стола».....26

НОВОСТИ:МОСКВА

Нелегалам указали на выход.....28

ОАО «РЖД» начало борьбу с незаконными парковками
на привокзальных площадях Москвы.....29

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Проект. Услуги по придорожному сервису. Требования к автовокзалам.....30

ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕВОЙ БЕСПЛАТНОЙ РАССЫЛКИ.....34

Информационный бюллетень Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

Распространяется бесплатно в различных регионах России, странах СНГ и дальнего зарубежья.

Редакция издания не всегда разделяет мнение авторов публикуемых статей.

Экспертный Совет:

М.И. Козлов - Президент Российского автотранспортного союза

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

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

А.С. Таксер - Советник Префекта ЮЗАО г. Москвы, Член Правления НП «ЕТС«Российские Автобусные Линии»

Ю.Ю. Свешников - Исполнительный директор Московского Транспортного Союза

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

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

Над номером работали:

Б.О. Лоран, П.А. Кошкин, И.В. Садыкова, Г.Д. Шахматов, А.И. Левятов, В.Г. Игнатов, С.А. Сидоров,
А.С. Яровенко, М.Т. Тедорадзе, А.А. Голощук, С.Н. Маракулин, Ж.Е. Жарикова, Е.О. Хвостенко,
, С.А. Дубовицкая, М.С. Сорокина, С.Л. Коновалова, О.Л. Щемелева

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

Прошлое и будущее Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»: отчеты и перспективы

Общее собрание членов Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» прошло 16 июня 2009 года в здании ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» (НИИАТ). На мероприятии было рассмотрено большое количество вопросов, в том числе был представлен отчет единоличного исполнительного органа за 2008 год, утверждена новая редакция Устава Партнерства, определены приоритетные направления его деятельности и принципы формирования и использования имущества организации, а также рассмотрен вопрос о делегировании Правлению Партнерства полномочий избрания ревизора (контрольно-ревизионной комиссии).

Одним из наиболее важных моментов общего собрания стало избрание президента Некоммерческого Партнерства. Им стал генеральный директор ООО «Русские Автобусные Линии» Борис Лоран.

Членами Правления Партнерства были избраны:

- Президент Российского автотранспортного союза Михаил Козлов (на момент выхода этого номера Михаил Козлов избран Президентом РАС);
- вице-президент ОАО «Группа-Автолайн» Сергей Жарков;
- коммерческий директор ООО «Управляющая компания «Автолайн-Транслайт» Владимир Гусаров;
- директор Смоленского филиала ООО «Русские Автобусные Линии» Вадим Игнатов;
- директор ООО «Регион-Сервис» (г.Иваново) Антон Левятов;
- советник по правовым вопросам Партнерства Сергей Сидоров;
- советник Партнерства Геннадий Шахматов;
- исполнительный директор ООО «Русские Автобусные Линии» Ирина Садыкова;
- председатель регионального общественного фонда «Содействие ветеранам боевых действий Чеченской Республики и патриотам Отечества» Петр Ерохин;
- генеральный директор ООО «Деловые Традиции» Александр Панов;
- советник префекта Юго-Западного административного округа Москвы Александр Таксер;
- исполнительный директор Московского транспортного союза Юрий Свешников;
- начальник отделения Тульского областного совета «Динамо» Андрей Ревко;
- директор государственного унитарного предприятия «Смолоблпассажиртранс» Владимир Белобровский;
- директор Управления междугородных и международных автобусных перевозок Московского транспортного союза Сергей Мосейков.



«По состоянию на 1 июня 2009 года членами Партнерства являются 60 организаций и индивидуальных предпринимателей из 11 регионов России: Ивановской, Калужской, Московской, Орловской, Рязанской, Саратовской, Смоленской и Тульской областей, а также из Чувашской Республики, Ставропольского края и Москвы», – доложил в своем вступительном слове генеральный директор ООО «Русские Автобусные Линии» Борис Лоран.

Он напомнил, что Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» было создано в 2005 году как своеобразная альтернатива Российскому автотранспортному союзу.

«В то время руководство РАСа мало внимания уделяло проблемам рынка межрегиональных автобусных перевозок и не защищало интересы огромного количества автовокзалов и перевозчиков, которые не входили в члены союза, а именно – в его региональные ассоциации», – заметил Лоран, добавив, что в настоящее время ситуация в отношениях между Партнерством и союзом радикально изменилась.

По словам генерального директора ООО «Русские Автобусные Линии», в настоящее время ощущается полная поддержка добросовестных перевозчиков и легальных автовокзалов этой организацией.

Решением Правления Партнерства было подано заявление на вступление организации в члены Российского автотранспортного союза.

Борис Олегович рассказал собравшимся о достижениях Партнерства. За четыре года его существования были разработаны и реализованы инновационные технологии по управлению системами объектов транспортной инфраструктуры, а также логистические разработки специалистов, которые увеличили доходность операторов рынка во многих регионах. Проекты Партнерства «Автобус-груз» (проект по перевозке грузов на регулярных междугородных авто-

бусных маршрутах) и «Магазин транспортной работы» (проект по использованию подвижного состава, находящегося на межрейсовом отстое на автостанциях в Москве, в заказной почасовой работе по городу, Московской области и по Золотому кольцу) также позволили перевозчикам получить новые источники доходов.

Помимо этого, Партнерство оказывает всевозможную поддержку своим членам в развитии их деятельности, одновременно «очищая ряды Партнерства от тех, кто пытается использовать наше честное имя в своих корыстных частных интересах».

Выступая на общем собрании, **Президент Российского автотранспортного союза, доктор технических наук Павел Златин** отметил, что «Российские Автобусные Линии» взяли на себя миссию, упущенную в последние годы и транспортным союзом, и всей страной, включая региональные представительства администрации России.»

«Сегодня, конечно, каждому муниципальному образованию в крупных городах, в целом в стране есть острейшая необходимость сделать перевозки пассажиров более комфортными, более безопасными, более достойными той великой истории, которая предшествовала нашей с вами жизни и истории нашего государства. И надо откровенно сказать, что и Правительству РФ, и Государственной Думе не удастся в полной мере найти те механизмы, в первую очередь, те законы, которые помогают честным транспортным операторам, честным гражданам России достойно выполнять свою миссию. Поэтому на дорогах России существует масса проблем», – сказал Златин.

Одной из главных проблем Павел Златин назвал пиратство на дорогах, когда «каждый день десятки тысяч автотранспортных средств подвергаются нападению пиратов из различных контролирующих органов страны».

Он также затронул проблему высоких процентных ставок по кредитам и лизингу, отметив, что в России процентная ставка сегодня составляет 25-30%, тогда как в Европе, США – около 3%, а в Японии – менее 0,5%.

«Как мы можем в таких условиях обеспечить лизинговые платежи за комфортабельную технику? Мы сегодня проигрываем нашим коллегам по транспортному цеху из Казахстана, Украины и Беларуси по условиям для лизинга современного подвижного состава», – подчеркнул Павел Андреевич.

Он также выразил мнение о том, что сегодня совершенно не развита структура обслуживания пассажиров на российских дорогах и инфраструктура наших вокзалов.

«Вы посмотрите, что у нас за «вокзальный» сервис в прямом смысле, в кавычках вокзальный, как нарицательное имя, а никак не то место, где формируется культура регионов, где люди должны иметь возможность не только передвижения, но и пользования ав-

товокзалом как центром бытовой культуры региона. Мне кажется, нам нужно такую задачу поставить в ближайшее время», – считает Павел Златин.

Говоря о так называемых транспортно-пересадочных узлах, он привел в пример Германию, где в ходе подготовки к чемпионату мира по футболу построили в немецкой столице крупнейший в Европе транспортный комплекс.

«Вокзалом его не назовешь, потому что там и кафе, там и ресторан, там магазины, там самое главное – возможности для пассажиров пользоваться всеми видами транспорта. В этом транспортном узле пересекаются и такси, и автобусы, и метрополитен, и железные дороги, как пригородные, так и междугородные и международные. В наших регионах сегодня даже такой постановки вопроса нет», – рассказал Златин.

По его мнению, вокзал даже в самом небольшом поселковом образовании – это место формирования бытовой культуры, и «именно с транспортом комплексно должна формироваться культура общения людей, культура прибытия в этот поселок и убытия».

В своем выступлении он отметил работу транспортников в Московской области, где в последние годы построено более 20 вокзалов, а также вспомнил о железнодорожном вокзале в Челябинске, которому нет равных на территории России.

«Сегодня общество не готово поставить вопрос в администрации любого региона России о том, что нужно в деревне сделать не остановку общественного транспорта образца начала прошлого века, которые делались даже с большим художественным вкусом и мастерством, чем сейчас, а создать центр, где пассажиры могли бы сходить в парикмахерскую, купить себе что-то, пообщаться, то есть формировать культуру жизни россиян. Вот такие вопросы надо ставить хотя бы на теоретическом уровне, я уже не говорю о нормативном, строительных нормах и правилах, программах развития регионов. К сожалению, эти страницы вообще не существуют, не смотря на замечательный документ о Стратегии развития транспорта до 2030 года в РФ. Такой до-



Златин П.А.

кумент принят, но, слава богу, наши родители познакомили нас в детстве с замечательной сказкой Ганса Христиана Андерсена, которая называлась «Новый наряд короля». Портные шили-шили, а король оказался голым. Вот так и у нас, программ много, а нашему россиянину становится жить не легче, и вам трудиться не проще», – резюмировал Златин.

Президент Московского областного транспортного союза (АСМОП) Борис Винокуров обратился к истории России, в которой с давних времен сначала создавали что-то, потом разрушали, после чего снова начинали создавать все с нуля.

«Наша задача на сегодня заключается в том, чтобы создать систему, которая обеспечивала бы постепенное восстановление сервиса междугородных автомобильных пассажирских перевозок, таких, какие требуются сегодня для человека», – подчеркнул Винокуров.

По его мнению, говоря о том, как все хорошо и благополучно в зарубежных странах, не надо забывать о том, что там шли к этому благополучию 200-300 лет, а наша страна только начала это делать.

Борис Аркадьевич заметил, что сегодня одной из наиболее важных задач является объединение предприятий. Как показывает опыт, в том числе зарубежный, только объединившись, можно что-то сделать.

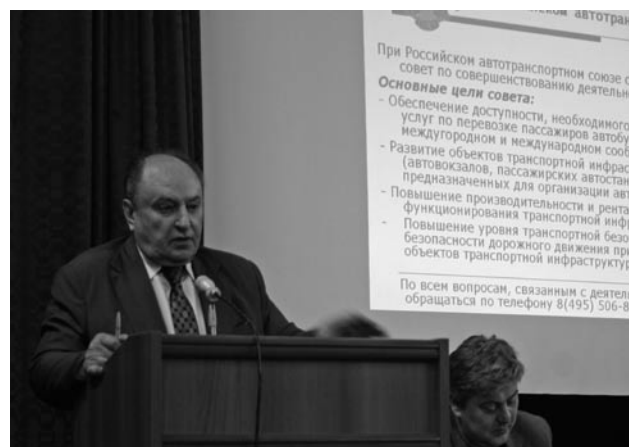
По его словам, сегодня необходимо развивать саморегулируемые организации.

«Сейчас в Думе обсуждения по поправкам к принятому 315-му закону. Опыт Московской области показывает, что мы начинаем создавать саморегулируемую организацию, так называемое такси Подмоскovie. Что такое сегодня представляет собой такси? Это частные владельцы, работающие по свободному предпринимательству, договорные цены в большинстве своем, неуплата налогов и т.д. Россия не выдержит больше всего того, что творилось все эти 10-15 лет, когда зарождались миллиардеры, когда шло сплошное воровство и коррупция. Междугородный пассажирский транспорт способен нормально работать с рентабельностью 15-20%. Но задача заключается в том, чтобы потребовать, не попросить, а именно потребовать от государства создания правил игры, которые заключаются в кредитных ставках», – сказал Винокуров.

Он подчеркнул, что в Америке и Японии кредитная ставка низкая.

«Мы несколько раз ставили вопросы, по имеющимся у нас данным, ставка рефинансирования Центробанка сегодня 11% + 3% маржи банка. Даже 14% – это и то много, потому что если рентабельность 15-20%, расширения производства не будет», – заметил президент АСМОП.

Он настоял на том, что сегодня необходимо сделать так, как сделано в Московской области, где на



Винокуров Б.А.

рынке пассажирских перевозок никто не работает, кроме предприятий, которые прошли конкурс.

«Сегодня конкурсное производство стало примерно таким, что выиграть может только достойный. Это мы начинаем делать сегодня в такси. Поэтому задача заключается в том, чтобы заставить аппарат, в том числе и РАС, создать «правила игры» на транспорте во всех сферах: и по грузовому транспорту, и по международным автобусным перевозкам, и по внутренним перевозкам. Эти «правила игры» дадут возможность компаниям правильно работать», – подчеркнул Винокуров.

Также он затронул проблему квотирования в сфере автоперевозок и вспомнил о системе распределения маршрутов, которая существовала в Советском союзе. Когда, например, разрабатывался маршрут «Калуга–Москва», Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта проводил анализ и говорил о том, что для обслуживания этого маршрута необходимо 50 автобусов. Они распределялись между транспортными управлениями Калуги и Москвы 50 на 50. То есть 25 автобусов пускала Калуга и 25 – Москва. Если один из регионов не мог предоставить такое количество транспорта, то другой регион брал на себя большую часть.

«Сегодня этого, к сожалению, нет, но квотирование надо делать. Мы довели Москву до того, что она обслуживается иногородними автобусами. Москвичи практически не работают на рынке автоперевозок. Мы говорили мэру Москвы Юрию Михайловичу Лужкову, что город теряет деньги: пассажиры столицы платят Калуге, Ростову и так далее. Поэтому вопрос квотирования должен постепенно развиваться», – заключил президент транспортного союза.

Выступая, **исполнительный директор Московского транспортного союза (МТС) Юрий Свешников**, так же, как и Борис Винокуров заметил, что сегодня «одиночка» в транспорте выжить практически не может.

«Только вот такие профессиональные ассоциации, как наша, что-то могут сделать. Причем сегодня зако-



Свешников Ю.Ю.

нодательство позволяет нам не только объединяться и отстаивать свои интересы, но к нашим интересам обязаны прислушиваться государственные органы», – подчеркнул Свешников.

Он привел в пример последний пакет антикоррупционных указов и законов, которые подписал президент России. Согласно этим документам, сегодня ни один закон не может быть принят Государственной Думой и подписан президентом без его одобрения государственными общественными организациями, в том числе, профессиональными транспортными организациями, если это касается транспортного законодательства.

«Все знают, как долго готовился новый Устав автомобильного транспорта. Он бы, наверное, готовился еще лет 10, если бы в чью-то умную голову не пришла мысль пригласить профессиональных транспортников в Госдуму, в Экспертный совет для того, чтобы они приняли участие в разработке этого судьбоносного для нас, основного нашего закона», – отметил исполнительный директор МТС.

Активно работая по 3-4 часа в день, специалисты Союза транспортников России, РАС, московского областного и городского транспортных союзов сдвинули все с мертвой точки, и сегодня этот закон принят.

«Без участия транспортной общественности сегодня не проходит ни одно мероприятие. Более того, могу сказать, даже не побоюсь этого слова, что сегодня и законы, и нормативные акты пишутся в большей степени с участием транспортной общественности, транспортных союзов, гильдий, ассоциаций и т.д. Даже решение таких сложных вопросов, которые мы года 3-4 не могли решить – это взаимоотношения организаций автобусных перевозок между Москвой и Московской областью, было инициировано двумя союзами: московским и областным транспортными союзами. В результате, 22 мая было подписано соглашение уже между органами исполнительной власти - Департаментом транспорта и связи г. Москвы и Министерством транспорта Мос-

ковской области о временном порядке организации такого рода маршрутов», – отметил Юрий Юрьевич.

Как проблему номер один Свешников выделил нелегальные перевозки.

«Мне кажется, нет более серьезной проблемы, чем нелегальный извоз, который отнимает у нас и деньги, и престиж, и отнимает у нас все. Поэтому сегодня, пока еще не создана в полном объеме законодательная база, то транспортное законодательство, которое позволит нам работать четко совершенно в рамках определенных регламентов, большая часть работы Московского транспортного союза будет направлена именно на это», – сказал в заключении исполнительный директор союза.

Далее в ходе собрания **и.о. исполнительного директора Партнерства Павел Кошкин** был избран председателем Общего собрания, а его секретарем избрали **советника по правовым вопросам Партнерства Сергея Сидорова**.

КРАТКАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Павел Анатольевич Кошкин в НП работает с начала 2009 года, образование высшее, окончил «Московский автомобильно-дорожный институт», по специальности: организация перевозок и управление на автомобильном транспорте. Опыт работы в транспортной сфере – более 15 лет (Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта, Департамент транспорта и связи г. Москвы).

Сергей Александрович Сидоров в НП занимает должность советника по правовым вопросам. Образование высшее юридическое. Опыт работы по специальности более 10 лет.

И.о. исполнительного директора Партнерства Павел Кошкин представил отчет о деятельности организации в 2008 году.

Он сообщил, что на 1 января 2008 года в Партнерстве состояло 46 членов, по состоянию на 1 июня 2009 года членами организации являются 60 организаций и индивидуальных предпринимателей из 11 регионов Российской Федерации.

В 2008г. деятельность Партнерства осуществлялась по следующим направлениям:

1. Оказание информационной помощи и поддержке членам Партнерства

В 2008 году Партнерство выпустило 5 номеров информационного бюллетеня «Российские Автобусные Линии – Проблемы и перспективы развития». На его страницах публиковалась актуальная информация о рынке междугородных и международных авто-

перевозок, а также новые отраслевые нормативные документы и комментарии к ним.

Деятельность Партнерства и его членов также освещалась через Интернет-сайт.

2. Оказание юридической, консультативной и организационно-методической помощи членам Партнерства

Такая помощь оказывалась по устным и письменным обращениям членов Партнерства.

В частности, перевозчикам помогали в подготовке комплектов маршрутной документации.

3. Развитие маршрутной сети междугородного и международного сообщения перевозчиков-членов Партнерства

В течение 2008 года обращения по этому вопросу направлялись в Министерство транспорта Российской Федерации, в органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, в организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции.

4. Разработка и внедрение региональных и межрегиональных проектов по развитию автобусных перевозок междугородного и международного сообщения

В прошлом году сотрудники Партнерства разработали следующие рабочие проекты:

1) Концепция создания единой сети автовокзалов Российской Федерации в рамках развития Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года;

2) Концепция размещения объектов транспортной инфраструктуры в Москве, обслуживающих регулярные и заказные междугородные и международные автобусные пассажирские перевозки;

3) Концепция развития сети автовокзалов и автостанций Ивановской области.

5. Работа по прекращению эксплуатации несанкционированных междугородных и международных автобусных маршрутов, а также пунктов отправления и прибытия таких маршрутов

Такая работа проводилась по 2-м направлениям:

– разъяснительная работа с автоперевозчиками с целью перевода их маршрутов на санкционированные пункты отправления и прибытия автобусов;

– направление обращений в органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и в органы государственного контроля и надзора по вопросу пресечения несанкционированных автобусных перевозок междугородного и международного сообщения.

В частности, обращения по вопросу осуществления несанкционированных автобусных перевозок в Москве были направлены мэру города, в Прокуратуру, Департамент транспорта и связи г. Москвы, УФСБ

РФ по Москве и Московской области, ГУВД, УГИБДД ГУВД столицы, Центральное Управление Госавтодорнадзора, Департамент природопользования и охраны окружающей среды и другие территориальные организации (всего в 17 организаций).

Эти обращения послужили поводом для организации компетентными органами власти ряда проверок деятельности несанкционированных пунктов прибытия и отправления междугородных и международных автобусных маршрутов, по результатам которых были выявлены многочисленные нарушения транспортного законодательства, а к нарушителям приняты соответствующие меры воздействия.

6. Взаимодействие с российскими некоммерческими организациями и объединениями

В 2008 году Партнерство провело ряд подготовительных мероприятий по его вступлению в Российский автотранспортный союз и Торгово-промышленную палату Российской Федерации.

7. Создание на базе Партнерства саморегулируемой организации

В 2008 году проводилась предварительная проработка данного вопроса.

Кроме того, Партнерством работало над дальнейшим развитием ранее начатых проектов «Магазин транспортной работы» и «Автобус-груз».

В качестве недостатков в работе Партнерства в прошлом году выступающий выделил:

– незавершенность начатых междугородных и региональных проектов;

– недостаточную работу по совершенствованию нормативно-правовой документации в области автобусных перевозок междугородного и международного сообщения;

– практическое отсутствие специальных мероприятий: конференций, круглых столов, совещаний;

– слабую активность многих членов Партнерства.

В представленном анализе финансового состояния Павел Анатольевич сообщил, что источниками



Кошкин П.А.

формирования имущества Партнерства в денежной и иных формах за отчетный период являлись регулярные и единовременные поступления от членов Партнерства (в том числе вступительные и членские взносы), а также добровольные имущественные взносы и пожертвования как от членов организации, так и от третьих лиц.

Кошкин отметил, что в 2009 году деятельность Партнерства значительно активизировалась, во многом благодаря активному взаимодействию с Российским автотранспортным союзом, было подано заявление о вступлении в РАС.

Кроме того, в январе 2009 года Партнерство стало членом Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском автотранспортном союзе и осуществляет основную организационную деятельность этого совета.

В начале года Партнерство участвовало в подготовке регионального проекта «Предложения по внедрению инновационной системы управления автовокзалами и автостанциями Ярославской области». Также были подготовлены предложения по корректировке схемы размещения автовокзалов в Москве.

В настоящее время Партнерство в рамках работы Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов проводит работу по составлению Реестра автовокзалов и пассажирских автостанций России.

В заключение своего выступления Кошкин оценил работу Партнерства в 2008 году как удовлетворительную.

Если и.о. исполнительного директора Партнерства Павел Кошкин говорил о направлениях работы Партнерства в прошлом году, то **Председатель Правления Борис Лоран** обозначил приоритетные направления деятельности организации в настоящее время в соответствии с основными целями НП, установленными Уставом организации:

1. Организация взаимодействия Некоммерческого Партнерства с Российским автотранспортным союзом и обеспечение работы Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при РАС

«За время существования НП взаимодействие между ним и Российским автотранспортным союзом постоянно усиливалось и сейчас, наши отношения вышли на качественно новый уровень», – сказал Лоран.

Во-первых, Партнерство вступило в состав союза, а во-вторых, взяло на себя организационные функции по обеспечению деятельности Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов.

Роль Партнерства в составе РАС – это, в первую очередь, представление интересов малых и средних



Сидоров С.А.

предприятий и индивидуальных предпринимателей рынка международных, междугородных и пригородных автобусных перевозок.

В настоящее время отдельные региональные члены РАС уполномочены на проведение работ по экспертизе документации по организации межрегиональных маршрутов. При этом в отдельных регионах такая работа осуществляется качественно, как, например, в Москве - Московским транспортным союзом, а в отдельных регионах она оставляет желать лучшего.

В таких условиях НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» готово взять на себя функции уполномоченных представителей автотранспортного союза по отдельным регионам России.

2. Информационный обмен и поддержка членов НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»

Информационный обмен и поддержка членов НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» осуществляется путем выпуска информационного бюллетеня «Российские Автобусные Линии – Проблемы и перспективы развития», а также посредством функционирования специализированного сайта Партнерства.

Эти два издания позиционируются как трибуны для всех участников рынка междугородных и международных автобусных перевозок, даже для тех, чье мнение расходится с официальным мнением руководства Партнерства.

На страницах бюллетеня и сайта планируется и в дальнейшем предоставлять актуальную информацию, давать возможность специалистам-автотранспортникам высказывать свое мнение, публиковать новые нормативные документы, а также проекты новых документов для обсуждения.

Бюллетень бесплатно распространяется среди членов Партнерства, общественных организаций в сфере пассажирского автомобильного транспорта, органов исполнительной власти Российской Федерации и субъектов страны, органов государственного контроля и надзора, а также отраслевых научно-исследовательских организаций.

3. Проведение специализированных мероприятий: конференций, круглых столов, совещаний для обсуждения актуальных вопросов развития межрегиональных автобусных перевозок

В первой половине 2009 года Партнерство организовывало и участвовало в нескольких мероприятиях:

- заседание Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов в Москве 23 января;
- совещание по вопросам взаимодействия автовокзалов и автостанций Москвы, Ивановской, Ярославской и Владимирской областей во Владимире 5 февраля;
- совещание по вопросам организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом между Москвой и городами Саратовской области в Москве 17 марта;
- межрегиональная конференция Российского автотранспортного союза «Развитие и совершенствование деятельности автовокзалов и пассажирских автостанций в РФ» в Смоленске 16 апреля;
- круглый стол на тему: «Перспективы развития рынка автобусных перевозок в Смоленской области» в Смоленске 20 мая.

Результаты указанных мероприятий показывают необходимость регулярного очного общения субъектов рынка для обсуждения актуальных вопросов развития межрегиональных автобусных перевозок.

В настоящее время планируется проведение региональных мероприятий и мероприятий по следующим темам: обновление подвижного состава, используемого на междугородных и международных автобусных перевозках и оборудование подвижного состава спутниковыми системами слежения.

4. Разработка и внедрение инновационных программных продуктов по продаже автобусных билетов, включая удаленные продажи

Программные продукты по продаже автобусных билетов должны автоматизировать процессы оформления билетов, а именно:

- возврат билетов;
- оформление билетов с открытой датой;
- заказ билетов по Интернету и телефону;
- бронирование и отмена бронирования билетов;
- продажу билетов с других вокзалов;
- оформление платежей с заданной ценой;
- оформление платежей со свободной ценой;
- расчеты с пассажирами.

В настоящее время на рынке программного обеспечения реально существует несколько систем автоматизированных продаж билетов, каждая из которых имеет свои особенности и в той или иной степени обеспечивает выполнение описанного выше набора функций.



Лоран Б.О.

С точки зрения успешного долгосрочного обеспечения продаж автобусных билетов использование только какой-то одной системы автоматизированных продаж билетов рискованно по многим причинам.

Рационально работать в многосвязной надпрограммной сети продаж, позволяющей объединять компании, работающие как в какой-то одной системе продаж (базовая система), так и в отличных от нее системах.

Надпрограммная многосвязная сеть продаж оперативно обеспечивает автоматизацию основных операций (продажу билетов, их заказ и бронирование, Интернет-продажи, формирование финансовой и статистической отчетности) и концептуально позволит уменьшить зависимость от ошибок каждой конкретной системы, переходить, в случае необходимости, от одной системы продаж к другой с минимальными потерями и затратами, а также расширять сеть продаж с минимальными затратами.

Расширение диапазона услуг автоматизации продаж билетов возможно как за счет программного развития самой многосвязной сети продаж, так и за счет возможности подключения и использования других систем автоматизированных продаж билетов или их элементов на конкретных участках.

5. Разработка региональных и межрегиональных проектов, связанных с развитием рынка междугородных и международных автобусных перевозок и их инфраструктуры

Сегодня, когда работа Министерства транспорта Российской Федерации ограничивается занесением автобусных маршрутов в межрегиональный реестр и многолетней разработкой законодательных актов, как это было с «Уставом автомобильного и городского электрического транспорта», а функции региональных органов исполнительной власти не распространяются на развитие межрегиональных автобусных перевозок, документы такого плана как раз и должны готовиться межрегиональными



общественными организациями, каким является НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии».

У Партнерства уже есть определенный опыт такой работы. За годы своей деятельности Партнерство занималось разработкой проектов по организации межрегиональных автобусных перевозок в Ивановской, Смоленской и Ярославской областях, в Ставропольском крае и в Москве. При этом Партнерство ставит перед собой задачу проведения детального мониторинга рынка перевозок вплоть до каждого конкретного маршрута.

Москве, в частности, следует уделить особое внимание. Исторически, с советского времени, столичные органы власти практически не занимались межрегиональными автобусными перевозками, и особенно, развитием их инфраструктуры. И от этого в Москву некомфортно ездить перевозчикам практически всех регионов, имеющих автобусное сообщение с российской столицей.

6. Совершенствование нормативно-правовой базы в сфере междугородных и международных автобусных перевозок

В последнее время усилилось внимание органов государственной власти России к состоянию дел в сфере перевозок пассажиров автобусами.

«Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта» был принят 8 ноября 2007 года, а 14 февраля 2009-го утверждены «Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

Кроме того, разработаны проекты федерального закона «Об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в Российской Федерации», «Правил организации пассажирских перевозок на автомобильном и городском наземном электрическом пассажирском транспорте». В настоящее время разрабатывается проект федерального закона «Об организации перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам».

Однако до сих пор очень многие вопросы, связанные с организацией межрегиональных автобусных перевозок, эксплуатацией автовокзалов и пассажирских автостанций, остаются не регламентированными.

Более того, в последнее время часто приходится слышать критические замечания в адрес новых документов: «Устава» и «Правил перевозок».

Это говорит о необходимости более активного вовлечения субъектов автотранспортного рынка в работу по разработке законодательных и нормативно-правовых документов.

Недавно в Партнерство поступил проект приказа Минтранса России «Об утверждении минимальных норм оборудования автовокзалов помещениями для обслуживания пассажиров».

Также НП организовало сотрудничество с Научными автотранспортными организациями. Так, из научно-исследовательского института автомобильного транспорта в адрес Партнерства пришли два ранее разработанных проекта государственных стандартов: требования к автовокзалам и требования к выбору автобусов по видам, технологиям и дорожным условиям перевозки пассажиров.

Эти проекты сейчас изучают с целью определения необходимости их принятия.

7. Взаимодействие НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» с производителями автобусов, страховыми и топливными компаниями

В условиях, когда автобусными перевозками занимается большое количество малых предприятий и индивидуальных предпринимателей, для производителей подвижного состава встает вопрос о способах распространения информации о своей продукции. На практике очевидна заинтересованность в использовании для этих целей информационных ресурсов Партнерства: бюллетеня, сайта и публичных мероприятий. На страницах бюллетеня регулярно публикуются соответствующие материалы.

Подобное взаимовыгодное сотрудничество Партнерство планирует наладить также со страховыми и топливными компаниями.

8. Организация взаимодействия и взаимовыгодного сотрудничества между автотранспортом и пассажирским железнодорожным транспортом

В настоящее время актуальной стала проблема взаимодействия предприятий железнодорожного и автобусного транспорта при организации перевозок пассажиров.

Учитывая, что перед пассажирским железнодорожным, и перед автобусным транспортом стоят одинаковые задачи – своевременная, безопасная и качественная перевозка пассажиров, сейчас требуется объединение усилий ОАО «РЖД» и пассажирских автотранспортных предприятий, автовокзалов и пассажирских автостанций. Следует говорить о том,

что пассажирский железнодорожный и автобусный транспорт должны не конкурировать между собой, а совместно решать общие задачи.

Как образец взаимодействия и взаимовыгодного сотрудничества пассажирского железнодорожного и автобусного транспорта можно взять пассажирские транспортные системы, работающие в Германии и других европейских странах.

В связи с этим, предлагается разработать совместный проект, направленный на работы по следующим направлениям:

1. Формирование транспортно-пересадочных узлов железнодорожно-автобусного транспорта, обеспечивающих максимальные удобства для пассажиров.

2. Координировать расписания движения пассажирского железнодорожного и автотранспорта в целях сокращения времени ожидания пассажиров при пересадках с одного вида транспорта на другой.

3. Согласование действий при формировании тарифной политики пассажирского железнодорожного и автобусного транспорта.

4. Организация автобусных маршрутов вместо отдельных нерентабельных железнодорожных поездов местного сообщения (направлений обслуживания), которые в настоящее время не могут быть отменены из-за своей высокой социальной значимости.

В связи с тем, что автобусная сеть более гибкая, в случаях значительного изменения пассажиропотока можно оперативно решать вопросы о соотношении железнодорожных и автобусных перевозок по конкретным направлениям.

5. Организация мультимодальных перевозок по единому билету. Для решения этой задачи необходимо рассмотреть вопросы, связанные с состыковкой диспетчерско-кассовых программ, используемых на железнодорожном и автобусном транспорте.

6. Координация расписаний движения пассажирских транспортных средств на маршрутах, обслуживаемых параллельно как железнодорожным, так и автобусным транспортом.

7. Организация продажи железнодорожных билетов и информационного обеспечения пассажиров о железнодорожном расписании на объектах автобусного транспорта и, соответственно, организация продажи автобусных билетов и информационного обеспечения пассажиров об автобусном расписании на объектах железнодорожного транспорта.

О принципах формирования и использования имущества Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» рассказал **советник по правовым вопросам Некоммерческого Партнерства Сергей Сидоров.**

Он сообщил, что регулярные и единовременные поступления от членов Партнерства (вступительные и членские взносы) являются основным источником формирования имущества Партнерства. Размер

вступительных и годовых членских взносов устанавливается решением Правления НП один раз в конце года на следующий календарный год.

Сергей Сидоров предложил до разработки и утверждения Правлением Партнерства размеров вступительных и членских взносов в соответствии с настоящими принципами утвердить до конца 2009 года размер членских взносов в размере 2 тысяч рублей.

Дифференцированный размер членских взносов может устанавливаться по решению компетентного органа управления Партнерства в зависимости от определенных критериев. Советник по правовым вопросам предложил поручить Правлению НП до конца года разработать критерии дифференцированных членских взносов с максимальным привлечением к обсуждению данного вопроса всех его членов.

Добровольные имущественные взносы и пожертвования физических и юридических лиц могут быть внесены в денежной или натуральной форме, например, для финансирования целевых программ и мероприятий, разрабатываемых и проводимых Партнерством (проекты, концепции, конференции и т.п.).

Имущество Партнерства может быть использовано для осуществления предпринимательской деятельности лишь в целях достижения его уставных задач.

Основанием для использования имущества (расходов) является смета, которая утверждается решением компетентного органа Партнерства.

При конфликте интересов необходимо соблюдать интересы НП, прежде всего в отношении целей его деятельности, и не должны использоваться возможности Партнерства или допускаться их использование в иных целях, помимо предусмотренных Уставом организации.

Заинтересованное лицо несет перед Партнерством ответственность в размере убытков, причиненных организации.

Эти правила обязательны для исполнения всеми членами Партнерства, как действующими, так и впоследствии вступившими в его ряды, а также органами управления НП и его должностными лицами.





Участники Общего собрания в завершении выступили со следующими предложениями.

Президент Московского областного транспортного союза Борис Винокуров сказал о развивающемся направлении платных автомобильных дорог и о государственно-частном партнерстве.

Он сообщил, что первая платная автомобильная дорога Москва – Санкт-Петербург уже начинает строиться.

Кроме того, Винокуров предложил помощь в организации встреч с президентом Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Евгением Москвичевым и с заместителем министра транспорта Российской Федерации Олегом Белозеровым для решения проблем в сфере междугородних автобусных перевозок.

«Мы совершенно забыли о государственно-частном партнерстве. Здесь можно предусмотреть, чтобы государство выделило нам землю, участвовало в государственно-частном партнерстве землей», – заметил Винокуров.

В свою очередь **исполнительный директор Московского транспортного союза (МТС) Юрий Свешников** отметил, что «городские власти в очередной раз озаботились ужасающим плачевным состоянием привокзальных площадей с точки зрения нахождения на них в большей своей части незаконных автобусов из всех регионов нашей родины».

Эта тема поставлена на повестку дня городской комиссии. В Департаменте транспорта и связи г.Москвы прошло 2 совещания, целый ряд мероприятий по наведению порядка на привокзальных площадях. И в ближайшее время к работе этих комиссий будет привлечена Межрайонная транспортная прокуратура, органы ФСБ, Управления безопасности в сфере потребительского рынка.

Сегодня ни на одной привокзальной площади нет официально разрешенного пункта посадки-высадки пассажиров в соответствии с Постановлением Правительства Москвы № 24-ПП от 18.01.2005. Все, что там происходит, происходит нелегально. Руководство города понимает и старается принимать меры.

Сейчас во втором чтении в Московской Городской Думе находится пакет документов о внесении изменений в Кодекс об административных правонарушениях, где четко сказано, что «за эксплуатацию, в том числе междугородного маршрута, не оформленного в соответствии с порядком, установленным Правительством Москвы, штраф будет достигать 100 тысяч рублей».

Как считает Свешников, эти меры станут большим подспорьем в борьбе с рынком нелегальных перевозок. Заплатив несколько раз по 100 тысяч рублей, рано или поздно нелегальный перевозчик подумает, что лучше работать легально.

Исполнительный директор МТС напомнил, что существует поручение мэра от 2004 года о выведении всех междугородных перевозок с привокзальных площадей на периферийную часть города и организации автостанций и автовокзалов у станций метро.

«Московский транспортный союз стоит на защите ваших интересов, чтобы такая сеть вокзалов расширялась вплоть до того, чтобы обязать городские префектуры найти соответствующие площади у станций метро для организации автостанций. Сегодня из всех 11 станций, что существовало 1,5-2 года назад, легальных имеем всего 5. Для такого города как Москва это крайне мало. У Москвы нет своего автовокзала, а те проекты строительства автовокзалов, которые существуют (например, Черкизово), по нашим экспертным данным, их строительство займет годы, как минимум 4-5 лет. А создать вот такие автостанции можно достаточно просто. Мы ставим также вопрос для того, чтобы упростить судьбу развития таких пунктов или автостанций, несколько понизить требования к землепользованию», – рассказал Свешников.

Он добавил, что МТС вышел с предложением, чтобы было достаточно решения по органам префектуры и Департамента транспорта и связи г.Москвы о целевом использовании земли для транспортного обслуживания населения в форме автостанций.

В заключении **президент Московского областного транспортного союза (АСМОР) Борис Винокуров** сказал о необходимости корпоративной солидарности и продления сроков лизинга автотранспорта.

«Лизинговая компания объявляет, что на автобус срок 3 года, но за 3 года никто рассчитаться не может. Корпоративная наша задача заключается в том, чтобы продиктовать лизинговой компании свои правила и не покупать по этим критериям автобусы, а срок лизинга установить 7-10 лет. У нас банки - не для бизнеса, а бизнес - для банков. Наша задача заключается в том, чтобы производитель работал под нас, а не мы - под него. В этом наша корпоративность. Нам нужно корпоративными отношениями заставить банки работать под бизнес», – сказал Винокуров.

Он заметил, что сегодня в нашей стране установлены высокие ставки по кредитам в 15, 20, 30%, потому что в отличие от всего мира, в России сегодня 50% кредиторов не рассчитываются с банками, поэтому банки боятся.

Примечание редакции: В завершении сообщаем о том, что на внеочередном Съезде Рос-

сийского автотранспортного союза, который проходил с 24 по 26 июня 2009 года в Сочи, президентом союза был избран Михаил Иванович Козлов.

Пресс служба
НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»

АВТОБУСНЫЕ ПРЕВОЗКИ: СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ

Острый разговор за круглым столом



Автобусные перевозки в Смоленской области: как не оказаться на обочине инновационного пути развития?

Сегодня автобусные перевозки являются наиболее распространенным, доступным, а в некоторых районах единственным способом доставки пассажиров. За последние 15 лет на этом рынке услуг, оказываемых на пригородных, междугородных и международных маршрутах, произошли значительные перемены, обусловленные появлением большого количества перевозчиков различных форм собственности.

Между тем транспортная инфраструктура (автовокзалы, автостанции) практически не развивалась и приходила в упадок, автопарк пассажирских предприятий почти не обновлялся. До сих пор не решена проблема с провозом безбилетных пассажиров,

В то же время во многих городах возникли несанкционированные и не оборудованные места отправления автобусов, что ущемляет интересы официальных перевозчиков, противоречит требованиям закона «О транспортной безопасности». Однако из-за отсутствия в нашей стране законодательных и нормативно-правовых основ взаимодействия власти и субъектов автотранспортного бизнеса нормализовать ситуацию не так-то просто.

И в этой связи весьма своевременным и актуальным стал проведенный в конце мая в Смоленске круглый стол по вопросу «Перспективы развития рынка

автобусных пассажирских перевозок в Смоленской области».

Организаторами этого мероприятия выступили Общественный совет по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском автотранспортном союзе, Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» и Ассоциация автотранспортных предприятий «Смолавтотранс». В числе приглашенных были представители отраслевых органов исполнительной власти Смоленской области и г. Смоленска, Госавтодорнадзора, ГИБДД, Смоленского автовокзала, пассажирских автотранспортных предприятий и автостанций области.

Разговор получился открытым, но в то же время конструктивным. Впрочем, судите сами.

I. Партнерство ради прогресса

Директор Смоленского филиала «Русские Автобусные Линии» В.Г.Игнатов:

- 16 апреля на состоявшейся под эгидой Российского автотранспортного союза Смоленской межрегиональной конференции, в которой большинство из вас участвовали, были урегулированы разногласия между автовокзалом и перевозчиками, намечены пути сотрудничества. Сегодня мы продолжим обсуждение наших общих проблем, определимся, как их решать, что предпринять для развития более цивилизованного рынка автобусных пассажирских перевозок в Смоленской области. Вместе с президентом ассоциации автотранспортных предприятий «Смолавтотранс» Александром Ивановичем Шаповаловым мы будем вести этот круглый стол, как бы подтверждая тем самым свое стремление к партнерству ради прогресса. Итак, кто просит слова?

Генеральный директор ООО «Русские Автобусные Линии», председатель Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском автотранспортном союзе Б. О. Лоран:

- Сегодняшний круглый стол должен пройти в конструктивном ключе. Надо закрепить достигнутые на апрельской конференции договоренности

о совместных действиях по решению имеющихся проблем. И, несмотря на кризис, продолжать движение по инновационному пути развития. Надеюсь, что общими усилиями, опираясь на поддержку областной власти, мы сумеем создать цивилизованный рынок автобусных перевозок, и Смоленщина будет в этом примером для других регионов России. Вот основные вопросы, которые хотелось бы сегодня обсудить и выработать совместные решения по их реализации.

В ближайшие полтора месяца в рамках ААП «Смолавтотранс» с участием автовокзала надо разработать, согласовать и утвердить форму типового договора на 2010 год по диспетчерско-кассовому обслуживанию. Нам нужен универсальный, устраивающий все заинтересованные стороны (не только перевозчиков и автовокзал, но и областной департамент транспорта, госавтодорнадзор) документ, который не позднее октября подписали бы все автотранспортные предприятия.

Следует также сформировать (по примеру Москвы) рабочую группу для обеспечения безопасности автобусных перевозок и контроля на линиях. В ее составе должны быть представители органов областной и городской исполнительной власти, государственного контроля и надзора, общественных объединений, АТП, автовокзала.

Важнейшая наша задача - осуществлять мониторинг пассажиропотока, заполняемости транспорта и т. д. Очень важно для улучшения сервиса, повышения эффективности автобусных перевозок внедрить на автостанциях современное, объединенное в единую систему программное обеспечение для организации продажи билетов как туда и обратно, так и с пересадкой. Это сделает АТП более инвестиционно привлекательными, поможет заранее планировать экономику, изыскать средства на обновление подвижного состава.

Еще один важный вопрос касается расширения взаимодействия с СОГУП «Трансагентство» по открытию новых кассовых пунктов в Смоленской области. Что касается кассовых пунктов в Смоленске, в тех местах, где они необходимы, то эту проблему давно пора решить и таким образом исключить возможность нелегальной подсадки. Таким образом, мы добьемся, чтобы все пассажиры были обилечены и застрахованы и чтобы деньги не уходили мимо АТП в карманы недобросовестных водителей.

Хотелось бы сказать о летних перевозках в южном направлении. Потребность в них сейчас гораздо больше, чем раньше. Из-за кризиса и свиного гриппа резко сократилось число россиян, выезжающих отдыхать за границу. Большинство предпочитают российские курорты, а это для тех АТП, которые имеют комфортабельные автобусы, хорошая возможность и людям помочь, и самим неплохо заработать.



II. Про экспресс-рейсы, проверки на дорогах и законодателей-бракоделов

Президент Ассоциации автотранспортных предприятий «Смолавтотранс» А.И. Шаповалов:

- Во взаимоотношениях между нашей ассоциацией и руководством автовокзала наконец-то наступил этап конструктивного сотрудничества. Согласен, что с разработкой и согласованием типового договора по диспетчерско-кассовому обслуживанию тянуть нельзя. Нет возражений и по вопросам создания рабочей группы, ее составу. Она должна осуществлять проверки как на линиях, так и на автовокзале, а затем письменно информировать руководителей АТП, Смоленского филиала «Русские автобусные Линии» о выявленных нарушениях, интересоваться как наказаны виновные. Вот это будет действенная работа. А по судам ходить - толку мало.

Что касается мониторинга, то надо не только знать, в какие дни и какое время суток у нас наплыв пассажиров, но и сделать дополнительные рейсы более доходными. Почему бы не перенять опыт белорусских коллег, которые организуют экспресс-рейсы и продают на них билеты по более высокой цене, и это вполне оправдано. Ведь не секрет же, что в одну сторону пассажиров в салоне густо, а в обратную - пусто.

Относительно автобусных рейсов на южные курорты, то это дело стоящее. Однако нам не мешало бы проложить маршруты в Молдову и Украину. А то из Кишинева автобусы через Смоленск идут, а мы чем хуже?

И.о. исполнительного директора Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Русские Автобусные Линии» П.А.Кошкин:

- Основные направления деятельности Некоммерческого партнерства: информационный обмен и поддержка членов партнерства, разработка межрегиональных проектов по развитию рынка автобусных перевозок, включающая в себя совершенствование нормативно-правовой базы. В этой связи вспоминается прозвучавшее на Смоленской апрельской

конференции мнение о том, что все мы долго ждали Устав автомобильного транспорта, но когда этот документ вступил в силу, то в нем обнаружилось много изъянов. В частности, автобусные перевозки разделяются на регулярные и заказные. Подобная классификация сродни утверждению о том, что стены бывают бетонные и желтые. Это еще раз подтверждает азбучную истину: законодательная инициатива должна исходить не только сверху, но и снизу, от профессионалов, то есть от нас с вами. И здесь большая роль должна принадлежать Российскому автотранспортному союзу, другим общественным организациям. Это тем более важно, поскольку сейчас готовится федеральный закон «Об организации перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам».

III. Кассовый пункт «Медгородок»: бюрократическая волокита длится полтора года

Председатель комитета транспорта г. Смоленска В.К. Никитин:

- У меня вопрос к руководству Смоленского филиала ООО «Русские Автобусные Линии». Более года тому назад вы обещали открыть в районе медгородка свой кассовый пункт, но воз и ныне там.

В.Г. Игнатов:

- Решение этой проблемы затянулось из-за бюрократических проволочек. Все упирается в согласовании с городским комитетом по архитектуре вопроса о выборе земельного участка. Пакет документов после долгого рассмотрения нам то и дело возвращают, объясняя это изменениями в законодательстве. Сейчас мы пошли уже на третий круг, и опять ни ответа, ни привета. А ведь в кризис каждый рубль на счету. Тем не менее, в этом традиционном месте посадки безбилетных пассажиров ничего не меняется, и деньги идут мимо кассы и бюджета в карманы водителей.

Индивидуальный предприниматель М.А. Куликов:

- В Брянске эта проблема решена. На выезде из города, в таком же людном месте силами автовокзала оборудован современный павильон, где, помимо расписания движения и кассы, осуществляющей продажу билетов на пригородные и межрегиональные автобусные рейсы, есть ларек с разными сопутствующими товарами, удобные скамейки, урны для мусора. Короче говоря, сделано все для удобства пассажиров и эффективной работы с безбилетниками.

Кстати, в улучшении сервиса, действенных мерах по решению проблемы «зайцев» мы, частные перевозчики, заинтересованы больше, чем кто-либо, поскольку несем большие убытки.

IV. Как бороться с нелегальным извозом?

И.О. заместителя начальника Управления Госавтонадзора по Смоленской области В.П. Текутов:

- Считаю, что в состав рабочей группы должны войти представители областного департамента до-



рожного хозяйства и транспорта, ААП «Смолавтотранс» и автовокзала. Участие же контролирующих органов, на мой взгляд, нецелесообразно, поскольку у нас своя специфика деятельности. Мы часто работаем совместно с прокуратурой, ГИБДД, другими структурами.

Б.О. Лоран:

- А кто проверял законность отправки автобусов на Москву от железнодорожного вокзала?

В.П. Текутов:

- В прошлом году мы совместно с прокуратурой, ГИБДД, налоговой инспекцией разбирались с этим вопросом. Довели материалы по всем перевозчикам и пунктам продаж билетов до суда, но там было принято однозначное решение: иски отклонить, так как перевозки на Москву и обратно не носят систематический характер. К тому же они распространяются на неопределенный круг лиц, которых обслуживают по договору фрахтования. При этом смысл формулировки «неопределенный круг лиц» нам так и не объяснили.

Б.О. Лоран:

- В Москве эту проблему стараются решать. Нам тоже надо действовать активнее, не опускать руки, открыто говорить о том, что наболело.

V. От Вязьмы до Москвы на электричке за 60 рублей

Индивидуальный предприниматель А.А. Мельников:

- Хочу затронуть проблему нелегальных перевозок пассажиров с несколько необычной стороны. Наше предприятие осуществляет рейсы из Вязьмы и Гагарина, причем не только внутриобластные, но и на Москву. Однако многие из тех, кто регулярно ездит работать в столицу, отдают предпочтение электричкам, несмотря на то, что автобусом добираться гораздо удобнее и ничуть не дороже, чем по железной дороге.

Спрашиваю у людей: «Неужели вам нравятся поездки, которые останавливаются чуть ли не у каждого столба?» Отвечают: «Мы и не такое готовы терпеть,



лишь бы попасть в Москву почти задаром. Билеты не покупаем, даем на лапу контролерам 60 рублей. До Белорусского вокзала, естественно, не доезжаем (там билеты проверяют у прибывающих), выходим на предпоследней остановке».

В итоге мы теряем потенциальных пассажиров, не получаем тех доходов, на которые могли бы рассчитывать в случае поддержания на железной дороге «железного порядка». Прошу записать в протокол мое предложение о необходимости обращения ААП «Смолавоттранс» к руководству Смоленского отделения МЖД по этому вопросу.

VI. К морю даже воробьи бесплатно не летают

- Если уж зашла речь о рейсах на юг то хочу отметить: по пути следования работники ГИБДД останавливают иногородние автобусы под любым предлогом. Вымогая у водителей деньги, шутят: «К морю даже воробьи бесплатно не летают». Мы неоднократно жаловались руководителям ГИБДД различных регионов, в том числе и Ставропольского края. Нас заверяли, что наведут порядок, поймают и накажут взяточников.

Увы, на следующий год все повторялось вновь. Так может стоит арестовать этих оборотней в погонах перед началом курортного сезона?

В.П. Текутов:

- Создать рабочую группу с контролирующими функциями при отсутствии бюджетного финансирования можно, лишь организовав под эгидой ААП какую-то управляющую компанию, делегировав ей соответствующие полномочия и взяв все расходы на себя.

Б.О. Лоран:

- А почему бы не попробовать? Если все АТП выделят на такую структуру какие-то средства, то в итоге все мы окажемся в выигрыше.

Директор ОГУП ВМАП С.М. Тарасенков:

- Давайте сегодня закроем вопрос о вычеркивании опоздавших пассажиров из посадочных ведомостей с последующей продажей второго билета на это место. Ведь когда человек берет такси и догоняет свой автобус, конфликт с водителем неизбежен. Порой дело доходит чуть ли не до рукоприкладства. Если же пассажир обратится в суд, то он дело выиграет. Нам нужны эти проблемы?

Б.О. Лоран:

- Согласен. Решение примем такое: никаких вычеркиваний делать не будем. Жизнь покажет, правильно это или нет. Давайте и впредь не делить проблемы на свои и чужие, решать их сообща.

В ходе круглого стола были затронуты и другие актуальные вопросы, определены совместные меры по их решению. В рамках этого, интересного, конструктивного мероприятия состоялась презентация программно-аппаратного комплекса по удаленной продаже билетов, а также знакомство с современными автобусами, которые поставляет на российский рынок компания «Хендэ КомТранс Рус».

***Записал
Олег Беломестнов***

РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

Итоги работы Российского автотранспортного союза в рамках мероприятий Внеочередного Съезда членов РАС

В период с 24 по 26 июня 2009 года в рамках Внеочередного Съезда членов Российского автотранспортного союза проведены следующие мероприятия:

24 июня 2009 года состоялось заседание Правления Российского автотранспортного союза, на котором были рассмотрены следующие вопросы:

1. О проекте повестки дня Внеочередного Съезда Российского автотранспортного союза.
2. О выдвижении кандидатур для избрания Президиума Внеочередного Съезда Российского автотранспортного союза, Председателя Президи-



ума и секретаря Внеочередного Съезда Российского автотранспортного союза, членов мандатной, счетной и редакционной комиссий Внеочередного Съезда Российского автотранспортного союза.

3. О выдвижении кандидатур на пост Президента Российского автотранспортного союза, членов Правления Российского автотранспортного союза.

4. О годовом отчете и бухгалтерском балансе Российского автотранспортного союза за 2008 год.

5. О внесении изменений и дополнений в Устав Российского автотранспортного союза

Все вопросы, выносимые на Внеочередной Съезд РАС, единогласно поддержаны членами Правления РАС.

Единым кандидатом в Президенты Российского автотранспортного союза одобрена кандидатура вице – президента РАС Козлова Михаила Ивановича.

25 июня 2009 года состоялся Внеочередной Съезд членов РАС, в котором приняли участие 176 представителей некоммерческих и коммерческих организаций, органов государственной власти и др.

Из 124 членов РАС с правом голоса присутствовало 102 представителя действительных членов РАС.

Внеочередной Съезд открыл вице-президент РАС Козлов М.И., который предложил избрать Президиум Внеочередного Съезда в составе: Москвичева Е.С., Старовойтова О.И., Лямова Н.С., Златина П.А., Козлова М.И., Ильенко В.П., Мохначева В.И. и Шурикова А.Л. Председателем Внеочередного Съезда избрать Ильенко В.П. и секретарем Внеочередного Съезда – Гацулова В.В., что было единогласно поддержано участниками Внеочередного Съезда РАС.

С докладом «Развитие автотранспортной отрасли в Российской Федерации и совершенствование деятельности Российского автотранспортного союза» на Внеочередном Съезде выступил вице-президент РАС Козлов М.И., который подчеркнул, что в Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры.

Обслуживая все отрасли экономики, социальную сферу и население, выполняя перевозки к местам потребления практически всей производимой в стране и закупаемой за рубежом продукции, а также поездки населения с трудовыми, культурно-бытовыми и другими целями, транспорт способствует обеспечению жизнедеятельности страны.

Другими словами, транспорт является одной из крупнейших системообразующих базовых отраслей, имеющей тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы.

По мере дальнейшего развития страны, расширения ее внутренних и внешних транспортно-эко-

номических связей, роста объемов производства и повышения уровня жизни населения, значение транспорта и его роль, как системообразующего фактора, будет только возрастать.

Развитие транспортной отрасли России в долгосрочном прогнозе будет проходить с учетом достижения целей:

1. Дальнейшее формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры.

2. Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев.

3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами.

4. Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны.

5. Повышение уровня безопасности транспортной системы.

6. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Эти цели соответствуют Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации, в которой указано, что на протяжении длительного периода государство будет выполнять функцию по созданию условий (не содействие, как было в предыдущей Стратегии, а создание условий) для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения,

Особое значение придается повышению управляемости и контролируемости развития транспорта.

В соответствии с этими направлениями развития будет постоянно формироваться структура ключевых приоритетов транспортной стратегии, целей, задач и механизмов ее реализации.

Учитывая отсутствие специального федерального органа исполнительной власти на автомобиль-



ном транспорте и в тоже время его значимость в развитии интенсивного, инновационного пути развития страны, членам Российского автотранспортного союза Правлению Российского автотранспортного союза, отводится решающая роль в обеспечении дальнейшего развития автотранспортной отрасли.

Это и будет началом по совершенствованию деятельности Российского автотранспортного союза.

Насколько активно мы будем участвовать в подготовке законопроектов, нормативных правовых актов, реализации НИИРовских разработок, реализации мероприятий по развитию автотранспортной отрасли - такой и будет результат.

Территориальные ассоциации, союзы - члены Российского автотранспортного союза, в первую очередь, должны участвовать в разработке Стратегии развития своих субъектов, разрабатываемые под руководством подразделений Минрегионразвития России.

Прошедшие годы нас убедили, надеяться не на кого.

2009 год:

- год новых экономических условий;
- год 200-летия первого единого органа государственного управления, надзора на транспорте и создания инженерного транспортного образования;
- год 10-летия образования некоммерческой организации Российский автотранспортный союз.

Сформирована государственная транспортная политика на долгосрочный период:

- принята Транспортная стратегия на период до 2030 года;
- утверждена Федеральная целевая Программа (ФЦП) «Развитие транспортной системы России» (2010 – 2015г.г.).

Совершенствование нормативного правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг - приоритетная задача по реализации:

1. конституционных прав человека.
2. достижения целей Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года.
3. развитие механизмов государственно-частного партнерства, а также определение приоритетных сфер применения этих механизмов на транспорте.

Экономическое развитие России в настоящее время характеризуется значительной неравномерностью, что связано с состоянием мировой экономики.

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом находится в пределах 6,9 - 7,0 млрд. тонн.

Коммерческие перевозки по всем субъектам автотранспортного рынка в пределах 2,0 млрд. тонн.

Автомобильным транспортом общего пользования - 668,0 - 700 млн. тонн.



Количество перевезенных пассажиров во всех видах сообщения - 23,5 млрд., в том числе маршрутными автобусами в городском и пригородном сообщениях - 7 млрд. пассажиров.

В 50 регионах объемы перевозок пассажиров возросли, в 16 регионах снизились.

Ежесуточно перевозится около 19 млн. тонн и около 65 млн. пассажиров.

Итоги деятельности автотранспортного комплекса за I квартал 2009 года

Перевозки пассажиров

В I квартале 2009 года транспортом общего пользования, по предварительной оценке, перевезено 5,6 млрд. пассажиров (92,9% по сравнению с соответствующим периодом 2008 года).

Снижение показателей перевозочной работы автобусного транспорта вызвано, как уже упомянутыми общеэкономическими факторами, так и ускоренным ростом числа автомобилей в личном пользовании граждан.

В настоящее время автобусным транспортом общего пользования обслуживается 968 городов и поселков городского типа (93% от уровня 2008 года), а также 63,3 тыс. сельских населенных пунктов (88,7%). Ухудшение транспортного обслуживания населения коснулось главным образом жителей сельской местности, количество обслуживаемых сельских населенных пунктов сократилось почти на четверть.

Перевозки грузов

Объем перевозок грузов, выполненный транспортным комплексом, включая промышленный железнодорожный транспорт, по предварительной оценке, уменьшился в I квартале 2009 года, по сравнению с соответствующим периодом 2008 года, на 25,7% и составил 2065,1 млн. тонн. Грузооборот составил 481,3 млрд. т /км (76,5%).

Объем коммерческих перевозок грузов, выполненный транспортным комплексом, составил 812,3 млн. тонн (76,7%), коммерческий грузооборот - 453,7 млрд. т км (76,3%).

Причиной снижения объемов транспортной рабо-

ты является негативное влияние мирового экономического кризиса на объемы производства в основных грузообразующих отраслях и конъюнктуру внешней торговли.

В прошедшем году впервые за последние годы удалось добиться сокращения уровня аварийности на автомобильном транспорте.

Однако уровень аварийности все еще продолжает оставаться высоким.

Россия имеет один из самых высоких уровней риска гибели населения в ДТП (более 20 погибших на 100 тыс. населения). Участвующие в дорожном движении автотранспортные средства в России в 4–7 раз опаснее (как источник гибели людей в ДТП), чем в других европейских странах. Основными причинами этих происшествий являются недостатки в организации профилактической работы с участниками дорожного движения и несоответствие улично-дорожной сети городов и населенных пунктов требованиям по обеспечению безопасности дорожного движения.

МВД России совместно с Минтрансом России и другими заинтересованными министерствами реализуют Федеральную целевую программу по безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах. Программа должна обеспечить сокращение числа погибших в ДТП к 2012 году на 50 процентов.

3. Проблемы перевозок автомобильным транспортом на грузовом:

- низкая производительность;
- излишний подвижной состав и его изношенность;
- нет механизма государственного регулирования;
- отсутствие системы лицензирования автотранспортной деятельности и каких либо критериев, ограничивающих доступ в этот бизнес;
- высокий уровень демпинговой ценовой конкуренции на рынке автотранспортных услуг со стороны предприятий и предпринимателей, предлагающих услуги низкого качества;
- значительно различный уровень контроля средних и крупных автотранспортных предприятий, с одной стороны, и субъектов малого автотранспортного бизнеса - с другой, со стороны налоговых, санитарных и других органов, что дополнительно сказывается на уровне издержек и конкурентоспособности;
- низкий уровень саморегулирования рынка автотранспортных услуг, слабое развитие ассоциаций и союзов, которые в странах развитой экономики выполняют соответствующие функции.

Высокую степень концентрации грузового парка в не транспортных предприятиях следует считать негативным экономическим фактором.

Деятельность автотранспорта отраслей экономики плохо управляема.

На пассажирском транспорте:

- убыточность субъектов пассажирского автотранспорта при работе в городском пригородном и междугородном сообщениях;

- несоответствие структуры автобусного парка пассажиропотоку и его изношенность;

Общие недостатки в деятельности автомобильного транспорта:

- отсутствие нормативных правовых актов по реализации Федеральных законов:

- «О местном самоуправлении» (№ 131-ФЗ);
- «О саморегулируемых организациях» (№ 315 –ФЗ);
- «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации» (№ 209-ФЗ).

К примеру.

Министерство транспорта в настоящее время разрабатывает проект ведомственной целевой программы «Развитие малого и среднего предпринимательства в сфере транспорта», где из 14 мероприятий программы по созданию условий для развития малого и среднего предпринимательства нами предлагались решения практически по всем направлениям.

Необходим реестр нормативных правовых актов по реализации названных Федеральных законов и что еще надо для их реализации.

Нужны в срочном порядке:

- Методические рекомендации:
 - по тарифообразованию на пассажирские перевозки в городском и пригородном сообщении;
 - по установлению тарифов на услуги пассажирских автовокзалов и автостанций;
 - по утверждению маршрутной сети муниципального образования, городского округа, субъекта Российской Федерации; (Федеральный закон «О местном самоуправлении» ст. 15, 16)
- пассажирский транспорт: допуск на рынок пассажирских услуг и к профессии;
- грузовой транспорт: допуск на рынок грузовых перевозок и к профессии.



- утверждение минимальных социальных стандартов на транспортное обслуживание населения;
- разработка методики составления транспортно-экономического баланса в субъектах Российской Федерации.

Принятие названных законопроектов и нормативных-правовых актов позволит:

- создать равные условия для автотранспортников независимо от формы собственности;
- привести типаж парка подвижного состава к рациональной структуре;
- повысить рентабельность грузовых автотранспортных предприятий, ликвидировать убыточность пассажирских перевозок;
- повысить конкурентоспособность российских перевозчиков на международном рынке транспортных услуг.

В этом нас поддерживают органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

К вопросу совершенствования деятельности Российского автотранспортного союза

Главная задача Российского автотранспортного союза - быть ближе к перевозчику, знать его нужды и проблемы.

Союзу необходимо в своих рядах объединить автотранспортников страны, независимо от форм собственности и возрождать дух настоящего автомобильного профессионального и гражданского партнерства.

Учитывая опыт коллег АСМАП, целесообразно иметь представительства РАС, для начала, на первом этапе, в Федеральных округах с целями:

- максимального содействия членам РАС путем организации взаимодействия с аппаратом Полномочных Представителей Президента Р.Ф. в федеральных округах;
- увеличения числа членов РАС;
- координации и организации взаимодействия автоперевозчиков региона;
- организации обучения и профессиональной подготовки водителей и специалистов автомобильного хозяйства;
- подготовки предложений в исполнительные и законодательные органы власти субъектов Российской Федерации.

Для этого:

- ввести в практику систему взаимодействия аппарата Союза через ассоциации, союзы, некоммерческие партнерства с региональными органами исполнительной власти - субъектами Российской Федерации, мэрией городов по выявлению проблемных вопросов функционирования рынка автотранспортных услуг (узких мест в субъектах).

Взаимодействие осуществлять по вопросам:

- наличия законодательных, нормативных правовых актов по вопросам автотранспортной деятельности; оказание помощи в их подготовке и



корректировке действующих актов в соответствии с 131-ФЗ;

- разработки методических рекомендаций по организации работы операторов, выполняющих социально-значимые перевозки;
- формирования механизма поддержки добросовестной конкуренции на рынке транспортных услуг;
- изучения потребности в автомобильной технике, материалах, технического и гаражного обслуживания;
- содействия в организации закупок и лизинге автотранспортных средств;
- оказании помощи в профессиональной подготовке и переподготовке специалистов автомобильного транспорта;
- совершенствовании статистической работы на рынке автотранспортных услуг;
- повышении качества транспортных услуг через их сертификацию;
- взаимодействия с контрольными и надзорными органами, общественными организациями;
- формирования Реестра российских автоперевозчиков, как надежных партнеров для предпринимательской деятельности в России и за рубежом (с использованием сайта Союза).

Взаимодействие проводится с участием руководства членов Союза на территории субъекта с привлечением активистов ассоциации, союза, некоммерческого объединения.

Для анализа информации по обозначенным вопросам, взаимодействия и контроля за реализацией Протоколов, необходимо иметь в структуре специальное подразделение, а в субъектах - представительства РАС, что позволит работать на опережение по принятию Союзом необходимых решений.

При качественном исполнении данных функций значимость Российского автотранспортного союза заметно повысится, как организации, представляющей и защищающей интересы добросовестных перевозчиков.

Перед нами стоит задача поднять значимость Российского автотранспортного союза, как всероссийского высокопрофессионального объединения, способного во взаимодействии с органами власти регионов и органами местного самоуправления восполнить отсутствие в России специального федерального органа исполнительной власти по автомобильному транспорту.

В обсуждении доклада вице-президента Российского автотранспортного союза приняли участие: заместитель Министра транспорта Российской Федерации Москвичев Е.С., директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Старовойтов О.И., исполнительный директор Межрегиональной общественной организации «Союз автоперевозчиков и экспедиторов Северо-запада» Метель И.И., исполняющий обязанности руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Лямов Н.С., генеральный директор Некоммерческого партнерства автотранспортников «АСМОП» Емельяненко Л.Н. и другие.

Заслушав и обсудив доклад вице-президента РАС Козлова М.И. «Развитие автотранспортной отрасли в Российской Федерации и совершенствование деятельности Российского автотранспортного союза» участники Внеочередного Съезда признали работу Российского автотранспортного союза удовлетворительной.

По итогам обсуждения доклада «Развитие автотранспортной отрасли в Российской Федерации и совершенствование деятельности Российского автотранспортного союза», и его обсуждения участники:

1. одобрили проект Резолюции Внеочередного Съезда.
2. предложили подготовить обращения в соответствующие федеральные органы исполнительной и законодательной властей по принятию конкретных мер по улучшению функционирования автомобильного транспорта.

Председатель Внеочередного Съезда Ильенко В.П. доложил, что по итогам работы Правления его участники предложили кандидатом в Президенты Российского автотранспортного союза выдвинуть вице-президента РАС Козлова Михаила Ивановича, а в члены Правления выдвинуть кандидатуры: Щукина Владимира Александровича - Президента Союза автотранспортных предприятий Свердловской области, Музырю Никиту Игоревича - Президента Московского транспортного союза, Оборина Юрия Владимировича - Президента Союза автотранспортников Приморского края, Лямова Николая Сергеевича - исполняющего обязанности Руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Старовойтова Олега Игоревича - директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пасса-

жирского транспорта Минтранса России и Златина Павла Андреевича.

По итогам проведенного голосования Президентом Некоммерческой организации Российский автотранспортный союз избран Козлов Михаил Иванович, в члены Правления РАС избраны Щукин Владимир Александрович, Музыря Никита Игоревич, Оборин Юрий Владимирович, Лямов Николай Сергеевич, Старовойтов Олег Игоревич и Златин Павел Андреевич.

Участники Внеочередного Съезда Российского автотранспортного союза рассмотрели и одобрили решение Правления РАС по формированию Рабочей группы для внесения изменений и дополнений в Устав РАС и утвердили отчет Ревизионной комиссии РАС.

26 июня 2009 года проведен Круглый стол «Автомобильный транспорт в Российской Федерации - состояние, проблемы, перспективы», в котором приняли участие более 120 руководителей организаций - членов РАС.

С вступительным словом к участникам Круглого стола обратился Президент Российского автотранспортного союза Козлов Михаил Иванович, который отметил, что обсуждаемая тема является продолжением диалога по проблемам в автотранспортной отрасли и путей их решения, которые были подняты участниками Внеочередного Съезда РАС при обсуждении доклада.

Особое внимание Президентом РАС было обращено на вопрос взаимодействия в решении задач по совершенствованию нормативной правовой базы в целом и по отдельным вопросам в частности. Прежде всего необходимо решать вопросы по разработке проектов документов (допуск к профессии, допуск к рынку, методика утверждения маршрутной сети муниципального образования, методика расчета расчетного тарифа пассажирских перевозок в городском, пригородном сообщении и методика расчета тарифов за услуги автовокзалов), принятие



которых в значительной мере определяют правила оказания услуг в сфере автомобильного транспорта, права и обязанности их участников.

Опытом работы в этом направлении деятельности поделился Президент Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области Щукин В.А., который обратил внимание участников на то, что в Свердловской области объемы пассажирских перевозок упали на 30%, маршрутная сеть утверждена только в 5 муниципальных образованиях области включая гор. Екатеринбург, а местные органы власти не принимают активности в принятии нормативных актов в сфере автотранспортной деятельности, ссылаясь на их отсутствие на Федеральном уровне.

Своим вкладом для решения вопросов, поднятых, как на Внеочередном Съезде РАС, так и на Круглом столе поделился кандидат технических наук, заведующий кафедрой транспорта Политехнического института Сибирского Федерального Университета Фадеев А.И., который доложил проект «Методических рекомендаций формирования расчетных тарифов для регулярных автобусных перевозок. Расчет нормативов расходов на линейные сооружения», разработанный сотрудниками его кафедры. Фадеев А.И. предложил эти Методические рекомендации рассмотреть на Общественном совете по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском автотранспортном союзе. Вместе с тем, были высказаны предложения по привлечению сотрудников Федеральной антимонопольной службы для участия в рассмотрении данного документа.

Проблемы автотранспортного обслуживания населения Ростовской области были подняты Касиевым А.С., который в своем выступлении уделил внимание расходам, которые перевозчики платят автовокзалу за оказание им услуг по реализации билетной продукции. Согласование расписания для осуществления регулярных автобусных маршрутов производится крайне медленно.

Президентом Ярославского автотранспортного союза Бестаевым Р.И. озвучены проблемы в автотранспортной отрасли, которые из года в год не решаются – это прежде всего сокращение дотаций при обслуживании льготной категории пассажиров, отсутствие изучения и анализа пассажиропотоков как в Ярославской области, в целом, так и в гор. Ярославле, в частности. Вместе с тем Бестаев Р.И. предложил уточнить порядок допуска перевозчиков для осуществления межрегиональных автобусных маршрутов и проанализировать целесообразность их открытия. Проблемным вопросом по его мнению остается и малый интервал движения автобусов в одном направлении, который снизился на отдельных маршрутах до 20 – 25 мин. С этой целью необходимо внести изменения и дополнения в 178 приказ Минтранса России. Особое внимание им уделено обновлению автобусного парка.

Президент Некоммерческого партнерства «Кур-



ганский областной Союз автотранспортных предприятий и предприятий дорожного комплекса «Кургандортранс» Косюк Н.С. в своем выступлении также остановился на старении автобусного парка, который в их регионе достиг 15-летнего возраста и предложил механизм реализации обновления автобусного парка в Курганской области через лизинговые компании с участием руководства региона. Отдельно Косюк Н.С. остановился на вопросе утверждения тарифов, которые в Правительстве Курганской области каждый перевозчик защищает самостоятельно и которые до утверждения рассматриваются в течении шести месяцев.

По мнению Президента Некоммерческого партнерства «Курганский областной Союз автотранспортных предприятий и предприятий дорожного комплекса «Кургандортранс» проблемным вопросом для автотранспортных предприятий по прежнему остается задача по содержанию колонн войскового типа, денежные средства на эти цели не выделяются, и льготы этим автотранспортным предприятиям не предоставляются.

Президент Ассоциации предприятий автотранспорта Владимирской области Шапошников А.Б. обратил внимание участников Круглого стола на взаимодействие между Российским автотранспортным союзом и Минтрансом России по нормативно-правовому обеспечению, что позволит улучшить качество и безопасность предоставляемых услуг на автомобильном транспорте.

Председатель Совета Некоммерческого партнерства «Союз автомобилистов Калужской области» Жуков Ю.Н. обратил внимание присутствующих на то, что проблемным вопросам по грузовым перевозкам автомобильным транспортом внимания уделяется намного меньше, чем пассажирским перевозкам. Законодательная база по этому вопросу практически отсутствует, а существующая-устарела. Практически на всех мероприятиях, проводимых Российским автотранспортным союзом, обсуждались проблемные вопросы в сфере пассажирского автомобильного транспорта. Исходя из этого, Жу-

ков Ю.Н. предложил при Российском автотранспортном союзе создать инициативную группу для решения проблемных вопросов в сфере грузовых перевозок, а отдельные вопросы выносить для обсуждения непосредственно в регионы.

Директор Ассоциации «Объединение региональных автотранспортных предприятий и перевозчиков «Межрегионавоттранс» Линева Д.В. предложил создать сеть автовокзалов для улучшения качества обслуживания пассажиров, включая и приобретение обратных билетов. Одним из проблемных вопросов по мнению Линева Д.В. остается задача налаживания отношений с начальниками железнодорожных вокзалов, которые под любым предлогом стараются вытеснить автотранспортных перевозчиков с привокзальных площадей.

Генеральный директор ЗАО «НЕЙРОКОМ» Шахарович В.М. особое внимание уделил обеспечению безопасности дорожного движения на регулярных маршрутах, содержанию ремонтной базы, которая должна обеспечивать проведение полного цикла, как технического обслуживания, так и ремонта.

Представитель «РН - КАРТ» Салюков Д.В. проинформировал участников Круглого стола о возможностях их структуры по представлению автотранспортным предприятиям льгот в приобретении горюче-смазочных материалов, а также оказания содействия в обеспечении аккумуляторами и шинами, что позволит руководителям обеспечить снижение затрат, связанных с эксплуатацией автомобильной техники.

Руководитель ИП Коротина «Делижанс» Коротина О.В. рассказала об организации работы по перевозке пассажиров легковым такси, обратив внимание, что по этому вопросу со стороны Российского автотранспортного союза необходима дополнительная помощь.

Представитель Инженерного Центра «Техника» Сват И.В. в своем выступлении затронул вопрос

подготовки и переподготовки кадров исходя из того, что их нехватка особо остро ощущается на автотранспортных предприятиях. Кроме этого, Сват И.В. обратил внимание участников Круглого стола на то, что в настоящее время отсутствует орган, проводящий аккредитацию образовательных учреждений, готовящих руководителей и специалистов для автомобильной отрасли, и было бы целесообразным, чтобы этим вопросом занялся Российский автотранспортный союз.

Генеральный директор ООО «Брянсктранс» Серегин В.И. поднял вопрос получения Свидетельства о соответствии специального транспортного средства требованиям СПС для осуществления перевозок скоропортящихся пищевых продуктов в международном сообщении, который в настоящее время приостановлен. В результате чего перевозчики несут убытки, и, по мнению Серегина В.И., необходимо ускорить решение вопроса по возобновлению выдачи разрешительных документов.

Проблемы в организации междугородних перевозок грузов автомобильным транспортом и пути их решения до участников Круглого стола довел директор транспортно-экспедиционных предприятий Ростовской области Ирхин Д.И. Он затронул вопрос по внесению изменений в налоговое законодательство, в котором необходимо предусмотреть, чтобы экспедиторы и перевозчики были переведены на уплату единого налога на вмененный доход, что позволит убрать с рынка недобросовестных экспедиторов. Одной из важных проблем на рынке автотранспортных услуг в междугородном сообщении остается решение вопроса по координации десятков тысяч мелких автоперевозчиков и экспедиторов.

По итогам работы на Внеочередном Съезде и Круглом столе, с учетом дополнений и изменений их участников, редакционная комиссия переработала текст Резолюции Внеочередного Съезда Российского автотранспортного союза.

РЕЗОЛЮЦИЯ

Внеочередного Съезда Российского автотранспортного союза «Развитие автотранспортной отрасли в Российской Федерации и совершенствование деятельности Российского автотранспортного союза».

г. Сочи

25 июня 2009 года

В работе Внеочередного Съезда Российского автотранспортного союза приняли участие руководители ассоциаций, союзов и организаций – члены РАС, представители федеральных и региональных органов исполнительной власти, профсоюзных организаций, руководители автотранспортных предприятий, автовокзалов, органов по сертификации и другие приглашенные лица – всего - 176 человек.

В этом году Российскому автотранспортному союзу исполняется 10 лет и все эти годы он отстаивал интересы и права организаций и предприятий, участвующих в автотранспортной деятельности.

За десятилетие принципы хозяйственной и государственной жизни в стране серьезно изменились. Тем не менее, автомобильный транспорт выполняет возложенные на него экономические и социальные задачи, не допуская срывов в перевозках.

Так, за прошедшее десятилетие значительно вырос объем грузовых автомобильных перевозок, вы-

росли доходы автотранспортных предприятий, расширилось использование конкурсных условий привлечения на рынок пассажирских транспортных услуг перевозчиков всех форм собственности.

Вместе с тем, автомобильный транспорт по многим параметрам не отвечает потребностям экономики и общества, не соответствует современным техническим, технологическим и экологическим требованиям.

Особую озабоченность вызывает то, что автотранспорт общего пользования, который традиционно и безотказно обеспечивал государственные потребности в перевозках грузов и массовые перевозки пассажиров в России, в настоящее время занимает около 9% от объема перевозок, особенно произошло снижение объема перевозок пассажиров в сельской местности.

В результате при огромных суммарных материальных и финансовых затратах, эффективность решения многих транспортных задач в стране остается чрезвычайно низкой, грузовой транспорт становится неконкурентоспособным, а пассажирский – все менее доступным.

Серьезные издержки несет страна и в макроэкономическом плане. Транспортная составляющая в цене продукта продолжает расти, усиливая инфляционные процессы и снижая экспортные возможности. Значительные объемы доходов уводятся в «тень», а бюджеты всех уровней не получают части налоговых поступлений, что в свою очередь лишает финансовой поддержки городской пассажирский транспорт и, следовательно, шанса на его укрепление, снижения стоимости и повышения качества услуг.

Положение с автомобильным транспортом усугубляют ведомственная разобщенность, отсутствие единой законодательной базы, неопределенность направлений и путей развития.

По мере углубления рыночных реформ, становится все более очевидным, что не принятие кардинальных мер по реформированию автотранспортной деятельности может привести к ситуации, когда из-за отсутствия системы государственного управления и регулирования, инфраструктуры, прогрессивных технологий перевозок возрождение стратегических отраслей экономики и социальной сферы будет замедленно, а в худшем случае произойдет распад отраслевых транспортных связей и переход автотранспортной деятельности в сферу не профессионального самообслуживания.

Финансовый кризис, начавшейся со второй половины 2008 г., стал реальной угрозой для реализации инновационного сценария развития автомобильного транспорта на ближайшие годы. Спад производства в различных секторах экономики, рост безработицы приводит к снижению объемов перевозки пассажиров и грузов. В отличие от незначительного снижения объемов пассажирских перевозок автомобильным транспортом в сфере грузовых перевозок наблюдаются более негативные тенденции: сокращение объемов международных перевозок грузов только за январь-май 2009 г. составило 25%, а внутрироссийских перевозок в ряде регионов страны – с ноября 2008 г. по март 2009 г. – до 40%.

Предприятия изыскивают возможности экономии средств, оптимизации расходов. Собственники предприятий в целях снижения издержек и повышения рентабельности грузовых и пассажирских перевозок принимают решения о реорганизации предприятий.

Во многих предприятиях работники переведены на режим неполного рабочего времени. Вновь появились задержки выплаты заработной платы. Наблюдается сокращение численности работников, темпы роста высвобождения рабочих мест имеют тенденцию к росту. В целях экономии расходов на оплату труда принимаются решения о снижении стимулирующих доплат и надбавок, социальных выплат работникам.

За последние годы в целях социально-экономического развития транспортного комплекса Министерством транспорта Российской Федерации проводится работа по формированию государственной транспортной политики на долгосрочный период, утверждены основные стратегические и программные документы.

В тоже время влияние новых экономических условий на развитие транспортной системы требует уточнения установленных приоритетов на среднесрочную перспективу и принятие оперативных антикризисных мер, включающих как меры государственной поддержки бизнеса и регулирования рынка, так и меры, реализуемые на уровне каждого предприятия, действующего на рынке транспортных услуг.

В соответствии с Программой антикризисных мер Правительства Российской Федерации на 2009 год хозяйствующим субъектам автомобильного транспорта необходимо обеспечить снижение производственных затрат за счет использования эффективных перевозочных технологий, избавления от непрофильных и малоиспользуемых активов, реализации мер по экономии топлива. На объектах инфраструктуры пассажирского автотранспорта необходимо провести оптимизацию расписания и усилить контроль за полнотой сбора выручки.

При этом в условиях финансово-экономического кризиса главной первоочередной задачей для автотранспортников является обеспечение доступности транспортных услуг для населения.

Вместе с тем, реализация Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в сфере автомобильного транспорта затруднена из-за отсутствия законодательных и норма-

тивных-правовых основ взаимодействия власти и субъектов автотранспортного бизнеса в Российской Федерации в условиях рыночной экономики.

Главным условием оздоровления ситуации должна стать разработка и принятие неотложных мер по антикризисной и правовой базе регулирования автотранспортной деятельности в условиях рынка. Участники Внеочередного Съезда Российского автотранспортного союза целиком и полностью поддерживают Программу антикризисных мер Правительства Российской Федерации на 2009 год.

Члены Российского автотранспортного союза, обсудив ситуацию на автомобильном транспорте, считают, что для развития автотранспортной отрасли и преодоления кризисных явлений на автомобильном транспорте необходимы следующие мероприятия:

1. Считать приоритетной задачей для ассоциаций, союзов и организаций – членов РАС - провести анализ действующего законодательства в области автомобильного транспорта и разработку предложений по принятию современной правовой базы регулирования автотранспортной деятельности в условиях экономического и финансового кризиса.

2. Членам Российского автотранспортного союза совместно с органами исполнительной власти регионов установить для автотранспортных предприятий и индивидуальных предпринимателей приоритеты использования на маршрутной сети регулярных перевозок пассажиров, обеспечивающие высокое качество и безопасность оказания услуг.

3. В целях реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в сфере автомобильного транспорта Российскому автотранспортному союзу, внести в Координационный совет по законотворческой деятельности Министерства транспорта Российской Федерации, проекты нормативных правовых актов для принятия в первоочередном порядке:

- Методические рекомендации по тарифообразованию на пассажирские перевозки в городском и пригородном сообщении;

- Методические рекомендации по установлению тарифов на услуги пассажирских автовокзалов и автостанций;

- Методические рекомендации по формированию и утверждению маршрутной сети муниципального образования, городского округа, субъекта Российской Федерации;

- Методические рекомендации по оформлению и согласованию межсубъектных автобусных маршрутов;

- разработка предложений для проекта федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам»;

- разработка предложений для нормативного документа, устанавливающего требования к автовокзалам и пассажирским автостанциям;

- пассажирский транспорт – допуск на рынок пассажирских услуг и допуск к профессии;

- грузовой транспорт - допуск на рынок грузовых перевозок и допуск к профессии.

4. Российскому автотранспортному союзу организовать и провести в четвертом квартале 2009 года круглый стол по обсуждению положений Федерального закона от 01.12.2007 года № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях для определения необходимых мер по его реализации на автомобильном транспорте.

5. Сформировать единый реестр автовокзалов и пассажирских автостанций, принять меры по упорядочению междугородных и международных автобусных маршрутов в Российской Федерации.

6. Организовать выработку единой стратегии и правил взаимодействия и обмена информацией между автовокзалами и пассажирскими автостанциями различных регионов Российской Федерации и их структурными подразделениями.

7. Подготовить пакет предложений по внесению изменений в Налоговый кодекс РФ, позволяющий снизить налоговую нагрузку предприятиям транспорта, выполняющим социально-значимые перевозки пассажиров и грузов, а также автоколоннам войскового типа.

8. Подготовить предложения по внесению изменений в Налоговый кодекс Российской Федерации в части дифференциации ставок транспортного налога в зависимости от соответствия транспортных средств экологическим классам (сроку эксплуатации), в т.ч. возможность полного освобождения от уплаты транспортного налога на период 1-2 года для наиболее экологически чистых автотранспортных средств, соответствующих нормам Евро-4 и Евро-5.

9. Принять участие в разработке и обсуждении проектов федеральных нормативно-правовых документов (НПД), касающихся сферы деятельности автомобильного транспорта и оказывать методическую помощь субъектам РФ при разработке ими НПД в сфере транспорта.

10. Предложить органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации при составлении перспективных планов экономического и социального развития субъекта составлять транспортно-экономический баланс развития автотранспортной отрасли.

По материалам
<http://nporrtu.ru/>

Протокол по результатам заседания «круглого стола»



04 июня 2009 года Российским автотранспортным союзом организован и проведен круглый стол по теме: «Развитие автотранспортной отрасли в Российской Федерации и совершенствование деятельности Российского автотранспортного союза», в котором приняли участие руководители 14 организаций - членов Российского автотранспортного союза, в том числе: Бестаев Роберт Иванович – президент Ярославского автотранспортного союза, Почтарев Юрий Иванович – президент Рязанской ассоциации автотранспортников, Лоран Борис Олегович – руководитель группы компаний «Русские автобусные линии», Кошкин Павел Анатольевич – исполняющий обязанности исполнительного директора Некоммерческого Партнерства «Единая транспортная система «Российские Автобусные Линии», Мохначев Виктор Иванович – председатель Комитета Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, Винокуров Борис Аркадьевич – президент «АСМОР», Емельяненко Людмила Николаевна – генеральный директор «АСМОР», Пинсон Анатолий Борисович – советник генерального директора «Совтрансавто», Клейнер Самуил Аронович – заместитель генерального директора «Мострансагентство», Митяев Николай Алексеевич – президент Тульской ассоциации автотранспортных предприятий, Чочуа Мераби Порфирьевич – генеральный директор ГУП «Мосавтотранс», Музыря Никита Игоревич – президент Московского транспортного союза: От Российского автотранспортного союза президент РАС Златин Павел Андреевич – председательствующий круглого стола, Козлов Михаил Иванович – вице-президент РАС, Гацулов Виктор Васильевич – руководитель НМЦ РАС, Колесников Евгений Васильевич - заместитель генерального директора ООО «РАС».

Открыл круглый стол президент РАС Златин П.А., который во вступительном слове отметил, что рас-

сматриваемая тема очень важна для дальнейшего развития автотранспортной отрасли в Российской Федерации, в целом, и для Российского автотранспортного союза, в частности.

В своих выступлениях участники круглого стола высказались о проблемных вопросах в автотранспортной деятельности и о работе в этом направлении Российского автотранспортного союза.

Так, например:

Б.А. Винокуров обратил внимание на недостаточную работу РАС в сфере грузовых перевозок, которые работают безсистемно и бесконтрольно, что приводит к потере денежных средств в бюджет страны, отметил отсутствие должного порядка в межрегиональных перевозках пассажиров автомобильным транспортом, а также то, что кадровые вопросы на автотранспортных предприятиях решаются не достаточно, особенно в звене руководящего состава. Система повышения профессионального мастерства не отвечает потребностям времени.

Р.И. Бестаев в своем выступлении отметил, что в РАС не налажена система информирования его членов о результатах исполнения решений по проблемам в автотранспортной отрасли.

Руководители регионов, исходя из своих возможностей, самостоятельно пытаются решать проблемные вопросы в сфере автомобильного транспорта, однако, крупные предприятия разваливаются, а появляющиеся малые предприятия не способны их решать в масштабе регионов.

Н.А. Митяев затронул вопрос взаимодействия с Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, акцентировал внимание на необходимость наладить изучение и анализ пассажиропотоков.

Н.И. Музыря обратил внимание участников круглого стола на отсутствие обмена опытом работы в автотранспортной деятельности между регионами.

А.Б. Пинсон подчеркнул, что основная задача РАС- в оказании содействия перевозчикам по созданию благоприятных условий для осуществления их деятельности. В настоящее время РАС должен сосредоточиться на внедрении в сферу автомобильного транспорта Федерального закона о саморегулируемых организациях.

Особое внимание всеми участниками круглого стола было уделено отсутствию нормативной правовой базы по обеспечению деятельности автомобильного транспорта, в частности, ее отсутствие приводит к появлению на рынке транспортных услуг перевозчиков, работающих нелегально.

По итогам круглого стола, его участники приняли следующее решение:

1. Поручить президенту Российского автотранспортного союза П.А. Златину выступить на Кол-

легии Минтранса России, где поднять основные проблемные вопросы в сфере деятельности автомобильного транспорта.

2. В рамках мероприятий, проводимых Российским автотранспортным союзом в г. Сочи в период с 24 по 26 июня 2009 года, обсудить проблемные вопросы в автотранспортной сфере с участием членов РАС.

3. Руководству Российского автотранспортного союза особое внимание уделить созданию благоприятных условий для автотранспортной деятельности в регионах.

*По материалам
<http://nporrtu.ru/>*

НОВОСТИ:МОСКВА

НЕЛЕГАЛАМ УКАЗАЛИ НА ВЫХОД



Автобусам с привокзальной площади Казанского вокзала предложено переехать в Северное Бутово.

В конце июня министр транспорта и связи Правительства Москвы Василий Кичеджи объявил о готовящемся 15 июля открытии нового автовокзала в Северном Бутове. По его словам, он будет принимать автобусы с южного и юго-западного направлений, которые заполнили сейчас, например, площадь у Казанского вокзала. «Сегодня в Москву ежедневно заезжают до тысячи автобусов, из них много нелегальных маршрутов. В частности, на железнодорожных вокзалах все автобусы стоят нелегально», – отметил Василий Кичеджи. Несмотря на это, автобусы востребованы у пассажиров. Ездят на них те, кому билеты на другие виды транспорта кажутся дорогими, или если в железнодорожной кассе не оказалось нужного билета. Хотя цена на автобус вполне соответствует цене плацкарты. Так, доехать до Краснодара на автобусе с Казанского вокзала можно за 2000 руб., а в плацкартном вагоне – за 2250 руб. А вот билет в купе стоит в два раза дороже автобусного. В ОАО «РЖД» считают, что открытие автовокзала на окраине города – это один из путей решения проблемы стихийных парковок. «Несанкционированные стоянки междугородных автобусов на наших вокзалах не соответствуют тем нормам, которые утверждены Правительством Москвы. Должным

образом не оборудованы кассы, нет туалетов, нет мест ожидания, а на новых вокзалах водители смогут комфортно отдохнуть, отремонтировать, если нужно, автобус», – отмечает заместитель начальника Дирекции железнодорожных вокзалов по производству Максим Золотарёв. С просьбой вывести автобусы с привокзальной площади Казанского вокзала ОАО «РЖД» в конце декабря 2008 года уже обращалось в московское правительство, так как земли под привокзальными площадями находились в ведении Москвы. Московское правительство тогда отказалось согласовывать автобусам, прибывающим на железнодорожные вокзалы, паспорта маршрутов. В результате перевозчики оказались в статусе нелегалов, но с вокзалов не ушли.

– Дело в том, что прокурор города Москвы не может запретить автобусам здесь останавливаться, потому что они все междугородные и находятся вне юрисдикции Москвы. ГИБДД также отказывается установить знак, запрещающий парковку, пока не будет утверждена новая схема движения вокруг вокзалов, – говорит начальник Казанского вокзала Сергей Добровольский. От присутствия автобусов на привокзальных площадях железнодорожники получают только проблемы.

– Автобусы мешают проходу пассажиров, парковке транспорта, который подъезжает к вокзалу. Водители автобусов прямо у вокзалов сливают отработанное масло, нарушая экологические нормы. Имиджу компании это наносит ущерб, ведь автобусы стоят рядом с вокзалами и волей-неволей ассоциируются с ОАО «РЖД», – отметил Максим Золотарёв. Кроме того, считает начальник Казанского вокзала Сергей Добровольский, из-за того, что некоторые автобусы, например до Ташкента, работают по накопительной системе, то есть отправляются тогда, когда заполнится весь автобус, граждане Узбекистана ждут его отправления по два-три дня, создавая тем самым криминогенную обстановку.

Этой осенью вступает в силу соглашение между ОАО «РЖД» и московским правительством, подписанное в прошлом месяце. И привокзальные площади перейдут в аренду ОАО «РЖД». После вступления соглашения в силу железнодорожники начнут наводить порядок на привокзальных площадях.

– Первое, что должно сделать ОАО «РЖД», – это совместно с ГУВД и соответствующими органами Москвы изменить систему движения около вокзалов, чтобы оно не мешало городскому транспорту и в то же время позволило нашим пассажирам удобно парковать машины, – говорит Максим Золотарёв. И открытие автовокзала в Северном Бутове – первый шаг в наведении порядка на привокзальной площади.

Между тем один вокзал в Северном Бутове не разгрузит привокзальные площади от автобусов. Директор ассоциации «Межрегионавтотранс» Денис Линеv считает, что перевозчики туда просто не поедут.

– Автовокзал в Северном Бутове наверняка будет не очень большим. Он будет удобен лишь для автобусов, прибывающих с южного направления, например из Тулы, Самары и Калуги. А перевозчикам других направлений ехать в Северное Бутово будет невыгодно, поэтому они останутся на старых местах, – отметил г-н Линеv.

По его словам, чтобы вывести автобусы с вокзалов, необходимо организовать много автостанций, и без помощи частных лиц эту проблему не решить. Ведь до 2005 года в Москве было 15 официальных автостанций, но после Постановления Правительства Москвы о переносе всех автовокзалов из цен-

тра на периферию осталось всего пять: у метро «Щёлковская», «Выхино», «Красногвардейская», «Тёплый Стан», на Курском вокзале. Оставшиеся официальные автобусные парковки расположены далеко от железнодорожных вокзалов, и до них не всегда удобно добираться. Да и нет уверенности в том, что, пока ты едешь от одного вокзала до другого, в кассах останутся билеты на нужный рейс.

Идею же открытия автобусных касс на московских железнодорожных вокзалах, как недавно было сделано в Ижевске на ГЖД (о чём «Гудок» писал 24 июня 2009 года), автоперевозчики считают несостоятельной.

– Так сложилось, что автобусы являются конкурентом железной дороге, поэтому вряд ли ОАО «РЖД» пустит их на вокзал, – считает Денис Линеv. А вот в ОАО «РЖД» взаимодействия с легальными автоперевозчиками не исключают.

– Но это сотрудничество должно быть построено на понятных правилах, на экономически выгодных для ОАО «РЖД» условиях. Отношения должны быть урегулированы с учётом интересов всех сторон, – отмечает Максим Золотарёв.

**по материалам
Газеты «Гудок»
от 06.07.2009**

ОАО «РЖД» НАЧАЛО БОРЬБУ С НЕЗАКОННЫМИ ПАРКОВКАМИ НА ПРИВОКЗАЛЬНЫХ ПЛОЩАДЯХ МОСКВЫ



ОАО «РЖД» начало борьбу с незаконными парковками на привокзальных площадях Москвы, путем эвакуации незаконно припаркованных транспортных средств

Как сообщает департамент корпоративных коммуникаций РЖД, с 1 июля в Москве началась комплексная проверка транспортных средств, припаркованных на территориях вокзальных комплексов столицы. В совместных мероприятиях задействованы сотрудники дирекции железнодорожных вокзалов – филиала РЖД, мэрии Москвы, Росавтонадзора, а также представители правоохранительных органов и прокуратуры.

Цель мероприятия – ликвидация на привокзальных площадях несанкционированных стоянок автобусов, осуществляющих незаконные пассажирские перевозки, и пресечение деятельности касс, нелегально реализующих билеты на междугородние автобусные рейсы.

Так, 1 июля с привокзальной площади Казанского вокзала на штраф-стоянку были эвакуированы два микроавтобуса, в салоне которых производилась продажа билетов. Автомобили находились на тротуаре и препятствовали движению пешеходов. У транспортных средств отсутствовали государственные номерные знаки.

При проверке междугородних автобусов у Казанского вокзала, было установлено 7 фактов нелегального перевоза пассажиров и выявлено 3 случая эксплуатации несогласованных маршрутов.

Мероприятия проводятся в рамках достигнутого 8 июня 2009 г соглашения между РЖД и правительством Москвы «О взаимодействии в области обеспечения качественного удовлетворения потребностей пассажиров, их безопасности на железнодорожных вокзалах города Москвы и прилегающих к ним территориях на 2009-2011 гг.».

Подобные проверки будут проводиться регулярно.

МОСКВА, 2 июля. /ПРАЙМ-ТАСС/

РУКОВОДИТЕЛЯМ АВТОВОКЗАЛОВ, АВТОСТАНЦИЙ, ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Одним из направлений деятельности Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» является подготовка предложений по совершенствованию и дальнейшему развитию нормативно-правовой базы федерального и регионального уровней в сфере услуг по перевозке пассажиров автобусами в пригородном, междугородном и международном сообщении, в том числе по вопросам работы объектов транспортной инфраструктуры.

С этой целью Партнерством организовано взаимодействие с научно-исследовательскими организациями в сфере автомобильного транспорта.

За последние годы ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» (НИИАТ) разработаны проекты следующих государственных стандартов:

- 1. Услуги по придорожному сервису. Требования к автовокзалам.**
2. Требования к выбору автобусов по видам, технологиям и дорожным условиям перевозки пассажиров.

В этом номере нашего издания мы публикуем Проект «Услуги по придорожному сервису. Требования к автовокзалам». Просим Вас рассмотреть прилагаемый проект, высказать свое мнение по вопросу необходимости его принятия, желательном статусе этого документа, а также подготовить предложения по его доработке.

Предложения прошу направлять по адресу: 115419, г. Москва, 4-й Верхний Михайловский пр-д, д. 1. Тел. (495) 633-12-89, ф. (495) 633-12-83, e-mail: sekretar@rosbuslines.ru.

ПРОЕКТ

Федеральное агентство по техническому регулированию

**Национальный
стандарт
Российской
Федерации**

ГОСТ Р _____ - ____

УСЛУГИ ПО ПРИДОРОЖНОМУ СЕРВИСУ ТРЕБОВАНИЯ К АВТОВОКЗАЛАМ

Издание официальное

**Москва
ИПК Издательство стандартов
2005**

Предисловие

Задачи, основные принципы и правила проведения работ по государственной стандартизации в Российской Федерации установлены ГОСТ Р 1.0-2004 «Стандартизации в Российской Федерации. Основные положения» и ГОСТ Р 1.2-2004 «Стандартизации в Российской Федерации. Стандарты национальные Российской Федерации. Правила разработки, утверждения, обновления и отмены»

Сведения о стандарте

1 РАЗРАБОТАН

2 ВНЕСЕН Техническим комитетом по стандартизации ТК 315 «Эксплуатация автомобильного транспорта и автотранспортные услуги»

3 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Приказом Федерального агентства по техническому регулированию от “___” _____ 200_ г.

4 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

Информация об изменениях к настоящему стандарту публикуется в указателе «Национальные стандарты», а текст этих изменений – в информационных указателях «Национальные стандарты». В случае пересмотра или отмены настоящего стандарта соответствующая информация будет опубликована в информационном указателе «Национальные стандарты»

Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Федерального агентства по техническому регулированию.

Содержание

1 Область применения

2 Нормативные ссылки

3 Термины и определения

4 Требования к автовокзалам

5 Классификация услуг автовокзалов. Требования к услугам автовокзалов

6 Методы контроля

Приложение А (обязательное) Требования к номенклатуре услуг по их качественным и количественным характеристикам, оказываемым на автовокзалах различных категории

Библиография

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Услуги по придорожному сервису

Требования к автовокзалам

Passenger motor-car transport services.

Requirements for a bus-station

1. Область применения

Настоящий стандарт устанавливает основные требования к автовокзалам (автостанциям) и их классификации в рамках услуг по придорожному сервису в части условий предоставления услуг пассажирского автомобильного транспорта, а также основные требования к услугам пассажирского автомобильного транспорта, оказываемым на автовокзалах (автостанциях) (далее услуги автовокзалов), а также методы контроля за соблюдением установленных требований.

2. Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использованы ссылки на следующие стандарты:

ГОСТ 12.0.004 ССБТ. Организация обучения безопасности труда. Общие положения.

Примечание - При пользовании настоящим стандартом целесообразно проверить действие ссылочных стандартов по указателю “Национальные стандарты”, составленному по состоянию на 1 января текущего года, и по соответствующим информационным указателям, опубликованным в текущем году. Если ссылочный документ заменен (изменен), то при пользовании настоящим стандартом следует руководствоваться замененным (измененным) стандартом. Если ссылочный документ без замены, то положение, в котором дан ссылка на него, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.

ГОСТ 12.1.003-83 ССБТ. Шум. Общие требования безопасности.

ГОСТ 12.1.005—88 ССБТ. Общие санитарно-гигиенические требования к воздуху рабочей зоны

ГОСТ 12.4.026 ССБТ. Цвета сигнальные и знаки безопасности.

ГОСТ 25869-90 Отличительные знаки и информационное обеспечение подвижного состава пассажирского наземного транспорта, остановочных пунктов и пассажирских станций. Общие технические требования.

ГОСТ Р 51006-96 Услуги транспортные. Термины и определения.

ГОСТ Р 50646-94 Услуги населению Термины и определения.

ГОСТ Р 51004-96 Услуги транспортные. Пассажирские перевозки. Номенклатура показателей качества.

ГОСТ Р 51825-2001 Услуги пассажирского автомобильного транспорта. Общие требования.

3 Термины и определения

В настоящем стандарте применены термины по ГОСТ Р 51006, ГОСТ Р 50646, а также следующий термин с соответствующим определением:

Категория автовокзала – обобщенная характеристика, используемая при предъявлении требований к автовокзалам и отражающая заранее установленную номенклатуру услуг, оказываемых на автовокзале, их минимальные качественные и количественные характеристики.

4. Требования к автовокзалам

4.1 Общие положения

4.1.1 Автовокзал представляет собой комплекс зданий и сооружений, состоящий из пассажирского здания, внутренней территории с перронами (платформами) для посадки и высадки пассажиров, площадками для стоянки автобусов между рейсами, пунктами технического осмотра автобусов, привокзальной площади с подъездами и стоянкой городского транспорта.

Автовокзал предназначен для обслуживания пассажиров междугородних и пригородных автобусных сообщений.

4.1.2 Требования к автовокзалам установлены исходя из создания условий для качественного и безопасного выполнения услуг пассажирского автомобильного транспорта. Состав требований структурирован в соответствии с номенклатурой услуг, оказываемых на автовокзалах.

4.1.3 Номенклатура услуг автовокзалов сформирована из основных, дополнительных и сопутствующих услуг.

Оказание сопутствующих услуг не должно препятствовать предоставлению основных услуг.

4.2 Категории автовокзалов

4.2.1 Настоящий стандарт устанавливает категории автовокзалов, исходя из номенклатуры, оказываемых услуг, их качественных и количественных характеристик.

4.2.2 Категории обозначают римскими цифрами, возрастающими в зависимости от увеличения вместимости автовокзалов.

Категория I - соответствует вместимости автовокзала не более 25 человек.

Категория II - соответствует вместимости автовокзала не более 50 человек.

Категория III - соответствует вместимости автовокзала не более 150 человек.

Категория IV - соответствует вместимости автовокзала не более 300 человек.

Категория V - соответствует вместимости автовокзала от 500 человек и более.

Характеристика категорий автовокзалов сформирована исходя из технологической взаимосвязи вместимости автовокзалов, неравномерности распределения пассажиров по времени суток, сезонам, дням недели, пропускной способности автовокзала, а также максимального количества мест багажа, принимаемого на хранение в течение суток.

4.2.3 Перечень требований к номенклатуре услуг по их качественным и количественным характеристикам, оказываемым на автовокзалах различных категорий составлен с учетом [1] - [16], [20] и приведен в Приложении А. Состав требований является минимальным для отнесения автовокзала к определенной категории.

4.2.4 Для каждой категории установлен обязательный перечень услуг с минимальными качественными и количественными характеристиками, а также рекомендуемый перечень.

Исполнители услуг автовокзалов вправе предоставлять другие виды услуг, не предусмотренные Приложением А, а также устанавливать иные нормы обслуживания, но не ниже установленных настоящим стандартом.

4.3 Состав и содержание требований к автовокзалам

4.3.1 При оказании услуг автовокзалов, должны соблюдаться следующие требования.

4.3.1.1 На здании автовокзала с наружной стороны должны быть расположены:

вывеска с указанием фирменного наименования автовокзала и режима его работы. Если автовокзал работает круглосуточно, на вывеске должна быть сделана соответствующая запись;

часы;

расписание движения автобусов.

4.3.1.2 Автовокзал должен иметь удобные подъездные пути с необходимыми дорожными знаками, благоустроенную и освещенную прилегающую территорию, площадку с твердым покрытием для остановки и маневрирования автотранспорта.

Архитектурно-планировочные и строительные элементы автовокзала и используемое техническое оборудование должны соответствовать [2], [3], [14].

4.3.1.3 На автовокзале должны соблюдаться санитарно-гигиенические нормы и правила, установленные органами санитарно-эпидемиологического надзора в части чистоты помещений, качества атмосферного воздуха, шума, состояния сантехнического оборудования, удаления отходов и эффективной защиты от насекомых и грызунов в соответствии с ГОСТ 12.1.005-88, [1], [2], [4], [5], [6], [14].

4.3.1.4 Автовокзал должен быть оснащен инженерными системами и оборудованием, обеспечивающими:

- водоснабжение в соответствии с [5];

- канализацию в соответствии с [4];

- отопление в общественных помещениях в соответствии с [3],[6];

- вентиляцию (естественную или принудительную), обеспечивающую нормальную циркуляцию воздуха и исключаящую проникновение посторонних запахов в общественные помещения в соответствии с [6];

- радиовещание;
- телефонную связь;
- освещение в общественных местах в соответствии с [9].

4.3.1.5 Используемое на автовокзале оборудование, технологическая оснастка, средства измерения должны быть исправны и не иметь неисправностей, могущих нанести вред жизни, здоровью и имуществу граждан и окружающей среде. При этом должны соблюдаться установленные соответствующими нормативными документами правила их безопасной и эффективной эксплуатации, включая требования пожарной безопасности, метрологические нормы и правила и т.п.

4.3.1.6 На автовокзале должно быть организовано рациональное движение пассажиров в здании и на перронах, обеспечивающее безопасность и максимальные удобства для пассажиров с минимальной затратой времени на выполнение всех операций, связанных с перевозкой.

4.3.1.7 При проектировании новых и реконструировании старых автовокзалов должны быть предусмотрены условия для приема и обслуживания инвалидов, использующих кресла на колесах, в соответствии с требованиями [2], [16].

4.3.1.8 На автовокзале должны быть вывешены:

при входе на автовокзал:

- план автовокзала с указанием расположения и назначением всех пассажирских и служебных помещений, входных и выходных дверей, стендов расписания движения, таблиц стоимости билетов, схем маршрутов между городными сообщениями, средств пожаротушения и т.п.

- перечень услуг, оказываемых на автовокзале;

- график работы служб автовокзала;

во всех помещениях автовокзала, переходах, а также на перронах - план эвакуации пассажиров и сотрудников автовокзала в случае пожара, согласованный с органами пожарного надзора;

при входе, в зале ожидания, в станционной зоне - генеральный план автовокзала со схемой движения автобусов в зоне автовокзала с указанием направлений движения при въезде и выезде с автовокзала. При этом должны быть предусмотрены только правые повороты при въезде и выезде, наличие пунктов разворота автобусов на прилегающих к автовокзалу улицах в каждом направлении движения, подъезд автобусов к перронам посадки-высадки только правой стороной, минимальное маневрирование при подъезде и отъезде автобусов к перронам посадки-высадки, устранение возможных пересечений путей движения автобусов с пассажирами;

в зале ожидания, в станционной зоне - план станционной зоны с обозначением мест установки указателей направлений въезда и выезда автобусов, выхода пассажиров в город и в здание вокзала и специализации перронов по назначению (для прибывающих, отправляющихся и транзитных автобусов), а также контуров мест для стоянки такси и межрейсовых стоянок автобусов;

в зале ожидания, билетных кассах, на перронах - график приема и отправления автобусов с указанием времени и места стоянки автобусов каждого рейса.

4.3.1.10 Персонал автовокзала должен быть аккуратно одет (иметь фирменную одежду); соблюдать правила поведения в общественных местах; при общении с пассажирами проявлять доброжелательность.

4.3.1.11 Информационное обеспечение автовокзалов должно предусматривать визуальную и звуковую информацию по ГОСТ 25869.

4.3.2 Услуги, оказываемые на автовокзалах, и условия их предоставления должны быть безопасными для жизни, здоровья и имущества потребителей и исполнителей.

4.3.2.1 В здании автовокзала должны быть аварийные выходы, информационные указатели, обеспечивающие свободную ориентацию пассажиров, как в обычной, так и в чрезвычайной ситуации.

4.3.2.2 Персонал автовокзала должен быть проинформирован о действиях в случае пожара и других чрезвычайных ситуациях, в т.ч. при террористических актах и пройти обучение и инструктаж в соответствии с требованиями ГОСТ 12.0.004.

Продолжение Проекта «Услуги по придорожному сервису. Требования к автовокзалам», будет опубликовано в следующем номере нашего издания.

Адрес Правления Партнерства:

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

Целевая рассылка издания

Аппараты Полномочных представителей Президента РФ в федеральных округах;
Совет Федерации Федерального Собрания РФ;
Государственная Дума Федерального Собрания РФ – Комитет по транспорту;
Министерство транспорта Российской Федерации – Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта РФ;
Управления Федеральной службы безопасности Российской Федерации в регионах (Подразделения, обеспечивающие безопасность на транспорте);
Генеральная прокуратура Российской Федерации;
Министерство внутренних дел Российской Федерации;
Администрации субъектов Российской Федерации;
Министерства, департаменты и комитеты транспорта субъектов Российской Федерации;
Управления внутренних дел субъектов Российской Федерации;
Мэрия города Москвы;
Прокуратуры города Москвы и ее административных округов;
Департамент природопользования и охраны окружающей среды города Москвы;
Департамент транспорта и связи города Москвы;
Префектуры административных округов города Москвы;
Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения ГУВД города Москвы;
Российский Автотранспортный Союз – региональные отделения;
Московский Транспортный Союз;
Члены Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»;
Транспортные компании и индивидуальные предприниматели, обслуживающие международные и междугородные маршруты;
Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт;
Региональные ВУЗы автотранспортного профиля;
Московский автомобильно-дорожный институт (ГТУ);
Национальный фонд защиты прав потребителей;
Отечественные производители автобусов;
Зарубежные производители автобусов.

Общее собрание членов Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»



Член Партнерства компания «Хендэ КомТранс Рус» в лице руководителя департамента автобусов - Сергея Букрина провели презентацию автобусов HYUNDAI UNIVERSE.



Регистрация участников Общего собрания.

ГРУППА КОМПАНИЙ

Русские Автобусные ЛИНИИ

Группа Компаний «Русские Автобусные Линии» поддерживает молодые дарования. Это залог развития нашего общества, его интеллектуального потенциала.



Юная художница Валентина Чкония (14 лет), ученица школы Андрея Андрияки, одна из таких дарований. Её картины по-детски трогательны и одновременно являются заявкой на большую перспективу.



Тема Великой Отечественной Войны 1941-1945 г. начатая с создания музея Группой Компаний «Русские Автобусные Линии» в московской школе № 1973 получила продолжения в картине Валентины Чкония. Картина была написана с экспонатов музея и посвящена очередной 68-ой годовщине начала Великой Отечественной Войны

