

**1 МАРТА СОСТОЯЛОСЬ ПОДПИСАНИЕ
СОГЛАШЕНИЯ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ
МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ
ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ
И ОАО «ГРУППА АВТОЛАЙН»**

ИВАНОВО: СОГЛАШЕНИЕ ПОДПИСАНО – АВТОБУСЫ ГОТОВЫ К РАБОТЕ

На церемонии подписания соглашения о сотрудничестве между Ивановской областью и ОАО «Группа «Автолайн» присутствовали: (на фото слева направо) – Президент «Группы Автолайн» - Музыря Н.И., Губернатор Ивановской области Мень М.А., Первый заместитель Председателя Правительства Ивановской области - Вавилов О.В., Мэр г. Иваново Фомин А.Г.



На презентации были представлены автобусы Корпорации «Богдан», одного из крупнейших субъектов автомобильного рынка Украины. «Богданы» хорошо зарекомендовали себя на обслуживании городских и пригородных маршрутов многих крупных населенных пунктов Российской Федерации.

Губернатор Ивановской области Мень М.А. в своем выступлении подчеркнул, что «основной задачей, стоящей перед нами, является проведение скоординированной политики с Правительством Ивановской области в предоставлении пассажирских перевозок, с учетом социальной направленности и обеспечения доступных и качественных услуг населению».





ПРАВЛЕНИЕ НЕКОММЕРЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА	
- Об изменениях в руководстве НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»	4
- Кодекс НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии».....	5
АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ	
- Режим оптимизации.....	6
- Доклад Председателя правления НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» на собрании перевозчиков Ивановской области.....	7
- Проект: реформирование автобусного транспорта.....	9
- Столичные стандарты на Ивановской земле.....	12
- На пути к легализации рынка.....	13
- Не выгодных маршрутов не бывает.....	14
- Навести порядок на рынке междугородных пассажирских автоперевозок в Ивановской области поручено Москвичам.....	17
- Олег Вавилов советует Ивановским перевозчикам объединиться.....	18
ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ	
- ООО «ЦТД «Русские Автобусы» представляет модель малого класса ГолАЗ-3030 на шасси FORD Transit.....	23
АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ	
- Меценатство для ООО «Вятка авто» - дело чести.....	24
АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: СТАВРОПОЛЬСКИЙ КРАЙ	
- Подписание соглашения между Администрацией г. Ставрополя и ОАО «Группа «Автолайн».....	25
АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: СОТРУДНИЧЕСТВО	
- Соглашение автовокзалов Москвы и Калуги.....	27
МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	
- Автобусом через границу.....	27
НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ:	
- ПРОЕКТ: Национальный стандарт Российской Федерации. Услуги по придорожному Сервису. Требования к Автовокзалам.....	32
ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕВОЙ РАССЫЛКИ ИЗДАНИЯ.....	38

Информационный бюллетень Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» специализированный в области пассажирских автобусных перевозок.
«Российские Автобусные Линии» - проблемы и перспективы развития» №9 январь-февраль 2007г.

Распространяется бесплатно во всех регионах России, странах СНГ и Зарубежья.

Редакция издания не всегда разделяет мнение авторов публикуемых статей.

Экспертный Совет:

И.Д. Марчук – Президент Российского Автотранспортного Союза

Б.А. Винокуров – Президент Российской транспортно – экспедиционной компании «Ространссервис», Президент Московского областного Транспортного Союза

С.А. Федоров – Первый заместитель Президента – Председателя Совета директоров «Управляющая компания «Автолайн – Транслайт»

А.С. Таксер – Советник Префекта ЮЗАО г. Москвы

Б.О. Лоран – Руководитель проекта «Русские Автобусные Линии»

Над номером работали:

Г.Д. Шахматов, А.И. Левятов, Г.Д. Джишкариани, И.В. Баранова, В.Г. Игнатов, Е.О. Хвостенко, Е.М. Багдановский, М.Т. Тедорадзе

Разработка дизайн-макета:

ООО «Бригг Лайн»

Адрес Правления Партнерства:

115419 г. Москва, 2-й Рощинский проезд, дом 8, п/я 123

Тел./факс: (495) 633-12-89;

E-mail: info@rosbuslines.ru

www.rosbuslines.ru

Об изменениях в руководстве Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

В руководящих органах Партнерства произошли существенные изменения. В рамках второго Общего собрания, в соответствии с уставом Партнерства, рассмотрена личная просьба **Никиты Игоревича Музыри** об освобождении его от обязанностей президента Партнерства.

Н.И. Музыря стоял у истоков образования и становления Партнерства и внес большой вклад в его деятельность. Возглавляя группу компаний «Автолайн», являясь вице-президентом Российского автотранспортного союза, вице-президентом Союза транспортников России, президентом Московского транспортного союза, президентом Московской региональной организации поддержки малого и среднего бизнеса «Опора России», Никита Игоревич недавно был избран еще и президентом Федерации бобслея России. Такой большой объем общественной работы лишает Н.И. Музырю возможности надлежащим образом участвовать в работе Партнерства, поэтому Собрание сочло целесообразным удовлетворить его просьбу об освобождении от обязанностей президента Партнерства. Принимая во внимание роль Никиты Игоревича в создании и деятельности Партнерства, он избран его почетным президентом, что позволит и в дальнейшем принимать посильное участие в этой работе.



Фото: Федоров С.А.

Сообщаем, что по результатам голосования новым Президентом Партнерства избран **Сергей Алексеевич Федоров** - Первый заместитель Президента - Председатель Совета директоров Управляющей компании «Автолайн-Транслайт». Так же он был избран членом Правления Партнерства.

Для оптимизации деятельности, в состав правления одновременно с С.А. Федоровым были избраны Директор Управления пассажирских перевозок и автостоянок Московского Транспортного союза **Владимир Федорович Гусаров** и председатель регионального общественного фонда «Содействие

ветеранам боевых действий в Чеченской Республике и патриотам Отечества» **Петр Викторович Ерохин**. Указанные кандидатуры были избраны в состав Некоммерческого Партнерства абсолютным большинством голосов общего собрания.



Фото: Гусаров В.Ф.

Входившие ранее в состав Правления Некоммерческого Партнерства М.М. Артамонов и Д.Н. Коновалов освобождены от своих обязанностей.



Фото: Ерохин П.В.

На очередном собрании членов Некоммерческого Партнерства будет рассмотрен вопрос о введении в члены правления глав представительств Партнерства в регионах.

Адрес Правления Партнерства:
115419 г. Москва, 2-й Рощинский пр-д, д. 8, п/я 123
Тел./факс: (495) 633-12-89
E-mail: info@rosbuslines.ru
www.rosbuslines.ru ■

Кодекс НП «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» (Принят Общим собранием 28 февраля 2007)

Развитие и повышение безопасности и качества транспортного обслуживания потребителей транспортных услуг - социально-экономический процесс, каждая стадия которого связана с профессиональными, коммерческими, социальными решениями и рисками. Настоящий Кодекс должен служить профессионализации операторов транспортных услуг. Он формулирует специальные правила и повышенные требования для операторов транспортных услуг — членов Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии». Кодекс должен помочь перевозчикам критически относиться к своей профессиональной деятельности, особенно способствуя повышению качества предоставляемых услуг и безопасности перевозок. Кодекс способствует профилактике профессиональных и иных конфликтов, которые могут возникнуть в отношениях между операторами транспортных услуг, а также в их отношениях с потребителями (заказчиками) транспортных услуг и контролирующими органами. Чтобы достигнуть названных в преамбуле целей члены НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» разделяют и поддерживают настоящий Кодекс.

Основные положения

1. Кодекс определяет специальные правила, повышенные требования профессиональной деятельности операторов транспортных услуг, объединенных в Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии».
2. Основой для выдвижения дополнительных правил и требований к операторам транспортных услуг, изложенных в настоящем Кодексе, является их членство в Некоммерческом Партнерстве «ЕТС «Российские Автобусные Линии» как результат свободного выбора и согласия с уставом Партнерства и настоящим Кодексом.
3. Члены Некоммерческого Партнерства «ЕТС «Российские Автобусные Линии» всей своей деятельностью повышают репутацию российских транспортников, известность и престиж своего профессионального объединения - Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии».
4. Деятельность Некоммерческого Партнерства «ЕТС «Российские Автобусные Линии» прозрачна для его членов и широкой общественности. Члены Партнерства всегда стремятся к тому, чтобы их деятельность была открыта и прозрачна для Партнерства и общественности.
5. Предоставляя потребителям транспортные услуги, члены Партнерства руководствуются принятыми Некоммерческим Партнерством «ЕТС «Российские Автобусные Линии» повышенными стандартами качества транспортного обслуживания и безопасности перевозок в части:
 - 5.1 Требований к качеству предоставляемых услуг;
 - 5.2 Требований к безопасности перевозок и сопутствующих услуг;
 - 5.3 Требований к экологической безопасности всего комплекса транспортных средств;
 - 5.4 Требований к профессиональной компетенции управляющего персонала;
 - 5.5 Требований к постоянному повышению профессиональной квалификации инженерно-технического и водительского персонала;
 - 5.6 Требований к техническому состоянию подвижного состава;
 - 5.7 Требований к надлежащей регистрации и оборудованию транспортных средств;
 - 5.8 Требований к созданию инфраструктуры перевозок;
 - 5.9 Требований к информации о предоставляемых транспортных услугах;
 - 5.10 Требований к диспетчеризации и оптимизации транспортных перевозок;
6. Партнерство и все его члены противостоят любым попыткам монополизации транспортного рынка.
7. Партнерство требует от своих членов соблюдения правил честной конкуренции.
8. Во всех случаях, когда член Некоммерческого Партнерства «ЕТС «Российские Автобусные Линии» делает заявления, совершает поступки, использует профессиональную деятельность в целях, не совместимых с Уставом, настоящим Кодексом и другими решениями, принятыми общим собранием Партнерства или его Правления, он должен публично объявить об этом, сделав заявление, что его позиция в данном случае отличается от позиции Партнерства.

9. Член Партнерства не должен участвовать в деятельности, которая ведет к нарушению законов Российской Федерации.
10. Член Партнерства вправе состоять членом и сотрудничать с любыми другими деловыми, профессиональными и политическими объединениями, кроме случаев, когда в результате этого сотрудничества или в результате действий этого объединения нарушаются наиболее значимые цели Некоммерческого Партнерства «ЕТС «Российские Автобусные Линии» или дискредитируется его репутация.
11. Члены Партнерства предоставляют полную и объективную информацию на недобросовестных сотрудников, уволенных из их компаний.
12. Члены Партнерства информируют руководство Некоммерческого Партнерства «ЕТС «Российские Автобусные Линии» о потребителях их услуг, нарушивших свои обязательства или допустивших действия, которые могут быть квалифицированы, как недобросовестных по отношению к транспортному сообществу Российской Федерации.

Заключительные положения

13. Положения настоящего Кодекса вступают в силу с момента его утверждения общим собранием Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии».
14. Положения настоящего Кодекса определяют правила и требования профессиональной деятельности транспортных операторов - членов Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии».
15. Настоящий Кодекс открыт для добровольного присоединения операторов транспортных услуг, не являющихся членами Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии». ■

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

Режим оптимизации

Одной из основных задач комитета области по транспорту и связи на 2007 год была названа разработка целевой программы по оптимизации маршрутной сети «в целях кардинального улучшения дорожного движения, обеспечения безопасности и экологической обстановки, разгрузки основных городских магистралей». Об этом, как сообщает пресс-служба комплекса строительства ЖКХ правительства области, заявил первый вице – губернатор Олег Вавилов на заседании коллегии этого комитета.

«Оптимизация маршрутной сети» будет подразумевать обновление транспортных средств и формирование оптимального автопарка за счет приобретения автобусов большой и особо большой вместимости, отвечающих современным требованиям.

«Надо активнее и решительнее перестраивать работу по улучшению регулярных пассажирских перевозок на территории региона, - сказал также Олег Вавилов. – Концепция реформирования этого рынка есть, в течение 2007 года она должна быть реализована».

Кроме того, комитет должен принять активное участие в реализации проекта строительства в Иванове нового здания центра обслуживания пассажиров, расширении в области существующей сети автовокзалов и пассажирских автостанций, реконструкции имеющихся, расширении услуг по предварительной продаже билетов при помощи единой электронной системы.

Внутренние водные пути должны быть интегрированы в систему межобластных транспортных коммуникаций. Для этого требуется также модернизация портовых сооружений, пристаней.

В сети железнодорожного сообщения задача состоит в пуске «рельсового автобуса» по маршруту Иваново – Москва, в сохранении и развитии пригородных маршрутов.

Для справки

По данным комитета Ивановской области по транспорту и связи, всего по региону насчитывается 352 автобусных маршрута, в том числе 108 муниципальных маршрутов.

Зарегистрировано 439 перевозчиков пассажиров, из них 363 индивидуальные предприниматели и 76 юрлица.

Перевозку пассажиров осуществляют 2316 автобусов; 361 – государственной собственности, 121 – муниципальной, 1834 – частной.

Перевозку грузов на коммерческой основе осуществляют более 1300 перевозчиков, имеющих 4100 грузовых автомобилей. В 2006 году перевезено 1,1 млн. тонн грузов.

Международные перевозки пассажиров и грузов осуществляют 12 юридических и 20 частных лиц. Имеющих допуски на данный вид перевозок. ■

Газета, часть PRO, от 07.02.2007г.

Доклад Председателя Правления НП «ИТЭС» «Российские Автобусные Линии» на собрании перевозчиков Ивановской области



Слева направо: Левятов А.И., Хорунжий А.Ю., Лоран Б.О., Джишкарини Г.Д.

Регулярные, безопасные и комфортабельные автобусные пассажирские перевозки по территории Российской Федерации чрезвычайно востребованы населением нашей страны. По тарифам и удобству для пассажиров они составляют конкуренцию железнодорожным и авиаперевозкам.

К сожалению, этот сегмент транспортных услуг населению последние 15 лет оставался вне внимания властей и оказался в теневой части экономики страны. Объекты инфраструктуры, в большинстве своем, пришли в упадок, а подвижной состав изношен в среднем на 80%.

Толчком для создания проекта «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» явилось резкое увеличение спроса на цивилизованные услуги автобусных перевозок. «Дикий рынок» постепенно сдает позиции. Сегодня пассажир ценит удобство в приобретении и бронировании билетов, комфорт на автовокзалах и автостанциях.

В рамках Целевой Федеральной программы «Развитие Транспортного Комплекса Российской Федерации на 2002 – 2010 годы» нами разработана единая диспетчерско-кассовая компьютерная программа для автовокзалов и автостанций, которая позволяет связать все автобусные станции в единую систему.

В течение последних двух лет проведены консультации с руководителями администраций и транспортных департаментов многих регионов, представителями ведущих транспортных компаний и автовокзалов, а также различными объединениями транспортников. К логистическим разработкам по совершенствованию маршрутной сети нами привлечены ведущие научные специалисты страны.

Как пилотный проект в Москве созданы и с 2003г. успешно работают, две экспериментальных авто-

станции, на которых отработаны основные технологии будущей Единой Транспортной Системы. Так же в течение 2005 - 2006 годов к этой системе подключились автовокзал г. Калуги, автостанции ряда районных центров Калужской обл., г. Ставрополя и Кавминвод, автовокзалы г. Сочи и Краснодарского края, автостанции Тульской области, автовокзал г. Смоленска и ряд других объектов в разных регионах страны.



Руководители транспортных предприятий области

В настоящее время идет работа по включению автовокзала г. Иваново и автостанций Ивановской области в Единую Транспортную Систему «Российские Автобусные Линии».

В августе 2005 года создано Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» как объединение региональных транспортных автобусных предприятий, автовокзалов, транспортных научно – исследовательских институтов, производителей автобусов и других предприятий смежных рынков. На наш взгляд, такой комплексный подход к решению проблем междугородных и международных пассажирских автобусных перевозок позволит в максимально короткие сроки реформировать рынок, основываясь на деятельности реальных операторов, их потребностях и пожеланиях пассажиров.

Принятые в последние годы нормативные документы способствуют созданию цивилизованного рынка. Но существует старая российская проблема – контроль за исполнением законов.

Мы считаем, что только жесткий и постоянный контроль за исполнением законов на рынке автобусных перевозок со стороны исполнительной власти может гарантировать законопослушным и добросовестным транспортным компаниям и предпринимателям защиту их прав.

Создание, даже скорее, восстановление, разрушенной единой системы межсубъектного автобусного сообщения времен СССР, давно уже востре-

бовано как пассажирами, так и перевозчиками. И в этой ситуации мы твердо уверены, что Москва, показав пример, должна довести этот социально значимый федеральный процесс до конца, реформируя перевозки не только на своей территории, но и заключив еще межрегиональные соглашения с Администрациями субъектов Федерации, дабы решать совместно проблемы рынка перевозок.

Схожие по сути своей законы, принятые в регионах, или действия администраций по наведению порядка на рынке автобусных перевозок также сопровождаются появлением целого ряда проблем. На страницах нашего журнала «ИТС «Российские Автобусные Линии» мы подробно освещаем все проблемы рынка перевозок (в т.ч. и внутригородских) предлагаем и обсуждаем вместе с операторами рынка возможные пути выхода из них, основываясь на независимой оценке реальной ситуации каждого региона.

Для реализации планов по созданию Единой Транспортной Системы Партнерством ведется следующая работа;

- при непосредственном участии местных органов исполнительной власти разрабатываются региональные программы по включению сети автовокзалов и автостанций в единую систему, а также по строительству новых объектов транспортной инфраструктуры;
- активно выявляются транспортные проблемы каждого конкретного региона; организуется более плотное взаимодействие с государственными структурами на местах;
- вводится единая система диспетчерско-кассового обслуживания перевозчиков в действующей сети автовокзалов;
- организуется единая диспетчерская служба для оптимизации работы транспортных предприятий и автовокзалов;
- создается рабочая группа из авторитетных транспортников, юристов и ученых для подготовки недостающих нормативных и ненормативных актов, востребованных рынком автобусных перевозок;
- разрабатывается система контроля личности пассажира и комплекс мероприятий для обеспечения безопасности автовокзалов и перевозок;
- осуществляется подготовка к внедрению единой общероссийской формы проездного документа на автобусных междугородных и международных перевозках по аналогии с воздушным и железнодорожным транспортом;
- реализуются различные инвестиционные проекты по созданию новых автовокзалов и развитию инфраструктуры существующих, а также по обновлению парка подвижного состава.
- формируется база данных добросовестных перевозчиков, обслуживающих маршрутную сеть с конечным или транзитным пунктом в столице.
- ведется постоянный мониторинг действующей маршрутной сети.

Сегодня прогрессивные реформаторы-транспортники прилагают все усилия для приведения рынка

автобусных перевозок к цивилизованную форму. Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» активизирует свою работу по координации деятельности всех заинтересованных юридических и физических лиц с целью ускорения реформирования сектора международных и междугородных автобусных перевозок в рамках целевой программы развития транспортного комплекса Российской Федерации.



Руководители транспортных предприятий Ивановской области и индивидуальные предприниматели

Некоммерческое Партнерство «ИТС «Российские Автобусные Линии» поставило своей основной целью:

- выполнение транспортного обслуживания с неуклонным повышением уровня безопасности и качества предоставляемых услуг;
- поддержку рекламно-информационного обеспечения;
- содействие в урегулировании вопросов во всех государственных органах в том числе судах;
- решение вопросов увеличения заполняемости автобусов;
- снижение затрат на выполнение рейсов;
- логистические разработки, статистика и анализ маршрутов;
- юридическая и финансовую помощь;
- разработка новых недостающих нормативных и прочих актов и документов;
- создание системы безопасности перевозок и объектов транспортной инфраструктуры ;
- урегулирование спорных вопросов между перевозчиками ;
- приведение процента кассового сбора на всех автовокзалах Российской Федерации к единому уровню;
- оказание содействия в приобретении современного подвижного состава;
- привлечение инвестиций в транспортные предприятия;

Но чтобы достичь целей, для которых Партнерство создавалось, необходимо объединение

усилий всех его членов и организаций, заинтересованных в цивилизованных пассажирских автоперевозках и поддерживающих цели и стремления Партнерства. Надеемся, что в него вступят еще многие и многие компании и организации, разделяющие наши взгляды на реформирование междугородных и международных перевозок.

От редакции:

В течение последних месяцев в редакцию поступают просьбы от перевозчиков различных регионов дать разъяснения о деятельности Не-

коммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» в субъектах Российской Федерации, конкретизировать рекомендации специалистов Некоммерческого Партнерства, которые они направляют в Администрации субъектов. Это вполне понятно и объяснимо, так как любой документ не отвечает на все вопросы, возникающие у операторов рынка и должны быть дополнительные разъяснения авторов этого документа. Мы обратились в Правление Партнерства с этим вопросом и теперь регулярно будем публиковать комментарии к каждому конкретному региональному проекту в рамках развития «Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии». ■

Проект: Реформирование автобусного транспорта Ивановской области

На вопросы нашего корреспондента отвечают председатель Правления НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» Б.О. Лоран и глава регионального представительства Некоммерческого Партнерства в Ивановской Области А.Ю. Хорунжий.

Корр.: 23-24 января вы провели разъяснительные встречи со всеми группами перевозчиков Ивановской области. Судя по записи с этих собраний и публикациям в ивановской прессе, отношение к созданию Единой системы в области далеко не однозначно и благие намерения властей по наведению порядка в автобусных перевозках не у всех перевозчиков вызывают восторг. Не могли бы Вы кратко описать ситуацию.

Хорунжий А.Ю.: Ситуация довольно сложная, но не безвыходная. Она требует большой, в первую очередь, разъяснительной работы со стороны Администрации и тех чиновников, которые отвечают за транспортный сектор. Сразу отмечу, что я являюсь директором ОГУП «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций», нахожусь в самом центре противостояния легального и нелегального рынков перевозок и, соответственно, вижу всю картину происходящего. В мое предприятие входит центральный автовокзал г. Иваново и 22 автостанции в разных городах области. ОГУП до 1 января 2007 г. было убыточным и причина проста – около половины перевозок проходит вне сети Ивановских автостанций, то есть просто говоря – от столба. О техническом состоянии подвижного состава, медицинских осмотрах водителей, их квалификации и соблюдении расписания движения можно только догадываться.

В области сложилась занятая ситуация – все разбирается в транспорте, почти как в футболе. В результате любой житель, скопивший денег, покупает микроавтобус или большой автобус, идет в Комитет транспорта области и сообщает: «Я теперь перевозчик, у меня есть автобус, дайте мне срочно работу». Как вы понимаете, работы в области хоть отбавляй, многие населенные пункты испытывают дефицит в транспортном обслуживании. Но «новоспеченный» перевозчик не берет предлагаемые маршруты, не хочет их раскатывать, а требует, чтобы его поставили на самые «сладкие» (по его личному мнению) маршруты области. То есть руками местной власти он пытается вытеснить уже работающих операторов или забрать часть их пассажиропотока. Вот вам и нездоровая конкуренция, и демпинг, и размывание пассажиропотока.

Транспорт – это социально значимый вид бизнеса и без контролируемой системы он становится неким хаотичным движением, от которого страдает в первую очередь, пассажир.

Лоран Б.О.: Я полностью согласен с Александром Юрьевичем и добавлю следующее – при новом Губернаторе в область пошли инвестиции и повышается уровень жизни населения. То, что я видел здесь в 2004 году, вызывало только уныние, а сейчас жизнь региона идет в активном режиме и, соответственно, у населения возрос и дальше возрастает спрос на внутриобластные и внутригородские перевозки. На тех маршрутах, где подвижного состава хватает по количеству – пассажиры начинают выбирать качество и самого автобуса, и обслуживания в нем. И здесь уже пассажир смотрит, как выглядит водитель (выбрит, причесан, прилично одет), как обстановка в салоне (чисто, убрано), как в движении по маршруту (педаль в пол и по

обочине с бранью или соблюдая правила перевозки людей).

В этой ситуации вполне понятна паника среди тех владельцев автобусов и предприятий - перевозчиков, которые относятся к пассажиру, как к дровам или стаду. На перевозке этого «груза» они в прямом режиме собирают наличность, а что дальше – трава не расти.

Это не операторы рынка. Это шлак, который осядет на дно и растворится в результате работы рыночных механизмов. Все их крики из зала о «Руке Москвы», «Беспределе власти», «Голодных семьях» и о том, что «Все шансы уравнивает Кольт» я слышал и слышу во многих регионах и городах. Но в результате пассажир, и, заметьте, только он, определяет с кем ехать и на чем. И через непродолжительный срок отсутствие у таких перевозчиков пассажиропотока а, следовательно и доходов, превращает их в тени старого рынка, который и сам остался в тени, в прошлом.

Корр.: Тогда я бы попросил конкретизировать, как меняется рынок в Ивановской области.

Хорунжий А.Ю.: Администрация области пригласила группу «Автолайн» как инвестора для создания цивилизованных внутригородских перевозок, для чего и воссоздано Ивановское Транспортное предприятие «Ивавтотранс», а так же пригласила Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» как консультанта для оптимизации маршрутной сети области и восстановления работоспособности автовокзалов и автостанций.

По городским перевозкам «Ивавтотранса» постоянно идет подробная информация в СМИ, по этому я хочу подробнее осветить вопрос реформирования междугородных перевозок.

Я твердо уверен, что только полноценно работающая сеть автостанций области, законопослушность операторов рынка, жесткая позиция власти и силовых ведомств и, самое главное, – гражданская позиция пассажира Ивановской области – вот те механизмы, которые приведут рынок в современное, цивилизованное состояние, как это уже произошло в нескольких субъектах Российской Федерации.

Лоран Б.О.: По изменению рынка междугородных перевозок хочу сказать следующее: я основываюсь на концепции развития межрегиональной «Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии», которая широко разрабатывалась в регионах.

Ситуация в Ивановской области, как части этой системы, весьма благоприятна, например;

- диспетчерско – кассовая программа Автовокзала аналогична программам большинства Автовокзалов Центрального федерального округа и некоторых регионов других округов, что позволяет объединить ее в единую систему через Интернет и, соответственно, увеличить географию маршрутной сети, ранее автовокзалу недоступную. Соответственно, любой житель Ивановской области сможет получить новую услугу – забронировать и приоб-

рести билет на автобусный маршрут внутри другого региона, на межрегиональный маршрут, а так же на международный маршрут в страны ближнего и дальнего зарубежья.

Наличие высококвалифицированных работников по организации перевозок в штате ОГУП «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» и привлечение специалистов Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» позволяют в короткие сроки просчитать емкости маршрутов и автостанций под существующий пассажиропоток. Как следствие, будет перераспределен объем подвижного состава действующих операторов и оптимизировано расписание движения, что резко увеличит коэффициент заплотности автобусов и увеличит доход транспортных предприятий с одновременным снижением расходов.

Высвобожденный подвижной состав будет распределен на маршрутах с дефицитом автобусов. Также ведется работа по передаче части объемов транспортной работы на межрегиональных маршрутах предприятиям Ивановской области, что также потребует большое количество автобусов.

В плане введения новых нормативных документов в области хочу особо подчеркнуть, что принятый в 2006 г. областной закон о транспорте является образцом законотворческой деятельности местных депутатов и уже начал работать. Так что правовое поле для рынка – идеальное.

По вопросу обновления парка автобусов со стороны операторов присутствует полное понимание и желание, но они резонно хотят получить гарантии власти, что их не выкинут с рынка. Здесь я с ними полностью согласен. Предприятие, если оно добросовестное и законопослушное, должно иметь гарантию работы минимум на 3 года (т.е. на срок лизинга). Тогда это предприятие или предприниматель будет закупать и выпускать на линию достойный подвижной состав. То есть, после оптимизации маршрутов и расписания договоров Перевозчик – Автовокзал должны заключаться не менее, чем на три года. Причем речь идет не только об Ивановском вокзале. Долгосрочный договор на межсубъектном маршруте должен быть у Перевозчика заключен со всеми автовокзалами (на одинаковый срок) во всех пунктах маршрута. Внутри «Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии» это возможно и, помимо администраций регионов, сама система является гарантом этого.

Теперь хочу отметить пункт Концепции, где речь идет о реализации комплекса антитеррористических мероприятий как на автовокзалах, так и на самих междугородных перевозках. Этот вопрос очень важный и требует больших финансовых вложений в инфраструктуру Ивановского автовокзала. Не буду говорить о необходимости скорейшей реализации всего комплекса мероприятий. Скажу, что бюджетных денег на это нет и, соответственно, основной причиной повышения кассового сбора с

15 % до 17% в Ивановском объединении Автовокзалов и автостанций явилось необходимость вложения больше средств именно это.

Хорунжий А.Ю.: Добавлю, что не всеми операторами увеличение процента было воспринято с пониманием и даже были заявления, что «ОГУП на их деньгах хочет въехать в рай, решить свои проблемы». Хочу таким «транспортникам» ответить, что именно они разорили ОГУП, уйдя со станции и автовокзала к столбам, именно они лишили своего пассажира защищенности и разрушили систему управления и организации перевозок. И отдельно отмечу, что это не их деньги, а пассажиров, которые, когда разберутся, что происходит, вряд ли свои деньги отдадут таким перевозчикам.

Корр.: Так получается, что основной фактор реформирования рынка перевозок в Ивановской области - это понимание самими «пассажирами» с кем безопасно ездить, а с кем нельзя?

Лоран Б.О.: Именно так, и я, от лица Партнерства, хочу обратиться к Администрациями области, г.Иваново, населенных пунктов области, местным средствам массовой информации и другим заинтересованным лицам - надо более активно вести разъяснительную работу с населением области, объяснять преимущества легальных перевозок и угрозу, которую несут нелегальные перевозки. И поверьте, изменения на Ивановском рынке пассажирских перевозок произойдут гораздо раньше, чем это планируется.

Хорунжий А.Ю.: В заключение я хочу обратиться к Ивановским транспортным предприятиям и индивидуальным предпринимателям – принимайте активное участие в нашей работе, давайте ваши предложения. Ваш опыт нам очень важен. Давайте вместе наводить порядок.

Корреспондент: Тедорадзе М.Т.

Представительство Партнерства в Ивановской области:

Адрес: 153032. г. Иваново, ул.Лежневская, д.152

Тел: (4932) 50-50-00

Время работы: с 09:00 до 18:00

Справка от редакции:

По данным, представленным Партнерством, по состоянию на 20 февраля текущего года в члены Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» вступили следующие предприятия и индивидуальные предприниматели Ивановской области:

- **ОГУП «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций»**, директор А.Ю.Хорунжий.

- **ООО «Ивавтотранс»**, директор Герасимов В.С.

- **Индивидуальный предприниматель** Джишкариани Г.Д.

- **ООО ПО «Люксавтотранс»**, директор Джишкариани Г.Д.

- **Индивидуальный предприниматель**, Скворцов К.Н.

- **ООО «Лидер-Авто»**, директор Котова М.В.

- **ООО «Газель»**, директор Котов А.Ю.

- **ООО «Экспресс-Авто»**, директор Каратаев С.А.

- **ООО «Хорс-Авто»**, директор Шишкин С.В.

- **Савинское Муниципальное Унитарное ПАТП**, директор Клубков В.А.

- **Индивидуальный предприниматель** Исаков А.Г.

- **Индивидуальный предприниматель** Хохлов М.В.

- **МУП «Комсомольское автотранспортное предприятие»**, директор Ерастов В.А. ■

Наша справка

Выдержка из концепции развития межрегиональной Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии».

Раздел: Региональные программы внедрения системы:

– отправной точкой внедрения системы должна являться структура, организация, реально контролирующая рынок междугородных и межобластных автобусных перевозок либо имеющая возможность существенно влиять на него. Это может быть крупная транспортная структура, объединение, ассоциация перевозчиков либо автовокзалов;

– указанная структура (далее региональное представительство Партнерства), используя свой административный потенциал и накопленный опыт, организует внедрение системы путем использования рыночных механизмов;

– региональное представительство Партнерства развивает сеть пунктов продажи билетов касс в местах скопления пассажиров;

– региональное представительство Партнерства анализирует рынок междугородных автобусных перевозок, создает базу данных по пассажиропотоку, транспортным компаниям, автовокзалам, автостанциям и другим пунктам прибытия - отправления междугородных автобусов;

– региональное представительство Партнерства производит рекламно - информационные мероприятия для освещения пассажирам и перевозчикам преимуществ «ЕТС «Российские Автобусные Линии»;

– региональное представительство Партнерства занимается логистикой перевозок и, в виде рекомендации, предлагает оптимальное расписание обслуживания маршрутной сети;

– региональное представительство Партнерства путем использования собственного административного потенциала пресекает «черные» перевозки и создает условия выхода операторов из налоговой тени;

– региональное представительство Партнерства создает условия цивилизованной конкуренции на рынке автобусных междугородных перевозок для операторов, что должно привести к резкому повышению уровня обслуживания пассажиров. ■

Столичные стандарты на Ивановской земле

Как часто, сначала замерзнув в ожидании автобуса, а потом с трудом пробираясь по «газели» к заветному креслу буквально по ногам и сумкам попутчиков, думаешь: «Ну когда же и в Иванове появятся удобные автобусы, регулярно отправляющиеся в нужный тебе пригород? Когда, наконец, двадцать первый век придет и в пассажирский транспорт и не будет разницы, где ты живешь и едешь — в Москве или провинции, ни по безопасности, ни по удобствам, ни по качеству обслуживания пассажиров?»

Такие мысли наверняка время от времени посещают каждого, кто регулярно пользуется нашими автобусами. Похоже, что «ветер перемен» наконец-то подул и относительно пассажирского автотранспорта. Столичные инвестиции, знания и опыт организации пассажирских перевозок вполне могут стать первым шагом к кардинальному изменению ситуации в этой сфере.

В развитие пассажирского транспорта Ивановской области начали вкладывать деньги. Инвестором этого проекта выступил крупнейший частный пассажирский автоперевозчик России — группа компаний «Автолайн». Этому предприятию уже тринадцать лет. Само название фирмы так прочно вошло в нашу жизнь, что многие москвичи, гости столицы и жители других регионов считают, что «Автолайн» — это не название компании, а вид городского транспорта — микроавтобусы, перевозящие людей. На самом деле группа компаний начинала именно с этого вида деятельности. А сейчас «Автолайн» в Москве выгодно отличается от других перевозчиков современными комфортабельными автобусами разной вместимости. На дорогах Москвы работают «Форды», «Мерседесы», «Фольксвагены», украинские «Богданы», шведские «Скании».

«Автолайн» сегодня — это более двадцати динамично развивающихся предприятий, работающих на территории Москвы, Московской области и в других регионах страны, — рассказывает первый заместитель Президента компании Сергей Федоров. — В столице и Московской области мы обслуживаем более 350 маршрутов, ежедневно, выпуская на линии около 2500 автобусов. Мы являемся предприятием городского пассажирского транспорта, а в 2002 году Совет предпринимателей при Мэре и Правительстве Москвы назвал «Автолайн» ведущей организацией в области городского пассажирского транспорта. Девиз нашей компании: «Нам по пути!». Так вот, мы хотим, чтобы этот путь для всех наших пассажиров был безопасным и комфортным. Именно поэтому в 2006 году компания приступила к выполнению стратегической задачи — обновлению и замене подвижного состава. В прошлом году мы перестали закупать

«Газели», увеличиваем парк автобусов большой и средней вместимости, переходя на машины иностранных производителей, адаптированные к нашим условиям. Кстати, именно украинские «Богданы», сделанные на базе Isuzu — современные автобусы средней вместимости, — начинают работать и на маршрутах Ивановской области. У нас есть традиции, опыт, новые управленческие решения, которые мы готовы применять и в Ивановской области».

Как стало известно нашему изданию, совсем скоро в Иваново поступят сорок новеньких «Богданов». Новая техника и новые подходы к управлению пассажирским транспортом — это важно и нужно, ведь невооруженным глазом простого пассажира видно, что в регионах (Ивановская область — не исключение) именно эта отрасль до сих пор до конца не смогла адаптироваться к новым экономическим условиям. На дорогах порой правит дикий рынок, что отражается на нас, потребителях. Напрямую — в салонах автобусов, косвенно — через бюджет, который недополучает средства.

«По каким критериям и на каких условиях «Ивавтотранс» отбирает водителей?» — с этим вопросом мы обратились к генеральному директору «Ивавтотранс» В. Герасимову.

«Сейчас мы активно работаем с формированием штата сотрудников. Главная задача — подбор квалифицированных водителей, — сообщает он. — Требования к претенденту просты и понятны: наличие категории D и опыта работы водителем данной категории не менее трех лет. С каждым проводится собеседование и после этого принимается решение. Что касается условий, то каждый сотрудник, безусловно, официально оформляется на предприятии, предоставляется полный социальный пакет. Заработная плата водителя — до 15 тысяч рублей. Новую технику и безопасность пассажиров доверять не каждому, так что мы ждем квалифицированных водителей, которые хотят и умеют работать».

Итак, уже совсем скоро по дорогам Иванова и пригородов начнут колесить новые автобусы нового предприятия. Будем надеяться, что это станет первой ласточкой тех преобразований в пассажирском транспорте, которые назрели уже давно и которых с таким нетерпением ждут все ивановцы. И если на ивановскую землю действительно придут столичные стандарты качества пассажироперевозок — с такими изменениями нам однозначно по пути. ■

Газета, часть PRO, от 07.02.2007г.

На пути к легализации рынка

В Ивановской области наконец-то появилась структура, способная навести порядок на рынке междугородных и межобластных автоперевозок, сделав его прозрачным и контролируемым. В ее роли выступило Некоммерческое Партнерство Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии».

Многолетняя неразбериха

Председатель правления НП Борис Лоран в течение двух дней в актовом зале Ивановского ПАТП-1 разъяснял перевозчикам особенности работы в новых условиях, плюсы взаимодействия с единым регулирующим органом и ликвидации стихийных перевозок. В первый день разговор шел с легальными крупными (такими, как ПАТП-1 и ЗАО «Экспресс-сервис») и мелкими операторами. На вторую встречу пригласили частных и индивидуальных предпринимателей, деятельность которых подходит под определение разрозненной и стихийной.

Б.О. Лоран проинформировал всех заинтересованных лиц, что Некоммерческое Партнерство появилось в регионе по приглашению его руководителей: именно областным правительством поставлена задача навести порядок на рынке автоперевозок. «Мы - общественная организация, которая давно вошла во многие регионы страны для внедрения цивилизованных автобусных перевозок», - заявил он. Анализ ситуации на профильном рынке был проведен ранее (с этой просьбой обращалось еще прежнее руководство области), и результаты оказались весьма безрадостными. В большинстве своем перевозчики работают хаотично, осуществляя посадку у каждого столба, предпочитая особо прибыльные маршруты, как, например, московское направление. Это привело к дефициту транспортного сообщения в ряде районов и сложностям с поездками в небольшие населенные пункты области.

Имеет значение и финансовая составляющая: прибыль, минуя контролирующие органы, утекает в карманы нелегалов. При этом последние не несут какой-либо ответственности. Во многом сложившееся положение вещей повлияло на нынешнее удручающее состояние Ивановского автовокзала, львиную долю пассажиропотока которого перехватывают частные - далеко не всегда легальные - перевозчики. Б.О. Лоран также добавил, что «в области нет полноценной организации, которая также представляла бы интересы какого-либо из операторов» и предложил делегировать эти полномочия Некоммерческому Партнерству.

Игра по новым правилам

Новые правила игры на этом рынке предполагают единые требования ко всем его участникам. Будут полностью ликвидированы стихийные пе-

ревозки, все маршруты сведены в единый график, для чего в ближайшее время Партнерство проведет обследование объема пассажиропотока и анализ транспортных средств. Регулировать работу всех перевозчиков станет единый орган, в лице которого выступит автовокзал. Предполагается, что все желающие индивидуальные предприниматели должны заключить с ним договоры. Первозчикам это обойдется в 17 процентов от кассового сбора.

Плюсов от деятельности в составе Некоммерческого Партнерства много. Организация давно работает со страховыми структурами, техцентрами обслуживания транспорта, предприятиями, поставляющими подвижной состав и комплектующие. Все это удешевляет для членов НП затраты на обслуживание парка машин.

Первое, как сообщил в беседе с корреспондентом «ИГ» директор ОГУП «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» Александр Хорунжий, возможно за счет увеличения количества обслуживаемых населенных пунктов, в том числе и мелких, куда транспорт не ходит вовсе. Второе - за счет взаимодействия со структурными подразделениями Партнерства в регионах.

Оставшиеся за бортом

Те, кто в ближайшее время не захочет вступить в Некоммерческое партнерство, попросту могут оказаться вне игры. Предполагается, что через некоторое время на автовокзале такие услуги, как аренда перрона, охрана и т.д., будут для перевозчиков платными. Для этого уже сейчас на всех въездах устанавливаются шлагбаумы. Будет перекрыт «вольный доступ» и на подведомственные автостанции в районах.

Но самое большое разочарование может постигнуть поклонников московского направления: в столице началась активная работа по выдворению нелегалов. Некоммерческое партнерство обещает всем своим потенциальным участникам заключить договоры с московскими представителями автоперевозок. Однако после утверждения графиков и маршрутов запоздалая попытка влиться в единую структуру не удастся. Так что не исключено, что в условиях прозрачного и контролируемого рынка несориентировавшиеся будут вынуждены его покинуть.

Больше всего легальные операторы высказывали опасения потерять выгодные маршруты и,

тем самым, лишиться заработка. К тому же у некоторых возникло сомнение, что новая единая структура примет мелких перевозчиков. Б.О. Лоран ответил однозначно, что Некоммерческое Партнерство работает с абсолютно любыми операторами независимо от размаха деятельности. Уже сейчас в ивановское представительство, возглавляемое Александром Хорунжим, вступили пять операторов, в том числе «Ивавтотранс» и «Люк-савтотранс». После чего легальные перевозчики сошлись во мнении, что идея централизации перевозок хорошая, а ее реализация вполне продуманная. А вот нелегальные категорически против нововведений, несмотря на то, что они продиктованы вполне логичным желанием областного правительства навести порядок на рынке перевозок.

Комментарий

Первый заместитель председателя правительства Ивановской области, руководитель комплекса строительства и ЖКХ Олег Вавилов:

- Проект федерального закона «Устав автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта Российской Федерации» уже опубликован. С принятием этого закона

будут урегулированы все вопросы регулярных пассажирских перевозок. Некоммерческое Партнерство «Российские Автобусные Линии» имеет широкие возможности по созданию в регионах благоприятных условий для автотранспортной деятельности, оно уже заключило с Российским автотранспортным союзом соглашение о сотрудничестве.

Несмотря на изношенность подвижного состава, убыточность перевозок на социально значимых маршрутах, мы обязаны обеспечить стабильность автобусного движения во всем регионе. И мы этого добьемся. Кроме того, вполне реально уже в ближайшее время снизить цену на билеты в автобусах, осуществляющих перевозки на юг России – за счет оптимизированных обратных маршрутов. Наши перевозчики вполне законно могут войти в графики движения на Краснодар, Ростов, Москву и дальше в Иваново.

Пользуясь случаем, хочу посоветовать частным предпринимателям объединяться. Перестраивать свою работу им придется. На междугородных маршрутах скоро будет введено приобретение билетов по паспортам, как и на железнодорожном транспорте, поскольку террористическая угроза пока остается. ■

Ивановская газета, от 27.01.2007г.

«Невыгодных маршрутов не бывает»



Гела ДЖИШКАРИАНИ
Заместитель главы Ивановского представительства НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»

Регулирование рынка пассажирских перевозок Ивановской области пока вызывает больше вопросов, чем ответов. Опасения у перевозчиков вызывает то, что к этому регулированию

имеют отношение (пусть и опосредованное) москвичи: группа «Автолайн» стала соучредителем областного предприятия «Ивавтотранс», эта же группа активно участвует в бизнесе Группы компаний «Русские Автобусные Линии» и в деятельности Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии». Представительство Партнерства, недавно созданное в Ивановской области, также активно пропагандирует реформы. В чем их суть, кому из перевозчиков будет отдаваться предпочтение и что все нововведения значат для пассажиров – эти и другие вопросы мы задали заместителю главы ивановского представительства ЕТС «Российские Автобусные Линии» Геле Джишкарони.

Он уверен, что «ничего плохого не будет»: хотя реформы коснутся всех видов маршрутов (городских, пригородных и междугородных, в том числе межрегиональных), пассажиры не должны ощутить никаких неудобств. Чего не скажешь обо всех перевозчиках.

- Правила игры для перевозчиков были определены еще в советские времена и нам досталась неплохая нормативная база, - говорит Джишкарони.

ани. - Я изучал опыт других государств, их преимущество в одном – законы работают. Не хочу сказать, что сейчас сфера перевозок четко регулируется законодательством, но, если бы выполнялись существующие законы, приказы, постановления, - порядок был бы.

- На областном уровне правовая база есть?

- Есть четко сформулированные требования к перевозчикам – лицензионные, квалификационные, налоговые. Они общие для всех легальных участников рынка. Законодательство хромает там, где начинаются отношения между несколькими хозяйствующими субъектами, между хозяйствующими субъектами и государством. Эти взаимоотношения не урегулированы, власть не имеет эффективных рычагов воздействия (как в плане наказания, так и в плане поощрения), административной практики.

- Что должно измениться с появлением партнерства?

- Мы пытаемся переломить ситуацию, предлагая комплекс мер. Необязательно даже придумывать что-то новое: есть санитарные, природоохранные, налоговые органы, ГИБДД, которые способны применить определенные санкции к нарушителям, если они не соблюдают те или иные правила перевозок.

Посмотрите, что творится на маршруте «Иваново-Москва». Это катастрофа. Нелегальные перевозчики борются за пассажира в прямом смысле слова, демпингуют: ну, не может билет на Москву стоить 120 рублей.

- Какова же роль некоммерческого партнерства в регулировании перевозок?

- В сфере пассажироперевозок в регионе много проблем, но приход новой команды во главе с губернатором Михаилом Менем позволяет рассчитать на серьезные изменения. Когда губернатор говорит, что у нас нет автовокзала, он прав – автовокзала нет. Нет и порядка. Но уже пришла Группа компаний «Автолайн», которая положительно зарекомендовала себя, как организатор пассажирских перевозок, в Москве и Московской области, а также на межрегиональных и международных маршрутах.

Партнерство – правильный, нужный и вовремя созданный орган, который позволит открыть глаза на многие вещи: и власти, и предпринимателям, и пассажирам. Согласно приказам Минтранса организацией перевозок по межрегиональным маршрутам должны заниматься именно некоммерческие организации, им удобнее общаться с организованными предпринимателями, получать их обобщенные мнения и иметь систематизированные отношения. Поэтому, я думаю, Партнерство будет признано властями всех уровней и перевозчиками. Это некоммерческая организация, не заинтересованная в извлечении прибыли. У него нет владельца, который мог бы в своих интересах отрицательно влиять на рынок. Будем влиять только положительно.

- А как же быть с тем, что глава Некоммерческого Партнерства Борис Лоран возглавляет группу компаний, занимающуюся перевозками, строительством и эксплуатацией автовокзалов?

- Если мы создаем Некоммерческое Партнерство, объединяющее перевозчиков, то кто должен в нем участвовать – шахматисты? Наверное, транспортники, причем лидеры, которые видят проблемы, могут обозначить их, предложить технологии для их решения.

Партнерство готово представлять интересы коммерческих организаций (всех, кто вступит в ивановское представительство), доносить их до власти, организовывать обмен мнениями, внедрять достижения научно-технического прогресса.

- Например, какие?

- Транснавигационные системы. Диспетчирование через Интернет. Реализация билетов через Интернет.

- А за чей счет?

- Если внедрение будет окупаемым, то оно станет коммерчески привлекательным, и люди захотят вкладывать в это деньги. Если я готов подключиться к Интернету, участвовать в общенавигационной системе, то я, естественно, готов заплатить за это некий взнос.

- Кто сегодня входит в Партнерство?

- В ивановское представительство входят и будут входить ивановские предприниматели (хотя нет никаких ограничений насчет того, чтобы участниками были и бизнесмены других регионов). К примеру, Борис Лоран – не член ивановского Представительства.

В партнерство уже вошли все те предприниматели, кто легально ездит на Москву: на 2 февраля насчитывалось 17 членов. Ждем перевозчиков, которые работают внутри региона и занимаются муниципальными и межмуниципальными перевозками, пригородными и междугородными.

- Сколько стоит членство в Партнерстве?

- Вступительный взнос и членские взносы – настолько символические суммы, что я даже не хотел бы их озвучивать. Деньги идут на организационную работу.

- Все руководители, в том числе и вы, работают на общественных началах.

Конечно. У меня есть другие источники доходов.

- Некоммерческое Партнерство претендует на роль регулятора рынка?

- Нет. Наша функция – рекомендовать. Можно сказать, что наше объединение – информационно-образовательное. Будем информировать о законодательных изменениях, высказывать мнение о действующих законах (чтобы оно дошло «по адресу»). К примеру, раньше можно было получить лицензию на транспортное средство вместе с экипажем (водителями) и передать их в аренду. С 1 января 2007 года этого делать нельзя. Но многие об этом просто не знают.

Другой пример. Если «Автолайн» заказывает адаптированные транспортные средства для перевозки пассажиров, то большинство перевозчиков Ивановской области покупает неудобные «ПАЗики», хотя есть низкопольные автобусы и сегодня в моде комфорт. Мы изучаем рынок и можем подсказать, что лучше и с точки зрения комфорта, и с точки зрения цены. Мы заинтересованы в том, чтобы между членами Партнерства выстраивались деловые отношения, ведь мы работаем на одном рынке.

Мы будем систематизировать информацию, заниматься обучением и, как я уже упоминал, внедрением новых достижений.

- Часть предпринимателей относятся к Партнерству с недоверием. Ваши прогнозы – удастся ли объединить значительную часть игроков рынка?

- Я не могу ничего прогнозировать, в том числе потому, что не хочу недооценивать силу других объединений. Но могу сказать – у них меньше амбиций и возможностей, чем у нас, так как большинство организаций защищает интересы узкого круга предпринимателей. Кроме того, наше Партнерство будет отстаивать интересы только тех, кто играет по правилам. Это принципиальная разница.

- В таком случае, каковы критерии приема в партнерство, кроме того, что бизнес должен быть легальным?

- В заявлении на вступление есть интересная строка – «рекомендации». По рекомендациям мы определяем, «достойн» человек стать членом Партнерства или нет. Конечно, у него не может быть одна-две «ГАЗели», с которыми он хочет встать на маршрут.

- Членство в Партнерстве несет прямые выгоды для бизнеса? Можете проиллюстрировать на своем примере, ведь вы занимаетесь перевозками.

- Это выгодно хотя бы потому, что я информирован о том, что происходит на рынке. Кроме того, я могу применить свой научный и интеллектуальный потенциал для развития всей транспортной инфраструктуры. Если она не развивается и находится в тени, то мешает мне вести легальный бизнес. Представляют ценность и деловые взаимоотношения. Наладив их, можно осуществлять централизованные закупки запчастей, резино-технических изделий, ГСМ по гораздо более выгодным ценам, снижая издержки. Предприятие, где я являюсь учредителем, расходует около 100 тонн горючего в месяц, которое я покупаю с определенной скидкой. Но чем больше объем, тем больше дисконт.

- «Автолайн» обеспечивает маршруты в основном транспортом большой вместимости. Что будет с «ГАЗелями»?

- Никто не лишает «ГАЗели» права на существование. Другое дело, что неприемлем тот режим, в котором некоторые работают, к примеру, в Иванове (нарушая Правила дорожного движения, устраивая стоянки в неполюженных местах, останавливаясь

на ночь, где придется). Дело не в типе транспорта, а в том, как организована перевозка.

- Вы – за единое расписание, которое планируется ввести?

- Есть несколько концептуальных подходов. Автобусы могут отправляться как строго по расписанию, так и по определенным интервалам и по мере загрузки. Можно разработать оптимальный режим практически для каждого маршрута, что позволит правильно распределить пассажиропоток, увеличить доходность. Этой работой сегодня не занимается никто. Мы готовы изучать рынок, разрабатывать оптимальные варианты.

- Какими силами?

- Например, силами профильного образовательного учреждения – Ивановского автотранспортного колледжа. Методику будем брать у более солидных – Московского автодорожного института, Владимирского политехнического университета.

- Значит, можно успокоить и перевозчиков, и пассажиров: избавляться от «Газелей», закрывать привычные маршруты и запрещать удобные места остановок не планируется?

- Остановки должны быть санкционированными и не противоречить Правилам дорожного движения.

- Я сажусь в автобус как пассажир. Как мне определить, легальный автобус или нет?

- Вы должны приобрести билет в кассе автовокзала. Автовокзал и есть тот фильтр, который допускает к перевозкам только легальный бизнес. Форма собственности перевозчика никакого значения не имеет.

- А как быть с тем, что есть выгодные и невыгодные маршруты?

- Я уже много раз объяснял: невыгодных маршрутов не бывает. Если по маршруту не ездят – значит, он не нужен или нуждается в оптимизации. Оптимизировать можно не только правильной организацией пассажиропотока и нужным количеством автобусов, но и минимизировав расходы (покупать экономически привлекательные автобусы, экономить на ГСМ и т.п.). К примеру, в ПАЗик нужно залить 42 литра бензина, а в «Богдан» – 14 литров дизтоплива.

- Тогда что вы скажете по поводу рентабельности перевозок, о которой так много спорят в последнее время, жалуясь на низкий тариф (7 рублей или 1,4 рубля за километр), установленный областными властями для перевозки льготников?

- Рентабельность зависит от хозяйствующего субъекта. Если я вкладываю прибыль в предприятие и развиваю его, внедряю современные технологии в управлении и обслуживании – моя рентабельность будет ниже, чем у того, кто «проедает» прибыль. Возникает конкуренция, и это нормально.

- Планируется установить размер отчислений автовокзалу. Речь идет о 17% стоимости билетов. Откуда взялась эта цифра и на что пойдут деньги?

- Эта цифра установлена ОГУП «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций», так что про ее обоснованность ничего сказать не могу. На Щелковском автобусном вокзале ставка за обслуживание транспорта и пассажиров составляет 15%. Но автобус должен обязательно заехать на их мойку, мы отдельно платим за охрану, за использование площадки для отстоя. В 17% ивановского автовокзала «все включено». И в будни с Щелковского автовокзала у меня доходов гораздо меньше, чем с ивановского — почти наполовину.

А вообще все зависит от пассажиропотока. Если вокзал займется тем, что направит пассажиров в мои автобусы, включенные в разумно составленное единое расписание, я готов платить и 20%. Пока пассажиров «перехватывают» несанкционированные перевозчики.

- Есть требование Минтранса иметь паспорт каждого межрегионального маршрута, требование это не выполняется. Кто будет делать паспорта — перевозчики, автовокзал, Партнерство, правительственные, муниципальные структуры?

- Перевозчик. Партнерство будет его консультировать.

- Будет ли Партнерство требовать от желающих вступить в него эти паспорта?

- Наоборот — мы будем помогать паспортизировать маршруты. Хотя бы потому, что в этом же приказе прописано участие в разработке паспорта именно некоммерческих организаций.

- Что это даст перевозкам?

- То, чего нам так не хватает сегодня — организованность. Позволит органам власти получить

информацию о маршрутах и перевозчиках. Предоставит сведения для анализа рынка.

- Вы готовы сотрудничать с любым уровнем власти?

- Конечно. Нам придется выстраивать и межрегиональные отношения. Дело в том, что в перевозках между субъектами Федерации должен существовать паритет. Паритет не соблюдается на большинстве направлений. В Москву ездят в основном ивановцы. Мы не обслуживаем маршруты на Казань, Уфу, Ярославль, Вологду, Кострому. Спрашивается: чего ломиться туда, куда все ездят, когда есть другие привлекательные направления с гарантированной стопроцентной загрузкой (в то время как на Москву — процентов 70 максимум)? Эти моменты не урегулированы властью, да и, по большому счету, не ее эта функция.

- А как мы все-таки избавимся от незаконно-послушных перевозчиков?

- ГИБДД будет останавливать машины, следить за скоплениями, есть жесткие требования к безопасности пассажиров, требования со стороны других проверяющих органов. Штрафы должны сделать нелегальный бизнес невыгодным.

- Как вы думаете, к мнению Партнерства будут прислушиваться?

- Даже если наши рекомендации будут вызывать раздражение, это не значит, что мы принесем области вред. Мы не претендуем на то, чтобы диктовать условия — их сегодня диктует закон и выбор пассажира — с кем ему ехать безопаснее и комфортнее. Мы работаем именно для пассажира. ■

Газета, часть PRO, от 14.02.2007г.

Навести порядок на рынке междугородных пассажирских автоперевозок в Ивановской области поручено москвичам

Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» намерено сделать то, что до сих пор не удавалось местной власти.

В течение двух дней, 23 и 24 января, в актовом зале Ивановского ПАТП-1 проходили открытые совещания операторов, осуществляющих междугородные и межобластные пассажирские автоперевозки. Организатором этих совещаний выступило Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии».

На первую встречу были приглашены крупные операторы ПАТП-1 и ЗАО «Экспресс-сервис», во второй приняли участие индивидуальные предприниматели.

Представитель Правления Партнерства Борис Лоран заявил: «Мы здесь по приглашению губернатора, нам дано задание навести порядок на рынке автоперевозок». По его словам, «Российские Автобусные Линии» — это «общественная организация, которая никому не принадлежит и при-

носит в регионы технологии автобусных перевозок, мы выступаем в роли технологов, не представляя ничьих интересов».

Б.О. Лоран заявил также, что «в области нет полноценной организации, которая представляла бы интересы кого-либо из операторов» и предложил делегировать эти полномочия Некоммерческому Партнерству.

Новые правила игры на этом рынке, по словам Б.О. Лорана, подразумевают единые требования ко всем перевозчикам. В частности, речь идет о ликвидации стихийных перевозок, чтобы никто не ездил, как сейчас, «от столба», все маршруты были сведены в единый график. «Но никогда ни один перевозчик не договорится с другим, должна быть регулирующая сила — это автовокзал. Все перевозки должны быть прозрачными и контролируемыми». Поэтому индивидуальные предприниматели должны заключить договоры с автовокзалом. Цена вопроса — 17% от стоимости проданных билетов. Кстати, через некоторое время на автовокзале будет введена плата за его

услуги — аренду перрона, уборку территории, охрану и т.д.

Для составления графика рейсов и распределения маршрутов силами Партнерства будет произведено обследование объема пассажиропотока и инвентаризация транспортных средств, работающих на этом рынке.

Те, кто этого не сделает, могут оказаться вне игры: Б.О. Лоран предупредил, что в Москве уже начата активная борьба с нелегальными перевозчиками из других регионов.

Речь Б.О. Лорана была короткой, но собрание затянулось на два часа — ему пришлось отвечать на многочисленные вопросы. Больше всего предприниматели опасаются, что в результате многие останутся без работы, лишатся выгодных маршрутов.

Ответы представителя Партнерства большинство собравшихся не устроили: спустя пол-

часа в зале осталась от силы треть предпринимателей. Оставшиеся подошли к прозвучавшим предложением более конструктивно. С их подачи Б.О. Лоран признал необходимость собрать операторов по маршрутам и обсудить их предложения.

Ч.ру попросил некоторых предпринимателей из числа участников встречи поделиться впечатлениями.

Елена: «Эти люди хотят въехать в рай с помощью чужих рук, за счет предпринимателей поправить дела автовокзала. И больше ничего. Мы говорим на эту тему не первый год, а воз и ныне там».

Ирина Буданова: «Мы привыкли никому не доверять, но Партнерство предлагает правильные вещи. Надо посмотреть, что из этого получится».

www.chastnik.ru

Олег Вавилов советует ивановским перевозчикам объединиться

Областные власти с помощью москвичей хотят создать единую систему перевозок

Создание единой системы перевозок пассажиров в Ивановской области позволит местным операторам — владельцам подвижного состава — получить стабильный заказ на транспортную работу, упорядочит регулярность и наполняемость маршрутов, а также увеличит поступления в бюджет из этой сферы. Так считает областное правительство. Концепция этой единой системы уже разработана Некоммерческим Партнерством «Российские Автобусные Линии» (г.Москва). Об этом сообщила пресс-служба комплекса строительства и ЖКХ правительства Ивановской области.

Ч.ру уже сообщал о том, что 23 и 24 января глава НП «Российские Автобусные Линии» Борис Лоран и Глава Представительства Партнерства в Ивановской области Александр Хорунжий — руководитель ОГУП «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» — провели совещания с операторами перевозок. Участвовали представители Комитета по транспорту и связи Ивановской области, ПАТП-1, ЗАО «Экспресс-сервис», а также большинство частных предпринимателей, работающих в этой отрасли.

Представители НП рассказали об основных направлениях реформирования, о тех трудностях, с которыми вскоре столкнутся частные перевозчики, так как задача возродить автобусную маршрутную сеть страны стоит в целом перед Россией. Они также обратили внимание собравшихся на то, что, согласно закону Ивановской области, вся организация внутриобластных и межсубъектных автобусных перевозок должна проходить через объекты транспортной инфраструктуры, а именно автовокзалы и автостанции, либо иные пункты,

определенные местными органами власти. Кроме того, в Ивановской области не выполняется приказ Министерства транспорта РФ, обязывающий всех перевозчиков иметь паспорта маршрутов.

Как сообщает пресс-служба комплекса строительства и ЖКХ, на собрании 24 января часть операторов-перевозчиков не захотела участвовать в выработке совместного плана действий в новых условиях и демонстративно покинула зал.

Комментируя итоги переговоров с ивановскими перевозчиками, первый вице-губернатор Олег Вавилов отметил, что «Российские Автобусные Линии» имеют широкие возможности по созданию в регионах благоприятных условий для автотранспортной деятельности. Например, вполне реально уже в ближайшее время снизить цену билетов на автобусах, осуществляющих перевозки на юг России, за счет оптимизированных обратных маршрутов. Наши перевозчики вполне законно могут войти в графики движения на Краснодар, Ростов, Москву и дальше в Иваново.

«Советую частным предпринимателям объединиться. Перестраивать свою работу им придется», — заявил также Олег Вавилов и добавил, что на междугородных маршрутах скоро будет введено приобретение билетов по паспортам, как и на железнодорожном транспорте, поскольку террористическая угроза пока остается.

www.chastnik.ru



Украинские автобусы «Богдан» на базе японского шасси ISUZU отвечают всем параметрам по комфортабельности и безопасности, неприхотливы в обслуживании и широко применяются в Российских регионах.

Во время проведения презентации, согласно русской традиции, была проведена торжественная церемония по освящению новых автобусов выходящих на линии.



Учитывая требования администрации Ивановской области о привлечении к городским перевозкам автобусов большой вместимости и повышенной комфортабельности и безопасности, было принято решение о применении в этом сегменте перевозок автобусов «СКАНИЯ», отвечающих самым современным требованиям и хорошо зарекомендовавшим себя в Москве.



**ООО «Центральный
торговый дом «Русские Автобусы»**

г. Москва ул. 2-я Магистральная, д.8а, корпус 3

Телефон: (495) 720-50-29, 720-50-63

Факс: (495) 720-50-06

Автобус 3030 на шасси «FORD Transit» Производства ОАО «ГолАЗ»





ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

Спецификация автобуса 3030 производства ОАО "ГолАЗ"

Тип кузова	Цельнометаллический, несущий, с высокой крышей
Длина / Ширина / Высота, мм	6403 / 2084 / 2624
База, мм	3750
Высота потолка в салоне, мм	1995
Количество дверей	Две двери кабины, одна дверь сдвижного типа справа и одна двустворчатая задняя
Количество посадочных мест	18+1 (водитель)
Нагрузка на переднюю/ заднюю ось, кг	1750/2950
Масса снаряженная/ полная, кг	2147/4250
Емкость топливного бака, л	80
Шасси	FORD Transit
Рулевой механизм	Рулевой привод с гидроусилителем
Тормозная система	Гидравлическая, двухконтурная, с вакуумным усилителем, с антиблокировочной системой. Рабочая: передние - дисковые, задние барабанные с автоматической регулировкой зазора. Стояночная: тормозные механизмы заднего моста, с механическим приводом.
Вентиляция	Смешанного типа: Естественная, через потолочный аварийновентиляционный люк NATASAN, форточку водителя и передних пассажиров; Принудительная, через передний отопитель у водителя.
Система отопления	Комбинированная с системой охлаждения двигателя и отопителя водителя. Отопление салона: отопитель радиаторного типа с вентилятором; дополнительно от переднего отопителя рабочего места водителя. Отопление рабочего места водителя: от переднего отопителя с раздачей горячего воздуха в салон, в ноги водителя и на ветровое стекло.
Двигатель (дизельный)	Ford, JXFA
Количество и расположение цилиндров	4R
Нормы экологической безопасности	Euro-4
Рабочий объем, см ³	2402
Макс. мощность, кВт (мин-1)	85(3500)
Макс. крутящий момент, Нм (мин-1)	310(1750)
Расположение	Переднее продольное
КПП	MT82, с ручным управлением (вперед-6, назад-1)
Макс. скорость, не менее, км/ч	120
Контрольный расход топлива при 60 км/ч, л/100км	Городской цикл - 11,4 Загородный цикл - 7,2
Дополнительные опции:	Две форточки салона, центральная блокировка дверей, передние подушки безопасности, кондиционер (хладагент R134a), аудио-видеосистема, установка дополнительных отопителей.

ГолАЗ-3030

Современный мегаполис – это город с развитой инфраструктурой и сложной системой пассажирских перевозок. Это требует создания развитой маршрутной сети, в которой присутствуют автобусы различной вместимости: большого и особо большого класса для работы в час пик, автобусы меньшей вместимости – для работы в менее загруженные временные отрезки и на коммерческих маршрутах. Городу необходимы красивые, экономичные и экологичные автобусы.

«Группа ГАЗ» традиционно является лидером в области создания автобусной техники. Производство сосредоточено на 4-х заводах: ООО «Павловский автобусный завод» (ПААЗ) – специализируется на разработке и выпуске автобусов малого класса, а также автобусов семейства «Аврора» (городская модификация); ООО «КАВЗ» (КАВЗ) – выпускает автобусы среднего класса и специальную технику; ООО «Ликийский автобусный завод» (ЛиАЗ) производит городские автобусы большого и особо большого класса; ОАО «Голицынский автобусный завод» (ГолАЗ) выпускает междугородные туристические автобусы.

Модельный ряд «Группы ГАЗ» постоянно обновляется. И когда на рынке возникла потребность в автобусе малого класса, рассчитанного на 18 посадочных мест, была выпущена машина ГолАЗ-3030 на шасси FORD Transit. Автобус предназначен для работы в городе в качестве маршрутного такси.

Он выпускается на Голицынском Автобусном Заводе и уже нашел своих первых потребителей – с середины 2006 года было продано более 200 машин. В дальнейшем планируется увеличить объем производства в несколько раз!

В базовом исполнении в ГолАЗ-3030 предусмотрено 18 посадочных мест, по желанию клиента число мест изменяется и салон автобуса переоборудуется до уровня автомобиля представительского класса. Высокие потолки позволяют заходить в автобус и выходить из него, не пригибаясь, даже высоким людям. В качестве дополнительных опций в автобусе могут быть установлены аудио и видеосистемы, кондиционер, дополнительные отопители в салоне, тонировка стекол и система электронного открывания пассажирской двери водителем. Рулевой механизм ГолАЗ-3030 укомплектован гидроусилителем, а рабочее место водителя обогревается дополнительно от переднего отопителя.

На ГолАЗ-3030 распространяется гарантия 1 год без ограничения пробега. Сервисные обязательства в полном объеме взяла на себя компания FORD, и в случае необходимости, обслуживание может быть осуществлено у любого дилера FORD.

Стоит новинка 1 050 000 рублей. Продажа осуществляется с применением ряда финансовых схем: кредит, лизинг, рассрочка, а так же гибкая система скидок. ■

Новости

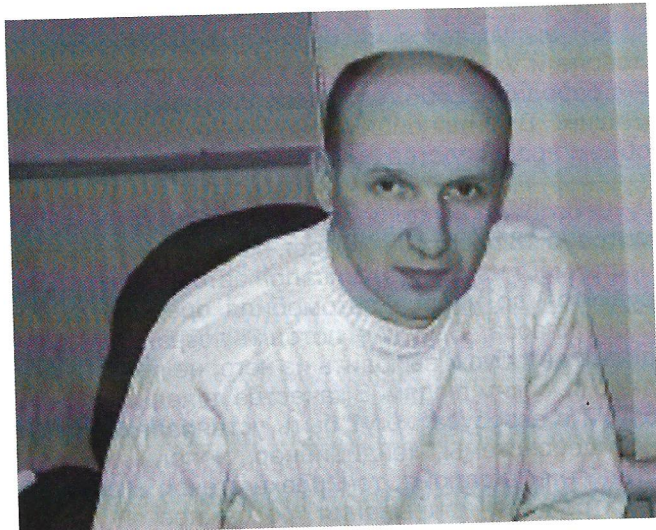
На московские улицы вышла новая разработка Ликийского Автобусного Завода - ЛиАЗ-52922 низкопольный в комплектации: двигатель MAN (Euro-3), мост и КПП ZF. Принципиальное отличие в конструкции этого автобуса от прежних ЛиАЗов - расположение двигателя – продольное в заднем свесе.

ЛиАЗ-52922 стал результатом совместной работы специалистов Ликийского Автобусного Завода и сотрудников инженеринговой компании IVM Automotive из Штутгарта. Автобус создавался с учетом пожеланий заказчика «под конкретного клиента». Общая пассажироместность ЛиАЗ-52922 - 120 пассажиров, в том числе – 22 посадочных места. Низкий уровень пола, большая накопительная площадка, оборудованная специальными креплениями для инвалидных колясок и аппарель для въезда/съезда, удобные антивандальные сидения позволяют комфортно себя чувствовать всем пассажирам. Современные силовые агрегаты (Euro-3) не раздражают шумом в салоне и вибрацией в пути. В холодное время года в автобусе всегда тепло. У автобуса 6 - скоростная гидромеханическая КПП ZF. Правильно подобранное количество передач коробки скоростей, передаточное отношение заднего моста и программа переключения коробки передач позволяют снизить на 10% расход топлива при эксплуатации. Прислонно-раздвижные двери отечественного производства защищают салон во время остановок от ветра и грязи. Благодаря оцинковке, новым технологиям окраски и катодорезной обработке гарантийный срок службы кузова составляет 12 лет.

6 декабря ЛиАЗ-52922 передан для опытных испытаний ГУП МосГорТранс и в течение полугода будет работать в одном из автобусных парков. ■

ООО «Центральный торговый дом «Русские Автобусы»
Адрес: г. Москва, ул. 2-я Магистральная, д. 8а, корп. 3
Телефон: (495) 720-50-29, 720-50-63
Факс: (495) 720-50-06
e-mail: rap@ruspromauto.ru ■

Дороги в Кирове стали лучше. Меценатство для ООО «ВЯТКА-АВТО» - дело чести



Коптев Сергей Леонидович
 директор ООО «Вятка-авто»

Родился 30 июля 1954 года в г.Кирове. После школы окончил Кировский политехнический институт. В школе, армии и после нее занимался плаванием, тяжелой атлетикой, борьбой. Во всех видах спорта достиг I взрослого разряда. Впервые «попробовал» технику в 7 лет. Отец купил мотоцикл «ИЖ» с коляской и доверил сыну руль. Естественно, в своем присутствии. В 1973 году, когда Сергей Леонидович служил в спецвойсках в Свердловске, семья приобрела автомобиль «Жигули». Так что, вернувшись из армии, он мог не торопясь, основательно разобраться в механизмах и стать, что называется с техникой «на ты». После службы в вооруженных силах работать Сергей Леонидович продолжил на заводе Лепсе, обслуживал вычислительный центр. Затем служил в РОВД и шестом отделе Управления по борьбе с организованной преступностью. Там, как он считает, и приобрел навыки организатора и руководителя. Чем больше работаешь, тем дольше живешь - таково жизненное кредо С.Л. Коптева.

В 1996 году, уволившись из УБОП, Сергей Леонидович принял предложение бывшего коллеги занять пост главного инженера недавно созданной фирмы «Автолайн - Вятка». В сентябре 1999 года С.Л.Коптев решил организовать свое дело и с фирмой расстался. А в декабре на кировских дорогах уже появились первые «Газельки» и «ПАЗики».

Сначала С.Л.Коптев брал автомобили в аренду. А весной 2001 года узнал, что существуют транспортно-лизинговые компании, где самые льготные условия при приобретении машин. И в конце июля приобрел по лизингу несколько машин. Кстати сказать, именно Сергей Леонидович проторил тропу для вятских коллег и конкурентов по бизнесу на лизинговом рынке. И сам взаимовыгодно сотрудничает с ними до сей поры.

Сейчас в парке ООО «Вятка-авто» более 120 машин. Из них 4 ЛИАЗа. Вообще, директор считает, что если раньше компактные авто типа «ПАЗиков» были популярны и востребованы, то сейчас их времена прошли. Поскольку, во-первых, они частенько создают аварийные ситуации на дорогах (водители лихачат, выполняя план), а во-вторых, маленькие машины, закономерно, вмещают небольшое количество пассажиров. Поэтому сейчас все руководители автоколонн стараются перейти на эксплуатацию полноценных автобусов.

В коллективе ООО «Вятка-авто» трудятся около 600 человек. Все водители - высокие профессионалы с приличным стажем работы. Фирма обслуживает самые популярные и сложные маршруты - Нововятский район г. Кирова, п. Радужный. Почти с первого дня образования фирмы добросовестно и без нареканий обслуживают 54 маршрут (в п. Радужный) Дмитрий Норин и Леонид Городилов. Василий Сергеев и Денис Сырчин на 76 маршруте доставляют пассажиров в Нововятск и обратно. Очень ответственные и безотказные водители - братья Блиновы - Сергей и Николай.

Для того, чтобы водители не расслаблялись на рабочем месте, в фирме работает служба безопасности дорожного движения. Инструктаж перед выходом на маршрут, проверка на линии, регулирование движения, проверка документов - все это входит в обязанности четырех работников службы. Деятельность кондукторов проверяют свои контролеры (помимо муниципальных и общественных). В часы пик кондуктор порой просто физически не справляется с тем, чтобы своевременно обеспечить пассажиров билетами. В начале декабря С.Л. Коптев провел эксперимент - в особо энергичное время наполняемости автобусов вывел на



Ремзона ООО «Вятка-авто»

маршруты по два кондуктора. И сразу за какой-то час обнаружилось 40 «зайцев». Сергей Леонидович считает, что штрафы - не панацея от желающих проехать даром. Просто людям надо создавать такие условия, чтобы они не имели возможности не приобретать билет.

Полноценная деятельность автоколонны зависит не только от мастерства водителей и поворотливости кондукторов. Главный механик Александр Васильевич Прахов, тщательно следящий за вверенным арсеналом машин, финансовый директор Элеонора Федоровна Пугачева-Ситникова, заместитель директора Константин Васильевич Шевцов, начальник отдела кадров Юлия Геннадьевна Тюлькина, главный бухгалтер Оксана Владимировна Шихарева, старший диспетчер Светлана Васильевна Перескокова, бухгалтер Наталья Сергеевна Прахова - также обеспечивают успешность предприятия, ООО «Вятка-авто» - единственное немуниципальное автотранспортное предприятие города, которое до этого года предоставляло все положенные льготы 14 категориям населения. И еще Сергей Леонидович со дня основания взял на себя благородную миссию помогать детям. Допустим, он совершенно безвозмездно возит в Нововятскую школу 140 детей из близлежащих деревень. Ребята из Федяковского сельского округа д. Лубягино также благодаря Сергею Леонидовичу ездят учиться в п. Радужный. Также ООО «Вятка-авто» сотрудничает с театром на Спасской, драматическим театром, цирком, филармонией. И хотя фирме это не выгодно (автобус заказывается часа на 2, но из графика он выпадает и в результате теряет по 4 часа), Сергей Леонидович, выступая в данном случае в роли мецената, никогда не отказывает учреждениям культуры в помощи. Стены его кабинета украшают грамоты,

дипломы, благодарственные письма от признательных пассажиров, организаций, которым помог Сергей Леонидович осуществить какие-либо планы, от городской мэрии за подписью В.А.Киселева. ООО «Вятка-авто» председатель ФКР А.В. Бура душевно поблагодарил за организацию XIV Чемпионата по карате и кекусинкай. Попечительский совет фонда «Содружество» - за помощь в организации благотворительной акции «Любимая мама». Кировское общество детского фонда (а именно - сами дети) поблагодарили ООО «Вятка-авто» трогательными стихами. Школа-интернат №1 Нововятского района, клуб «Спартак» - вот далеко неполный перечень подопечных С.Л. Коптева.

Например, в ноябре 2004 года ООО «Вятка-авто» бесплатно предоставило автобус четырем боксерам и их тренеру из спортивного клуба им. Александра Лебзяка для участия в Чемпионате России, который проводился в Анапе. Трое из участников привезли «золото», двое из них сейчас готовятся к Чемпионату Мира. Спортсменов этого же клуба дважды в прошлом году Сергей Леонидович доставлял на соревнования в Набережные Челны.

Во имя чего же Сергей Леонидович идет на такие траты?

«Если из всех детей, которым я оказываю помощь, хотя бы один вырастет достойным порядочным человеком - значит, я уже не зря работал. А помогать спортсменам, культуре, пенсионерам, военнослужащим - это, я считаю, долг и дело чести каждого финансово устойчивого предприятия».

И напоследок. Как водитель и руководитель транспортными предприятиями с приличным стажем Сергей Леонидович отметил, что за последний год-два дороги в Вятке стали лучше. А уж ему-то есть, с чем сравнивать. ■

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: СТАВРОПОЛЬСКИЙ КРАЙ

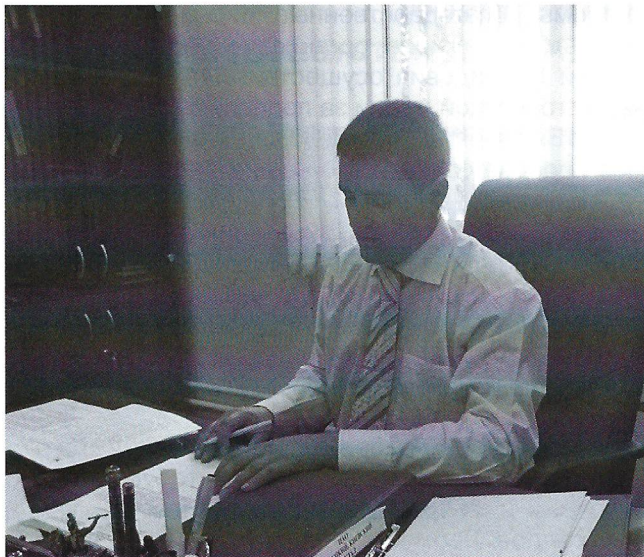
В сентябре 2006 года состоялось подписание «Соглашения о социальном-экономическом сотрудничестве между Администрацией города Ставрополя, открытым акционерным обществом «Группа «АВТОЛАЙН» и Некоммерческим Партнерством «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

От Администрации города Ставрополя трехстороннее Соглашение подписал вице-мэр **Уткин Андрей Валентинович**, от ОАО «Группа Автолайн», - Первый заместитель Президента, Председатель Совета Директоров **Федоров Сергей Алексеевич** от Некоммерческого Партнерства «Единая транспортная система «Российские Автобусные Линии», **Слинько Денис Иванович**.

В Соглашении подчеркивается, что Стороны, действуя в рамках документа, руководствуются

Конституцией Российской Федерации, Федеральными законами и другими нормативными правовыми актами Российской Федерации и Ставропольского края, при этом Стороны сознают важную социальную значимость транспортного обслуживания населения. Социально-экономическое партнерство, не имеет целью или результатом ограничение конкуренции, предоставление отдельным хозяйствующим субъектам льгот или дискриминацию отдельных хозяйствующих субъектов и (или) ущемление их интересов за счет недобросовестной конкуренции или иных нарушений антимонопольного законодательства. Соглашение является рамочным и не служит основанием для выставления каких-либо финансовых требований в адрес Сторон.

Предметом настоящего Соглашения являются действия Сторон, направленные на социально-



Слинько Денис Иванович
руководитель Представительства Партнерства
в Ставропольском крае

экономическое развитие города Ставрополя в пределах компетенции сторон и в соответствии с принципами законности, равенства, доверия, в целях:

- повышения качества и безопасности обслуживания пассажиров;
- разработки мероприятий по оптимизации системы транспортного обслуживания жителей;
- привлечения инвестиций в транспортный комплекс города;
- развития городских маршрутов движения автомобильного транспорта общего пользования;
- развития других видов деятельности, связанных с функционированием транспортного комплекса города Ставрополя.

В рамках настоящего Соглашения ОАО «Группа «Автолайн» и Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»:

- по согласованию с уполномоченным органом администрации города Ставрополя разрабатывают меры по совершенствованию городского пассажирского сообщения;
- проводят анализ и вносят на рассмотрение уполномоченного органа Администрации города Ставрополя предложения по совершенствованию деятельности пассажирского транспорта;
- вносят на рассмотрение Администрации города Ставрополя предложения по организации и обеспечению безопасности перевозок детей и подростков автомобильным транспортом;
- привлекает инвестиции в транспортный комплекс города Ставрополя.

В рамках настоящего Соглашения Администрация города Ставрополя:

- привлекают Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» для участия в реализации инвестиционных проектов по развитию транспортного

потенциала города в установленном порядке на равных условиях с другими хозяйствующими субъектами рынка транспортных услуг;

- привлекает представителей Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» для участия в деятельности рабочих групп, комитетов, комиссий, созданных при Администрации города Ставрополя для решения вопросов транспортного комплекса;

- предоставляет Некоммерческому партнерству «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» и ОАО «Группа «Автолайн» открытую информацию, необходимую для проведения анализа состояния транспортной инфраструктуры города, разработки мер по ее совершенствованию и социально-экономическому развитию транспортной отрасли в рамках настоящего Соглашения.

Стороны могут инициировать создание самостоятельных хозяйствующих субъектов (ООО, ОАО) в порядке, установленном действующим законодательством, а также создавать консультативные органы для организации исполнения настоящего Соглашения и разработки направлений по дальнейшему сотрудничеству, а также привлекать, в случае необходимости, специалистов из других органов, учреждений, предприятий.

Стороны воздерживаются от действий, наносящих экономический и иной ущерб друг другу, а также информируют друг друга о решениях, принятие которых затрагивает права и законные интересы других Сторон в рамках исполнения настоящего Соглашения.

В целях реализации настоящего Соглашения могут быть заключены дополнительные соглашения, регламентирующие обязательства Сторон по конкретным направлениям деятельности.

Исполнение таких соглашений может осуществляться в соответствии с рекомендациями консультативных иных органов, созданных в соответствии с настоящим Соглашением.

Стороны в добровольном порядке берут на себя обязательства по нотификации в антимонопольных органах дополнительных соглашений, программ, договоров и других документов, принятых Сторонами в связи с реализацией настоящего Соглашения. ■

**Представительство Партнерства
в Ставропольском крае**

**Адрес: Ставропольский край, г. Ставрополь
ул. 45-я параллель, д. 41
Тел: 8 (8652) 55-45-66**

Соглашение автовокзалов Москвы и Калуги

15 декабря 2006 года было подписано соглашение о сотрудничестве между автостанцией «Теплый Стан», входящей в группу компаний «Русские Автобусные Линии» (Москва), и Государственным предприятием Калужской области «Автовокзал Калуга» для создания цивилизованного рынка автобусного сообщения на маршруте Калуга – Москва.

Идея сотрудничества транспортных компаний была одобрена Министром экономического развития Калужской области Любимовым Н.В. Юридическую поддержку и активное участие в подготовке соглашения приняло Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии». В соглашении изложены обязательства сторон и пути, направленные на их скорейшую реализацию.

Автостанция «Теплый стан» и ГП КО «Автовокзал «Калуга» взяли на себя обязательства: регулировать объемы перевозок на маршрутах «Москва-Калуга» и «Москва-Товарково» с целью повышения эффективности использования подвижного состава и увеличения заполняемости автобусов перевозчиков; предоставлять приоритет в услугах перевозчикам, использующим комфортабельный подвижной состав для обслуживания маршрутов «Москва – Калуга» и «Москва – Товарково».

Партнеры делают акцент на строгом соблюдении нормативных актов, регламентирующих междугородные автобусные пассажирские пере-

возки. В частности в соглашении подчеркивается «...не предоставлять перроны и не принимать на диспетчерско - кассовое обслуживание перевозчиков, работающих на междугородных маршрутах с конечными или транзитными пунктами в Москве, Калуге, автостанции в поселке Товарково, не заключивших договоров с администрациями автовокзалов и автостанций, в том числе в Москве, с надлежащим согласованием в Департаменте транспорта и связи города Москвы как пункт прибытия и отправления автобусов, осуществляющих международные и междугородные перевозки пассажиров согласно Постановлению Правительства Москвы № 24 – ПП от 18 января 2005 года».

Упоминается также в документе о необходимости согласования расписания движения, регулярных автобусных пассажирских перевозок, недопустимости работы без оформления документов, в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации. Стороны договорились обмениваться друг с другом информацией о выявленных операторах, осуществляющих нелегальные междугородные пассажирские автобусные перевозки.

Это соглашение будет способствовать скорейшему наведению порядка в организации перевозок на указанных маршрутах, оптимизации пассажиропотока, а также повышению безопасности пассажиров и подвижного состава при перевозках. ■

МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

АВТОБУСОМ ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ

Чтобы доехать автобусом из Москвы до Берлина требуется 32 часа. До Парижа – 56 часов! На первый взгляд это очень долго, особенно если учесть, что самолетом получится на порядок быстрее. Тем не менее, из года в год автобус для поездки за границу выбирают миллионы россиян. Это громадное поле деятельности для российских и иностранных транспортных компаний! В каком состоянии данный рынок сегодня и в каком направлении он будет развиваться завтра? Об этом мы поговорили с представителями нескольких российских автобусных перевозчиков и руководителями объединяющих их организаций.

Невозможно анализировать состояние и перспективы международных автобусных перевозок, не понимая, в чем главные их преимущества пе-

ред железнодорожными или авиационными. Назовем лишь основные.

Один из главных плюсов – цена. Например, стоимость поездки из Москвы в Берлин автобусом составит около 70 евро, поездом – около 150 евро, самолетом (в оба конца) – минимум 300-400 евро. Важную роль в популяризации автобусных маршрутов сыграла привлекательная система скидок для групп пассажиров, возможность взять с собой гораздо больше багажа, чем в самолет или поезд, отсутствие досмотра и перечень необходимых к сдаче в багаж дорогих и деликатных в обращении вещей. И в этом и в другом, оказалось, крайне заинтересованы эмигранты, челноки, туристы. Именно эти категории пассажиров обеспечили бурное развитие международных автобусных перевозок в первые несколько лет.

Еще один немаловажный плюс – доставка пассажиров в города, куда не совершают прямых рейсов ни авиация, ни железнодорожный транспорт. То есть, чтобы в попасть в такой город из аэропорта

или с вокзала, все равно придется воспользоваться междугородным автобусом или такси, затратив на это и время, и деньги.

Покупка билетов на международные автобусные рейсы в некоторых случаях возможна в кредит, что редко доступно при железнодорожных и авиаперевозках. Это преимущество актуально, например, когда небогатые россияне отправляются в Европу по приглашению родственников, которые оплачивают их поездку лишь по прибытии автобуса в пункт назначения.

Благодаря этим преимуществам начавшие функционировать в середине 1990-х годов международные автобусные перевозки, выполняемые российскими компаниями, к настоящему времени оформились в 450 регулярных маршрутов, проходящих через 19 стран, 30% которых начинаются в Москве. Вот как охарактеризовал их развитие Леонид Козырев, председатель правления Московского Альянса перевозчиков: «Рынок пассажирских автобусных перевозок между Россией и другими государствами активно рос до своего пика, который пришелся на 1999-2001 годы тогда задействованным на них транспортом ежегодно пользовались до 12 млн. человек!»

Сегодня, по некоторым оценкам, объем перевозок остался на том же уровне, а по другим данным, сократился до 9-10 млн. человек. По мнению большинства транспортных компаний, это не предел - у рынка громадный потенциал, но его сдерживает ряд факторов, преодолеть которые перевозчикам пока не под силу.

Один из этих факторов, наиболее часто упоминаемый практически всеми руководителями транспортных компаний, с кем удалось поговорить в ходе подготовки данного материала - дороговизна новых автобусов, что не позволяет думать не то что о расширении, но даже об обновлении автобусного парка.

Упоминались часто еще две проблемы. Это административные барьеры и недобросовестная конкуренция. Несовершенство законодательства часто дает преимущество одним перевозчикам над другими. И ладно бы речь шла о законах и прочих документах, принятых в мутные девяностые годы, но даже самые свежие среди них часто грешат такими проколами, что поверить в обычный «недогляд» готовивших их чиновников крайне трудно. При принятии подобных документов часто декларируется их направленность на борьбу с «серыми» перевозчиками, на деле же получается, что бьют они как раз по тем, кто старается работать открыто и законопослушно.

На стабильность международных автобусных перевозок влияет сезонный фактор. Вот что сказал о его влиянии Леонид Козырев: «Высокая заполняемость автобусов наблюдается с конца апреля до начала октября, когда за рубеж в большом количестве отправляются ушедшие на каникулы учащиеся, отпускники и сезонные рабочие. Также заметный всплеск приходится на новогодние праздники. В остальное время автобусы работают с существенной недозагрузкой, на грани рентабельности, иногда - в ущерб ей. Поэтому, если проанализировать

данные за весь год, то получается, что в среднем автобус перевозит за рейс 25 пассажиров при возможности размещения в салоне 45-47 человек.

Впрочем, сезонное непостоянство, как и сложность с приобретением автобусов, и многочисленные бюрократические препоны, и конкуренция на грани фола - это все отдельные детали общей картины, где, как в зеркале, отражается главный недостаток сегодняшних международных автобусных перевозок в нашей стране. А именно, их проигрыш в сравнении железнодорожными и авиационными перевозками как глобальной транспортной системы (по комфортабельности, удобству, безопасности и т.д.). Вот что говорит об этом председатель правления Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии» Борис Лоран: «Основное препятствие широкомасштабному развитию в России международных автобусных перевозок состоит в том, что их организация и исполнение до сих пор находится на уровне середины 90-х годов прошлого века. И все плюсы таких перевозок теряются на фоне их недостатков. Широкий круг пассажиров международные автобусные перевозки сумеют привлечь только если выстроить их систему так, как она выстроена в Европе». Исходя из этого получается, что перевозчикам придется или объединяться, или, как минимум, идти на тесное сотрудничество друг с другом. Но, как выяснилось в ходе подготовки этого материала, далеко не все смотрят на подобную перспективу положительно.

Многим перевозчикам, из тех с кем удалось побеседовать, объединение усилий с коллегами в любой форме кажется маловозможным. По их мнению, между различными компаниями слишком много недоверия и, даже, вражды. Да и других препятствий к совместным действиям немало. Например, участие в объединенной системе продажи билетов некоторые из них исключают из-за слишком большого процента, который кладут в свой карман владельцы агентств и касс, а также из-за уже навязшей на зубах интегрированности некоторых из упомянутых владельцев с каким-то одним перевозчиком, что приводит к «уводу» пассажиров и делает неравными условия конкуренции.

Но консолидация, хотя бы частичная, неизбежна. Хочется это кому-то или нет, но, так или иначе, в скором времени число крупных игроков на рынке международных автобусных перевозок возрастет. Только крупные транспортные компании (или, даже, их ассоциации) сумеют добиться хороших скидок от производителей техники, смогут в полном объеме выполнять законодательные акты, окажутся интересны кредитным организациям, станут авторитетны если не для федеральных, то хотя бы для региональных властей, окажутся в состоянии обеспечить полноценную рекламу своих рейсов и найдут возможность выстроить свою структуру так, чтобы выдерживать высокие стандарты сервисного обслуживания и безопасности перевозок. И са-

мое главное: только такие компании вызовут доверие у широкого круга пассажиров, пока, вполне резонно отдающих предпочтение самолетам и поездам, что в целом поможет автобусным перевозчикам занять в общей транспортной системе страны такое же место, какое занимают его коллеги в Европе.



Борис ЛОРАН

Председатель Правления Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии», руководитель Группы компаний «Русские Автобусные Линии»

Будучи руководителем автобусной компании, рано или поздно начинаешь понимать, что дальнейшее развитие международных автобусных перевозок в России требует решения ряда глобальных задач. Одна из важнейших среди них – создание системы перевозок нового, более высокого уровня, чем сейчас. Такой, какую создало интернациональное объединение «Eurolines», ставшее фундаментом для высочайшей популярности международных автобусных перевозок в Европе. Оно сумело организовать быструю и высококомфортабельную перевозку пассажиров между сотнями больших и малых европейских городов. В чем преимущества созданной Eurolines системы? Хотя бы в том, что пассажир в кассе может купить билет на поездку в любой город и на любое время, причем хоть на день, хоть на месяц вперед, не задумываясь при этом, автобусами каких компаний он поедет, но твердо зная, что поездка будет комфортной, безопасной и максимально быстрой.

В отличие от европейских коллег подавляющая часть российских международных перевозчиков возит пассажиров на сильно изношенных автобусах, с посадкой «от бордюра», без обеспечения даже минимального сервиса, с приобретением билета непосредственно у водителя, без каких-либо гарантий безопасности и сроков доставки. Но главная беда таких перевозок в том, что они бессистемны!

Наша компания стала представителем Eurolines в московском регионе. Но мы прекрасно понимаем, что полноценно войти в европейскую систему можно лишь объединенными усилиями большинства

участников рынка. Поэтому нами создано Некоммерческое Партнерство «Российские Автобусные Линии», основное назначение которого – внедрение в России цивилизованной системы международных и междугородных автобусных перевозок. Такой, которая, по оперативности и комфортабельности не уступая, и даже превосходя железнодорожные перевозки, способна вызвать интерес у гораздо большего числа потенциальных пассажиров, чем сейчас. Для достижения этой цели Партнерству приходится решать сразу несколько задач. В частности, добиваться более полного участия российских транспортных компаний в системе Eurolines. Сейчас, к примеру, из Москвы в Берлин пассажиров везет наш перевозчик, а дальше, для следования в другие европейские города, они пересаживаются в автобусы зарубежных коллег. Мы же работаем над тем, чтобы маршруты российских компаний были длиннее – не только до Берлина, но и дальше: до Рима, Парижа или Барселоны.

Среди других задач – юридическая и техническая поддержка перевозчиков, особенно за пределами нашей страны. Представьте: автобус совершает рейс в тот же Берлин, а неисправность или авария произошла с ним, скажем, в Польше. Что делать водителю? Хотя это не главный вопрос – важнее, что делать пассажирам? Дождаться, когда за ними из России придет другой автобус? Важно сделать так, чтобы помощь пришла оперативно на любой части маршрута!

Кроме того, мы участвуем в создании сети пунктов отправления и прибытия автобусов. Таких, где есть оснащенные современными системами безопасности кассовый зал и зал ожидания, нормальные перроны и туалетные комнаты. Разрабатываем систему кассового обслуживания пассажиров, объединяющую перевозчиков самых разных компаний, систему бронирования билетов, работаем с поставщиками автобусной техники над совершенствованием ее конструкции... Одним словом, стараемся сделать автобусные перевозки цивилизованными: удобными, комфортабельными и безопасными. Ведь только в этом случае их сочтет привлекательными широкий круг пассажиров, а значит, они смогут получить новый импульс для своего развития. ■

Наша справка:

Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» было создано в августе 2005 года инициативной группой транспортных компаний с целью резко повысить привлекательность, безопасность и конкурентоспособность междугородных и международных автобусных перевозок за счет реформирования рынка и создания единой транспортной системы по принципу прямой связи автовокзал - перевозчик - пассажир. В настоящее время членами Партнерства стали около 50-ти транспортных компаний и их партнеров.

- Препятствия, с которыми сталкиваются российские перевозчики при организации международных автобусных рейсов, можно разделить на две категории.



Леонид Козырев
Председатель правления Московского
Альянса Перевозчиков

Первая – отсутствие четкого правового поля. Сейчас действует принятый в 2003 году временный регламент открытия международных автобусных маршрутов, не дающий ответов на многие вопросы и предусматривающий подготовку большого числа всевозможных документов, на что перевозчик тратит массу времени и сил. За отсутствием четких федеральных законов юридические пробелы все чаще начинают заполнять регионы. Взять хотя бы два самых свежих примера: постановление Правительства Москвы № 24-ПП от 18 января 2005 года и постановление Правительства Московской области № 106 от 9 сентября 2005 года.

Московское постановление регламентирует организацию пунктов отправления и прибытия регулярных международных и междугородных автобусных маршрутов. Дело, в принципе, правильное, но что интересно: большинством из восьми организованных к настоящему времени в Москве подобных пунктов владеют компании, сами занимающиеся автобусными перевозками! Естественно, они, рано или поздно, выдают независимых перевозчиков, поставив на «накатанные» ими маршруты свои автобусы. И такие конфликты уже происходят! Кроме того, в подобных пунктах слишком велики сборы на обслуживание. Поэтому не стоит удивляться, что упомянутое постановление игнорируют две трети международных автобусных перевозчиков.

Московская область тоже существенно затруднила перевозчикам жизнь. Теперь, благодаря постановлению с длинным названием «О порядке согласования Министерством транспорта Московской области международных и междугородных межсубъектных автобусных маршрутов регулярного сообщения, проходящих по территории Мос-

ковской области», для согласования маршрута им придется обивать пороги кабинетов чиновников не только, если автобус делает остановку на ее территории, но и в случае, если он следует безостановочно! Посмотрите на карту – от Москвы до государственной границы по большинству направлений надо проехать несколько областей! И сколько же времени потребуется перевозчику, чтобы обойти все их региональные госструктуры, если и они примут подобные постановления? Сейчас на оформление всех бумаг уходит около года, а что же будет тогда?

Вторая категория препятствий, не позволяющих развиваться международным перевозкам, связана с приобретением техники. За новые автобусы, которые можно в таких перевозках задействовать, просят от 140 – 150 тыс. евро. Но это, если они сделаны в Китае. А если в Европе, то цена может достигать и до 300 тыс. «Отбить» что одни, что другие, при нынешней рентабельности международных перевозок, невозможно. А отечественных апробированных моделей нет. Поэтому перевозчики вынуждены покупать подержанные машины не дороже 70-80, максимум – 100 тыс. евро. Но если бы на автобусы существенно снизить ввозные пошлины, как это сделано в отношении техники для международных грузовых перевозок, то они обходились бы перевозчикам на 30-40% дешевле! Это помогло бы обновить парки, повысило конкурентоспособность. ■

Наша справка:

Некоммерческое Партнерство «Московский Альянс Перевозчиков» (НП «МАП») создано в 2005 году с целью представлять интересы международных и междугородных автотранспортных компаний и их партнеров в органах власти, защиты законных прав своих членов, а также для участия в процессах подготовки и принятия законодательных актов, связанных с осуществлением деятельности перевозчиков.

В настоящее время Московский Альянс Перевозчиков объединяет более 20 компаний, а также около 35 компаний из регионов Российской Федерации, сотрудничающих с ними осуществляющих междугородные и международные перевозки пассажиров.

Московский Транспортный Союз

- Прогнозировать будущее международных автобусных перевозок в России можно, только если четко представлять, кто пользуется ими сейчас и кто будет пользоваться в дальнейшем.

В 90-х годах международные автобусные перевозки были крайне популярны у иммигрантов, выезжающих из страны целыми семьями, коммерсантов-челночников и учащихся, направляющихся за границу на учебу или каникулы. Объясняется это просто: билеты сравнительно недороги, группам пассажиров предоставляются хорошие скидки, и,

что самое важное, при поездке на автобусе с собой можно взять гораздо больше багажа.

Позже поток мигрантов и челночников существенно сократился, зато увеличилось число отправляющихся автобусами учащихся, туристов, сезонных рабочих, а также пенсионеров, едущих к своим зарубежным родственникам.

В ближайшее время можно прогнозировать увеличение заполнения автобусов малоквалифицированной рабочей силой, движущейся уже в нашу страну – население России уменьшается, а рабочих рук с каждым годом требуется все больше и больше. Кроме того, автобус все чаще выбирают отпускники, отправляющиеся в Европу на отдых.

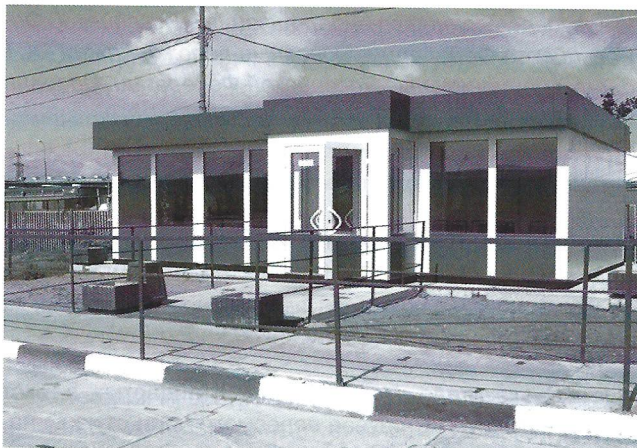


Фото: Автостанция Компании «Русские Автобусные Линии» - «Теплый Стан».
Пункт прибытия – отправления международных пассажирских маршрутов.

Анализируя все вышеперечисленные категории пассажиров, можно отметить, что костяк большинства из них составляют люди небогатые. Тем временем в Европе дальними автобусными перевозками в не меньшей степени пользуется и средний класс. К этому со временем придем и мы: инвестиции в страну растут, увеличивается число предприятий с иностранным участием. Конечно, топ-менеджеры, приезжающие контролировать их развитие, будут пользоваться самолетами, но вот менеджеры среднего и низшего звена поедут автобусами, как они привыкли делать у себя в Европе. А ведь последние приезжают регулярно и, часто, многочисленными группами! Так что в скором времени именно менеджеры, причем как иностранные, так и наши, составят значительную долю пассажиропотока. Добавим сюда и бизнесменов, которые предпочитают автобус благодаря его остановкам в городах, куда нет прямых авиа- или железнодорожных рейсов. Поедут в Россию на автобусах и западные туристы. Поэтому важно, чтобы к началу бурного роста интереса иностранцев к автобусным перевозкам в нашу страну отечественные компании сумели обновить свой подвижной состав, иначе упомянутые категории пассажиров станут клиентами зарубежных перевозчиков. ■

Наша справка

«Московский транспортный союз» учрежден в декабре 2003 года как неправительственная некоммерческая организация, созданная с целью объединения и координации предпринимательской деятельности компаний, осуществляющих пассажирские, грузовые, таксомоторные и другие перевозки, а также для защиты их общих экономических и социальных интересов, совершенствования транспортной инфраструктуры региона, наиболее полного удовлетворения спроса потребителей на транспортные услуги и оказания правовой помощи своим участникам. На сегодняшний день Союз насчитывает более 70-ти членов.

Алексей Б., совладелец нескольких междугородных автобусов, работающих на маршрутах в страны СНГ – Не столько сложны международные автобусные перевозки сами по себе, сколько сложно вхождение на этот рынок. Во-первых, подобные перевозки должны осуществляться на паритетной основе с транспортной компанией из той страны, куда собираешься открыть маршрут. Во-вторых, нужно согласовать в федеральных и региональных гос. органах кучу бумаг, на что, вместе с поиском зарубежного партнера, может уйти полтора-два года. В-третьих, непросто закупить подходящие автобусы – новые неподъемно дороги, подержанные малокомфортабельны и часто ломаются. «Отбить» машины дороже 100 тыс. долларов невозможно в принципе. В четвертых – маршрут никогда сразу не станет популярным – пассажиров придется приучать к нему год-другой, соответственно, все это время о прибыли не стоит и мечтать. Так что с нуля поднять этот бизнес очень непросто – по мне так гораздо целесообразнее купить уже работающего перевозчика, у которого есть и разрешения, и популярные маршруты, и техника – по стоимости выйдет примерно то же самое, но удастся сэкономить время и нервы. Хотя не думаю, что в ближайшем будущем найдется много бизнесменов, кто решит заняться международными перевозками – прибыльность их невелика, а административные барьеры не то что не снижаются, а постоянно растут! Я бы даже сказал, что растет агрессивность чиновников по отношению к небольшим перевозчикам – они начали придирается буквально к мелочам. Отстоять свою правоту стало практически невозможно! Именно поэтому мне не хотелось бы, чтобы в этом материале фигурировали моя фамилия и название фирмы. ■

Журнал «Грузовик пресс», №1 от 2007г.

Автор: Закурдаев К.

**НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
УСЛУГИ ПО ПРИДОРΟЖНОМУ СЕРВИСУ. ТРЕБОВАНИЯ К АВТОВОКЗАЛАМ**

**Замечания и предложения по тексту проекта национального стандарта направлять в Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ) по адресу:
125480, г. Москва, ул. Героев Панфиловцев, д.24
тел./факс: (495) 496-91-23,
e-mail: PAP_NIIAT@mail.ru**

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 Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта (НИИАТ)
- 2 ВНЕСЕН Техническим комитетом по стандартизации ТК 315 «Эксплуатация автомобильного транспорта и автотранспортные услуги»
- 3 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.

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 структуризован 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 исключающую 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 междугородных сообщений, 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.

4.3.2.3 Пассажирам должна оказываться неотложная и первая медицинская помощь в медпунктах автовокзала.

4.3.2.4 Автовокзал должен быть оборудован системами противопожарной защиты, оповещения и средствами защиты от пожара в соответствии с требованиями [7], [8], [10], [11], [12], [13].

4.3.2.5 Должны соблюдаться правила безопасной технической эксплуатации зданий и сооружений автовокзала в соответствии с требованиями, установленными в соответствующих нормативных документах.

4.3.2.6 Должно обеспечиваться использование знаков безопасности и необходимой маркировки на предметах оснащения и сооружениях, используемых для обслуживания пассажиров.

4.3.2.7 Автовокзал должен быть оборудован системами аварийного освещения в следующих помещениях:

- в вестибюлях, операционных и кассовых залах, коридорах, переходах, тоннелях, галереях на пешеходных мостах и посадочных площадках;

- в помещениях, где одновременно могут находиться более 100 человек;

- в помещениях связи, кабинах билетных и багажных касс, медпунктах, комнатах матери и ребенка, помещениях транспортной милиции и военных комендантов, сбербанках [3].

4.3.2.8 Планировка территории автовокзала должна обеспечивать свободный проезд (подъезд) технических средств специальных служб (пожарная, спасательная, санитарная и другая техника).

4.3.2.9 Посадка-высадка пассажиров должна осуществляться на специально отведенных посадочных площадках и перронах, на которых должны быть вывешены на видном для водители-лей месте схемы маршрутов с указанием участков дорог, требующих особой осторожности езды, а также световое табло с обозначением "туман", "гололед" и т.д.

4.3.2.10 При оказании услуг территория автовокзала должна быть отделена ограждением, препятствующим бесконтрольному выходу пассажиров и посетителей на площадки, предназначенные для движения транспортных средств.

4.3.2.11 Участки территории, на которых производятся земляные, строительно-монтажные или ремонтные работы, должны быть ограждены и обозначены знаками безопасности в соответствии с ГОСТ 12.4.026.

4.3.3 Экологическая безопасность услуг должна обеспечиваться за счет соблюдения установленных требований охраны окружающей среды согласно государственным стандартам, строительным нормам и правилам, санитарным правилам и нормам, другой нормативной и технической документации, включая соблюдение:

- предельно допустимых концентраций вредных веществ [1], [5];
- требований охраны зеленых насаждений;
- санитарных правил устройства и содержания общественных туалетов [20];
- требования содержания прилегающей территории.

На автовокзале должна регулярно производиться санитарная очистка и уборка территории.

5 Классификация услуг автовокзалов. Требования к услугам автовокзалов

5.1 Виды услуг автовокзалов

5.1.1 На автовокзалах могут оказываться следующие виды услуг:

основные:

- услуги, связанные с продажей проездных документов;
- информационные услуги;
- услуги по бытовому обслуживанию пассажиров;
- услуги по обработке багажа;
- услуги, связанные с посадкой и высадкой пассажиров;

дополнительные: непосредственно связанные с основными и расширяющие их технологическое содержание;

сопутствующие: непосредственно не связанные с основными, в т.ч. услуги общепита, торговые услуги, информационно-развлекательные услуги, услуги связи и т.п.

Классификация основных услуг дана в соответствии с ГОСТ Р 51825.

5.1.2 Услуги, связанные с продажей проездных документов, включают продажу, прием сдаваемых проездных документов; резервирование мест в автобусах; доставку билетов по указанному адресу; выезд агента на дом для оформления заказа.

5.1.3 Информационные услуги, включают предоставление информации о расписании движения автобусов, тарифах, правилах перевозок, правах и обязанностях пассажиров; предоставление информации в справочном бюро или по телефону; предоставление зрительной и звуковой информации о месте и времени отправления автобуса; предоставление информации о порядке оформления багажа; предоставление информации для встречающих.

5.2 Требования к услугам, связанным с продажей проездных документов.

5.2.1 На автовокзалах должна быть организована предварительная и текущая продажа билетов.

5.2.1.1 Предварительная продажа должна обеспечивать возможность заблаговременного приобретения пассажирами билетов на междугородные автобусные маршруты, начинающиеся с данного автовокзала.

Услуги по предварительной продаже билетов на междугородные автобусные маршруты должны оказываться не позднее, чем за 7 суток, и заканчиваться не ранее, чем за одни сутки до отправления автобуса.

5.2.1.2 Текущая продажа билетов должна обеспечивать возможность приобретения пассажирами билетов на междугородные и пригородные автобусные маршруты, начинающиеся с данного автовокзала, а также на маршруты, имеющие промежуточный остановочный пункт на данном автовокзале.

Услуги по текущей продаже билетов на маршруты, начинающиеся с данного автовокзала, должны оказываться сразу после окончания предварительной продажи, но не позднее, чем за один час до отправления автобуса. Услуги по продаже билетов на маршруты, имеющие промежуточный остановочный пункт на данном автовокзале, должны оказываться по получении диспетчерской службой автовокзала сведений о наличии свободных и освобождающихся мест в автобусе или по прибытии автобуса.

5.2.2 Продажа билетов должна прекращаться за 5 минут до отправления автобуса.

5.2.3 На автовокзалах должна быть обеспечена возможность предварительного заказа билетов пассажирами по почте, телеграфу и телефону. Заказ должен быть принят, если он получен: по почте и телеграфу не позднее, чем за 10 суток, а по телефону не позднее, чем за одни сутки до отправления автобуса.

Заказанные билеты должны храниться в кассе предварительной продажи. В случае, если заказанные билеты не были востребованы за 12 часов до отправления автобуса, они передаются для реализации в кассы текущей продажи.

5.3 Требования к информационным услугам

5.3.1 Информационное обеспечение автовокзалов предназначено для своевременной информации пассажиров по всем вопросам, относящимся к процессу их перевозки с данного автовокзала.

5.3.2 Обязательная визуальная информация должна наноситься на таблицы, схемы, указатели и включать в себя: план пассажирской станции; схему маршрутов следования; расписания движения, отправления и прибытия подвижного состава с указанием номеров платформ; таблицы стоимости проезда и провоза багажа; правила перевозки пассажиров и багажа; схему расположения и нумерацию мест в подвижном составе различных моделей; информацию о задержке и переносе рейсов; указатели и справочные таблицы, содержащие информацию о месте расположения и порядке работы служебных помещений станции: касс продажи билетов, камер хранения ручной клади, аптеки и т.д.

Расписание движения предназначено для информации пассажиров об остановках на автовокзале станции проходящего подвижного состава с указанием номера перрона, номера рейса, время прибытия и отправления.

Расписание должно быть полным, достоверным и отражающим выполнение рейсов автобусов по единому времени действующих суток.

Расписание отправления (прибытия) предназначено для информации пассажиров о номере рейса, номере платформы, времени отправления (прибытия) автобусов.

Для городских и пригородных автобусных маршрутов при интервале движения менее 20 мин. должны быть вывешены показатели интервалов, при интервале более 20 мин. – почасовые расписания движения автобусов; для междугородных – всегда расписание движения автобусов.

Указатели предназначены для информации пассажиров в зоне посадочных площадок пассажирских станций о номерах платформ, номерах рейсов подвижного состава, конечных пунктах маршрутов, времени отправления.

В справочных таблицах указывают время работы билетных касс, камер хранения ручного багажа, ресторана (буфета), комнаты матери и ребенка и т.д. Информационные надписи на справочных таблицах могут дополняться или заменяться пиктограммами.

5.3.3 Помимо обязательной информации на автовокзале может быть помещена дополнительная информация, включая:

расписания движения других видов транспорта, которыми пассажиры могут воспользоваться в данном населенном пункте;

адреса и номера телефонов гостиниц;

о проезде к железнодорожным вокзалам, аэропортам;

виды дополнительных услуг, оказываемых на станции пассажирам (предварительный заказ билетов, бронирование билетов, прием заказов на таксомоторы, экскурсии и т.д.).

Надписи на таблицах, расписаниях, указателях должны выполняться на русском языке, а при необходимости также на государственных языках республик Российской Федерации, иных языках, признанных официальными в месте нахождения автовокзала.

5.3.4 Звуковую информацию на пассажирских станциях осуществляют через систему громкоговорящей связи. Посредством ее пассажиров информируют о прибытии и отпавлении подвижного состава, о наличии билетов, об отмене или задержке рейса, о назначении дополнительного рейса и т.д.

Звуковая информация должна быть четкой, лаконичной и исчерпывающей.

Звуковая информация на пассажирской станции должна осуществляться на русском языке, а при необходимости также на государственных языках республик Российской Федерации, иных языках, признанных официальными в месте нахождения автовокзала.

5.3.5 Схемы маршрутов и расписания движения на пассажирских станциях должны располагаться внутри помещений в местах, удобных для обозрения.

Справочные таблицы должны располагаться непосредственно на дверях или местах расположения соответствующих служб пассажирских станций на высоте 1,5-2,0 м от уровня пола.

5.3.6 Цветографическое решение элементов информационного обеспечения пассажирских станций должно соответствовать общему интерьеру, обеспечивать четкость и выразительность подачи информации.

Размеры, расцветку таблиц, схем, указателей пассажирской станции устанавливают с учетом общей компоновки, размеров здания, его архитектурных особенностей.

5.4. Требования к услугам по бытовому обслуживанию пассажиров, находящихся на автовокзале

5.4.1 Зал ожидания предназначается для пассажиров, ожидающих прибытия и отправления автотранспортных средств.

5.4.2 Комната матери и ребенка предназначается для обслуживания пассажиров с детьми (в возрасте до 10 лет) и беременных женщин. В комплекс обслуживания входит предоставление права пользования комнатой и ее оборудованием, в том числе игрушками и постельными принадлежностями для детей, а также обеспечение проездными билетами на месте, заказ детского питания, вызов такси и др.

5.4.3. Комната длительного отдыха предназначена для транзитных пассажиров и предоставляется в пользование за плату по предъявлению проездных документов.

Питание пассажиров производится в буфетах или кафетериях, время работы которых согласовывают с расписанием прибытия и отправления автобусов.

5.4.4 Требования к обязательному обустройству и эксплуатации бытовых помещений (зал ожидания, комната матери и ребенка, туалеты и т.п.) по [1] - [17], [20].

5.5 Услуги по обработке багажа

5.5.1 На автовокзалах должна быть организована работа камер хранения, предназначенных для приема и выдачи багажа и ручной клади пассажиров.

5.5.2 Операции по приему и выдаче ручной клади и багажа должны обеспечивать минимальную затрату пассажирами времени на сдачу (получение) ручной клади и багажа, а также сохранность ручной клади и багажа.

5.5.3 Часы работы камеры хранения должны соответствовать времени работы автовокзала.

5.5.4 Перерыв в работе камеры хранения может устанавливаться в часы наименьшей частоты движения автобусов с обязательным ее открытием не позднее чем за 30 мин до отправления очередного автобуса.

5.5.5 На автовокзалах могут устанавливаться автоматические камеры хранения.

5.6 Услуги, связанные с посадкой и высадкой пассажиров

5.6.1 Посадка (высадка) пассажиров в автобусы производится на специально оборудованных перронах и посадочных площадках. Посадка (высадка) пассажиров в автобусы пригородных сообщений производится на выделенных пригородных перронах. За каждым перроном, посадочной площадкой должны быть закреплены определенные маршруты.

5.6.2 При посадке должен производиться контроль за правильностью оплаты пассажирами проезда и провоза багажа.

5.6.3 Посадка пассажиров в автобусы междугородных маршрутов должна начинаться не позднее, чем за 15 мин., и заканчиваться не позднее, чем за 2 мин. до отправления автобуса.

Посадка пассажиров в автобусы пригородных сообщений начинается за 10 мин до отправления автобуса в рейс.

Посадка прекращается за 2 мин до отправления автобуса в рейс. ■

Библиография

1. СанПИН 2.1.6.1032-01 Санитарно-эпидемиологические нормы и правила. Гигиенические требования к обеспечению качества атмосферного воздуха населенных мест.
2. СНиП 2.08.02-89 Общественные здания и сооружения.
3. Рекомендации по проектированию вокзалов (Минстрой России, ЦНИИП градостроительства, Москва, 1997 г.).
4. СНиП 2.04.01-85 Внутренний водопровод и канализация зданий.
5. СНиП 2.04.02-84 Водоснабжение. Наружные сети и сооружения.
6. СНиП 2.04.05-91 Отопление, вентиляция и кондиционирование.
7. СНиП 2.04.09-84 Пожарная автоматика зданий и сооружений.
8. СНиП 21-01-97 Пожарная безопасность зданий и сооружений.
9. СНиП 23-05-95 Естественное и искусственное освещение.
10. НПБ 104-95 Проектирование систем оповещения людей о пожаре в зданиях и сооружениях.
11. НПБ 105-95 Определение категорий помещений и зданий по взрывопожарной и пожарной опасности.
12. НПБ 110-99 Перечень зданий, сооружений, помещений и оборудования, подлежащих защите автоматическими установками пожаротушения и автоматической пожарной сигнализацией.
13. ППБ 01-93 Правила пожарной безопасности в Российской Федерации.
14. ОНТП 01-91 Росавтотранса. Общие нормы технологического проектирования предприятий автомобильного транспорта.
15. ГН 2.2.4/2.1.8.562-96 Минздрава России. Допустимые уровни шума на рабочих местах, в помещениях жилых, общественных зданий и на территории жилой застройки.
16. ВСН 62-91 Проектирование среды жизнедеятельности с учетом потребностей инвалидов и маломобильных групп населения.
17. Типовое положение об автобусном вокзале (автостанции) Министерства автомобильного транспорта РСФСР с приложением табеля обязательного оборудования и оформления помещений автовокзалов и автостанций .. - приложение к Правилам организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте (утв. Приказом Министерства автомобильного транспорта РСФСР № 200 от 31.12.1981 г.).
18. Временные правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Российской Федерации (утв. первый зам. Министра транспорта РФ А.П. Насоновым 29.09.97).
19. Общероссийский классификатор услуг населению ОК 002-93.
20. СанПин 983-72 Санитарные правила устройства и содержания общественных туалетов. ■

Целевая рассылка издания

- Аппараты Полномочных представителей Президента РФ в федеральных округах;
- Совет Федерации Федерального Собрания РФ;
- Государственная Дума РФ – Комитет по энергетике, транспорту и связи;
- Министерство транспорта Российской Федерации – Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта РФ;
- Управления Федеральной службы безопасности регионов Российской Федерации (Подразделения, обеспечивающие безопасность на транспорте);
- Генеральная прокуратура Российской Федерации;
- Министерство внутренних дел Российской Федерации;
- Администрации регионов Российской Федерации;
- Министерства, департаменты и комитеты транспорта регионов Российской Федерации;
- Управления внутренних дел регионов Российской Федерации;
- Мэрия города Москвы;
- Прокуратура 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 междугородние 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.

ТОРЖЕСТВЕННОЕ МЕРОПРИЯТИЕ ЗАКОНЧЕНО – ДЛЯ «ИВАВТОТРАНСА» НАЧАЛИСЬ ТРУДОВЫЕ БУДНИ



Сразу после официальной части, все автобусы были выведены на городские маршруты г. Иваново и приступили к выполнению своей главной задачи – обеспечению комфортного обслуживания населения города.

На междугородные маршруты ООО «Ивавтотранс» предлагает поставить современные автобусы «Круиз» Голицинского автобусного завода, которые будут курсировать по направлению Москва-Иваново. Автобусы соответствуют классу «Турист» и оборудованы всеми удобствами для пассажиров: видеосистема, мини кухня, туалет, кондиционер, раздвигаемые между собой ортопедические сиденья.



Во всех мероприятиях самое активное участие приняло Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии».

На фото: председатель Правления НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» Лоран Б.О., и глава Представительства Некоммерческого Партнерства в Ивановской области Хорунжий А.Ю. (справа).



группа
АВТОЛАЙН

Третий Кубок компании «Автолайн»



11 февраля
при поддержке ОАО
«Группа Автолайн» прошел
Всероссийский турнир по
«Ашихара-Каратэ» среди
юниоров и кадетов
(от 15-20 лет)

