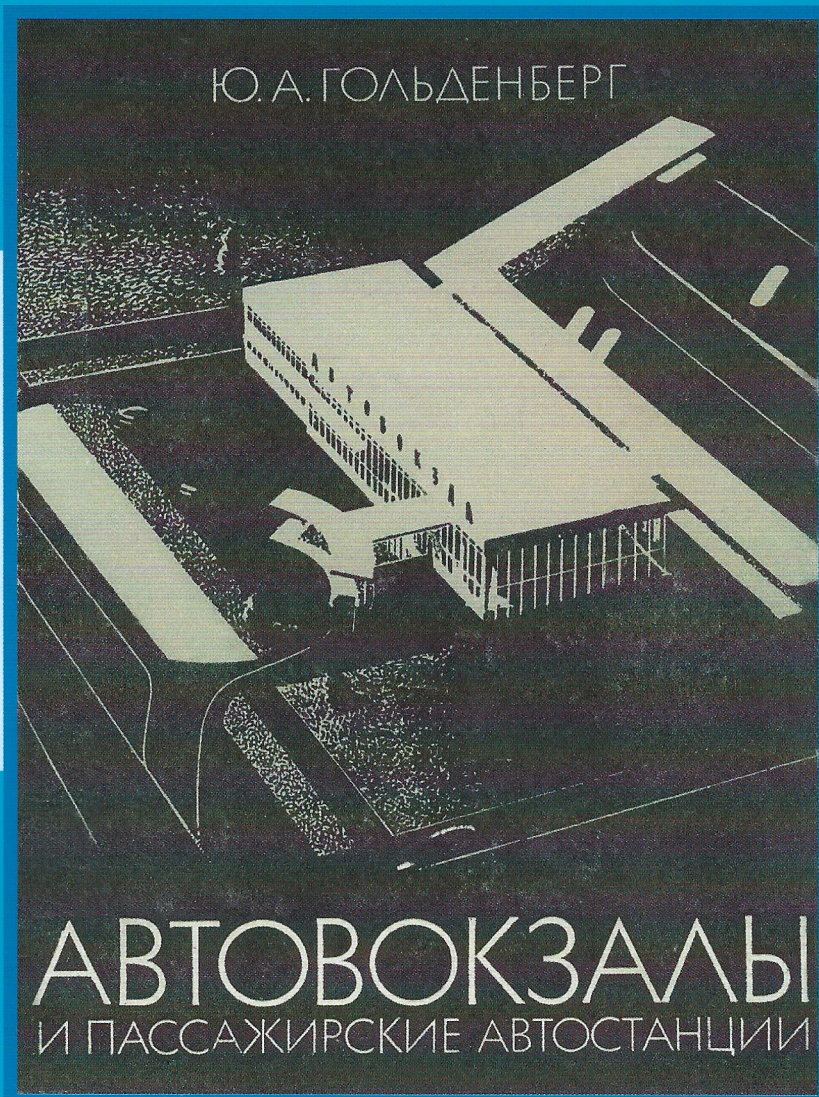


*Изданная в 1971 г.
книга не потеряла
свою актуальность
для руководителей
автовокзалов и
проектировщиков.*

(стр. 36)



Нормативные документы:

от 1 февраля 2010 г. №2-ФЗ «Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа». (стр. 46)

AUTO TRACKER

СИСТЕМА
МОНИТОРИНГА
И КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТА



ВРЕМЯ ЭКОНОМИТЬ!

**СНИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ РАСХОДОВ
ПРЕДПРИЯТИЯ ДО 30%**

ЗАО "Русские Навигационные Технологии"
Москва, 101990, М.Харитоньевский пер., д.4
Тел./факс: +7(495)625-9407, +7(495)921-4435 e-mail: info@autotracker.ru
www.autotracker.ru

ОТ РЕДАКЦИИ**ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ АВТОВОКЗАЛОВ**

- Отчет Председателя Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов Б. О. Лорана о работе Совета в 2009 году..... 5

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ

- Автовокзалы: движение вперед или прозябание на обочине?..... 7

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

- Новая автостанция Кинешмы..... 10

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ТУЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

- «Новомосковск – Москва»: созвучные названия городов, а созвучны ли проблемы автоперевозчиков?..... 11

БЕЗОПАСНОСТЬ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

- Пристегните ремни, автобус отправляется!..... 13

- Вопросы безопасности на транспорте обсудили на большой конференции в Москве..... 18

ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ В ЛИЦАХ

- Лямов Николай Сергеевич заместитель Министра транспорта Российской Федерации..... 25

ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ АВТОБУСОВ

- Компания «Русские автобусы» - № 1 на отечественном рынке автобусов по итогам 2009 года..... 25

НОВОСТИ: МОСКВА

- Центральные улицы станут односторонними..... 26

- В Москве прошло заседание Штаба Правительства Москвы и ОАО «РЖД» по реализации совместных транспортных проектов..... 27

- Московские аэропорты соединят рельсами в железный транспортный узел..... 27

- Бросить все - и в Белгород..... 28

НОВОСТИ: РЕГИОНЫ

- Автовокзал: проблемы и перспективы..... 29

- Палки в колеса приграничному сотрудничеству..... 30

ПРОЕКТЫ: НП «ЕТС «РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ»

- Совершенствование системы транспортного обслуживания посетителей торгово-рыночных комплексов Московского региона, прибывающих из других регионов Российской Федерации и стран ближнего зарубежья..... 32

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ

- Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Бурятия..... 34

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Проведение муниципальных конкурсов на право на обслуживания регулярных автобусных маршрутов..... 36

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ

- Представляем книгу Ю.А. Гольденберга «Автовокзалы и пассажирские автостанции», изданную в 1971 году издательством «Транспорт»..... 39

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

- Госдума увеличит возраст получения прав на управление автобусами..... 45

- Федеральный закон «О внесении изменения в статью 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»..... 45

- Пояснительная записка к проекту Федерального закона «О внесении изменения в статью 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»..... 45

- Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа 46

ПОДДЕРЖКА ЮНОШЕСКОГО СПОРТА

- Итоги проведения лично-командного первенства по стрельбе из пневматической винтовки 49

ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

Редакция издания не всегда разделяет мнение авторов публикуемых статей.

Перепечатка текстов допускается только с разрешения редакции.



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

Свидетельство о регистрации: ПИ № ФС77-38352

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

Подписка на журнал «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» осуществляется: Каталог российской прессы «Почта России» - Индекс 11129 (со 2-го полугодия 2010г.), а так же непосредственно через редакцию журнала на все номера журнала.

Адрес редакции:

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

Тел. \факс (495) 633-12-89

E-mail: info@rosbuslines.ru

www.rosbuslines.ru

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

Тираж - 1000 экземпляров. №1 январь-февраль 2010 г. (№ 27). Подписано в печать 17.02.2010г.

Экспертный совет:

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

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

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

Козлов М.И. - Президент Российского автотранспортного союза

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

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

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

Свешников Ю.Ю. - Исполнительный директор Московского Транспортного Союза

Старовойтов О.И. - Директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта, Министерства транспорта Российской Федерации

Главный редактор - **Б.О. Лоран**

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

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

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

Менеджер службы распространения - **С.Л. Коновалова**

Корреспондент - **С.А. Дубовицкая**

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

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

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

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

Уважаемые читатели!

Журнал «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» издается Некоммерческим партнерством «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» с 2006 г. Изначально целевой аудиторией издания были только члены Партнерства.

Практика издания показала, что его публикации способствовали установлению конструктивного диалога участников рынка с причастными государственными органами, повышению авторитета и развитию предприятий, повышению их доходности за счет внедрения прогрессивных технологий и обмена опытом с коллегами.

Постепенно расширялся перечень бесплатной рассылки журнала, в который вошли федеральные и региональные органы исполнительной власти, органы государственного контроля и надзора, автотранспортные общественные объединения, автовокзалы и пассажирские автостанции, научно-исследовательские институты, производители автобусов и другие участники рынка, не являющиеся членами Партнерства.

Повышение спроса и соответствующее увеличение тиража способствовали тому, что журнал «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» был зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций в качестве средства массовой информации (**свидетельство от 11 декабря 2009 г. ПИ № ФС77-38352**).

Вниманию читателей!

В номере 26 (ноябрь – декабрь 2009 г.) информационного бюллетеня «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» в разделе «Транспортная отрасль в лицах» (стр. 18) допущена ошибка.

В настоящее время П.П. Бирюков является Первым заместителем Мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководителем Комплекса городского хозяйства Москвы.

Редакция приносит читателям свои извинения.

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ АВТОВОКЗАЛОВ

ОТЧЕТ

Председателя Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов Б.О. Лорана о работе Совета в 2009 году

Общественный совет по совершенствованию деятельности автовокзалов (далее – Общественный совет) создан и функционирует с целью развития объектов транспортной инфраструктуры, предназначенных для организации автобусных перевозок в пригородном, междугородном и международном сообщении. При этом в качестве приоритетных направлений приняты: качество услуг с обеспечением их доступности и необходимого объема при перевозке пассажиров, повышение производительности, рентабельности и уровня транспортной безопасности автовокзалов.

В настоящее время в состав Общественного совета входит 39 предприятий и автотранспортных общественных объединений из 30 субъектов Российской Федерации и Республики Беларусь. За период с 1 января по 31 декабря 2009 года количество членов Общественного совета увеличилось на 21 организацию, или более чем в два раза.

Основными направлениями деятельности Общественного совета в 2009 году явились: участие в разработке проектов нормативно-правовых документов в сфере пассажирского автомобильного транспорта, проведение специализированных мероприятий по обсуждению актуальных вопросов развития отрасли,

формирование реестра автовокзалов и пассажирских автостанций Российской Федерации.

В феврале 2009 года была подготовлена и утверждена президентом Российского автотранспортного союза новая редакция Положения об Общественном совете.

В рамках работы Общественного совета в



Межрегиональная конференция РАСа и Общественного совета в г. Смоленск, 16 апреля 2009г.

2009 году проведены следующие мероприятия:

1) заседание Общественного совета в городе Москве 23 января 2009 года;

2) совещание по вопросам взаимодействия автовокзалов и автостанций города Москвы, Ивановской, Ярославской и Владимирской областей в городе Владимире 5 февраля 2009 года;

3) совещание по вопросам организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом между Москвой и городами Саратовской области в городе Москве 17 марта 2009 года;

4) межрегиональная конференция «Развитие и совершенствование деятельности автовокзалов и пассажирских автостанций в Российской Федерации» в городе Смоленске 16 апреля 2009 года;

5) круглый стол «Перспективы развития рынка автобусных перевозок в Смоленской области» в городе Смоленске 20 мая 2009 года.

В 2009 году Общественным советом были рассмотрены проекты следующих документов, поступившие из Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России и Российского автотранспортного союза:

– федерального закона «Об организации перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам»;

– приказа Минтранса России «Об утверждении минимальных норм оборудования автовокзалов помещениями для обслуживания пассажиров»;

– методических рекомендаций по формированию расчетных тарифов для регулярных автобусных перевозок. Расчет нормативных расходов на линейные сооружения.

Обобщенные замечания и предложения членов Общественного совета были направлены в Департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России и в Российский автотранспортный союз.

В 2009 году начата работа по составлению реестра автовокзалов и пассажирских автостанций

Российской Федерации. За период с 1 июня 2009 года по 1 января 2010 года подготовлены реестры автовокзалов и пассажирских автостанций 27 субъектов Российской Федерации: Республики Адыгея, Республики Алтай, Республики Башкортостан, Республики Бурятия, Кабардино-Балкарской Республики, Республики Калмыкия, Республики Коми, Республики Марий Эл, Республики Мордовия, Республики Саха (Якутия), Республики Северная Осетия – Алания, Республики Татарстан, Республики Тыва, Удмуртской Республики, Республики Хакасия, Чеченской Республики, Чувашской Республики, Забайкальского, Камчатского, Красноярского, Пермского, Приморского, Ставропольского и Хабаровского краев, Амурской, Белгородской и Брянской областей.

Вся деятельность Общественного совета освещалась в журнале «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» и на интернет-сайте Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»».

В июне 2009 года в адрес Общественного совета поступило обращение Федеральной службы по надзору в сфере транспорта с предложением участвовать в работе Межведомственной рабочей группы координации действий по контрольным мероприятиям за осуществлением междугородных перевозок на пунктах прибытия и отправления междугородных автобусов.

В 2009 году в Общественном совете подготовлены и разосланы членам Совета на рассмотрение:

- проект типового агентского договора на диспетчерско-кассовое обслуживание, заключаемого между автовокзалами (пассажирскими автостанциями) и перевозчиками;

- проект методических рекомендаций «Определение размера вознаграждения автовокзалов и пассажирских автостанций».

Общественный совет принимал участие в работе, проводившейся Правительством Москвы совместно с правоохранительными органами и ОАО «Российские железные дороги», по прекращению осуществления несанкционированных автобусных перевозок междугородного и международного сообщения с площадей железнодорожных вокзалов и прилегающих территорий.

В результате этой работы территории вокруг Казанского, Павелецкого, Ленинградского, Ярославского и Белорусского железнодорожных вокзалов города Москвы освобождены от наплыва автобусов дальнего следования. Осуществляется планомерный перевод несанкционированных автобусных маршрутов в легальный сектор рынка с организацией отправления и прибытия автобусов от автовокзалов и пассажирских автостанций, согласованных Департаментом транспорта и связи города Москвы порядке, установленном постановлением Прави-



**Круглый стол в г. Смоленск
20 мая 2009г.**

тельства Москвы от 18 января 2005 года № 24-ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов».

Уже сейчас можно констатировать, что проводимые мероприятия приводят к нормализации ситуации в сфере межрегиональных автобусных перевозок в городе Москве, повышению безопасности перевозок и качества обслуживания пассажиров.

В связи с тем, что осуществление несанкционированных межрегиональных автобусных перевозок является проблемой не только города Москвы, но и многих других субъектов Российской Федерации, Общественным советом осуществлялся сбор и анализ информации о мероприятиях, проводившихся Правительством Москвы, а также распространение данной информации через информационные ресурсы Совета.

Кроме того, осуществлялся сбор информации о практике установления и применения административной ответственности за осуществление несанкционированных автобусных перевозок в различных регионах Российской Федерации. Актуальность данной работы была обусловлена тем обстоятельством, что 7 ноября 2009 года вступил в силу Закон города Москвы от 7 октября 2009 года № 42 «О внесении изменений в Закон города Москвы от 21 ноября 2007 года № 45 «Кодекс города Москвы об административных правонарушениях»».

Работа по формированию реестра автовокзалов и пассажирских автостанций показала, что в настоящее время в Российской Федерации функционирует большое разнообразие объектов инфраструктуры автобусных перевозок пригородного, междугородного и международного сообщения. Это автовокзалы, пассажирские автостанции, прочие пункты отправления и прибытия автобусов, диспетчерские и диспетчерско-кассовые пункты, автокассы и т. п.

Указанные объекты инфраструктуры имеют различное оснащение и различный официальный статус. Одни

санкционированы органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, вторые – администрациями городов, третьи работают без каких-либо разрешительных документов.

В различных регионах Российской Федерации существуют разные подходы к вопросам создания и эксплуатации пунктов отправления и прибытия автобусов. Это значительно усложняет работу по организации межрегиональных автобусных перевозок.

Для решения указанных проблем необходимо постоянное взаимодействие между организациями, эксплуатирующими объекты автотранспортной инфраструктуры, направленное на определение единых правил их функционирования и защиту общих интересов.

Не мало важным фактом тормозящим в деятельности Общественного совета – финансирование, которое осуществляется исключительно за счет Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»»

Практика работы Общественного совета показала, что совещательный статус не позволяет в полной мере реализовывать его цели.

В связи с этим в 2009 году началась проработка вопроса о создании отдельной специализированной некоммерческой организации, объединяющей автовокзалы и пассажирские автостанции Российской Федерации и призванной содействовать своим членам в их профессиональной деятельности.

В целях формирования и поддержания высоких стандартов в деятельности автовокзалов и пассажирских автостанций, создания альтернативных механизмов разрешения споров с потребителями и государством, снижения объемов государственного регулирования и с учетом современных тенденций развития экономики представляется целесообразным придать этой организации статус саморегулируемой в соответствии с требованиями Федерального закона от 1 декабря 2007 года № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях».

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ

Автовокзалы: движение вперед или прозябание на обочине?

Что из себя функционально представляет большинство крупных автовокзалов России? Как правило, они выполняют диспетчерско-кассовые операции, и на этом все заканчивается. В отличие от них мелкие вокзалы или станции (преимущественно частные) любыми способами стараются сохранить у себя своих перевозчиков и пассажиров. Не секрет, что в крупных городах существует несколько мест, откуда пассажир сможет уехать на междугородном автобусе. Эти места в большинстве случаев не связаны с историческим городским автовокзалом и появляются по принципу английских газонов: где удобно людям, там они и протопчут свою дорожку, а где протоптали – там местные умельцы все благоустраивают, оборудуют и организуют



маленький (а иногда и большой) пункт прибытия-отправления междугородных автобусов. Замечу, что речь в данном случае не идет об умельцах, которые устраиваются рядом с существующим автовокзалом и банально уводят пассажиров за счет демпинга тарифов, отправки рейса сразу после наполнения машины и т. д. Речь идет об удаленных относительно исторического автовокзала пунктах, находящихся в удобных для пассажира местах города.

Можно долго дискутировать о статусе такого пункта – его легальности или нелегальности, о том, какие законы и постановления нарушены и какие не нарушены. Но давайте посмотрим на это все с позиции перевозчика. Транспортная компания частной формы собственности никогда не откажется от возможности заработать. Иначе зачем ей тогда существовать? К тому же если быстро не сориентируешься, то твое место займет другой. Следовательно, перевозчик плановым рейсом с официального автовокзала и по трассе движения через город всегда найдет пассажиров в любой точке дороги, где этих пассажиров соберут, «обилетят» и посадят в автобус перевозчика. И пассажиру удобно, и у перевозчика увеличивается доходность рейса, и владельцы пункта свою комиссию заработали. Вот только официальный автовокзал потерял своих пассажиров и, соответственно, комиссионный сбор. Но напомним, что это рынок и в нем выживают востребованные услуги и прогрессируют компании с гибкой политикой, использующие современные технологии. Давайте посмотрим на ситуацию с позиции здравого смысла и текущей обстановки, сложившейся на рынке транспортных услуг.

Если автовокзал не может справиться с ситуацией (которая вызвана желанием пассажира получить не только цивилизованную услугу перевозки, но еще и удобно расположенный пункт посадки в автобус), то придется идти другим путем: как говорится, не можешь справиться с процессом, тогда возглавь его. Но не просто возглавь, а создай или организуй технологию, взаимодействие, логистику. И все это должно быть в рамках закона, ведь налогообложение при статусе индивидуального предпринимателя настолько просто, что с наличными работать уже нет смысла (заметим, что уже многие владельцы пунктов и перевозчики получили юридический статус индивидуального предпринимателя).

Так что же может сделать автовокзал в такой ситуации? Для начала надо перестать воспринимать такие пункты посадки как конкурентов. Сам пассажир сделал свой выбор, и это неоспоримый факт. Как этого пассажира вернуть? Первым этапом можно предложить услугу продажи билета «туда – обратно». Это вокзал в состоянии сделать совместно со своими коллегами – автовокзалами других городов и регионов. При этом с обратного билета не надо брать комиссию за предварительную продажу, он не должен быть дороже для пассажира, а иногда может быть и чуть дешевле, – договоритесь с коллегами о разде-

лении с вами их комиссионного сбора.

Следующая ступень развития заключается в создании агентской сети на территории города и в городах прибытия автотранспорта для достижения максимального количества продажи билетов своих перевозчиков. Каждый проданный агентом билет – это гарантия того, что пассажир придет на ваш автовокзал. И в этом случае вокзал получит потенциального плательщика за предоставляемую инфраструктуру – точки общепита, камеры хранения, туалет и т. д. Также привлечению пассажиропотока к автовокзалу способствует продажа билетов других автовокзалов и автостанций страны и, в частности, прилегающих регионов. Подобные системы существуют во многих странах, где они к тому же сотрудничают с авиа- и железнодорожными перевозчиками, а также всячески поддерживаются правительствами и чиновниками, отвечающими за транспорт. Логика здесь простая: обеспечьте пассажира возможностью комфортной поездки с максимальной географией рейсов и их логистической стыковкой с рейсами других видов транспорта – и все будут довольны.

Ряд автовокзалов России отстает от прогресса и не чувствует веяния времени. Заметим, что междугородное автобусное сообщение становится все более и более популярным способом добраться до пункта назначения, которым часто оказывается не только населенный пункт, но и железнодорожный вокзал, аэропорт, речной или морской порт, торговый центр и т. д.

Надо также учитывать разнородную структуру пассажиропотока: пассажиропоток неоднороден не только на автовокзале, но и в населенном пункте вообще. Учащиеся ездят преимущественно в каникулы и длинные выходные, рыночники и «челноки» – в будние дни, вахтовые бригады – сезонно и по графику, работающие в соседнем регионе – ежедневно рано утром туда, поздно вечером – обратно и так далее. Если любую из этих и многих других категорий пассажиров не устроит на автовокзале хоть что-то, то поверьте, они найдут возможность уехать, куда им надо, минуя автовокзал. И в первую очередь им в этом помогут поворотливые умельцы на стихийно образованных пунктах отправки и перевозчики, которым по каким-либо причинам не хватило транспортной работы на автовокзале или в ле-



гальном рынке перевозок вообще.

Возвращаясь к технологиям и развитию существующих автовокзалов, еще раз напомним, что нужно использовать все существующие технологии и опыт коллег как в России, так и за рубежом.

Надо всячески содействовать перевозчику в поиске агентов по продаже его билетов, если у автовокзала нет на это желания или волевого решения (такое, к сожалению, присутствует в ряде регионов).

Автовокзал становится не столько продавцом билетов, сколько объектом инфраструктуры для перевозчиков и пассажиров. И сейчас автовокзал получает уже значительный доход от инфраструктуры, хотя многие объекты по-прежнему делают ставку только на комиссию с продажи билетов. Им следует обратить внимание на то, как работают аэропорты и железнодорожные вокзалы, основная масса пассажиров которых приходит с уже купленными у агентов билетами, а на вокзале осуществляется только малая часть текущей продажи. В тарифе перевозчика уже заложен процент взимаемый за каждого пассажира и именно за пользование услугами вокзала как объекта транспортной инфраструктуры. Назовем его «вокзальный сбор».

Если автовокзалу занять правильную и современную позицию на рынке, то решится множество проблем: не будет такого количества свободных мест в автобусе, уходящем в рейс, не будет извечного конфликта с перевозчиком по поводу того, как «обилетить» транзитных пассажиров, севших в автобус в удобном для них месте, не будет проблем с мониторингом пассажиропотока, так как пассажиры будут учитываться в базе данных агента, не будет постоянного желания перевозчика выполнять пусть даже пустые рейсы, лишь бы их не заняли конкуренты, не будет многого другого, что мешает рынку динамично развиваться. Перевозчик наконец полностью переключит свое внимание на собственный подвижной состав, на своего пассажира и творчески будет подходить к оказанию услуг, заботясь о комфорте, внешнем виде водителя и автобуса, сервисе в салоне и прочем.

Пассажир в свою очередь выберет то время рейса и того перевозчика, который ему больше понравится по всем вышеперечисленным признакам, а не будет довольствоваться от безысходности единственным имеющимся. В этом и заключается суть рынка. И именно рынок все честно расставляет по своим местам. Главное – быть дальновиднее и не остаться на обочине в одиночестве, когда все уедут в светлое будущее.

Теперь о самом главном – о том, что потеряет и что заработает автовокзал. Экономика – вещь тонкая, поэтому автовокзал на начальном этапе может лишиться примерно 5-7% своих пассажиров – пользователей Интернета, способных купить там электронные билеты, и тех, кому удобнее садиться на автобус не на вокзале, а по пути следования рейса через город. Зато взамен появляется новый пассажиропоток – те люди, которым удобно приобретать обратные билеты, также при наличии агентской сети появляется концептуально новый

поток пассажиров, который ранее пользовался услугами РЖД. Это в первую очередь характерно для крупных городов, особенно южные направления в «курортный» сезон, иногда пассажир даже не знает о возможности перемещения на комфортабельных автобусах, например на Черноморское побережье. Сеть агентов, которыми зачастую становятся и туристические агентства, являются прекрасным способом донести до потенциального пассажира существование подобной услуги. Данному процессу способствует монополия, зачастую неповоротливая позиция РЖД, и как следствие не всегда рыночные принципы ценообразования на услуги железнодорожного транспорта. Для успешной работы в этих направлениях вокзалу, в том числе, надо договариваться с коллегами в регионах о технологии продажи билетов с открытой датой. Технически это возможно при условии плотного взаимодействия диспетчерских служб автовокзалов конечных пунктов и перевозчика, т.е. придется работать в рамках сети, о которой шла речь выше.

А как поступить с пассажиром, желающим купить билет на рейс, который отправится через месяц, два или три? Или с желающим уехать с промежуточного пункта рейса? А как помочь в стыковке маршрута автобус – поезд, автобус – самолет? При решении этих задач придется учитывать опыт зарубежных автоперевозчиков, железных дорог и гражданской авиации: так, например, заранее купленный билет должен быть дешевле, чем купленный в день отправления. И чем дальше дата рейса от даты покупки, тем дешевле он должен быть.

Все эти новые потоки пассажиров, которые появятся на автовокзале за счет внедрения перечисленных технологий (а также многих других технологий, не названных здесь), не только перекроют потерю пассажиров из-за использования агентских сетей продаж, но и дадут ощутимый дополнительный доход для автовокзала. Как следствие, на первом этапе средства от увеличения дохода автовокзалу нужно направлять именно на создание или расширение своей агентской сети, на модернизацию инфраструктуры вокзала, привлечение достойных арендаторов и на другие действия, позволяющие вокзалу выглядеть цивилизованно, а не как барак для сезонных рабочих в тайге.

Помните, что ожидание новых законов или волевого решения «сверху» – это занятие для пессимистов и лентяев. Под лежащий камень вода не течет. Существующие автовокзалы должны собраться и сделать решительный шаг вперед, причем несмотря на свою форму собственности. Очень удобно валить все неудачи на государство, нелегальный рынок или на отсутствие законов. Но если действительно хочешь найти причину своих проблем, то ищи ее в зеркале. Рынок развивается – надо двигаться вперед.

Жарков Сергей Александрович
Председатель Правления
НП «ЕТС«Российские Автобусные Линии»

Новая автостанция Кинешмы

30 декабря 2009 года во втором по величине городе Ивановской области – в Кинешме начала функционировать новая автостанция, ежедневный объем перевозок которой составляет около 900 человек. Помещение для нее было выделено в здании железнодорожного вокзала на основании договора с ОАО «РЖД». Официальное открытие станции состоялось 21 января 2010 года. На нем присутствовали заместитель председателя правительства Ивановской области **Максим Борисович Поляков**, глава администрации города Кинешма **Виталий Петрович Сидоренко** и представители Кинешемской думы. Новая станция получила одобрение, были высказаны слова благодарности руководству ОАО «Ивановское ПОА и ПА» за проделанную работу, а также за затраченные усилия и средства для открытия автостанции. Это было справедливо, так как помещение до открытия автостанции находилось в ужасном состоянии: был проведен его качественный и основательный ремонт, установлена система пожарной сигнализации, отвечающая всем современным требованиям, также были оборудованы кассы и зал ожидания. Все это осуществлялось за счет собственных средств предприятия, бюджет проекта составил более одного миллиона рублей.

В этом месяце планируется установка автоматизированной системы продажи билетов «АСУ», что значительно увеличит эффективность работы касс, сократит время приобретения билетов, даст возможность покупать билеты на автобусы, отправляющиеся с автовокзалов других городов, бронировать билеты и т.д. На данный момент каждая касса продает билеты только на определенные направления, но новая система позволит пассажиру приобрести любой билет в любой кассе.

Инфраструктура автостанции продумана для удобства пассажиров, зал ожидания оборудован новой мебелью, открыто кафе, установлен терминал оплаты бытовых услуг и сотовой связи. Планируется открыть пункт продажи печатной продукции и товаров, необходимых в дороге, в феврале в зале ожидания появится телевизор.



В прошлом году была ограждена и заасфальтирована привокзальная площадь, с которой осуществляется отправка автобусов. При въезде на площадь был установлен пропускной пункт, регулирующий транспортный поток для обеспечения порядка и безопасности пассажиров на территории автостанции.

Особую благодарность выражают пассажиры, которые теперь с комфортом и в минимальные сроки могут совершать поездки от новой автостанции.

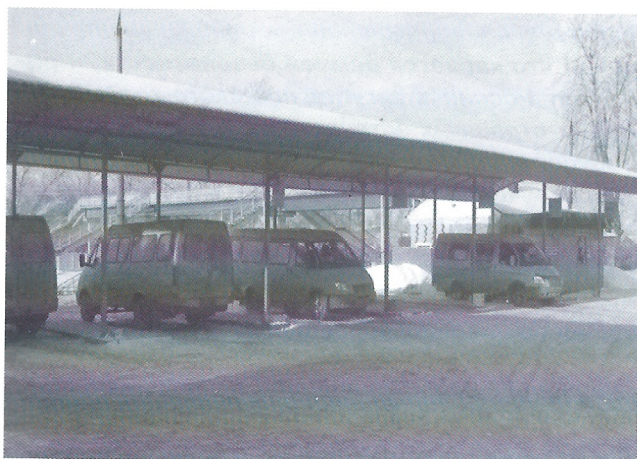
Зубова Наталья Васильевна, учитель начальных классов: «Новая автостанция – это огромное приобретение для нашего города, теперь я иду на станцию с удовольствием, зал ожидания чистый, приятный, можно скоротать время перед дорогой в кафе. Вспоминать старую деревянную автостанцию даже не хочется, учитывая то, что она была построена в 1868 году. Теперь у нас есть достойная автостанция».

Веселов Андрей, студент: «Да, новая станция – это важное событие для нашего города и для меня в том числе, так как я учусь в Иванове, и мне приходится часто ездить между городами. Теперь я это делаю с комфортом и удовольствием. Хочу поблагодарить тех людей, которые открыли для меня и всех жителей города новую автостанцию!»

Следующим этапом развития инфраструктуры автобусных перевозок в Ивановской области станет открытие автостанции в городе Тейково. Запуск станции в эксплуатацию запланирован на вторую половину марта. Сейчас там усиленными темпами идет ремонт и ведется оборудование автобусных касс. Автостанция будет располагаться в здании железнодорожного вокзала. Договоры с ОАО «РЖД» на аренду помещения и привокзальной площади уже заключены. Пропускная способность этой станции – около 400 пассажиров в день. На сегодняшний день можно уже сделать прогноз, что жители и этого города будут получать качественный сервис и все необходимые услуги на новой автостанции.

**Пресс - служба
 ООО «Русские Автобусные Линии»
 Ивановский филиал**

«Новомосковск – Москва»: созвучные названия городов, а созвучны ли проблемы автоперевозчиков?



Мы продолжаем публиковать на страницах нашего издания серию интервью с автоперевозчиками. В прошлом номере мы познакомимся с индивидуальным предпринимателем города Алексин Тульской области Александром Большаковым и его предприятием. Работа нашего нового гостя в сфере пассажирских автоперевозок, так же как и предыдущего, началась с юношеского увлечения машинами и техникой.

Итак, сегодня мы беседуем с генеральным директором ООО «ПИК» (новомосковского предприятия, занимающегося автобусными пассажирскими перевозками) – Валерием Ивановым.

– Валерий Иванович, расскажите, как все начиналось? Как вы решили, что перевозить пассажиров – дело всей вашей жизни?

– Я люблю и всегда любил технику, мне нравится заниматься с ней. Все получилось само собой. Однажды я купил «ГАЗель» и начал работать – возить пассажиров. Мне понравилось. Дело прибыльное, оно начало приносить деньги, да и мне это дело по душе. Так я и решил развиваться именно в этом направлении. Поначалу я думал о грузоперевозках, а получилось в итоге так, что стал перевозить людей. Начиналось все с одной машины, а потом приобрел автобусы один за другим.

– Когда возникло ваше предприятие и сколько рейсов в день вы осуществляете?

– Предприятие было создано в 2001 году в городе Новомосковске Тульской области, но не мною. Я уже купил готовую организацию с этим названием, уставом, некоторыми документами и возглавил ее в 2007 году. Мы выполняем 8 рейсов в день по маршруту «Новомосковск – Москва», а также обслуживаем областные города Сокольники, Донской и Кимовск по одному рейсу в день и 5 рейсов в город Узловая. Кроме того, мы также выполняем 24 рейса в день по маршруту «Тула – Москва». Помимо всего прочего,

мы осуществляем внутренние перевозки в городе и по области.

– А сколько рейсов «Новомосковск – Москва» было в день, когда предприятие начинало работать?

– Когда только начинало, то было еще больше рейсов – порядка 20 в день. Сейчас их уменьшили.

– Что представляет собой ваша организация?

– У нас своя мини-автостанция. Мы арендуем у муниципалитета землю. Она оборудована площадкой для посадки и высадки пассажиров и кассами по предварительной продаже билетов. Капитального строения у нас, к сожалению, пока нет.

– Вероятно, существуют какие-то проблемы или трудности, связанные с организацией пассажирских перевозок?

– В общем нет. В целом обстановка в стране позволяет развиваться спокойно и нормально. Хочется отметить, что банки дают кредиты и спокойствие в стране позволяет отдавать эти кредиты. Существенных проблем нет.

– И у вас нет проблемы нелегальных перевозок в регионе? Для Москвы этот вопрос очень актуален.

– У меня двойное отношение к проблеме нелегальных перевозок в стране. Я сам, например, тоже начинал работать нелегально и только спустя какое-то время пришел к легальности. Да, у нас есть нелегальные перевозки во всех городах Тульской области, однако люди работают, хотят легализовать свой бизнес, но у них просто нет возможности. Не всегда наши желания совпадают с возможностями. Ведь существуют проблемы с выделением земли под автовокзалы. Человек, может, хочет построить свою автостанцию, но земель свободных нет. Например, есть в Москве автовокзал «Красногвардейская», но он не может принять всех пассажиров. Нам нужно создавать новую инфраструктуру. А то получается, что во времена СССР существовали те же автостанции, что и сейчас, когда Россия пережила такое колоссальное развитие. Большой приток людей тоже непременно нужно учитывать. Инфраструктура, существовавшая у нас в советские годы, не справляется сейчас со всем этим. В общем, у людей, занимающихся нелегальным извозом, часто просто не хватает средств на легализацию. Ведь это очень серьезные вложения.

– А почему вы сами решили перейти из статуса нелегального перевозчика в легальные?

– Потому что я пришел не на один день и не для того, чтобы денег «срубить» и куда-то их деть, я ориентирован на то, чтобы работать долго и хочу работать в России, а не куда-то там уезжать, убегать и так далее. Для меня перевозки – это мой бизнес, и я в нем совершенствуюсь и совершенствуюсь. Вот,

например, сейчас еще в стране Евро-0 не отменили, а я уже перевожу свои автобусы на Евро-3, то есть я приобрел новые автобусы, хотя мог еще ездить на старых. Я считаю, что все-таки бардак в стране в скором времени прекратится, и поэтому я укрепляю свой бизнес: беру земли, строю мини-автостанции. Подвожу все под нормативы, как того требует буква закона, делаю все согласно законодательству.

– На каких автобусах вы перевозите своих пассажиров?

– С Тулы у нас в основном идут микроавтобусы Ford и Mercedes – новые машины. Новомосковск мы обслуживаем автобусами King Long китайского производства. Это большие 50-местные автобусы, тоже новые. Есть в нашем автопарке еще и старые «Мерседесы». Всего автопарк насчитывает 15 больших автобусов, которые обслуживают междугородные маршруты, плюс 25 машин городских – «мерседесы» и ЛИАЗы.

– Затронул ли ваше предприятие мировой финансовый кризис?

– Нет, этот кризис меня никак не затронул. Вот когда солярка поднималась в цене еще до этого кризиса, вот тогда была проблема. Когда СМИ начали говорить о кризисе, солярка стояла на месте, запчастей если и подорожали, то несущественно. Поэтому серьезных каких-то убытков мы не понесли. Что касается пассажиропотока, то тут нельзя за такое короткое время понять, снизился он или вырос, потому как у нас, так или иначе, работа сезонная. Пассажиропоток то падает, то возрастает.

– Какое внимание вы уделяете вопросу безопасности на транспорте?

– Наши диспетчеры на отправках следят за багажом, за пассажирами. У водителей есть инструкция, согласна которой они могут высадить пассажира из автобуса на посту ГАИ, если он ведет себя неадекватно. У нашей компании есть своя база, огромный цех, где производится выпуск машин на линию. Там все оборудовано соответствующим образом. Есть и медкабинет, где проводятся предрейсовые и послерейсовые осмотры водителей, и яма для техничес-

кого осмотра транспорта. Мы поставили там охрану, которая круглосуточно следит за нашими автобусами. Каждую машину перед отправлением осматривают на предмет наличия посторонних предметов в салоне.

– А что касается ремней безопасности? Президент России в августе прошлого года после серии страшных автокатастроф с участием автобусов и с большими человеческими жертвами дал поручение оборудовать все междугородные автобусы ремнями безопасности. Как лично вы относитесь к этой инициативе?

– Я однозначно считаю, что это правильное и справедливое решение. Единственное, у нас, к сожалению, не все выполняется из того, что сказал президент. До настоящего момента нет ни правил соответствующих, ни законов, есть только слова. Власти бездействуют по этому поводу. Но мы эти слова не проигнорировали и заранее подготовились к принятию данного закона... Все наши автобусы полностью оборудованы ремнями безопасности. Все новые машины, которые мы закупили, уже шли с ремнями безопасности, а на старые мы их просто доставили. В наших автобусах есть и ремни безопасности, и огнетушители, и аптечки – все как положено.

– Как вы считаете, у пассажира больше шансов выжить в аварии, если он пристегнут ремнем?

– Я думаю, что да. Многие люди у нас стараются ехать на передних сидениях в автобусе, а ведь именно эти места самые опасные, и там ремни просто необходимы. Существует много примеров того, как при экстренном торможении автобуса люди просто вылетали через лобовое стекло.

– И напоследок не могли бы вы поделиться своими планами на будущее?

– В нашем немалом промышленном городе нет своего автовокзала, нет ничего, кроме мини-автостанции. Сейчас администрация решает вопрос о строительстве полноценного автовокзала, и мною в связи с этим подготовлен специальный проект. Я вношу свои предложения по строительству автовокзала и хочу участвовать в этом проекте.

Что касается пассажироперевозок, то я повторюсь еще раз: у нас город промышленный, и фирма наша нацелена на развитие заводских перевозок. В данный момент порядка 30 наших автобусов обслуживают заводы. Компания представляет коммерческую услугу по перевозке людей до места работы и обратно.

– А об увеличении количества рейсов на междугороде не думали?

– Мы бы с радостью увеличили и количество рейсов на междугородних перевозках, но у нас нет такой возможности, потому что нам не дают этого сделать. Есть определенные договоренности с перевозчиками, согласно которым, например, московская сторона осуществляет половину рейсов и половину – наша тульская, мы не можем выйти за эти рамки. Если бы



мы добавили еще рейсы, то их нужно было бы опять же делить пополам, а добавлять некуда – это нерентабельно и не имеет смысла.

Говоря о перспективе добавления новых направлений, собеседник вспомнил поговорку о двух зайцах. «Мы хотим быть чемпионами хотя бы в чем-то одном, чем нигде. Правда, мы получаем много предложений и закупили 8 новых машин, но этого мало. Когда летом поступают заказы на перевозки в южных направлениях, транспорта просто не хватает», – резюмировал наш собеседник.

Ну что ж, нам остается только пожелать Валерию Ивановичу и его дружному коллективу всегда оставаться Чемпионами с большой буквы на своем направлении и надеяться на встречу с вами, уважаемые читатели, в новых выпусках нашего издания.

P. S. Новый автовокзал в Новомосковске строят бизнесмены

Новомосковск – второй по величине город Тульской области – вскоре приобретет новый автовокзал, как сообщает информационное агентство «Тульская служба новостей».

По словам первого заместителя главы администрации города Вадима Жерздева, необходимость

строительства автовокзала в Новомосковске продиктована как объемом пассажирских перевозок, так и статусом города.

«Та ситуация, которая сейчас есть, не может устраивать: конечная станция автотранспорта располагается на территории железнодорожного вокзала, который является собственностью ОАО «РЖД». Проведен аукцион по сдаче в аренду помещений и прилегающей площади. Сумма очень высока (8 миллионов рублей в месяц). Победители есть, но договор еще не подписан», – рассказал Жерздев.

«Чтобы не зависеть от прихоти федеральных структур и акционерных обществ, муниципалитетом принято решение о том, чтобы объявить конкурс на организацию автовокзала на прилегающей территории, который бы использовался как для внутригородских, так и для пригородных перевозок», – добавил он.

Планируется создать государственно-частное партнерство: в данном случае муниципалитет войдет в это предприятие земельным участком, а предприятие, победившее на конкурсе, – строительством. Уже в ближайшее время, как ожидается, будут подведены итоги этого соревнования.

Дубовицкая С.А.

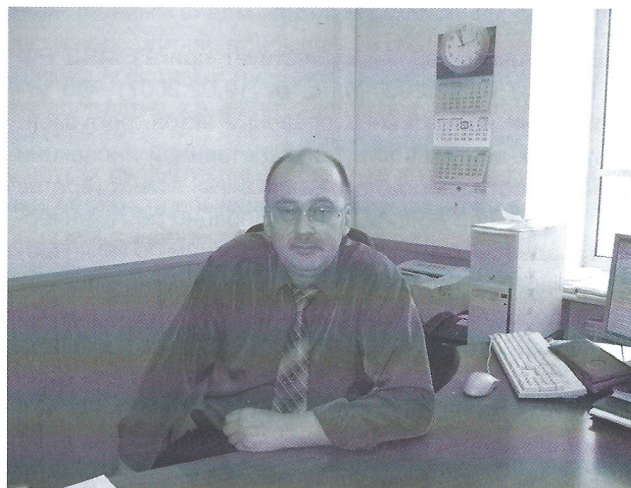
БЕЗОПАСНОСТЬ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Пристегните ремни, автобус отправляется!

В начале августа 2009 года президент России **Дмитрий Медведев** утвердил перечень поручений по итогам совещания по вопросам повышения безопасности дорожного движения. Причиной такого усиленного внимания к данной проблеме послужила волна прокатившихся по стране крупных аварий с участием междугородных автобусов, в которых пострадало большое количество людей. На совещании он потребовал от властей принять жесткие решения для улучшения ситуации с безопасностью на дорогах, а от ГИБДД – заняться предупреждением правонарушений.

Президент поручил кабинету министров принять необходимые меры для обеспечения с 1 января 2010 года установки ремней безопасности и тахографов (технических средств контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха) в транспортных средствах, осуществляющих междугородные пассажирские и грузовые перевозки.

Соответствующие поправки будут внесены в ряд документов. Что касается тахографов, то изменения коснутся федеральных законов № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 и № 195-ФЗ «Кодекс Российской Федерации об ад-



Владимир Котляренко

министративных правонарушений» от 30.12.2001, а также Постановления Правительства Российской Федерации № 637 «Об утверждении положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом...» от 30.10.2006. Относительно ремней безопасности поправки будут внесены в Постановление Правительства Российской Феде-

рации № 1090 «О правилах дорожного движения» от 23.10.1993.

В настоящее время, по словам начальника отдела технической политики Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ **Владимира Котляренко**, данные предложения внесены в Правительство Российской Федерации. Но пока на данный момент эта инициатива носит лишь рекомендательный характер.

«МВД согласовало с нами поправки относительно ремней безопасности, и они прошли экспертизу в Аппарате Правительства Российской Федерации, после чего нам вернули документ на доработку. Насколько я знаю, он уже доработан и отправлен на повторное рассмотрение. Но то, что проект уже рассмотрели в первом чтении и вернули нам, говорит все-таки о том, что этот вопрос находится на контроле у Президента и у Правительства. Возможно, в первом полугодии поправки уже будут приняты, но в каком варианте – неизвестно», – рассказал Котляренко.

Он отметил, что данный законопроект «завернули» в Правительстве, так как остро встал вопрос о том, что делать со старыми автобусами – оснащать их ремнями безопасности или нет.

«Очень большое лоббирование идет со стороны владельцев старых автобусов. По новым автобусам вопросов нет, они должны быть оборудованы ремнями безопасности, без этого они не пройдут сертификацию. А со старыми – головная боль и у властей, и у перевозчиков», – подчеркнул собеседник.

Он также сказал и о том, что технической проблемы никакой нет, и автоперевозчик уже сейчас может переоборудовать свой автобус, установив в нем ремни безопасности.

В настоящее время существует приказ МВД РФ № 1240 от 07.12.2000 (ред. от 19.02.2007) «Об утверждении нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по техническому надзору» (вместе с «Наставлением по техническому надзору Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации», «Порядком контроля за внесением изменений в конструкцию транспортных средств, зарегистрированных в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»). А в сентябре этого года вступит в силу Постановление Правительства РФ № 720 от 10.09.2009 «Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств», после чего Приказ МВД уже будет недействителен. Но в обоих этих документах прописан порядок внесения изменений в конструкцию транспортного средства, чем, по сути, и является установка ремней безопасности и тахографов.

Установить ремни безопасности или новые сидения могут в специальных мастерских, но только обязательно при наличии у них лицензии на оказание данного вида услуг.

«У нас есть технический регламент о безопасности колесных транспортных средств, в котором все прописано и по ремням, и по тахографам. Так что технически все готово к данной процедуре», – заметил Котляренко.

Встает лишь вопрос денег. Перевозчик, мягко говоря, не спешит потратить на это кругленькую сумму. Ведь установка ремней безопасности на старые автобусы, курсирующие на междугородных маршрутах, может обойтись автоперевозчику в сумму от 2 до 15 тысяч рублей за одно место в зависимости от конструкции самого автобуса.

Например, если сидения в автобусе старые и там нет крепления для ремней, значит, придется дополнительно делать кронштейны, что, естественно, дороже, чем просто самостоятельно установить ремень. Есть также и другой вариант: например, поменять кресла на новые. А их стоимость может достигать до 15 тысяч рублей. Если учесть, что всего в салоне автобуса 40-50 мест, получается порядка 600-750 тысяч рублей.

Хотя есть и более простые варианты – по 2-3 тысячи рублей за одно место. Умножаем на 50, получается 100-150 тысяч за автобус.

«Я, к слову, и сам в растерянности. С одной стороны, надо ставить ремни, а с другой – и перевозчика понимаешь. Хорошо, если у него парк большой и он, например, может себе позволить отдать такую сумму, а если у него всего 1 автобус и он еле-еле сводит концы с концами, то, естественно, нереально потянуть 150 тысяч. Да и потом неизвестно, сколько этот автобус у него еще проработает. Может, через месяц-два или полгода перевозчик его спишет. Зачем тогда ему тратить такие деньги? А с другой стороны, он не имеет права ездить эти полгода», – рассуждает начальника отдела технической политики.

Мы обратились в московскую компанию UNP, которая занимается в том числе установкой ремней безопасности. По словам генерального директора



предприятия **Юрия Промыслова**, некоторое время назад, когда только начались разговоры об установке ремней на все междугородные автобусы, автоперевозчики обращались в его организацию, но они, как правило, не хотят платить деньги.

«Одно время была волна обращений со стороны автоперевозчиков, все интересовались. Сейчас все затихло. У нас установить ремень стоит от 100 рублей», – сказал он.

По словам Промыслова, все зависит от сложности работ и от качества самого изделия. Так, рыночная цена двухточечного ремня безопасности сейчас составляет от 250 рублей до одной тысячи.

Работа зависит от сложности. Есть сиденья, на которые можно установить ремень в течение 5 минут, а некоторые надо полностью снять, разобрать, вставить ремень и собрать. Это увеличивает сложность работы и требует индивидуального подхода к каждому клиенту.

«Если сидения оборудованы креплениями для ремней безопасности, то мы можем продать сам ремень, который уже идет в комплектации с болтами, и перевозчик самостоятельно их установит, тут сложностей не возникает. А вот если сидение не соответствует сегодняшним требованиям – 14-му правилу (Правила Европейской экономической комиссии (ЕЭК) ООН – прим. журналиста) и в нем не обозначены точки крепления ремней безопасности, то мы предлагаем сертифицированные сиденья с ремнями», – рассказал предприниматель.

На сами сиденья цена тоже разная. Например, их стоимость для больших автобусов в зависимости от комплектации доходит до 5-6 тысяч рублей.

Как обстоят дела с безопасностью на транспорте у самих перевозчиков? Дадим слово им.

Татьяна Барсова, руководитель ООО «Сатурн Трэвел»:

«Большая часть наших автобусов оснащена ремнями безопасности, но кто ими пользуется? От того, что они там стоят, и от того, что нас обяжут их устанавливать, ничего не изменится. В наших автобусах ремни безопасности просто висят за сиденьями, и сидящий сзади пассажир их топчет. Инициатива-то, конечно, хороша, и все это было бы излишним, если бы этим еще кто-нибудь пользовался».

При этом собеседница отметила, что до выхода в свет особого распоряжения, которое будет носить обязательный для исполнения характер, на остальные автобусы ставить ремни безопасности она не собирается.

«Это невыгодное и абсолютно бесполезное действие, которое выкачает из нас какую-то сумму денег. Просто так установить ремни и поставить галочку, отчитаться, что все сделано, – это все ерунда», – убеждена Татьяна Геннадьевна.

При этом руководитель компании уверена, что на цену билетов обязательная установка ремней никак не повлияет.



«Цену на билеты диктует рынок, а рынок не будет учитывать, есть ремни безопасности или нет», – заметила она.

Елена Матвеева, генеральный директор ООО «Вестлайн»:

«Я не слышала про такую инициативу, просто меня это мало волнует. У нас все автобусы новые, и они по определению идут с ремнями безопасности. Хотя эта мысль правильная, ремни нужны. В своей легковой машине я всегда пристегиваюсь, и в автобусе ничего не меняется. Если происходит действительно серьезная авария, то они помогают. Это мнение не директора транспортной компании, а человека, который активно участвует в дорожном движении».

Валерий Иванов, генеральный директор ООО «ПИК» (Новомосковск, Тульская область)

«Все наши автобусы полностью оборудованы ремнями безопасности. Все новые машины, которые мы закупили, уже шли с ремнями, а на старые мы их просто доставили. В наших автобусах есть и ремни безопасности, и огнетушители, и аптечки... Все как положено. Я однозначно считаю, что это правильное и справедливое решение. К примеру, многие люди у нас стараются ехать на передних сиденьях в автобусе, а ведь именно эти места самые опасные, и там ремни просто необходимы. Существует много примеров, когда при экстренном торможении автобуса непристегнутые люди вылетали через лобовое стекло».

В Кировской области, не дожидаясь выхода в свет нового законопроекта, руководители Автоколонны № 1655 первыми занялись переоборудованием автобусов, сообщает интернет-портал телерадиокомпании «Ника». В организации еще до Нового года заказали ремни и со второго января приступили к их монтажу.

«В настоящее время это стоит порядка 10 тысяч рублей. Если обратиться к сторонним фирмам, то даже сейчас это будет стоить порядка 60000-70000 рублей. Когда это станет обязательным, то будет значительная нагрузка на отрасль», – рассказал ди-



ректор кировской автоколонны **Александр Бойко**.

По его словам, «работа по установке ремней безопасности, в общем-то, не сложная». «Нужно снять сиденье, открутить пару болтов, поставить ремень и прикрутить болты обратно. В среднем на одну машину, в зависимости от количества мест, уходит от двух до трех рабочих дней», – добавил директор автоколонны.

Автоперевозчики Барнаула уверены, что в случае принятия законопроекта о ремнях безопасности нужно установить реальные сроки, чтобы перевозчики могли переоборудовать свои автобусы, пишет издание «Вечерний Барнаул».

«Ставить ремни – дело затратное, – говорит президент ассоциации «Автомобильные перевозчики Алтая» Алексей Богданов. – Да на старых автобусах они и конструкцией не предусмотрены, их там просто некуда монтировать. На новых машинах, выходящих с завода, они бы не помешали. Но если принимать закон, то необходимо установить реальные сроки, чтобы все предприятия смогли подготовиться. Ремни безопасности нужны, я в этом уверен».

В Череповце междугородными пассажирскими перевозками официально занимается МУП «Автоколонна № 1456». Отдел транспорта мэрии обсудил с его руководством возможности реализации новых требований, как пишет интернет-портал «Череповец OnLine».

«Оборудовать ремнями безопасности имеющиеся у нас автобусы, я думаю, нереально, – говорит начальник отдела транспорта мэрии города Игорь Волков. – Во-первых, на это потребуются большие средства. Во-вторых, неизвестно, как это сделать. В автобусах не предусмотрены места для крепления ремней. Для того чтобы их оборудовать, нужно вносить изменения в конструкцию автобуса. Это вряд ли возможно. Я считаю, вопрос нужно ставить по-другому: не имеющиеся автобусы переоборудовать, а новые автобусы производить уже с ремнями безопасности».

О трудностях переоборудования эксплуатируемых автобусов сказал и председатель Комитета по

транспорту и связи области **Владимир Кравчук**. Он высказал предположение, что новые требования все-таки не коснутся старого транспорта.

«Думаю, решение, которое примет правительство по поручению президента, будет касаться только новых автобусов: на стадии производства автобусов обязательным условием станет оборудование пассажирских мест ремнями безопасности. Потому что, во-первых, нет права запретить эксплуатацию уже выпущенных автобусов из-за отсутствия ремней безопасности, так как их наличие не было обязательным условием. Во-вторых, переоборудование старых автобусов потребует больших финансовых вложений. Ремень безопасности ведь просто так не повесишь. Чтобы он работал именно как средство безопасности, нужно вносить технические изменения в конструкцию автобуса. Сделать такую работу не каждый имеет право. Это должно быть, наверно, какое-то сервисное предприятие, имеющее лицензию на данный вид деятельности. Для такого предприятия это будет бизнесом, источником зарабатывания денег. А для перевозчиков – дополнительными расходами. Экономически неправильно вкладывать деньги в оснащение изношенных автобусов ремнями безопасности. В области ни один автобус, занимающийся пассажирскими перевозками, не оснащен ремнями безопасности (они есть только в некоторых автобусах, которые перевозят спортивные команды)», – сказал Кравчук.

Наличие ремней безопасности в автобусах, осуществляющих междугородные пассажирские перевозки, не поможет снизить аварийность на российских дорогах, нужна программа капитальной модернизации автобусного парка страны, как считает генеральный директор одного из крупных автотранспортных предприятий Краснодара ОАО «Крафт-М» **Григорий Бессмолкин**.

«Я считаю, что обязательное наличие ремней безопасности во всех транспортных средствах, осуществляющих междугородные пассажирские перевозки, – это не выход, это не обеспечит безопасность пассажирских перевозок. Весь мир обходится и без этого», – сказал он.

По его мнению, основная причина аварий с участием автобусов на российских дорогах – «изношенность подвижного состава», пишет РИА «Новости».

Владельцы транспортных предприятий Иркутска озаботились проблемой оснащения своих автобусов ремнями безопасности, но возникли сложности, сообщает государственный интернет-канал «Россия».

«Мы столкнулись с такой проблемой: фирм, которые должны быть сертифицированы, лицензированы, которые должны устанавливать ремни, на сегодняшний день нет», – сказала руководитель транспортной компании города **Екатерина Рехтина**.

В магазинах автозапчастей ремни безопасности для автобусов есть, но массовым спросом они не пользуются.

Сотрудники госавтоинспекции говорят, что проверять автобусы на наличие ремней безопасности будут обязательно. «При проверке сотрудника ГАИ неприменение ремней безопасности будет выявляться как нарушение. И будет составляться административный материал, и виновники будут наказаны», – отметил сотрудник отделения пропаганды и безопасности дорожного движения УГИБДД по Иркутской области **Александр Барташов**.

Как сообщил начальник отдела автомобильного транспорта и безопасности дорожного движения при правительстве Амурской области **Юрий Гужевский**, с начала этого года в силу вступили новые Правила пассажирских перевозок на междугородних рейсах. По ним все автобусы, совершающие такие рейсы, должны быть в обязательном порядке оборудованы ремнями безопасности для пассажиров. Ответственность за безопасность людей будет нести водитель: прежде чем тронуться в путь, он обязан проверить, все ли пассажиры пристегнуты. «Правила такие есть, работа в этом направлении нами обязательно будет проделана», – сказал он.

Сами пассажиры включились в извечный спор автомобилистов о пользе ремней при ДТП.

Да, ремень удержит пассажира в кресле в случае, если автобус перевернется. «А если автобус загорится и ремень заклинит? Что тогда?» – сокрушаются пассажиры.

Тем не менее, ремни безопасности уменьшают вероятность гибели при лобовом столкновении в 2-3 раза, пишет интернет-портал «Turist.rbc.ru». Даже при легком столкновении на скорости всего в 40 километров в час «полет» по салону автобуса может закончиться для пассажира переломом шейных позвонков.

В Российском автотранспортном союзе уверены, что ремни безопасности в автобусах просто необходимы, но нужно подумать о комплексе мер.

«В Европе все автобусы оборудуются ремнями безопасности, так что этот вопрос (ставить или не ставить ремни – прим. журналиста) и обсуждаться не должен. Завод-изготовитель должен ставить ремни и все. Я за эту инициативу. Но дело в том, что здесь



нужно применить комплекс мер: и обучение водителей, и соблюдение ими режима труда и отдыха, и соответствующее оборудование автомагистралей. В европейских странах все дороги имеют светоотражающие разграничения. Едешь по трассе, она маячками оборудована, габариты дороги указаны, есть освещение, знаки и все прочее. У нас, к сожалению, таких дорог – единицы по России», – сказал Вице-президент Российского автотранспортного союза» **Евгений Колесников**.

«А помогут ремни спасти жизнь или нет, тут все зависит от ДТП. Если автобус на полной скорости уходит в кювет, сложно сказать, может быть, кто-то и выживет. В любом случае с ремнями безопаснее. Если небольшое столкновение, то ремень точно защищает», – добавил он.

По словам Колесникова, раньше ремни не шли в базовой комплектации автобуса, а предлагались дилерами как дополнительная опция. И многие перевозчики отказывались от нее, старались сэкономить, так как автобус и без того дорого стоит.

В компании «Русские Автобусы – Группа ГАЗ» нам подтвердили, что раньше на самом деле все так и было.

«Да, действительно раньше у всех производителей автобусов наличие ремней безопасности на каждом сидении было дополнительной опцией, за которую бралась отдельная оплата. Но при этом первые и последние ряды пассажирских кресел, а также водительское сидение во всех автобусах туристического и междугородного класса оборудовались ремнями безопасности. А с 1 января для получения сертификата одобрения транспортного средства (одобрение типа транспортного средства – сертификат, подтверждающий соответствие автотранспорта и спецтехники требованиям «Системы сертификации механических транспортных средств и прицепов» и служащий основанием для выдачи ПТС органами ГИБДД и таможни производителю (продавцу) новых транспортных средств для их дальнейшей продажи или постановки на учет выдается органом по сертификации – прим. журналиста) нужно уже, чтобы все сидения были оборудованы ремнями», – рассказал корреспонденту нашего журнала директор по маркетингу ООО «Русские Автобусы – Группа ГАЗ» **Максим Каров**.

Согласно Правилам ЕЭК ООН №14-05 с 1 января 2010 года все автобусы туристического и междугородного назначения уже оборудуются ремнями безопасности.

Между тем, в компании уверены, что безопасность пассажиров определяется не только наличием ремней безопасности, но и техническим состоянием транспортного средства, а также квалификацией водительского персонала.

Соответственно, комплекс мер должен быть направлен на строгое соблюдение единых правил сертификации автобусной техники на территории РФ

зарубежными производителями, контроль над импортируемой техникой. Также должен осуществляться контроль над техническим состоянием транспортных средств и его обслуживанием перед выходом на линию маршрута (своевременное прохождение ТО, использование оригинальных запчастей, наличие квалифицированного персонала по ремонту, сервисных баз у перевозчика и др.).

Водители автотранспортного предприятия должны проходить полное медицинское освидетельствование и ежегодно посещать курсы повышения квалификации.

«На наш взгляд, одной из основных угроз безопасных пассажироперевозок является изношенный парк автотранспортных средств, возраст которых превышает 20-30 лет. В России более 50% парка автобусов большого класса требует замены. Поэтому мы считаем целесообразным ограничение эксплуатации пассажирского транспорта по возрасту (не старше 15 лет) или по пробегу на всей территории РФ. Эти меры позволят сделать пассажирские перевозки безопасными и комфортными», – убежден Каров.

При этом он добавил, что оснащение автобусов ремнями безопасности сильно не скажется на конечной стоимости транспортного средства.

В компании также практически уверены, что вряд ли новый законопроект будет касаться автобусов, уже находящихся в эксплуатации.

«Иначе придется списать 80% автопарка. В этом случае фактически придется полностью менять салон, а это стоит очень дорого», – заключил собеседник.

Каков будет конечный вариант закона, как говорится, поживем – увидим. Надеемся, ждать осталось недолго. А далее, видимо, властям придется задуматься и над тем, как же заставить пассажира пристегиваться. Одни только карательные меры и проверки на постах ГИБДД вряд ли помогут. Ведь ничто не помешает пассажиру пристегнуться, как только автобус остановят для осмотра. Водитель также может принять решение, что автобус не отправится по своему маршруту, пока все пассажиры не пристегнутся. Но и тут никто не гарантирует, что человек не отстегнется снова, как только автобус тронется. И здесь, наверное, каждому из нас стоит задуматься над тем, к чему может привести непристегнутый ремень. А взрослые должны с самых малых лет приучать своих детей к правилу «сел в автобус – пристегни ремень».

**Пресс служба
 НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»**

Вопросы безопасности на транспорте обсудили на большой конференции в Москве



IX Международная научно-практическая конференция «Терроризм и безопасность на транспорте» прошла 3 февраля 2010 года в международном выставочном центре «Крокус Экспо» в рамках Форума «Технологии безопасности: новый импульс к решению задач транспортной безопасности».

В мероприятии приняли участие представители

Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии».

В рамках конференции прошли «круглые столы» на такие темы, как «Нормативно-правовое обеспечение транспортной безопасности: проблемы, тенденции, перспективы», «Организационно-технические проблемы транспортной безопасности» и «Применение спутниковой навигационной системы ГЛОНАСС в целях обеспечения транспортной безопасности».

Организаторами конференции выступили: Постоянная Комиссия межпарламентской ассамблеи государств-участников СНГ по вопросам обороны и безопасности, Координационное Транспортное Сопровождение (КТС) СНГ, Антитеррористический центр (АТЦ) СНГ, Фонд «Транспортная безопасность» и Reed Exhibitions.

На пленарном заседании Конференции выступил заместитель министра транспорта РФ Николай Лямов. В своем докладе он подчеркнул, что конференция по вопросу безопасности на транспорте организована очень своевременно и основная задача Министерства транспорта в этой связи – разработка нормативно-правовой базы на основании ФЗ № 16

«О транспортной безопасности» от 9 февраля 2007 года.

«Вы знаете, что в Министерстве транспорта сейчас идет к финалу завершение подготовки нормативно-правовых документов в соответствии с 16-м федеральным законом «О транспортной безопасности», который впервые закрепил юридическое понятие транспортной безопасности, как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства», – сказал **Николай Лямов**.

Он отметил, что необходимость принятия данного закона была вызвана участившимися случаями актов незаконного вмешательства в транспортный комплекс страны, имея в виду, в том числе и действия террористической направленности.

«Транспорт ввиду специфики своей работы сам по себе является потенциальным источником опасности. А если в его деятельность происходит противоправное вмешательство, потенциальная опасность становится реальной опасностью с более тяжелыми последствиями: людские потери, материальные и т.д.», – особо подчеркнул выступающий.

Министерство транспорта РФ в пределах своей компетенции во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти принимает меры по повышению уровня защищенности объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

В целях практической реализации положений федерального закона «О транспортной безопасности» принят ряд нормативно-правовых документов. Это постановление Правительства Российской Федерации № 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)» от 10 декабря 2008 года; Постановление Правительства РФ № 289 «Об утверждении Правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» от 31 марта 2009 года, которое, по сути, дает право начала работы с хозяйствующими субъектами по вопросу транспортной безопасности, аккредитации и дальнейшей работы; распоряжение Правительства РФ № 1653-р «Об утверждении перечня работ, связанных с обеспечением транспортной безопасности» от 5 ноября 2009 года, а также постановление Правительства РФ № 354 «О внесении изменений в некоторые постановления Правительства Российской Федерации по вопросам транспортной безопасности» от 22 апреля 2009 года.

Что касается последнего документа, в нем идет речь о том, что фактически, все агентства, которые подведомственны Министерству транспорта, имеют сейчас подразделения транспортной безопасности.

«Плюс к этому Федеральной службой по надзору в сфере транспорта создано Управление транспортной безопасности, которое имеет свои филиалы в 7



федеральных округах. В них работают специалисты по вопросам транспортной безопасности по видам транспорта. Соответственно, этими подразделениями исполняются функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности. Ну а те подразделения, которые у нас в агентствах, также наделены полномочиями в области обеспечения транспортной безопасности», – пояснил заместитель министра транспорта России.

По его словам, основными направлениями деятельности этих подразделений, от которых зависит состояние безопасности, являются: аккредитация специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности; утверждение результатов проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и проведение их категорирования.

Следующим направлением работы Николай Лямов назвал ведение реестров категорированных объектов и утверждение планов обеспечения транспортной безопасности.

«Вполне понятно, что 2 года у нас действует 16-й закон. Практика показала, что надо его немножко видоизменить, уже применительно к той ситуации, которая существует на сегодняшний день. То, что ситуация сегодня не спокойна на транспорте, я думаю, не надо примеры приводить, все вы знаете из средств массовой информации. Та криминальная обстановка на объектах транспортной инфраструктуры вынудила руководство ряда субъектов выступить совместно с руководством крупнейших субъектов транспортной инфраструктуры с инициативой о необходимости ужесточения мер юридической ответственности, применяемых к лицам, виновным в совершении актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса», – заметил Николай Лямов, добавив при этом, что данная инициатива была поддержана Правительством РФ и Советом безопасности.

Разработанный Минтрансом России во исполнение поручения Правительства России проект федерального закона «О внесении изменений в некото-

рые законодательные акты Российской Федерации в связи с обеспечением безопасности на транспорте» предусматривает внесение изменений в Уголовный кодекс, Уголовно-процессуальный кодекс и в Кодекс об административных правонарушениях. И, одобренный правительством РФ, он уже внесен в установленном порядке в Государственную Думу Федерального собрания РФ.

Данный законопроект предусматривает изменения и дополнения в Уголовный кодекс РФ, направленные на ужесточение ответственности за незаконное вмешательство в деятельность транспортного комплекса, а также на установление ответственности за нарушение требований безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, а также он предусматривает ответственность владельцев транспортной инфраструктуры за непринятие соответствующих мер по вопросам безопасности в соответствии с существующими законодательными актами.

Кроме того, вводится уголовная ответственность за отказ от выполнения трудовых обязанностей работниками транспортного комплекса, когда такой отказ запрещен законом, если это деяние повлекло нанесение по неосторожности тяжкого вреда здоровью, либо причинение крупного ущерба.

Устанавливается уголовная ответственность лица, обеспечивающего транспортную безопасность, когда несоблюдение им требований вызвало наступление негативных последствий.

В качестве примера, заместитель министра транспорта заметил, что существует ряд документов по подготовке олимпийских объектов к соревнованиям в Сочи и ряд требований к этим объектам при строительстве. В них (документах) четко определена ответственность должностных лиц за завоз технического оборудования, строительных материалов на их соответствие радиационной, химической, взрывобезопасности, с тем, чтобы в дальнейшем не наступило тяжкое последствие нарушения данных требований.

Также в законопроекте ужесточается уголовная ответственность за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения в независимости от наступления общественно опасных последствий в виде вреда жизни и здоровью или причинения крупного ущерба. Расширяется область объектов уголовно-правовой охраны от диверсий по средствам распространения ее на весь транспортный комплекс.

«Помимо этого, вносятся изменения и дополнения в КОАП РФ. А именно, расширяется область применения административного наказания в виде приостановления деятельности посредством ее распространения на составы правонарушения в области транспортной безопасности. Ужесточается ответственность разных должностных лиц за совершение действий, угрожающих безопасности движения на железнодорожном транспорте, посредством увеличения размеров налагаемых на них административ-



ных штрафов, а также посредством установления возможности наложения на граждан административного ареста на срок до 15 суток», – рассказал Лямов.

Также, по его словам, устанавливается административная ответственность для субъектов инфраструктуры за невыполнение требований по обеспечению транспортной безопасности при отсутствии общественно-опасных последствий, за невыполнение в установленный срок законного предписания требований органов исполнительной власти, уполномоченных на осуществление контроля и надзора в сфере обеспечения транспортной безопасности, а также предоставления информации об актах незаконного вмешательства.

«На мой взгляд, на наш взгляд, на взгляд Министерства транспорта, да и специалистов в этой области принятие законопроекта позволит усилить ответственность за нарушение требований безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, а также ужесточить наказание за незаконное вмешательство в деятельность транспортного комплекса, что, в свою очередь, позволит повысить степень ее защищенности от актов незаконного вмешательства», – выразил свою точку зрения докладчик.

Николай Лямов упомянул и о проблеме ведомственного нормативно-правового регулирования. Он сообщил, что в настоящее время разработаны и проходят процедуру согласования в заинтересованных федеральных органах исполнительной власти проекты приказов Минтранса России, которые необходимы для реализации 16-го федерального закона «О транспортной безопасности». Это проекты законов «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» и «О порядке разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

В настоящее время Министерством транспорта РФ подписаны и направлены на госрегистрацию в Минюст России следующие приказы:

– «О порядке установления количества категорий и критериев категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»;

– «О порядке ведения реестров объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

Замминистра остановился и на проблемах реализации 16-го федерального закона, существующих на сегодняшний день.

«Не в полном объеме приняты нормативно-правовые акты, которые необходимы для исполнения федеральными агентствами на видах транспорта функций компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности. До настоящего времени не разработаны тарифы на проведение оценки уязвимости специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности. Не реализованы в полном объеме мероприятия по созданию единой государственной системы обеспечения транспортной безопасности», – сказал он.

Говоря о взрывах на железной дороге, в частности о событиях ноября прошлого года (подрыв на высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург), Николай Лямов подчеркнул необходимость форсирования проводимой нормотворческой работы и скорейшего перехода к практическим мероприятиям.

Немаловажным вопросом, на который сегодня обращается серьезное внимание, Николай Лямов назвал также использование средств транспортной безопасности. По его мнению, мероприятия, осуществляющиеся в рамках федеральной целевой программы «Глобальная навигационная система ГЛОНАСС», помогут повысить уровень защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

«Здесь следует иметь в виду следующие вещи или направления, что основная нагрузка по исполнению закона, безусловно, ляжет на субъекты транспортной инфраструктуры, юридические и физические лица, которые являются собственниками объектов

транспортной инфраструктуры или же транспортных средств. Работы по технической, физической защите объектов согласно мероприятиям плана будут выполняться силами и за счет средств субъектов транспортной инфраструктуры. Государство по-прежнему остается основным владельцем транспортной инфраструктуры: это, прежде всего, федеральные наши дороги, судоходные каналы на внутренних водных путях и естественно та дорожная инфраструктура, которая имеет место на федеральных автомобильных дорогах. Поэтому здесь определенную нагрузку, наверно, наиболее существенную в материальном плане, будет нести и государство в целом. Вот это все закреплено федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России на 2010-2015 годы», – подчеркнул выступающий.

«Мы отдаем себе отчет, что тяжесть исполнения федерального закона, положений, постановлений правительства и других нормативно-правовых актов в основе своей, естественно, ляжет на бизнес, на владельцев транспортной инфраструктуры. Но законами четко определены и еще будут определены в течение года требования к каждому объекту, которые пока подкатегорированы. И не даром я так глубоко и широко остановился на изменениях в Уголовном кодексе, в Уголовно-процессуальном кодексе и т.д., то есть с тем, чтобы было понятно, что никто не снимал и не будет снимать ответственность как с государства за неисполнение обязанностей по вопросам безопасности, так и с владельцев транспортной инфраструктуры», – резюмировал Николай Сергеевич.

Председатель Подкомитета по безопасности на транспорте и транспортному регулированию, депутат Государственной Думы **Виктор Войтенко** обратился к собравшимся с докладом на тему: «О совершенствовании законодательства в сфере транспортной безопасности».

«Все мы знаем, что долгое время в Российской Федерации не было комплексного правового регулирования транспортной безопасности и, по сути, этому вопросу не уделялось должного внимания. Только после трагических событий августа 2004 года (24 августа 2004г.практически одновременно, примерно в 22.56 мск, в России произошли катастрофы двух пассажирских самолетов: Ту-154Б2 авиакомпании «Сибирь», направлявшегося из Домодедово в Сочи (разбился в Ростовской области, погиб 51 человек), и Ту-134а авиакомпании «Волга-Авиаэкспресс», направлявшегося также из Домодедово в Волгоград (разбился в Тульской области, погибло 42 человека). Расследованием было установлено, что на обоих самолетах совершены теракты женщинами-смертницами – прим. журналиста), президент поручил разработать и внести в Государственную Думу проект закона «О транспортной безопасности». 9 февраля 2007 года стало официальной датой подписания президентом России этого Федерального закона, который по замыслу разработчиков должен



Виктор Войтенко

был комплексно урегулировать вопросы транспортной безопасности», – сказал в начале своего выступления Войтенко.

«Однако в процессе доработок и согласований и с учетом той обстановки, которая на тот момент была, этот проект закона претерпел значительные изменения и стал регулировать транспортную безопасность лишь в одном ее аспекте, с чем мы сегодня с вами и сталкиваемся. В итоге в существующем виде Федеральный закон далеко не в полной мере отвечает изначальной главной цели его принятия – обеспечение функционирования устойчивой транспортной деятельности, которая в свою очередь обеспечивает национальную безопасность, предотвращает и минимизирует вред здоровью и жизни людей, имуществу и окружающей среде», – продолжил он.

Войтенко подчеркнул, что модельный закон, принятый на межпарламентской ассамблее стран СНГ (имеется ввиду модельный закон «О безопасности на транспорте», разработанный Объединенной комиссией в 2005 году – прим. журналиста), гораздо в большей степени соответствует современным требованиям.

«Однако его использование для реализации задач совершенствования национального законодательства стран СНГ до сих пор, к сожалению, опять же остается проблематичным. Специализированного закона в области безопасности на транспорте на сегодняшний день нет ни в одном государстве СНГ, кроме России. Мы знаем, что проект закона о транспортной безопасности был разработан на Украине, однако он в основном отрегулировал вопросы обеспечения безопасности железнодорожного транспорта и до сих пор не принят. Отдельные аспекты безопасности отражены в законах стран СНГ о национальной безопасности. Такие законы приняты в Казахстане – «Закон о национальной безопасности республики Казахстан», в Армении – закон «О принципах национальной безопасности республики Армения», в Азербайджане – «Закон о национальной безопасности», в Киргизии – «Закон о национальной безопасности». В некоторых государствах СНГ действуют законы о транспорте, в которых частично находят отражение вопросы обеспечения безопасности на транспорте. В Казахстане, например, действует закон «О транспорте в республике Казахстан», который содержит раздел: безопасность и ответственность на транспорте. Однако он не отражает ни основные понятия, ни разъясняет, что понимается под транспортной безопасностью», – сказал выступающий.

По его словам, в основном законодатели СНГ предпочитают принимать законы по отдельным видам транспорта и уже в рамках этих законов затрагивать вопросы безопасности каждого конкретного вида транспорта.

Российский Федеральный закон № 16 «О транспортной безопасности» от 9 февраля 2007 года состоит всего из 13 статей и содержит весьма по-



верхностное регулирование сферы транспортной безопасности. основополагающая категория закона – транспортная безопасность – рассматривается исключительно односторонне или как состояние защищенности от актов незаконного вмешательства. Вместе с тем, транспортная безопасность – это понятие комплексное и определять его нужно исходя из видов угроз нормальному функционированию транспортного комплекса.

«Определение должно быть управленчески функциональным и систематизирующим для всей системы безопасности транспортной отрасли. Традиционно выделяется, как вы знаете, 3 крупные группы угроз безопасности, в том числе и в транспорте, к таким группам относятся угрозы природного и техногенного характера, а также социального характера, к которой и относится террористическая угроза. Среди угроз транспортной безопасности иногда выделяют внутреннюю и внешнюю угрозы, а также угрозы специфические для каждого отдельно взятого вида транспорта», – рассказал депутат Государственной Думы.

К угрозам техногенного характера в области транспорта относится: ненадлежащее состояние транспортных средств и инфраструктуры, их высокая степень износа и моральная устарелость.

Угроза природного характера включает в себя такие виды природных факторов, как наводнение, землетрясение, цунами, оползни и прочие природные стихии и катаклизмы.

Социальный характер угроз транспортной безопасности выражается в виде различных неправомерных актов вмешательства в нормальное функционирование транспортного комплекса, в т.ч. террористические акты и угрозы их совершения.

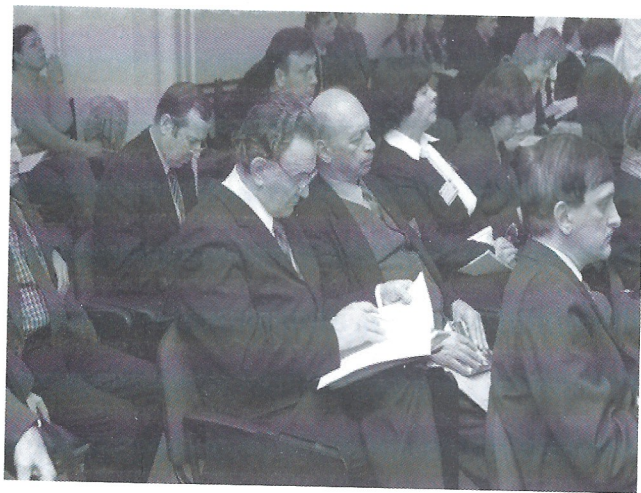
Помимо непосредственно выраженных угроз социального характера к тому же виду угроз можно отнести так называемые скрытые угрозы, такие как: хищение, повреждение и уничтожение имущества. К угрозам социального характера относится еще и качество власти. В случае с транспортной безопасностью это качество государственного управления транспор-

тной отрасли, в частности в области безопасности. В зависимости от вида транспорта варьируются и соотношения различного вида угроз в их общем объеме. Самая распространенная угроза – это техногенная. По причине технических неисправностей и неполадок происходит до 64% различных инцидентов и катастроф. Из-за природных стихий и катаклизмов случается около 32% происшествий на транспорте. А человеческий фактор и террористическая угроза транспортной безопасности в общем объеме угроз составляют лишь порядка 4 %, заметил Войтенко.

«Конечно это очень серьезная социальная проблема, поэтому ей уделяется соответствующее внимание. Человеческие жертвы из-за террористических проявлений на порядки меньше, чем, например, при автотранспортной деятельности. Поэтому не стоит забывать и игнорировать ни одну составляющую транспортной безопасности. Законодательство, на наш взгляд, должно обеспечить защиту от всех видов угроз в комплексе. Для каждой транспортной подотрасли характерны свои угрозы», – подчеркнул докладчик.

Так, по его словам, основной причиной аварийности и смертности на автомобильном транспорте является социальный, а именно человеческий фактор, который становится причиной более 85% дорожно-транспортных происшествий и лишь небольшой оставшийся процент делят природные и техногенные факторы. На остальных видах транспорта человеческий фактор не составляет такой большой процент в статистике транспортных происшествий. Это объясняется, прежде всего, подготовкой лиц, управляющих транспортными средствами для каждого вида транспорта и наибольший уровень коррупции на сегодняшний день именно при выдаче водительских удостоверений на управление автомобилями, что недопустимо на железнодорожном, водном и тем более на авиационном транспорте.

«Именно на законодательном уровне в федеральном законе, который регулирует транспортную безопасность, на наш взгляд, нужно устанавливать более строгие требования для допуска лиц к управ-



лению транспортными средствами. А также вносить соответствующие изменения в законодательство относительно ответственности за транспортные происшествия по вине физических лиц. Согласно статистике, совершенно иная ситуация с определением причин возникновения чрезвычайных ситуаций на остальных видах транспорта: авиационном, водном, железнодорожном транспорте, где природные причины преобладают над социальными», – заметил депутат.

В соответствии со статьей 1 Федерального закона «О транспортной безопасности», ее обеспечение заключается в реализации определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства

В то же время, например Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» дает значительно более широкое определение обеспечению безопасности движения при его эксплуатации, определяя его, как систему экономических, организационно-правовых, технических и иных мер, предпринимаемых органами государственной власти, органами местного самоуправления, организациями железнодорожного транспорта и иными юридическими лицами, а также физическими лицами и направленными на предотвращение транспортных происшествий, снижение рисков, причинение вреда жизни и здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических и юридических лиц.

«Совершенно очевидно, что ограничивать обеспечение безопасности на транспорте исключительно в пространстве угроз незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса не является обоснованным. Общество интересуется абсолютная безопасность при пользовании транспортными услугами, а не только защищенность от терроризма», – констатировал Виктор Войтенко.

Переходя к более детальному рассмотрению недостатков и пробелов законодательства в области транспортной безопасности, он особо отметил, что в нормативно-правовом и организационно-управленческом плане Федеральный закон «О транспортной безопасности» не решает многих, очень важных вопросов. В их числе такие, как государственное управление сверхтранспортной безопасностью, разделение компетенций и полномочий, а также координация деятельности уполномоченных органов, особенности при взаимодействии гражданских ведомств с силовыми структурами, а также действия в кризисных, чрезвычайных и нештатных ситуациях.

Кроме того, не затрагивается вопрос упорядочения отношений между органами государственной власти и хозяйствующими субъектами в области транспортной безопасности, которые в результате реформ все больше становятся негосударственными предприятиями.

«Действующее транспортное законодательство, к сожалению, не уделяет должного внимания и этой проблеме. Хотя вопросы разделения компетенции отражены в федеральных законах «О борьбе с терроризмом», в воздушном кодексе, в кодексе торгового мореплавания, в кодексе внутреннего водного транспорта, в федеральном законе о безопасности дорожного движения, в федеральном законе о железнодорожном транспорте и в некоторых других нормативных актах.

Однако именно в этом вопросе ощущается необходимость внесения соответствующих норм в Федеральный закон «О транспортной безопасности с тем, чтобы он, с одной стороны, разграничил компетенции государственных органов между собой, а с другой стороны, разделил полномочия в области обеспечения транспортной безопасности хозяйствующих субъектов и государства», – подчеркнул депутат.

«Помимо этого в законе нужно четко установить права, обязанности и ответственность хозяйствующих субъектов в области обеспечения транспортной безопасности. Особое внимание следует уделить взаимодействию органов государственной власти и хозяйствующих субъектов непосредственно в моменты возникновения кризисных ситуаций, чрезвычайных ситуаций, транспортных происшествий, необходимости выработать совместные превентивные меры, планы и готовности», – продолжил он.

По словам Виктора Петровича, «действующая редакция закона содержит одну посылочную норму, регулирующую вопросы ответственности, которые касаются только перевозчиков и субъектов транспортной инфраструктуры, а между тем ответственность за состояние безопасности в транспортном комплексе в первую очередь должно нести государство в лице органов государственной власти».

Также действующий закон не содержит норм, регулирующих общий порядок расследования транспортных происшествий.

Не уделяется должное внимание вопросам ресурсного обеспечения транспортной безопасности, в том числе финансированию, укомплектованию квалифицированными кадрами и научно-техническому развитию, особенно в условиях государственно-частного партнерства, а также гармонизации Российского законодательства в области транспортной безопасности и отдельных ее аспектов с международным законодательством, международными нормами и стандартами, которые Российская Федерация должна соблюдать в силу взятых на себя обязательств.

Ну и, наконец, не определены вопросы ответственности за нарушения в области транспортной безопасности должностных лиц, хозяйствующих субъектов, пассажиров и грузовладельцев.

В существующем виде федеральный закон даже не определяет сферу действия своих норм, в то время как должен распространять свое действие на объекты и субъекты транспортной инфраструктуры.

«Особенностью правового регулирования в области обеспечения транспортной безопасности является значительный объем международных правовых норм, содержащихся в Конвенции, в соглашениях, участником которых является РФ. Поэтому в Федеральном законе должна быть как минимум ссылка на международные обязательства РФ, а также закрепление принципов приоритетности таких обязательств», – уверен Войтенко.

Он заметил, что исправить все рассмотренные недостатки федерального закона можно двумя способами: либо постепенно вносить соответствующие изменения в действующую редакцию, либо принять новую редакцию закона, которая будет абсолютно отличаться от действующей.

«Социально-экономическими последствиями внесения перечисленных положений, либо принятия новой редакции федерального закона «О транспортной безопасности» должны стать повышение эффективности государственного управления в области транспортной безопасности, увеличение уровня защищенности жизни, здоровья и имущественных интересов пользователей услуг транспортного комплекса, увеличение грузо- и пассажиропотока российскими транспортными компаниями, а также перевозок, выполняемых федеральными транспортными операторами на российских участках международных транспортных коридоров, и снижение риска возникновения ущерба от чрезвычайных ситуаций на транспорте и транспортных происшествий», – заметил председатель подкомитета по безопасности на транспорте и транспортному регулированию.

«Уделение на законодательном уровне должного внимания к международной правовой тематике позволит обеспечить укрепление внешнеполитического престижа Российской Федерации, сохранение за Россией одного из ведущих мест на международном рынке транспортных услуг, повышение конкурентной способности компаний на международном рынке транспортных услуг. Это, на наш взгляд, позволит гармонизировать Российское законодательство в области транспортной безопасности с международными требованиями, а также законодательствами других дружественных государств», – заключил депутат.

Также с докладами на конференции выступили: руководитель Антитеррористического центра стран участников СНГ Андрей Новиков, заместитель председателя Общественной палаты Российской Федерации **Владимир Белозеров**, генеральный директор ОАО «Российские космические системы» **Юрий Урличич**, заместитель министра транспорта Московской области Вячеслав Забелин и другие участники.

Пресс служба
НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»

Лямов Николай Сергеевич
Заместитель Министра транспорта Российской Федерации

Родился 18 июля 1951 года в с. Станино, Темкинского района, Смоленской области. В 1972 году окончил Челябинское высшее военное автомобильное командное училище. В 1985 году - Военно-политическую академию им. В.И. Ленина. С 1972 по 1981 год служил в Вооруженных Силах.

С 1994 по 1997 год занимал пост председателя комитета по казачеству, межнациональным вопросам Администрации г. Ростов-на-Дону.

С 1997 по 2003 год работал начальником МУ «Городское управление транспорта» г. Ростов-на-Дону.

С 2003 по 2004 год - заместитель начальника управления автомобильного и электрического пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ, начальник отдела технического регулирования

Департамента государственной политики в области автомобильного транспорта, дорожного хозяйства и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ.

С 2004 по 2006 год занимал пост руководителя Южного управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, г. Ростов-на-Дону.

С 2006 по 2008 год - заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

С 2008 по 2009 год - исполняющий обязанности руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

В 2001 году Н. Лямов отмечен знаком «Почетный работник транспорта России».

Распоряжением Правительства от 7 июля 2009 года № 902-р Николай Сергеевич Лямов назначен заместителем Министра транспорта Российской Федерации.



www.mintrans.ru

ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ АВТОБУСОВ

Компания «Русские автобусы» - № 1 на отечественном рынке автобусов по итогам 2009 года



Компания «Русские Автобусы» подвела итоги работы в 2009 году и рассказала о них, а также о своих планах на будущее нашему изданию.

«Хотя 2009 год оказался не самым простым, тем не менее, ООО «Русские Автобусы – Группа ГАЗ» реализовало 9852 автобуса, в 2008 было продано 17654 машины. Несмотря на снижение реализации продукции на 45% по сравнению с 2008 годом, доля компании на российском рынке автобусов в прошлом году увеличилась с 68% до 75%, что позволяет ей оставаться крупнейшим игроком на рынке РФ и СНГ», – рассказал корреспонденту нашего издания директор по маркетингу ООО «Русские Автобусы – Группа ГАЗ» **Максим Каров.**



ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ АВТОБУСОВ

Что касается планов компании по модельному ряду на текущий год, ООО «Русские Автобусы» планирует презентовать своим клиентам новые модели в сегменте туристических автобусов и автобусов малого класса для коммерческих перевозок.

«В 2008 году компания сформировала полный модельный ряд автобусов всех классов и назначений, а также троллейбусов, создав новые модификации с более высокими экологическими нормами, начала разработку автобусов с применением силовых агрегатов, работающих на альтернативных видах топлива – газ – электричество. Сейчас в производстве и продаже находится 20 базовых моделей машин всех классов и троллейбусов», – отметил собеседник.

Он также добавил, что гамма выпускаемых автобусов включает городские, в том числе и полную линейку низкопольных машин, газовые, пригородные, междугородные и туристические, школьные автобусы, а также автобусы с гибридным приводом, специального назначения и троллейбусы длиной 12 и 18 метров.

Кроме того, все модели автобусов ООО «Русские Автобусы» становятся еще более безопасными за счет установки ремней на каждое сидение в салоне.

«Согласно Правилам ЕЭКООН №14-05 компания с 1 января 2010 года уже оборудует все сидения в автобусах туристического и междугородного назначения ремнями безопасности», – подчеркнул Максим Михайлович.

О компании:

Компания «РусАвтоПром», переименованная в «Русские Автобусы» в мае 2004 года, возникла 7 августа 2000 года с целью создания конкурентоспособной продукции, отвечающей самым высоким требованиям современного потребителя. В настоящее время она представляет на российском и мировом рынках продукцию ведущих отечественных производителей автобусной техники: ООО «Павловский автобусный завод» (ПАЗ), ООО «Ликийский автобусный завод» (ЛиАЗ), ОАО «Голицынский автобусный завод» (ГоЛАЗ), ООО «КАВЗ» и ООО «КААЗ».

Предприятия имеют сертификат соответствия системы качества стандарту ИСО 9001 в отношении проектирования, производства, реализации и гарантийного обслуживания автобусов, запасных частей, что является гарантией высокого качества продукции.

Автобусные заводы компании и весь модельный ряд интегрированы в единую унифицированную производственную линию:

ООО «Павловский автобусный завод» специализируется на разработке и выпуске автобусов малого класса, а также автобусов семейства «Аврора» (городская модификация);

ООО «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» выпускает междугородные туристические автобусы;

ООО «КААЗ» специализируется на производстве агрегатной базы для автобусной техники.

В структуре компании 5 заводов, управляющая компания, торговый дом – ООО «Центральный Торговый Дом «Русские Автобусы» (Москва), имеющий региональные филиалы, товаропроводящая сеть – порядка 50 региональных дилеров по продаже автобусов, запасных частей и осуществляющих гарантийный и сервисный ремонт.

Главное, чему производители уделяют сегодня наибольшее внимание – это качество новых автобусов, расширение и обновление выпускаемого модельного ряда.

Пресс служба
НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»

НОВОСТИ: МОСКВА

Центральные улицы станут односторонними

На всех дорогах Центрального округа Москвы планируется ввести одностороннее движение. Об этом сообщил на совещании, посвященном планам коммунальных служб на 2010 год, глава департамента транспорта и связи столицы **Василий Кичеджи**. «Пятьдесят четыре улицы в разных районах Москвы уже переведены на одностороннее движение», – процитировало чиновника РИА Новости.

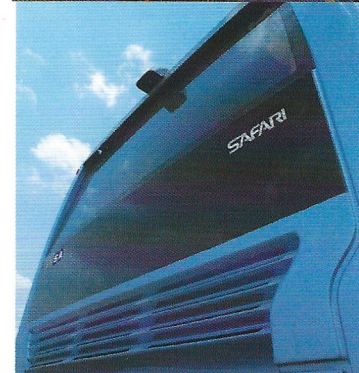
130 намеченных проектировщиками улиц в центре должны были стать односторонними еще в 2007 году. Помешало недостаточное финансирование, а потом программу притормозили москвичи, не согласные с планами властей. Многие специалисты убеждены, что введение одностороннего движения на основных магистралях в пределах Садового кольца поможет городу избавиться от пробок. По подсчетам ученых, пропускная способность дорог в центре может вырасти примерно на треть.

«Известия» № 01
12.01.2010

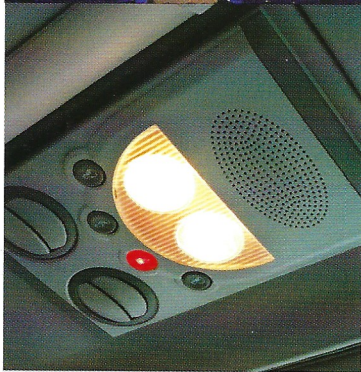
Технические характеристики

ТИП	SAFARI HD 13	SAFARI HD 12
Общая длина	13.00 мм	12.200 мм
Общая ширина	2.550 мм	
Общая высота	3.620 мм (с кондиционером)	
Передний свес	2.720 мм	2.720 мм
Задний свес	3.380 мм	3.380 мм
Колесная база	6.900 мм	6.100 мм
Внутренняя высота в салоне	2.000 мм	
Багажное отделение	11,0 м ³	10 м ³
ВЕС		
Вес при максимальной загрузке	18.000 кг	
КОНСТРУКЦИЯ		
Тип	Монокок, полу-интеграл, стальная рама, с покрытием из оцинкованных стальных листов	
ДВИГАТЕЛЬ	DAF MX 300 S1 (Euro 4)	
Тип	Дизельный двигатель, водяное охлаждение, непосредственный впрыск, EURO 4, с турбонаддувом и промежуточным охлаждением	
Число цилиндров	6 в ряд	
Рабочий объем	12600 куб.см	
Макс. мощность (ЕЕС)	300 кВт (410 л.с.) / 1.900 rpm	
Макс. крут. момент (ЕЕС)	1.950 Нм / 1.000 -1.500 об/мин	
СЦЕПЛЕНИЕ		
Модель	SACHS MFZ 430	
Тип	Однодисковое, сухое с гидравлическим приводом	
ТРАНСМИССИЯ	ZF 6S 1901-механическая+ИНТАРДЕР	
ОСИ		
Передняя ось	Независимая ZF RL 75-E	
Задняя ось	ZF A 132 - с одинарной гипоидной главной передачей	
Передаточное число	3,54	
ПОДВЕСКА	Полная пневматическая подвеска с системой поднятия/опускания кузова	
Передняя	Независимая, с регулируемыми амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости торсионного типа	
Задняя	Зависимая, с регулируемыми амортизаторами	
ТОРМОЗА		
Рабочая тормозная система	Пневматическая двухконтурная, дисковые тормоза для всех колес + ABS+ASR	
Стояночный тормоз	Энергоаккумуляторы на задней оси	
ABS+ASR	Стандарт	
ШИНЫ И КОЛЕСА		
Размер шин	295 / 80 R 22.5 Radial	
Размер дисков	9 x 22.5	
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ		
Модель	RBL C-700 V	
Тип	Винт – шариковая гайка с интегрированным гидросилителем, телескопическая, регулируемая рулевая колонка с замком	
ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ		
Напряжение в системе	24 вольт	
Батареи	2 x 12 вольт, 210 А/ч	
Генератор	28 вольт, 2 x 100 А	
ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА		
Объем топливного бака	560 л	
ВМЕСТИМОСТЬ ПассажиРОВ		
Места для сидения	59+1+1 (макс) 53+1+1 (макс)	
ТИП КРЕСЕЛ ДЛЯ ПассажиРОВ	Кресла KIEI с откидываемой спинкой и складываемыми подлокотниками, выдвигающиеся в проход, ручки, сетки, упоры для ног и ремни безопасности	
СИСТЕМА ОБОГРЕВАНИЯ И КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ		
Место водителя	Дефростер для обогрева водительской кабины и обогреватель ветрового стекла	
Отделение для пассажиров	Система равномерного обогрева с высокопроизводительными воздушными обогревателями и воздушными каналами по обеим сторонам	
Предварительный обогрев	Webasto Thermo 350	
Кондиционер	Кондиционер на крыше 32 kW	

TEMSA SAFARI HD



TEMSA PRESTIJ SUPERDELUXE

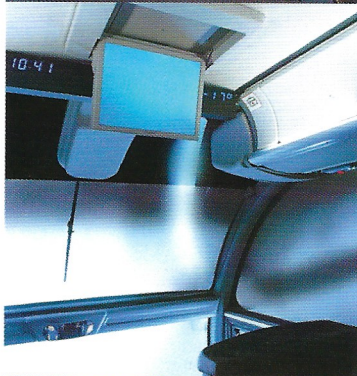


Технические характеристики	
ТИП	МИДИБУС
РАЗМЕРЫ	
Общая длина	7168 мм
Общая ширина	2262 мм
Общая высота	3271 мм (с кондиционером)
Передний свес	1613 мм
Задний свес	2250 мм
Колесная база	3350 мм
Объем багажного отделения	3,0 м ³
МАССА	
Полная масса	7500 кг
Снаряженная масса	4940 кг
ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ	
Максимальная скорость	90 км/ч (ограничена электроникой)
Максимальный преодолеваемый подъем	40 %
Минимальный радиус поворота	6,3 м
ДВИГАТЕЛЬ	
Модель	Mitsubishi 4M42-3AT4 Euro4-EGR
Тип	4х – цилиндровый дизельный двигатель жидкостного охлаждения с непосредственным впрыском Euro4, турбонаддувом и промежуточным охладителем
Рабочий объем двигателя	3908 куб.см
Макс. мощность (DI)	145 л.с. / 3200 об/мин
Макс. крут. момент (DI)	362 Нм / 1700 об/мин
СЦЕПЛЕНИЕ (модель)	4W30D
Тип	Однокосовое, сухое с гидравлическим приводом
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ	
Модель	МITSUBISHI M036S6
Тип	Механическая (6+1 передач)
Передаточные числа	5,400 – 3,657 – 2,368 – 1,465-1,000-07,11
ПОДВЕСКА	
Передняя	Полуэллиптические рессоры, гидравлические телескопические амортизаторы двойного действия, стабилизатор поперечной устойчивости торсионного типа
Задняя	Полуэллиптические рессоры, гидравлические телескопические амортизаторы двойного действия, стабилизатор поперечной устойчивости торсионного типа
ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА	
Рабочая тормозная система	Гидравлическая, двухконтурная с вакуумным усилителем
Стояночный тормоз	Барабанный, на карданном валу
Вспомогательная тормозная система	Моторный тормоз с вакуумным управлением
ШИНЫ И КОЛЕСА	
Размер шин	225/75 R 17,5 (бескамерные)
Размер колес	17,5 x 6,0
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ	
Тип	С гидроусилителем и регулируемой рулевой колонкой
ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ	
Напряжение в системе	12 В
АКБ	1 x 12 В / 225 А/ч
Генератор	12 В, 170 А
ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА	
Объем топливного бака	140 л
Влагодетель (сепаратор)	Стандартное оборудование
ВМЕСТИМОСТЬ ПассажиРОВ	
Места для сидения	27 + 1
СИСТЕМА ОБОГРЕВАНИЯ И КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ	
Тип	С двумя высокопроизводительными воздушными обогревателями и воздушными каналами по обоим бортам
Антиобледенитель	Стандартное оборудование (5150 ккал/ч)
Кондиционер	Кондиционер тропического типа, установлен на крыше (12000 ккал/ч) – стандартное оборудование
Автономный отопитель	EBERSPACHER HYD M12 12V

Технические характеристики

ТИП	DIAMOND 14	DIAMOND 13
РАЗМЕРЫ		
Общая длина	13.975 мм	12.990 мм
Общая ширина	2.550 мм	
Общая высота	3.815 мм	
Передний свес	2.960 мм	
Задний свес	3.185 мм	3.002 мм
Колесная база	6.400 мм	5.598 мм
Внутренняя высота	2.000 мм	
Багажное отделение	14 м ³ (с туалетом) / 15 м ³ (без туалета)	11 м ³ (с туалетом) / 12 м ³ (без туалета)
МАССА		
Максимальная допустимая масса	26.000 кг	
ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ		
Минимальный радиус поворота	11.150 м	9.600 м
КОНСТРУКЦИЯ КУЗОВА		
Тип	Конструкция выполнена из сварных профильных секций	
	Стальной каркас с обеих сторон покрыт оцинкованными стальными листами	
	Панели передняя, задняя и на крыше выполнены из волоконистого композитного материала	
ДВИГАТЕЛЬ		
Модель	MAN D2066 LOH 08 (Euro 4) с турбонадувом и промежуточным охладителем	
Число цилиндров	6 в ряд	
Макс. мощность (ЕЕС-89/491)	440 л.с., 324 Квт	
Макс. крут. момент (ЕЕС-89/491)	2.100 нм / 1.000 -1.400 об/мин	
СЦЕПЛЕНИЕ		
Модель	MFZ 430	
Тип	Сухое, однодисковое с гидроприводом и пневмоусилителем	
КПП		
Модель	ZF 8 S 2101	
ОСИ		
Передняя ось	Независимая MAN-VOS-08-B-01	
Задняя ось	MAN-HY-1336-B-07	
Передаточное число главной передачи	3.364	
Третья ось	MAN- OL-06-B-03	
ПОДВЕСКА		
	Полностью пневматическая подвеска с системой поднятия / опускания кузова	
Передняя	Независимая, 2 пневмобаллона + 2 амортизатора + стабилизатор поперечной устойчивости торсионного типа	
Задняя	4 пневмобаллона + 4 амортизатора	
ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА		
Рабочая тормозная система	Двухконтурная, пневматическая / дисковые тормоза впереди и сзади + ABS +ASR+EBS	
ШИНЫ И КОЛЕСА		
Размер шин	315 / 80 R 22,5 передние 295/80 R 22,5 задние	
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ		
Модель	ZF 8098	
Тип	Левостороннее рулевое управление, тип винт – шариковая гайка с встроенным гидросилителем	
	Рулевой механизм ZF, рулевая колонка MAI телескопическая, с регулировкой высоты и рулевым замком	
	Интерактивное рулевое колесо SIEMENS с кнопками выбора функций	
ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ		
	24 вольт	24 вольт
ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА		
Объем топливного бака	650 л	
ВМЕСТИМОСТЬ ПассажиРОВ		
Количество мест (максимальное)	63 + 1 + 1	57 + 1 + 1
СИСТЕМА ОБОГРЕВАНИЯ И КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ		
Место водителя	Дефростер для обогрева и охлаждения водительской кабины и обогреватель ветрового стекла	
Отделение для пассажиров	Конвекторная система	
Предварительный обогрев	Webasto THERMO 350	
Кондиционер	Кондиционер на крыше, 35 kW	

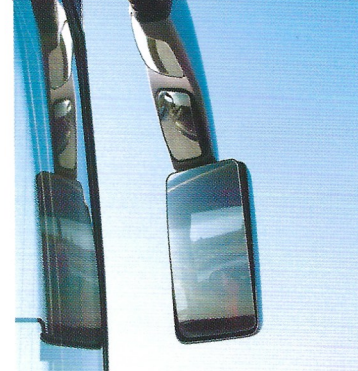
TEMSA DIAMOND 14 / 13



ГК «КОСТА» - официальный дилер завода «TEMSA»

Технические характеристики

КОД МОДЕЛИ	OPALIN 9	OPALIN 8
ТИП	Мидибус	
РАЗМЕРЫ		
Колесная база	4.313 мм	3.550 мм
Общая длина	8.393 мм	7.630 мм
Общая ширина	2.300 мм	
Общая высота	3.282 мм (с кондиционером)	
Передний свес	1.795 мм	
Задний свес	2.285 мм	
Багажное отделение	4,8 м ³	4 м ³
ВЫСОТА ВНУТРИ САЛОНА	1.900 мм	
ВЕС		
Вес при максимальной нагрузке	12.500 кг	
Минимальный радиус поворота	9,6 м	9,43 м
КОНСТРУКЦИЯ		
Тип	Стальная рама, с покрытием из оцинкованных (опция) стальных листов FRP на крыше, передней и задней частях кузова	
ДВИГАТЕЛЬ	M.A.N.	
Модель	MAN DO836LFL 02 (Euro) 3 с турбонаддувом и промежуточным охладителем	MAN DO834LFL 03 (Euro) 3 с турбонаддувом и промежуточным охладителем
Число цилиндров	6 в ряд	4 в ряд
Макс. мощность (ЕЕС)	162 кВт (220 л.с.) / 2400 об/мин	132 кВт (180 л.с.) / 2400 об/мин
Макс. крут. момент (ЕЕС)	850 Нм / 1.200-1.800 rpm	650 Нм / 1.300-1.700 rpm
СЦЕПЛЕНИЕ		
Модель	MF 395 (SACHS)	MF 362 (SACHS)
Тип	Однодисковое, сухое с гидравлическим приводом	
КПП		
Модель	ZF 6 S 1000 - VO	ZF 6 S 700 VO
ОСИ		
РЕТАРДЕР	TELMA	
Передняя ось	Независимая MAN-VOK 05	Независимая MAN-V9-42L
Задняя ось	MAN-HY-0855	
Коэффициент главной передачи	3,7	
ПОДВЕСКА		
Передняя	2 пневматические рессоры, 2 полуэллиптические рессоры, 2 амортизатора, стабилизатор.	
Задняя	4 пневматических рессоры, 2 амортизатора, 2 реактивные тяги, стабилизатор.	
ТОРМОЗА		
Тормозная система	Пневматическая двухконтурная, дисковые тормоза для всех колес + ABS/ASR+ ретардер	
ШИНЫ И КОЛЕСА		
Размер шин	265 / 70 R 17.5	245 / 70 R 17.5
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ		
Модель	ZF 8043	
Тип	Гидравлический усилитель с регулируемой рулевой колонкой	
ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ		
Напряжение в системе	24 вольт	
ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА		
Объем топливного бака	210 л	210 л
ВМЕСТИМОСТЬ ПассажиРОВ		
Количество мест (макс.)	35+1+1	31 + 1 + 1
СИСТЕМА ОБОГРЕВАНИЯ И КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ		
Тип	Система равномерного обогрева с двумя высокопроизводительными воздушными обогревателями и конвекторными обогревателями	
Автономный отопитель	Webasto Thermo 300	
Кондиционер	14000 kcal	



ГК «КОСТА» - официальный дилер завода «TEMSA»

В Москве прошло заседание Штаба Правительства Москвы и ОАО «РЖД» по реализации совместных транспортных проектов

26 ноября 2009 года на заседании Штаба Правительства Москвы и ОАО «РЖД» по реализации совместных транспортных проектов под руководством первого заместителя Мэра Москвы в Правительстве Москвы **Бирюкова П.П.** и вице-президента ОАО «РЖД» **Тони О.В.** рассмотрена разработанная Дирекцией железнодорожных вокзалов - филиалом ОАО «РЖД» Концепция реорганизации и благоустройства прилегающих территорий к железнодорожным вокзалам города Москвы.

Указанная Концепция разрабатывается в соответствии с подписанным в июне этого года соглашением Правительства Москвы и ОАО «РЖД» о взаимодействии в повышении уровня услуг и безопасности пассажиров на железнодорожных вокзалах и прилегающих городских территориях и является развитием утвержденной президентом ОАО «РЖД» Концепции эффективного использования и развития железнодорожных вокзалов России до 2015 года.

В рамках концепции проработаны вопросы трансформации железнодорожных вокзалов в современные мультимодальные транспортно-пересадочные узлы, установки современных функциональных систем информирования и обеспечения комплексной безопасности пассажиров, создания безбарьерной среды для маломобильных групп населения, обеспечения транспортной и пешеходной доступности мест посадки-высадки пассажиров, прибывающих на вокзал городским и иными видами транспорта, остановки и стоянки автотранспорта и другие.

Одобрив основные направления разрабатываемой концепции, Штаб поручил в месячный срок выполнить её доработку и представить на согласование в комплексы городского хозяйства, градостроительной политики и строительства города Москвы и ОАО «РЖД».



На заседании Штаба была также обсуждена и одобрена проведенная работа по переводу маршрутов межрегиональных автобусных рейсов на автовокзалы и автобусные станции в черте города Москвы, позволившая очистить привокзальные площади от стихийных стоянок междугородных автобусов.

В решении Штаба даны конкретные поручения по дальнейшим совместным действиям префектур административных округов, Департамента транспорта и связи города Москвы, Дирекции железнодорожных вокзалов, ГУВД по г. Москве, ГИБДД ГУВД по г. Москве, Прокуратуры города Москвы и других заинтересованных организаций по ликвидации нелегальных пунктов отстоя и отправки междугородных автобусов, теневой экономической деятельности, пресечению передвижения технически неисправных автобусов по городу Москве.

Источник:
<http://www.dtis.ru>

Московские аэропорты соединят рельсами в железный транспортный узел

На заседании Правительства российской столицы определено, как следует усовершенствовать обслуживание в аэропортах Москвы. Лучшей помощью пассажирам со стороны мэрии должен стать пуск железнодорожных экспрессов из «Шереметьево» во «Внуково» и «Домодедово» с пересадочной станцией Каланчевская возле площади трех вокзалов. Для этого нужно открыть движение по Малому железнодорожному кольцу в Москве. Этот дорогостоящий проект был отложен полтора года назад из-за кризиса.

В столице три крупных аэропорта: частный «До-

модедово», государственный «Шереметьево» и «Внуково», принадлежащий мэрии Москвы. Через эти аэропорты летают 75% всех авиапассажиров России. При этом «Домодедово» никак не может справиться с таксистами-кидалами. А путь из «Шереметьево» в центр Москвы на машине занимает больше двух часов. На Киевском вокзале, куда приходят скоростные электрички из «Внуково», негде парковаться машинам встречающих и провожающих.

Приглашение участвовать в заседании приняли все аэропорты, хотя «Домодедово» и «Шереметье-

во» находятся в Московской области и мэрии не подчиняются.

Сейчас между каждым аэропортом и ближайшей станцией кольцевой ветки московского метрополитена ходят безостановочные электрички – аэроэксpresso. Интервал – 30-60 минут, стоимость билета – 250 рублей.

В часы пик сидячих мест не хватает, что возмущает пассажиров, заплативших по европейским ценам. Поэтому московские чиновники будут предлагать железнодорожникам ездить чаще, через каждые 15 минут. Сделать это без ущерба для жителей столичного региона нелегко, так как аэроэксpresso идут по тем же рельсам, что и обычные электрички.

Уже сейчас время в пути из Подмоскovie и обратно увеличилось из-за того, что электрички с пассажирами, которые едут на работу и с работы, останавливаются в дороге для пропуска аэроэксpresso. А у автомобильных переездов через железную дорогу скапливаются пробки. Пока транспортники увеличивают число вагонов в каждом составе, но они ограничены длиной платформ.

За закрытыми дверями чиновники рассмотрели меры против подрыва аэроэксpresso и заминирования вокзалов, куда они прибывают.

Вопрос, который мэрии нужно будет решить самой, – это автомобильные парковки на площадях у Павелецкого, Белорусского вокзалов, откуда уходят аэроэксpresso. Площади ремонтируются уже несколько лет, и там нет места ни для машин провожающих, ни для таксистов.

Правительство собирается просить авиакомпании продавать билеты на московский общественный транспорт. Эта идея реализована в усеченном варианте: «Аэрофлот», например, продает билеты на аэроэксpresso, а кассы аэроэксpresso продают билеты на метро. Это позволяет прилетевшим в Москву не стоять в очередях к кассам метрополитена, которые



в часы пик просто чудовищны, а билетных автоматов у московских метро нет.

У московских чиновников большие планы в отношении аэропортов. Это самостоятельная регистрация пассажиров через компьютеры на вокзалах аэроэксpresso и гостиницах. Отправка SMS-сообщений с информацией для пассажиров, чьи авиарейсы задерживаются.

– Если же речь идет об автоматической рассылке SMS о задержке рейса, то это вопрос авиакомпаний, так как свой мобильный номер пассажир оставляет именно им, при покупке билета, – говорит **Роман Генис**, глава пресс-службы «Шереметьево». – А усовершенствовать обслуживание наших пассажиров мэрия может скорейшим расширением Ленинградского, Международного и Старошереметьевского шоссе. А также реконструкцией множества развязок на них.

– У нас обслуживание и так близко к совершенству, – сообщил «Известиям» источник в «Домодедово».

На оборотной стороне чека любого заведения этого аэропорта (парковка, кафе, магазин) печатается телефон для жалоб, куда можно бесплатно звонить из любого города России.

По материалам
 Газеты «Известия» № 06
 19.01.2010

Бросить все - и в Белгород

Аналитики по недвижимости проанализировали сделки, связанные с переездами из города в город, и сделали вывод: россияне стали менять место жительства гораздо смелее. Несмотря на то, что 70% по-прежнему стремятся в Москву и Подмоскovie, не сокращается и число москвичей, желающих «поразъехаться» из столицы.

Мигрировать вслед за работой или просто в поисках лучшей жизни – явление, широко распространенное на Западе. Но в России еще пять лет назад доля так называемой «альтернативы» (когда жилье покупается на деньги от продажи старой квартиры) в общем объеме сделок купли-продажи недвижимости между

разными регионами составляла не более 1%. Сейчас, по данным исследования за 2009 год, опубликованного аналитическим центром агентства МИАН, эта цифра составляет 40%. То есть люди переезжают, что называется, «с концами».

И куда? 55% регионалов поддерживают чеховскую традицию и рвутся в Москву. На втором месте – Подмоскovie, куда стремятся 20% решившихся на переезд. На третьем – регионы Поволжья. Парадоксально, но этот край лидирует также в списке мест, откуда люди чаще всего уезжают. Что неудивительно: по данным Министерства регионального развития, сильнее всего пострадали от кризиса именно Поволжье и



центр России. Санкт-Петербург поставляет в столицу больше всего «понаехавших», следом за ним - Тверь, Нижний Новгород, Липецк, Казань, Новосибирск, Волгоград, Уфа, Челябинск и Пермь.

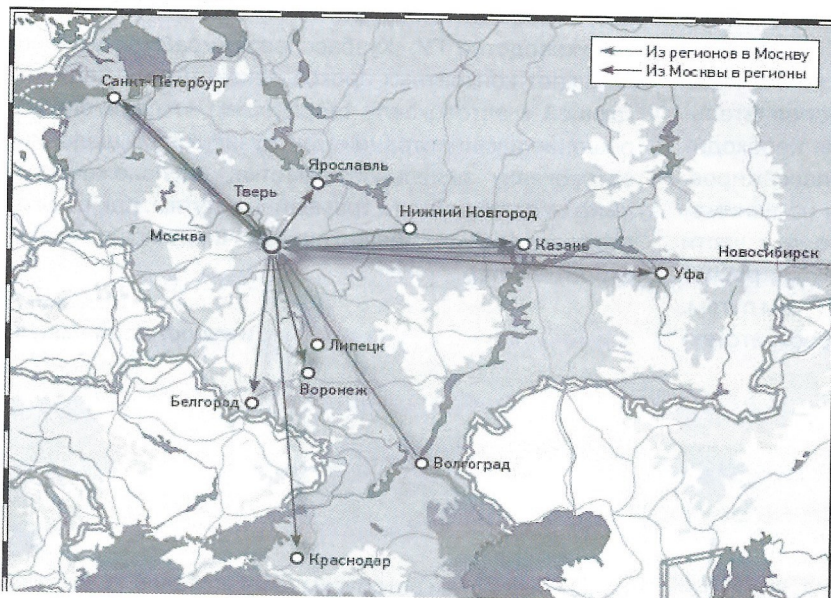
Желающих «поразъехаться» из Москвы также немало. Столицу народ покидает в первую очередь ради Белгорода, Уфы и Санкт-Петербурга. Что характерно - в этом случае расставаться с московской недвижимостью люди не спешат: по данным аналитиков, практически только москвичи делают прямые покупки жилья, без продажи старого.

- То, что Белгород пользуется наибольшей популярностью, неудивительно, - прокомментировал «Известиям» данные исследования пресс-секретарь агентства МИАН Валерий Прокопьев. - Последние несколько лет туда активно мигрируют не только из Москвы, но и с севера России. Там мягкий климат, бурно разви-

вается сельское хозяйство, а уровень доходов выше, чем в среднем в Центральной России. Не последнюю роль играет граница с Украиной - это важно для тех, кто имеет там родственников или просто хочет быть поближе к южным курортам. Уфа - вообще уникальное место. Башкирия в меньшей степени пострадала от кризиса и в настоящий момент относится к числу регионов с самым благоприятным инвестиционным климатом. С Санкт-Петербургом все понятно - вторая столица, культурный центр. Но цены на жилье там достаточно высоки, поэтому он попал только на третье место.

Кроме того, из Москвы люди уезжают в Воронеж, Казань, Краснодар и Ярославль. Чаще всего это «новые москвичи», которые возвращаются в родные места, на прежнюю работу или место учебы. Следующий по популярности мотив - желание сменить столичный ритм на что-то более спокойное, купив загородный дом. Продаются недвижимость в Москве и для покупки бизнеса за пределами столицы. Аналитики предсказывают: в будущем году количество переездов из города в город увеличится еще на 25% благодаря подъему экономики.

Кто куда переезжает?



ритм на что-то более спокойное, купив загородный дом. Продаются недвижимость в Москве и для покупки бизнеса за пределами столицы. Аналитики предсказывают: в будущем году количество переездов из города в город увеличится еще на 25% благодаря подъему экономики.

Подмосковье становится спальным районом

Для многих провинциалов, планирующих переезд в столицу, не имеет значения, куда именно ехать - непосредственно в Москву или в Подмосковье. Все зависит от финансовых возможностей переселенца. 65% покупают жилье в Москве, 35% в Подмосковье. Год назад соотношение было 50% на 50%. Риэлторы связывают такую динамику с падением цен на московскую недвижимость - накоплений стало хватать на более дорогое жилье. Те, кому на Москву денег все-таки не хватает, предпочитают города в 20-километровой зоне за МКАД: Мытищи, Балашиха, Сходня, Люберцы и др. Здесь можно найти приличную квартиру за два-три миллиона рублей. Если и таких средств нет - едут в города более отдаленные, но с удобным транспортным сообщением с Москвой. Например, в Сергиев Посад, Солнечногорск, Электросталь. Главная цель новоселов - учиться и работать в столице. А ночевать можно и в Московской области.

По материалам
Газеты «Известия» № 04
15.01.2010

Автовокзал: проблемы и перспективы

«Недавно уезжала в другой город с автовокзала, – пишет наша читательница. – Понравилось новое отремонтированное здание, в котором всё сделано для пассажиров, за исключением разве что газетного киоска.

Но вот на посадочной площадке, как и прежде, тесно. А главное: почему транспорт подъезжает на посадку задним ходом, направляя свои выхлопные

трубы как раз на пассажиров? Газ у автобусов весьма едкий – не каждый даже привыкший ко всему новокузнецанин выдержит. Почему бы автобусы не подавать на посадку передней частью? Будет ли реконструироваться посадочная площадка?»

На вопрос отвечает генеральный директор государственного учреждения «Кузбасспассажиравто-транс» М.А. Деревягин:

– Действительно, высокая загруженность технологической площади Новокузнецкого автовокзала не позволяет водителям автобусов выполнять развороты для подъезда к посадочным площадкам передней частью транспортных средств.

Нынешнее здание Новокузнецкого автовокзала и прилегающие к нему территории, включающие посадочные площадки, были спроектированы и построены более 40 лет назад. С того времени значительно вырос пассажиропоток, многократно увеличилось количество отправок: ежедневно услугами автовокзала пользуются от шести до семи тысяч пассажиров, в расписании движения автобусов предусмотрено более 260 рейсов. Претерпел значительные изменения и сам подвижной состав. Если 40 лет назад эксплуатировались автобусы марок «ПАЗ», «ЛАЗ», «Икарус», то сегодня им на смену пришли «ГолАЗы», «НефАЗы» автобусы, иностранного производства, значительно превышающие по габаритам и вместимости те, что были раньше.

С учётом растущего пассажиропотока и перспектив развития автовокзала необходимы дополнительные площади для приёма и размещения необходимого количества подвижного состава и пассажиров. В решении этого вопроса мы надеемся на понимание и содействие администрации города в части выделения автовокзалу земельного участка, расположенного ниже от автовокзала к трамвайным путям. Со своей стороны мы готовы провести соответству-

ющее обустройство дополнительных посадочных площадок и перрона.

Уже сегодня разработан проект перронного модуля, строительство которого запланировано на месте существующего навеса. Он будет представлять собой двухэтажное здание, совмещённое со зданием действующего автовокзала. На первом этаже планируется расположить посадочные терминалы, на втором – дополнительный зал ожидания. Здание будет полностью остеклённым, чтобы пассажиры могли наблюдать за каждым рейсом. Кардинально новым станет разделение пассажирской и посадочной зон, по типу аэропорта. Пригородные рейсы станут отправляться с нижней площадки автовокзала, междугородные – с верхней. Пассажиры, ожидая посадки в автобус, не будут на открытом перроне мёрзнуть зимой и изнывать от жары летом, им не придётся дышать выхлопными газами, которые скапливаются на Привокзальной площади.

Руководство ГУ «Кузбасспассажиравтотранс» не называет конкретных сроков реконструкции прилегающей к автовокзалу территории: это зависит от решения администрации Новокузнецка о выделении автовокзалу земельного участка, расположенного ниже от автовокзала к трамвайным путям. Как только этот вопрос будет решён, перевозчики смогут начать строительство.

Источник:

www.novokuznetsk.su

09.02.2010

Палки в колеса приграничному сотрудничеству



Павлодарские пассажирские автобусы, следующие в Омск, не могут пересечь казахстанско-российскую границу. Их не пропускают работники омской транспортной инспекции. Мотивировка – проезд по рос-

сийским дорогам автобусам длиной более 12 метров запрещен.

Павлодарские же междугородние транспортные средства, предназначенные для перевозки пассажиров, по крайней мере, подавляющее большинство из них, не соответствуют установленному нормативу.

Сегодня маршрут Павлодар – Омск обслуживают только машины «Вольво». В сутки выезжают пять автобусов. И лишь один имеет 12-метровую длину. Он и пересекает границу. А до таможенного поста пассажиров довозят «не соответствующие нормам машины». Затем происходит обмен людьми. Те, кто едет из Омска в Павлодар, пересаживаются на «неправильный» автобус, и наоборот. И каждый из «Вольво» едет в обратном направлении. Абсурд? Конечно! Но омская транспортная инспекция придерживается иного мнения, ссылаясь на соответствующий документ. Директор ТОО «ПавлодарИнтерBUS» Евгений Пилипенко разъяснил суть нормативно-правового акта, посеявшего раздор между перевозчиками двух стран. Речь идет о так называемом Минском соглашении, регламентирующем размеры габаритов для

различных видов транспорта, который может ездить только по дорогам стран СНГ, подписавших этот документ. Кстати, произошло это событие (имеется в виду подписание) еще в 1999 году, когда как наверняка многие помнят, что по дорогам бывших советских республик ездили, как правило, либо старенькие «Икарусы», либо российские автобусы. И те, и те удовлетворяли требованиям Минского соглашения. Но прошло одиннадцать лет. За это время многие предприятия, естественно, обновили свои автопарки, заменив устаревшие автобусы на современные машины, отличающиеся более высоким уровнем комфорта. Общее количество мест для пассажиров не изменилось (50–56 человек). Чего нельзя сказать о расстоянии между сиденьями. В междугородних «ЛАЗах» и «Икарусах», эксплуатируемых в России и в Казахстане пятнадцать-двадцать лет назад, расстояние между сиденьями было 30 сантиметров. Позднее эта цифра была увеличена до 37 сантиметров, а потом и до 57 сантиметров. Это уже в более поздних моделях «Вольво». Вот почему современные автобусы несколько длиннее своих ранних аналогов. Кто же мог предположить, что за дополнительный комфорт для пассажиров придется расплачиваться перевозчикам? А именно так сегодня обстоит дело на направлении Павлодар – Омск. ТОО «ПавлодарИнтерBUS» терпит огромные убытки. Фирма уже сделала все от нее зависящее, чтобы найти компромисс с российской стороной. Но с лета, когда омичи впервые заговорили об ограничении на длину автобусов, воз и ныне там. **Евгений Пилипенко** рассказывает, что после устного предупреждения соседей павлодарцы, изучив необходимые документы, занялись организацией переговоров. Но это желание не было взаимным. Постучались казахстанцы в закрытые двери, да и отступили. До октября, когда из Омска пришло очередное предупреждение. Вскоре после этого перевозчики двух стран все-таки сели за стол переговоров. Но попытка прийти к консенсусу потерпела полную неудачу. Россияне твердо стояли на своем, ссылаясь на Минское соглашение, которое еще никто не отменял. Не согласились они и на предложение казахстанских коллег оборудовать российские дороги специальными знаками на ограничение габаритов, возразив, что в таком случае по дорогам не смогут передвигаться грузовики-длинномеры. В общем, встреча с начальником транспортной инспекции Омской области С. Шаповаловым закончилась ничем. А 15 декабря пассажиров, следующих из Павлодара в Омск, просто высадили из несоответствующего норме «Вольво» и без лишних слов пересадили в другие ехавшие транзитом казахстанские автобусы (у которых с габаритами было все в порядке). Некоторые водители попытались возмутиться, объясняя, что рискуют быть оштрафованными за перегруз. Но их никто и слушать не стал, а выставили условие: либо они берут лишних пассажиров, либо могут забыть о беспрепятственном пересечении

границы. Надо ли говорить, что высаженным пассажирам пришлось ехать в переполненных автобусах, а водителям платить штрафы.

Сегодня, как уже говорилось, границу пересекает лишь один автобус – 12-метровый. И омские «Газели», не имеющие никаких проблем с габаритами. Вот в них, считают павлодарцы, и кроется причина того, что омичи предпочли придерживаться буквы закона, а не следовать здравому смыслу. И считать так у них есть все основания. Дело в том, что фирма «ПавлодарИнтерBUS» обслуживает и рейсы на Барнаул. Но барнаульцы об исполнении этого пункта Минского соглашения и речи не заводят. Более того, все другие пункты пропуска павлодарские «Вольво» проходят беспрепятственно. Препоны им чинят лишь на омской границе. Это самый главный довод. Но есть еще и другой. Хотя его, скорей всего, правильнее будет отнести к внутренним недочетам самого Минского соглашения. Судите сами. Нормативно-правовой акт более чем десятилетней давности запрещает эксплуатацию на междугородних линиях автобусов длиннее 12 метров, но разрешает использование... 18-метровых машин. Правда, с одним условием: они должны быть сочлененные. В народе такие автобусы называют «гармошками». Кстати, это чисто городской транспорт и для дальних поездок, просто, не предназначен. Но по закону именно на нем пересечь границу можно, даром, что этой машине сто лет в обед, а на 13-метровом автобусе, который специально обустроивался под дальние рейсы, нельзя.

Конечно же, павлодарцы сложа руки, не сидят и всеми способами пытаются решить проблему. Кстати, по мнению Москвы, надуманную (такой ответ пришел из столицы Российской Федерации). Например, обратились в Министерство промышленной политики, транспорта и связи с просьбой выдать разрешение на движение по российской территории крупногабаритного транспорта, которое требуют от павлодарских перевозчиков омские транспортные инспектора. Но оттуда им пришел очень странный ответ, подписанный первым заместителем министра В. И. Беловым: «Приказом министра от 22.01.2004 г. № 8 предусмотрено, что для крупногабаритных и тяжеловесных автобусов, движущихся по дорогам Российской Федерации, специальных разрешений не требуется». В противном случае Галицынский автобусный завод не выпускал бы автобусы длиной 13,7 метра, а татарский «Волжанин» – 15 метров! Но они их выпускают, причем не для «внутреннего пользования», а именно для дальних поездок. В общем, куда ни посмотришь, везде одни противоречия! Граничащие с абсурдом.

...Пока павлодарские перевозчики ведут «бумажную» войну и терпят убытки, владельцы омских «Газелей» подсчитывают прибыль. Многие пассажиры предпочитают жертвовать комфортом и выбирают омских перевозчиков, чтобы добраться до места на одном транспорте, а не пересаживаться на границе и

ждать другого автобуса. А ведь совсем недавно ситуация складывалась с точностью до наоборот. Те, кто часто ездит в Омск, подтвердит: опытный пассажир, покупая билет в кассе, независимо от того, где он находится – в Павлодаре или в Омске, всегда поинтересуется, чей автобус. И покупает билет на павлодарский рейс. Вернее, покупал...

В Москве о проблеме знают. Уточняют: все по закону. По соглашению стран СНГ 1999 года, въезд на территорию России больших автобусов запрещен. Только в Минтрансе не отвечают, почему об этом соглашении не вспоминали 10 лет. По словам со-

трудника Министерства транспорта России, в настоящий момент получено обращение Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан по этой проблеме. В ближайшее время будут проведены двусторонние консультации. В прошлом году в России принят новый технический регламент, в котором разрешенная длина автобуса до 13,5 метров, но вступит он в силу только в сентябре этого года. Павлодарские перевозчики боятся, что к этому времени многие уже обанкротятся.

Источник:
www.zakon.kz
21.01.2010

ПРОЕКТЫ: НП «ЕТС «РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ»**Совершенствование системы транспортного обслуживания посетителей торгово-рыночных комплексов Московского региона, прибывающих из других регионов Российской Федерации и стран ближнего зарубежья**

В сфере междугородных и международных автобусных перевозок особое место занимает транспортное обслуживание посетителей крупных торгово-рыночных комплексов (далее – КТРК).

Функционирование КТРК имеет важное социальное значение, позволяет населению Российской Федерации приобретать необходимые товары по доступным ценам.

Некоммерческим Партнерством «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» в рамках работ по развитию межрегиональных и международных автобусных перевозок был проведен анализ состояния рынка услуг по транспортному обслуживанию посетителей КТРК города Москвы и ближайшего Подмосковья, прибывающих из других регионов Российской Федерации и стран ближнего зарубежья.

В настоящее время в городе Москве и ближайшем Подмосковье функционируют десятки КТРК, на которых ежедневно осуществляется прибытие и отправление автобусов межрегионального и международного сообщения. При этом, суммарное количество ежедневных автобусных рейсов таких перевозок составляет более 1500, которое распределяется по вылетным магистралям следующим образом:

- Щелковское шоссе – 70 рейсов в сутки;
- Горьковское шоссе – 155 рейсов в сутки;
- Новорязанское шоссе и Егорьевское шоссе – 260 рейсов в сутки;
- автодорога «Дон» и Каширское шоссе – 280 рейсов в сутки;
- Варшавское шоссе – 280 рейсов в сутки;
- Киевское шоссе и Калужское шоссе – 185 рейсов в сутки;
- Минское шоссе – 65 рейсов в сутки;
- Новорижское шоссе – 60 рейсов в сутки;
- Ленинградское шоссе – 50 рейсов в сутки;
- Дмитровское шоссе – 60 рейсов в сутки;
- Ярославское шоссе – 75 рейсов в сутки.

Указанные объемы автобусных перевозок значительно увеличивают загруженность улично-дорожной сети города Москвы автобусами междугородного и международного сообщения и приводят к дополнительным выбросам вредных веществ в атмосферу.

В 2009 году произошло большое количество дорожно-транспортных происшествий с участием автобусов междугородного сообщения, имевших тяжелейшие последствия. При этом, основной причиной таких происшествий является отсутствие необходимого контроля за перевозками, результатом чего становится несоблюдение режимов труда и отдыха водителей, отсутствие или формальное проведение предрейсового медицинского осмотра водителей, неудовлетворительное техническое состояние автобусов и т.п. Многие из этих дорожно-транспортных происшествий произошли с автобусами, следующими на КТРК.

До настоящего времени не проводились специальные разработки в сфере транспортного обслуживания посетителей КТРК, прибывающих на автобусах из других регионов Российской Федерации и стран ближнего зарубежья.

Федеральным законом Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта

и городского наземного электрического транспорта» установлено, что перевозки пассажиров и багажа автобусами подразделяются на регулярные перевозки и перевозки по заказам.

В настоящее время различные перевозчики по-разному декларируют фактически осуществляемые перевозки пассажиров автобусами на КТРК: и как регулярные перевозки, и как перевозки по заказам.

При этом, часто встречаются ситуации, когда одни и те же автобусные перевозки в городе Москве позиционируются как перевозки по заказу (несмотря на то, что осуществляются ежедневно по одному и тому же расписанию), а в другом регионе Российской Федерации – как регулярные.

Указанные действия осуществляются в целях ухода от выполнения требований постановления Правительства Москвы от 18 января 2005 г. № 24-ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы», которые не распространяются на перевозки автобусами по заказу.

Функционирование мест отправления и прибытия автобусов междугородного и международного сообщения на КТРК характеризуется большим набором негативных, а большей частью, и опасных факторов. В таких местах:

- не осуществляются мероприятия по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и дорожного движения (не проводятся предрейсовые медицинские осмотры водителей, предрейсовые технические осмотры автобусов);
- нарушаются режимы труда и отдыха водителей;
- не осуществляются необходимые мероприятия по антитеррористической защищенности перевозок пассажиров;
- при взимании платы за услуги по перевозке пассажиров автобусами не платятся налоги, установленные действующим законодательством.

Правительством Москвы проводится работа по уменьшению негативных факторов, сопровождающих функционирование КТРК, и сокращению их количества на территории города. Кроме того, Правительством Москвы постоянно ужесточаются требования к экологическим характеристикам автотранспортных средств, которым не отвечает большинство автобусов, прибывающих на КТРК.

Из всего вышесказанного следует сделать вывод, что существующее положение в сфере транспортного обслуживания посетителей КТРК Московского региона, прибывающих из других регионов Российской Федерации и стран ближнего зарубежья, является крайне неудовлетворительным и не отвечает современным требованиям безопасности и качества перевозок, что говорит о необходимости специальных разработок по рассматриваемой проблеме.

Учитывая изложенное, Некоммерческим партнерством «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» организована разработка соответствующих проектов.

Основными целями совершенствования системы транспортного обслуживания посетителей КТРК Московского региона, прибывающих из других регионов Российской Федерации и стран ближнего зарубежья, должны являться:

- 1) Обеспечение доступности, необходимого объема и качества услуг по перевозке пассажиров на КТРК.
- 2) Повышение производительности и рентабельности функционирования объектов транспортной инфраструктуры, расположенных на территории КТРК.
- 3) Повышение уровня безопасности услуг по перевозке пассажиров в междугородном и международном сообщении.
- 4) Разгрузка улично-дорожной сети города Москвы от автобусов междугородного и международного сообщения.
- 5) Максимально возможное уменьшение выбросов вредных веществ в атмосферу от автобусов междугородного и международного сообщения в городе Москве.
- 6) Обеспечение поступления в бюджеты всех уровней налоговых отчислений, предусмотренных действующим законодательством, от деятельности по перевозке пассажиров в междугородном и международном сообщении.
- 7) Формирование цивилизованного рынка услуг по перевозке пассажиров в междугородном и международном сообщении в городе Москве, Московской области и других субъектах Российской Федерации.
- 8) Создание в городе Москве и Московской области новых рабочих мест.

В своих разработках Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» исходит из того, что организация транспортного обслуживания посетителей КТРК в Московском регионе, прибывающих из других регионов Российской Федерации и стран ближнего зарубежья, должна отвечать следующим принципам:

- КТРК должны располагаться в непосредственной близости от вылетных магистралей, по которым осуществляется большой объем прибытия и отправления посетителей КТРК;
- КТРК должны располагаться за пределами Московской кольцевой автомобильной дороги, предпочтительно на территории Московской области;
- на территории КТРК, либо в непосредственной близости от них, должны располагаться специализированные пункты отправления и прибытия автобусов междугородного и международного сообщения (далее – АВ-КТРК);

– на АВ-КТРК помимо отправления и прибытия автобусов междугородного и международного сообщения должны осуществляться обслуживание пассажиров, водителей и другого персонала перевозчиков, отстой и техническое обслуживание автобусов;

– АВ-КТРК должны соответствовать требованиям по обеспечению безопасности и качества перевозок пассажиров автобусами.

На АВ-КТРК пассажирам должны предоставляться следующие минимально необходимые виды услуг: услуги, связанные с продажей проездных документов; информационные услуги; услуги по бытовому обслуживанию пассажиров; услуги по хранению и обработке багажа; услуги, связанные с посадкой и высадкой пассажиров.

Для обеспечения минимально необходимого уровня обслуживания пассажиров АВ-КТРК должны иметь: перроны для посадки и высадки пассажиров; кассы по продаже проездных документов; зал ожидания; туалеты и другие помещения по бытовому обслуживанию пассажиров; визуальное и звуковое информационное обеспечение пассажиров; места кратковременной стоянки автобусов.

При этом, количество перронов, касс по продаже проездных документов, мест в зале ожидания, туалетов должно соответствовать максимальной пропускной способности АВ-КТРК.

Визуальная информация должна наноситься на таблицы, схемы, указатели и включать в себя:

- план АВ-КТРК;
- схемы автобусных маршрутов, отправляющихся от АВ-КТРК;
- расписание отправления и прибытия автобусов с указанием организаций, эксплуатирующих маршруты;
- таблицы стоимости проезда и провоза багажа;
- план эвакуации пассажиров и персонала АВ-КТРК в экстренных случаях;
- информацию о режиме и порядке работы касс по продаже проездных документов.

Звуковая информация должна осуществляться через систему громкоговорящей связи и включать в себя информацию о прибытии и отправлении автобусов, об отмене или задержке рейсов.

К эксплуатации АВ-КТРК должны допускаться организации, удовлетворяющие следующим критериям:

1) Такая организация не должна сама эксплуатировать междугородные и международные автобусные маршруты. Данный критерий необходим во избежание недобросовестной конкуренции, когда при допуске на АВ-КТРК предпочтение отдается автобусам именно этой организации.

2) Эксплуатирующая организация, либо ее штатные сотрудники должны иметь опыт работы в автовокзальной деятельности не менее 1 года.

Данный критерий позволяет исключить появление неквалифицированных организаций, а также подставных организаций, аффилированных к той или иной заинтересованной структуре.

3) Эксплуатирующая организация должна вести продажу билетов с использованием компьютерной диспетчерско-кассовой программы, адаптированной к другим диспетчерско-кассовым программам, используемым на территории Российской Федерации.

В заключение следует отметить необходимость разработки и реализации пилотного проекта по созданию АВ-КТРК. Местом для такого пилотного проекта выбрана оптово-розничная ярмарка «Сирень Балашихи» расположена на территории Московской области в 1 км от МКАД по адресу: Шоссе Энтузиастов, вл. 1А.

Пресс служба
НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Бурятия

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Эксплуатирующая организация	Должность, ФИО руководителя	Телефон, факс
Автовокзалы					
1	Автовокзал г. Улан-Удэ	670000, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Советская, 1	Улан-Удэнский автовокзал - филиал ГУП "Улан-Удэнское ПАТП № 2"	Коноваленков Михаил Федорович	т. (3012) 60-86-02
Пассажирские автостанции					
2	Автостанция с. Аршан	671023, Республика Бурятия, с. Аршан, ул. Тракторная, За	МО "Аршан"	Лаврентьев Алексей Николаевич	т. 8-950-055-11-07

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ


3	Автостанция с. Баргузин	671610, Республика Бурятия, с. Баргузин, ул. Ленина, 40	ОАО "Баргузинское АТП"	Григорян А.А.	т. (30131) 4-11-59
4	Автостанция с. Бичура	671360, Республика Бурятия, с. Бичура, ул. Советская, 42	ИП Фурманов А.А.	Фурманов Александр Анатольевич	т. 8-924-753-78-42
5	Автостанция г. Гусиноозерск, 6 мкрн	671160, Республика Бурятия, г. Гусиноозерск, 6 мкрн, 5, к. 1	ООО "Селенга-Авто"	Сахаровский Александр Юрьевич	т. 8-950-386-40-64
6	Автостанция г. Гусиноозерск, ул. Ленина	671160, Республика Бурятия, г. Гусиноозерск, ул. Ленина, 28А	ООО "Гусиноозерский маршрут"	Дубинин Вячеслав Владимирович	т. (30145) 4-44-44
7	Автостанция с. Кижинга	671450, Республика Бурятия, с. Кижинга, ул. Тракторная	-	-	-
8	Автостанция с. Курумкан	671640, Республика Бурятия, с. Курумкан, ул. Школьная, 8	ООО "Автоэкспресс"	Батуев Сергей Баяндуевич	т. (31049) 4-13-56
9	Автостанция с. Кырен, ул. Базарная	671010, Республика Бурятия, с. Кырен, ул. Базарная, 2	МУП "Тункатранссервис"	Хамагаев Арсений Евгеньевич	т. (3012) 65-97-32
10	Автостанция с. Кырен, ул. Ленина	671010, Республика Бурятия, с. Кырен, ул. Ленина, 93	ИП Богомол Л.Г.	Богомол Лариса Григорьевна	т. 8-950-055-79-18
11	Автостанция с. Мухоршибирь	671340, Республика Бурятия, с. Мухоршибирь, ул. Доржиева, 15	ИП Шаманов И.В.	Шаманов Игорь Владленович	т. (3012) 67-49-05
12	Автостанция с. Петропавловка, ул. Кирова	671920, Республика Бурятия, с. Петропавловка, ул. Кирова, 4	ИП Вихорева Г.А.	Вихорева Галина Александровна	т. (3012) 62-65-60
13	Автостанция с. Петропавловка, ул. Свердлова	671920, Республика Бурятия, с. Петропавловка, ул. Свердлова, 56	ИП Галимов Г.Р.	Галимов Григорий Рафикович	т. 8-902-168-46-11
14	Автостанция с. Сосново-Озерское	671430, Республика Бурятия, с. Сосново-Озерское, ул. Первомайская, 115Б	Некоммерческое партнерство "Ассоциация междугородных пассажирских перевозок"	Дубинин Вячеслав Владимирович	т. (3012) 62-53-71
15	Автостанция п. Усть-Баргузин	671624, Республика Бурятия, п. Усть-Баргузин, ул. Ленина, 3в	Усть-Баргузинская поселковая администрация	Колмаков А.С.	т. (30131) 9-13-23
Кассовые пункты					
16	Кассовый пункт с. Турунтаево	671260, Республика Бурятия, с. Турунтаево, ул. 50 лет Октября, 27	ИП Артемьев В.И.	Артемьев Владимир Иванович	т. 8-902-563-92-38

При составлении реестра использована информация, предоставленная Министерством по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия.

В случае обнаружения несоответствий в указанных сведениях просим сообщить на e-mail: info@rosbuslines.ru или позвонить нам по телефону +7(495)633-12-89

Проведение муниципальных конкурсов на право на обслуживания регулярных автобусных маршрутов



Саранчук Лилия Марковна
Исполнительный директор Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области

В Свердловской области продолжается принятие муниципальных нормативных актов, устанавливающих полномочия органов местного самоуправления в организации транспортного обслуживания населения. Как известно, федеральный закон №131-ФЗ «О местном самоуправлении» транспортное обслуживание населения автобусами на регулярных маршрутах городского и пригородного сообщения отнес к вопросам местного значения. Отсутствие рамочного федерального закона «Об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в Российской Федерации» объективно задержало развитие муниципального законодательства по этим вопросам.

В результате каждый муниципалитет вынужден действовать самостоятельно, совершая ошибки и тратя время на разработку уже известных правовых норм.

Союз автотранспортных предпринимателей Свердловской области, действуя в интересах своих членов, в последний год оказал помощь многим муниципальным образованиям в этих вопросах. Совместными усилиями создается областной реестр регулярных автобусных маршрутов всех видов сообщения, реестр перевозчиков, работающих на территории каждого населенного пункта, реестры объектов транспортной инфраструктуры, которые используются в пассажирских перевозках.

По инициативе союза в управленческих округах Свердловской области были созданы рабочие группы, объединившие руководителей представительных и исполнительных органов местного самоуправления, перевозчиков и юристов союза. Общими усилиями подготовлены проекты документов, определяющих порядок действий власти и перевоз-

чиков по эксплуатации муниципальной маршрутной сети и созданию системы допуска транспортных организаций к перевозке пассажиров на регулярных маршрутах, включенных в эту сеть.

Дискуссию вызвала подготовка документов о проведении конкурса на право получения разрешения перевозчиком на осуществление пассажирских перевозок. Действительно, конкурсная документация - это самый ответственный документ в пакете нормативных актов, принимаемых муниципалитетами. Оспариваются все процедуры организации транспортного обслуживания: утверждение местными властями маршрутной сети как объекта управления, ведение реестров маршрутов, утверждение паспортов маршрутов, согласование схемы движения транспортных средств. Но итоги конкурса, порядок его проведения, объективность и обоснованность критериев конкурса становятся предметом большинства обращений в антимонопольную службу и судебных исков. Поэтому так важно изучать и анализировать складывающуюся в России судебную практику по рассмотрению жалоб на итоги конкурсов в антимонопольные органы и рассмотрение в арбитражных судах исков о признании предписаний антимонопольных органов не законными.

В настоящий период в Новосибирской области принято областное и муниципальное транспортное законодательство. Анализ судебной практики 2003-2007 годов дает представление о различных аспектах судебных споров с антимонопольными органами в период формирования нормативных актов в этом регионе.

Например, судебное решение Арбитражного суда Новосибирской области по делу № А45-10486/04-СА9/477 от 07 декабря 2004 года позволяет делать выводы о праве местных властей на формирование реестра маршрутов. Суд рассматривал жалобу перевозчика на право формирования реестра маршрутов исполнительными органами г.Новосибирска. Муниципальный конкурс проводился мэрией только по маршрутам, включенным в городской реестр, при этом некоторые, существовавшие до формирования реестра маршруты, в него не были включены.

В решении суда сказано, что поскольку согласование маршрутов и графиков движения отнесено к компетенции органов местного самоуправления, то со стороны мэрии Новосибирска правомерно и утверждение реестра маршрутов общественного транспорта. Приказом директора департамента транспорта мэрии Новосибирска было осуществлено изменение фактически существовавшей



маршрутной сети. Ряд ранее утвержденных, эксплуатируемых перевозчиками маршрутов, не были внесены в муниципальный реестр автобусных маршрутов.

Суд указал, что реестр маршрутов не изменяет и не отменяет прав пассажиров и перевозчиков, не устанавливает новых условий для получения права на перевозку, не дает перевозчикам новых полномочий и обязанностей. Реестр фиксирует пути следования транспорта, необходимые для обслуживания населения на территории муниципального образования. Суд подтвердил, что для полного обеспечения услугами по перевозке пассажиров автобусами органы исполнительной власти вправе вести реестры маршрутов и составлять муниципальные схемы таких маршрутов.

Суд указал, что результаты обследования фактически сложившегося или планируемого пассажиропотока являются объективным основанием к изменению маршрутной сети, внесению изменений в реестры маршрутов.

Аналогичные выводы сделал Арбитражный суд Новосибирской области по делу № А45-4679/07-52/111от 06 июля 2007 года. Суд, рассматривая жалобу перевозчика на отказ департамента транспорта Новосибирской области в утверждении расписания, указал в своем решении, что согласование расписаний и схем маршрутов, утверждение паспортов в пригородном и межмуниципальном автобусном сообщении относится к компетенции органов исполнительной власти Новосибирской области.

По мнению суда, решение об открытии или закрытии действующих маршрутов принимаются уполномоченными органами при наличии (отсутствии) объективных транспортных потребностей населения, выявленных по результатам изучения предполагаемого (прогнозируемого) пассажиропотока, а также с учетом обращений администраций муниципальных образований и перевозчиков. Суд подчеркнул, что в случае, если потребность жителей в перевозках удовлетворена полностью, то

новый маршрут или новый перевозчик на маршруте приведет к снижению пассажиропотока у работающих перевозчиков и ущемлению их экономических интересов. Суд определил, что внесение дополнительного рейса в интересах заявителя сделает деятельность муниципального автотранспортного предприятия, которое уже обслуживает спорный маршрут, убыточной, и подтвердил правомерность действий администрации. Из судебных материалов следует, что причины и основания отказа в открытии маршрута или утверждении расписания должны быть предусмотрены муниципальным нормативным актом, например положением (порядком) о транспортном обслуживании населения на территории муниципального образования.

Заключение договоров между органами исполнительной власти и перевозчиками так же были предметом судебного разбирательства. Мэрия Новосибирска обратилась в Арбитражный суд Новосибирской области с иском о непризнании предписания ФАС по Новосибирской области. Решение этого суда было обжаловано в федеральный Арбитражный суд Западно-Сибирского округа, который 19 января 2006 года вынес следующее решение по делу №Ф04-95/14/2005(18809-А45-23).

Администрация Новосибирска потребовала, чтобы перевозчик заключил договор на обслуживание муниципального маршрута. Предприниматель счет это предложение принуждением к заключению договора и обратился в антимонопольный комитет с жалобой на действия администрации.

Суд указал, что действия администрации законны, в них нет нарушения антимонопольного законодательства, так как администрация действует в соответствии с принятым нормативным муниципальным актом, который не имел целью недопущение, ограничение, устранение конкуренции или ущемления интересов хозяйствующих субъектов. Элементы организации перевозок: утверждение расписания, схем опасных участков, конкурсы суд определил как способ организации транспортного обслуживания населения. Несмотря на то, что предприниматель оценивал заключение договора необоснованным препятствием хозяйствующему субъекту на рынке перевозок, суд счел данное утверждение необоснованным.

В решении указано, что организация транспортного обслуживания населения находится в ведении муниципальных образований и отнесена к вопросам местного значения. По мнению суда, муниципальные органы должны: осуществлять контроль за работой не только муниципальных, но всех иных транспортных организации, обслуживающих население города; утверждать маршруты и графики движения местного транспорта; привлекать на договорных началах к транспортному обслуживанию населения предприятия, действующие на территории города; обеспечивать учет автомобилей в городе; органи-



зовывать и контролировать обслуживание пассажиров на вокзалах и остановках города. При этом в решении суда есть ссылка на закон Новосибирской области, который предусмотрел договорные отношения при обслуживании маршрутной сети между государственными и муниципальными органами и перевозчиками.

Представляет интерес и рассмотрение в Арбитражном суде Новосибирской области дела № А45-40841/04-Са3/245 от 23 августа 2004 года по обращению мери г.Новосибирска, которая оспорила предписание ФАС по Новосибирской области. Органы Антимонопольной службы сочли включение в условия муниципального конкурса положений, по которым большее количество баллов получали участники конкурса, имеющие автобусы большой и особо большой вместимости и сертифицированную ремонтную базу для технического обслуживания и текущего ремонта техники создает не равные условия для участников конкурса. Суд отметил, что помимо указных критериев в условиях конкурса имелись и другие показатели. Конкурс выигрывало предприятие, получившее большее количество баллов по всем показателям. Суд счел неправомерным предписание антимонопольного органа об исключении таких показателей, так они были основаны на требовании безопасной организации пассажирских перевозок и обследованном пассажиропотоке, учитывали потребности населения. Суд сделал вывод о том, что целью проведения конкурса на право выполнения пассажирских перевозок по муниципальной маршрутной сети г.Новосибирска являлось обеспечение безопасности обслуживания населения г.Новосибирска услугами по перевозке пассажиров на городских и пригородных маршрутах, а не обеспечение занятости транспорта, принадлежащего отдельным хозяйствующим субъектам. Поэтому и критерии отбора при проведении конкурса на наличие автобусов большой вместимости и сертифицированной технической базы направлены на решение цели конкурса. Это совершенно замечательный вывод, который показывает, что суд при принятии решения не пошел по легкому пути популизма и псевдоподдержки рынка транспортных услуг. Исследовав федеральное и региональное законодательство, отраслевые нормативные акты, суд верно установил компетентность муниципальных органов исполнительной власти и отдал приоритет принципам обеспечения безопасности пассажирских перевозок, сохранения жизни и здоровья граждан. Это пример, подтверждающий зрелость судебных решений по таким непростым транспортным проблемам.

Не менее интересно решение Арбитражного суда Тюменской области по делу «№А-70-4693/3-2002 от 31 января 2003 года. Арбитражным судом рассмотрена жалоба на предписание ФАС

по Курганской и Тюменской области. В решении Арбитражного суда указывается, что муниципальные власти вправе, в рамках своей компетенции, принимать нормативные акты по транспортному обслуживанию населения, при этом главным для местной власти является выполнение требований федерального закона «О безопасности дорожного движения», в котором отдан приоритет жизни и здоровью граждан над экономическими интересами хозяйствующих субъектов. Суд указал, что у местной власти имеются не только технические процедуры: согласование паспортов, схем движения, расписаний, но и организационные и контролируемые функции по обеспечению безопасной перевозки граждан. Поэтому действия администрации г.Шадринска Курганской области по расчету оптимальной маршрутной сети с учетом технико-эксплуатационных показателей дорог, остановок, пассажиропотока, экономической эффективности были правомерны. Правомерны и сделанные на базе этого обследования выводы в виде: перечня муниципальных маршрутов, схемы городских маршрутов, расчета оптимального количества автобусов. Всеми этими действиями администрация г.Шадринска реализовала свои полномочия и не нарушила ни каких прав хозяйствующих субъектов. Оптимальное количество автобусов не нарушает антимонопольного законодательства, так как не направлено на ограничение прав конкретного субъекта. Суд признал правомерным проведение конкурса как одной из форм организации рынка транспортных услуг. По мнению суда, администрация г.Шадринска действовала в рамках своих полномочий, ее устремления были направлены на организацию безопасных и бесперебойных перевозок населения. Допуск по итогам конкурса суд считает правильным и эффективным методом регулирования рынка транспортных услуг.

В целом анализ судебных актов показывает, что суды даже при отсутствии федерального закона «Об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в Российской Федерации», исходя из положений областных законов и муниципальных нормативных актов, делают правильные выводы, подтверждая компетенцию и правомерность действий государственной и местной власти по организации транспортного обслуживания населения.

По моему мнению, для подготовки проекта будущего федерального закона о транспортной деятельности было бы весьма продуктивно проанализировать и обобщить нормотворческую и правоприменительную практику субъектов Федерации в одном или нескольких федеральных округах.

Саранчук Л.М.

Представляем книгу Ю.А. Гольденберга «Автовокзалы и пассажирские Автостанции», изданную в 1971 году издательством «Транспорт».

На самом деле, книга и сейчас не потеряла свою актуальность и важность для руководителей автовокзалов. Она является настольной книгой для тех, кто планирует реконструировать существующий объект транспортной инфраструктуры или строить новый.

Безусловно, появились некоторые новые требования к функциональному назначению ряда помещений. Это связано, в первую очередь с антитеррористической защищенностью объекта. Но основное не изменилось, поэтому данная книга пользуется большим спросом у специалистов, но из-за давности выхода ее в свет и малого тиража найти издание сегодня практически невозможно. Мы постараемся разместить в специальном разделе нашего журнала информацию и выдержки из этой книги, чтобы у специалистов – работников автовокзалов появилась возможность ознакомиться с ними.

ГЛАВА I

Размещение автовокзалов и пассажирских автостанций в городе

Принципы размещения

Местоположение в городе пассажирской автостанции или автовокзала должно удовлетворять главному требованию, предъявленному к организации пассажирских перевозок – всемерному обеспечению удобств и комфорта для пассажиров.

На выбор оптимального местоположения пассажирской автостанции или автовокзала влияет множество факторов, главными из которых являются: улично-дорожная сеть города; размещение в городе точек тяготения прибывших пассажиров; значение пересадки пассажиров железнодорожного, речного, морского, воздушного транспорта на внегородские автобусные маршруты.

При оценке этих факторов следует учитывать особенности автобусного транспорта. Междугородные и пригородные автобусы в отличие от любого другого вида внегородского пассажирского транспорта ничем не связаны в своем движении по городу. Если местоположение железнодорожного вокзала зависит от возможности прокладки железнодорожных путей в черте города, речного вокзала – от русла реки, морского вокзала – от береговой полосы, аэровокзала – от аэродрома, располагаемого за чертой города, то пассажирская автостанция или вокзал могут быть размещены в любой точке города (въехав в город, автобус вливается в поток городского движения и в этом потоке может проехать по любой улице до любого места).

Таким образом, автобусный транспорт является тем единственным видом внегородского транспорта, который может в наилучшей степени удовлетворить потребности пассажиров, прибывших в город, в доставке их в такую точку городской застройки, откуда они с наибольшими удобствами и с наименьшей затратой времени могут попасть домой, в гостиницу, учреждение, торговые предприятия, т.е. в центр разветвленных внутригородских транспортных связей.

Размещение автовокзала в таком месте имеет и ряд других существенных преимуществ. Надежные и короткие связи всех районов города с автовокзалом снижают период пребывания в нем пассажиров в ожидании отъезда и соответственно уменьшается единовременное пребывание людей на автовокзале; отсутствие или минимальное количество остановок междугородных и пригородных автобусов на территории города ускоряет проезд пассажиров от границы города до его центра; доставка пассажиров к центру города разгружает городские улицы и дороги от скопления транспортных средств.

Обычная для центра города насыщенность предприятиями торговли и общественного питания, организациями обслуживания населения, концентрация в нем административных учреждений – все это создает дополнительные удобства для пассажиров автобусных сообщений при размещении автовокзала в центре города.

По данным архитектора Н.В. Максименко, город, с точки зрения размещения автовокзалов, расчленяется на три зоны: центральную (7-8% освоенной территории), среднюю (20-25% территории), периферийную (67-73% территории). Сравнительные показатели дополнительного перемещения пассажиров междугородных и пригородных автобусных сообщений в зависимости от местоположения автовокзала по зонам города определены следующим образом:

	Рига ¹	Свердловск ²	Москва ³
Расстояние дополнительного проезда городским транспортом, км	0,0	14	30

Количество пересадок на городском транспорте, минимум	0,0	1-2	2-3
Дополнительная загрузка городского транспорта, пассажиров в год	0,0	6 480 000	10 800 000

¹ Центральная зона.

² Серединная зона.

³ Щелковский автовокзал – периферийная зона.

Примечательно, что местоположение строящегося первого автовокзала в Москве (Щелково) не обосновано никакими общими перспективными расчетами строительства автовокзалов в столице. Он находится на расстоянии 15 км от центра города. Второй автовокзал Москвы запроектирован в таком же отдалении от центра – на Ленинградском шоссе (Химки). Такое размещение первых двух автовокзалов могло бы быть оправдано, если бы одновременно строилась сеть автовокзалов на всех входах автомагистралей в Москву. Однако это и не предполагается на ближайшие годы. Пока что реально появление только Щелковского автовокзала, который сможет обслуживать автобусные линии по Щелковскому, Горьковскому и Ярославскому шоссе, т.е. примерно 30% пассажиров, отправляющихся из Москвы и прибывающих в город автобусами.

Это является примером того случая, когда затруднениям в предоставлении земельного участка в центре города придается большее значение, чем обеспечению удобств сотням тысяч пассажиров автобусных сообщений и организации рационального транспортного процесса города.

В Ленинграде было разработано технико-экономическое обоснование размещения автовокзалов на перспективу и определена необходимость строительства сети автовокзалов: одного центрального и шести на периферии города, ориентированных к выходам на основные автомагистрали. Предусмотрена концентрация конечных пунктов большинства междугородных линий на центральном автовокзале, а пригородных – на периферийных автовокзалах. Центральный автовокзал построен и действует, строительство юго-западного и северного начнется в ближайшее время. Запроектированная сеть автовокзалов показана на рис. 1.

Анализ мировой практики строительства автовокзалов в крупных городах показывает, что размещение автовокзалов в центре города признано наиболее отвечающим потребностям высокого уровня обслуживания пассажиров и получает повсеместное распространение. В статье «Новые тенденции в размещении и развитии автобусных станций» (журнал «Bus and Coach» 1965г., № 1, Англия) весьма четко сформулированы современные позиции в размещении автовокзалов:

« Новые автобусные вокзалы разрешается строить только в центрах городов, на основных магистралях. Близость к железнодорожным станциям в настоящее время не считается обязательной, так как совместное размещение вокзалов приводит к перегрузке и гипертрофии транспортного узла».

Строительство автовокзалов в центре городов осуществляется в некоторых странах, несмотря на большие затруднения, связанные с отсутствием свободных земельных участков в плотной многоэтажной городской застройке и сложностью создания транспортных коммуникаций. Тем не менее, эти затруднения преодолеваются оригинальными проектными решениями, обеспечивающими всемирную экономичность использования земли. Строятся многоэтажные автовокзалы с вводом автобусов в здание и устройством перронов посадки и высадки пассажиров в подземных или наземных, в том числе верхних этажах. Для проезда автобусов в здание сооружаются наземные или подземные транспортные коммуникации

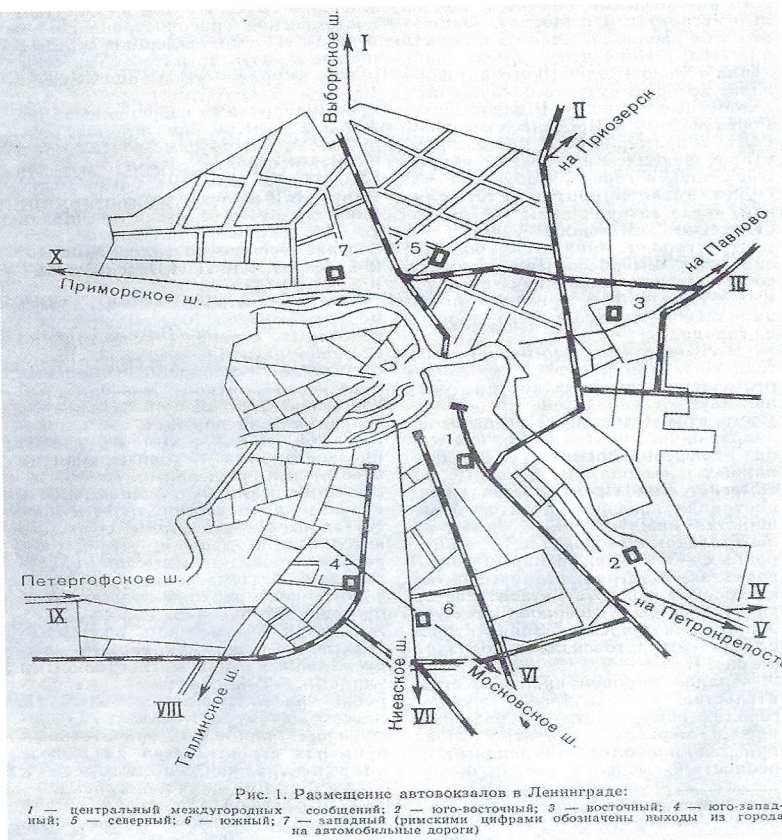


Рис. 1

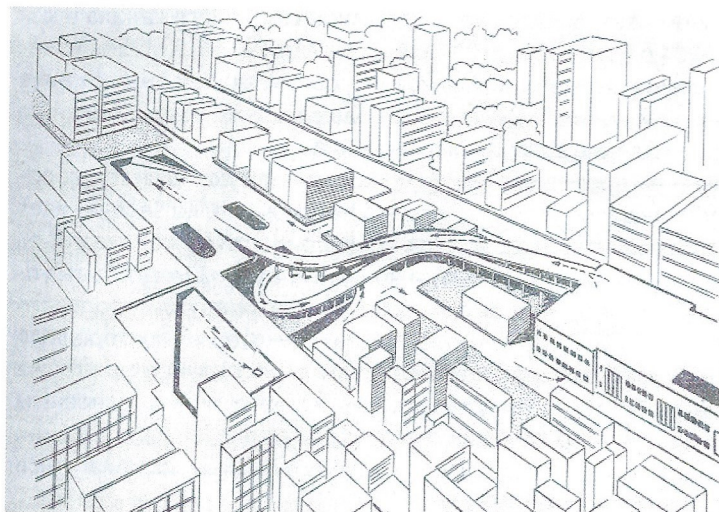


Рис. 2

современно с возведением дополнительного яруса моста и реконструкцией подъездов к нему со стороны города, что позволило организовать въезд в этажи автовокзала и выезд из них по прямолинейным рампам непосредственно на два уровня моста. В Брюсселе (Бельгия) размещение автовокзала в примыкании к железнодорожному вокзалу было достигнуто за счет реконструкции железнодорожных путей. В Невере (Франция) для размещения автовокзала была подвергнута полной перепланировке территория у железнодорожного вокзала. В Роттердаме (Голландия) строительству автовокзала предшествовало создание двух уровней движения транспорта - надземного и в туннеле.

В центральной зоне города построены автовокзалы в городах Англии – Манчестер, Шеффилд, Глочестер, Плимут, Везерби, Дарлингтон и др., в городах Франции – Ренн, Труа, Ницца, Руан, в ряде городов Японии, Голландии и Швеции. За последние годы сооружены автовокзалы в составе общественно-торговых центров столиц: Лондона, Парижа, Токио, Брюсселя, Стокгольма, Амстердама, Хельсинки, Бразилиа.

Выбор местоположения автовокзала в зависимости от решения общего транспортного процесса города и тяготений пассажиропотоков может быть показано на примерах нового города Бразилиа (Столица Бразилии). На рис. 3 представлена транспортная схема проекта г. Бразилиа, разработанного известным архитектором, лауреатом Международной Ленинской премии «За укрепление мира между народами» 1962г. О. Нимейером. Главным принципом проекта является полное разделение основных транспортных и пешеходных потоков на всей территории города с населением 500 тыс. человек. В основе схемы находятся две транспортные оси длиной 13 и 6 км «север-юг» и «восток-запад», пересекающиеся в двух уровнях («север-юг» - в тоннеле). Между двумя многополосными проездами магистрали «восток – запад» в центре городской застройки поставлен автовокзал общей площадью 27 300 м², расположенный в трех уровнях над тоннелем магистрали «север – юг».

Этот пример показывает, что в новых городах, проектируемых на современном уровне, автовокзал рассматривается как важнейшее транспортное сооружение, влияющее на решение городских транспортных магистралей.

Некоторые градостроители считают, что ввод в центр города междугородных и пригородных автобусов отрицательно сказывается на жизни города и поэтому пассажирские автостанции и автовокзалы следует размещать на окраине городов, на входах автомобильных дорог. В подтверждение такой точки зрения высказываются три соображения: автобусы внегородских сообщений увеличивают интенсивность движения на городских поездках, повышается задымление воздушного бассейна города, увеличивается время пробега автобусов по маршруту и соответственно снижается оборачиваемость автобусов. Два первых аргумента представляются неосновательными по следующим соображениям.

Удельным вес междугородных автобусов в общем движении городских автотранспортных средств составляет весьма малую величину. Это видно на примере Ленинграда, где максимальное количество

между автовокзалом и магистральными улицами. Такие автовокзалы подробно рассматриваются в главе II. Здесь же уместно сказать о нескольких наиболее значительных примерах строительства автовокзала в центральной части города в сложнейших условиях застройки.

Центральный автовокзал (рис. 2) – один из четырех в Нью-Йорке – размещен в центре города на о. Манхэттен. Он обслуживает до 180 тыс. пассажиров в сутки. Для движения автобусов сооружены три эстакады над улицами города, связывающие автовокзал с туннелем Линкольна под рекой Гудзон и с экспрессными дорогами, идущими из Нью-Йорка в северном и восточном направлениях.

Строительство автовокзала у моста Дж.

Вашингтона в Нью-Йорке производилось од-

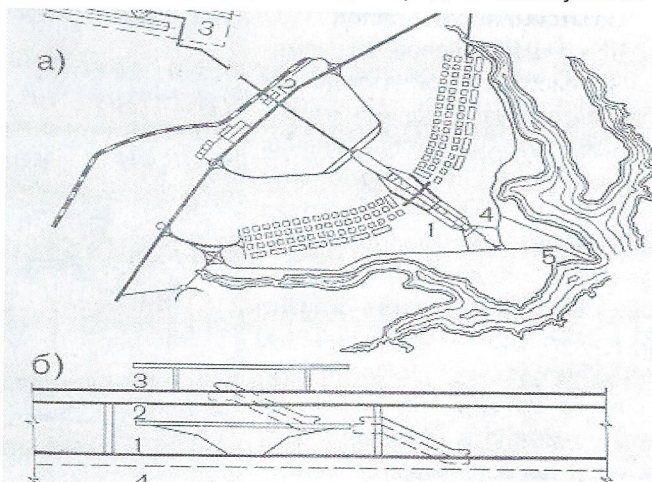


Рис. 3

междугородных автобусов, прибывших к центральному автовокзалу на набережной Обводного канала и отправляющихся от него в течение суток, составляет 204 ед. или 510 приведенных автомобилей, а общее количество приведенных автомобилей, проходящих в течение суток по Лиговской ул., связывающей автовокзал с выходной магистралью, составляет около 28 000 ед. Очевидно, что менее 2% общего потока автомобилей не может оказать влияния ни на загрузку улиц, ни на задымление воздушного бассейна.

Третий аргумент – об излишних затратах времени на пробег автобуса по городу – представляется неосновательным для междугородных сообщений по причинам, подробно рассмотренным выше, но заслуживает внимание для пригородных сообщений. Для пригородных линий небольшой протяженности может оказаться нецелесообразным длинный пробег автобусов по городу до его центра, и конечные пункты могут быть устроены на периферии города на стыках пригородных линий с остановочными пунктами внутригородского транспорта общего пользования (городскими линиями автобуса, трамвая, метро). Некоторые пригородные маршруты имеют основным назначением массовые перевозки трудящихся из ближних населенных пунктов на предприятия, расположенные на периферии города, и обратно к месту жительства; в других случаях основным контингентом пригородных перевозок являются пассажиры, приезжающие в город на рынок для продажи или покупки продовольственных товаров. Конечные пункты таких пригородных маршрутов должны располагаться в непосредственном приближении к точкам тяготения массовых перевозок.

В тех же случаях, когда на пригородных линиях выполняются перевозки, не имеющие специальных тяготений, и отсутствует целесообразность сокращения пробега автобусов в пределах города, а также при небольшой территории города, конечные пункты пригородных линий следует размещать в центре города. При этом конечные пункты междугородных и пригородных линий целесообразно объединять в единой пассажирской автостанции или автовокзале.

Выбор местоположения

Размещение в городе пассажирских автостанций и автовокзалов может иметь следующие варианты:

1. В городе имеются конечные транзитные остановочные пункты только междугородных автобусных линий; сооружается пассажирская автостанция или автовокзал в центре города.

2. В городе имеются конечные или транзитные остановочные пункты междугородных и пригородных линий:

а) сооружается в центре города единая пассажирская автостанция или автовокзал для обслуживания всех междугородных и пригородных линий;

б) сооружается в центре города пассажирская автостанция или автовокзал для обслуживания всех междугородных и части пригородных линий и одна или несколько пассажирских автостанций или автовокзалов на периферии города для обслуживания остальных пригородных линий;

в) сооружается в центре города пассажирская автостанция или автовокзал для обслуживания только междугородных линий, а на периферии – для обслуживания пригородных линий;

3. В городе имеются конечные пункты пригородных линий:

а) сооружается в центре города одна пассажирская автостанция или автовокзал для обслуживания всех линий;

б) сооружается в центре города пассажирская автостанция или автовокзал для обслуживания части линий, а на периферии – одна или несколько – для обслуживания остальных линий;

в) сооружается только на периферии одна или несколько пассажирских автостанций или автовокзалов.

Объединение вокзалов

При решении вопросов размещения пассажирской автостанции или автовокзала должна учитываться возможность объединения обслуживания пассажиров двух (или более) видов транспорта в едином вокзале. Вопросы объединения подробно рассмотрены в главе II и IV, где сказано о преимуществах объединения, об обязательности осуществления его во всех случаях, когда это возможно и целесообразно, и приведены примеры планировочных решений. Здесь же сле-



Рис. 4

дует сказать лишь о двух факторах, подлежащих учету при рассмотрении вопросов объединения вокзалов: совпадении оптимальных точек размещения вокзалов двух видов транспорта и наличии территории для размещения транспортных элементов автовокзала.

Как показывает опыт, отсутствие транспортной территории и осуществление посадки пассажиров в междугородные и пригородные автобусы на привокзальной площади железнодорожного (речного, морского) вокзала среди потоков транспортных средств и пешеходов лишает пассажиров автобусных сообщений элементарных удобств, и поэтому недопустимо. В ряде городов, где формально существуют железнодорожно-автобусные вокзалы (Львов, Ивано-Франковск и др.), практически достигнуто лишь предоставление возможности пассажирам автобусных сообщений находиться в ожидании отъезда и покупать билеты в здании железнодорожного вокзала, что же касается не менее важных условий посадки в автобусы, то она осуществляется на привокзальных площадях крайне неорганизованно и ни в какой мере не соответствует элементарным требованиям удобства пассажиров. Непонимание значения транспортных сооружений автобусных сообщений в создании необходимых условий для обслуживания пассажиров особенно наглядно сказалось в Челябинском вокзале, считающимся по проекту объединенным железнодорожно-автобусным. После ввода его в эксплуатацию оказалось, что перроны для посадки и высадки пассажиров автобусных сообщений практически не существует, а размеры транспортной территории не позволяют организовать на ней конечные пункты даже действующих междугородных автобусных линий, не говоря уже о перспективе.

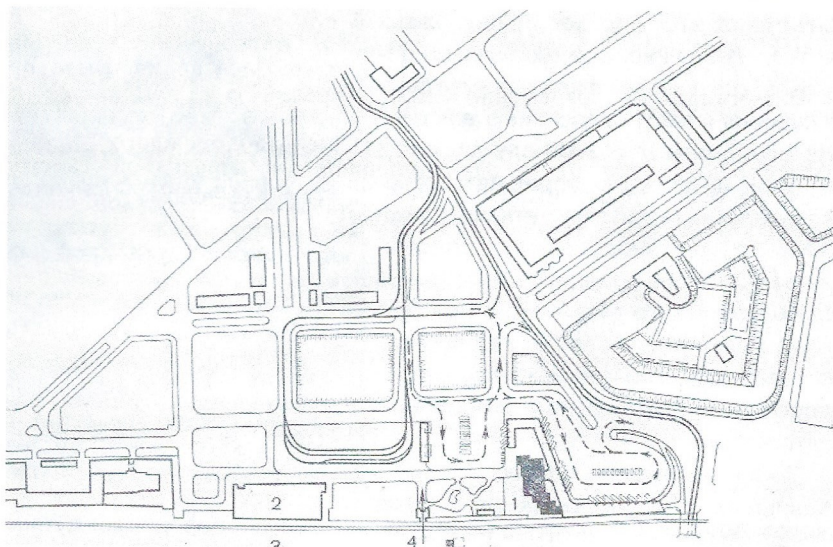


Рис. 5

Следовательно, вопросы объединения должны решаться следующим образом:

- а) если точки оптимального размещения железнодорожного (речного, морского) и автобусного вокзалов совпадают, есть возможность объединения обслуживания пассажиров в одном здании и имеется территория для организации транспортного процесса в примыкании к пассажирскому зданию, должен быть создан единый комплекс объединенного вокзала с общим зданием. Таковы вокзалы в Кустанае, Нижнекамске, Элисте;
- б) если точки оптимального размещения совпадают, но возможность транспортного процесса автобусных сообщений в примыкании к зданию отсутствует, то автовокзал должен быть построен в возможном приближении к железнодорожному с устройством наиболее удобных связей между вокзалами. Так спроектированы Ленинградским филиалом Гипроавтотранса автовокзалы во Владимире (1969 г.) и Калинин (1969 г.);
- в) если местоположение железнодорожного (морского, речного) вокзала не соответствует потребностям обслуживания автобусных сообщений, то объединение не допускается.

Приведенные соображения могут быть пояснены рассмотрением конкретных примеров проектирования последних лет.

Во Владимире одновременно проектировались и строятся новый железнодорожный и автобусный вокзалы. Строительство их в одной и той же точке города было не только целесообразным, но и обязательным в связи с тем, что сооружение крупнейшего туристического центра в Суздале делает Владимир местом стыковки железнодорожных и автобусных перевозок больших потоков пассажиров, следующих в Суздаль и из него. В этом случае объединение обслуживания пассажиров железнодорожных и автобусных сообщений в едином вокзале являлось крайне желательным. Однако размеры и конфигурация территории, примыкающей к автовокзалу, и положение в этом месте городских проездов исключали возможность размещения в примыкании к железнодорожной станции транспортных сооружений автобусных сообщений. Для того чтобы это стало возможным, необходима перепланировка большого участка городской территории со сносом многих зданий, ликвидацией одних и прокладкой других городских улиц. Это оказалось практически невозможным в настоящее время. Было принято решение о строительстве самостоятельного автовокзала напротив железнодорожного с объединением их переходной галереей над привокзальной площадью (рис. 4).

В ряде городов весьма значителен удельный вес пассажиров, пересекающихся с железной дороги на междугородные и пригородные автобусы и наоборот. Железнодорожные вокзалы находятся в центральной части городов и имеют хорошие внутригородские связи. В зданиях вокзалов имеются большие излишние площади. Казалось бы, есть все основания для организации объединенного вокзала на базе железнодорожного.

Однако от этого приходилось отказываться из-за невозможности размещения перрона автовокзала в примыкании к зданию железнодорожного вокзала. На рис. 5 показан такой случай, когда в одном из городов перрон автовокзала можно было разместить не ближе 300 м от железнодорожного вокзала. Тогда частичное объединение вокзалов было достигнуто путем строительства самостоятельного здания автовокзала с удобными связями между железнодорожными платформами и перроном автовокзала.

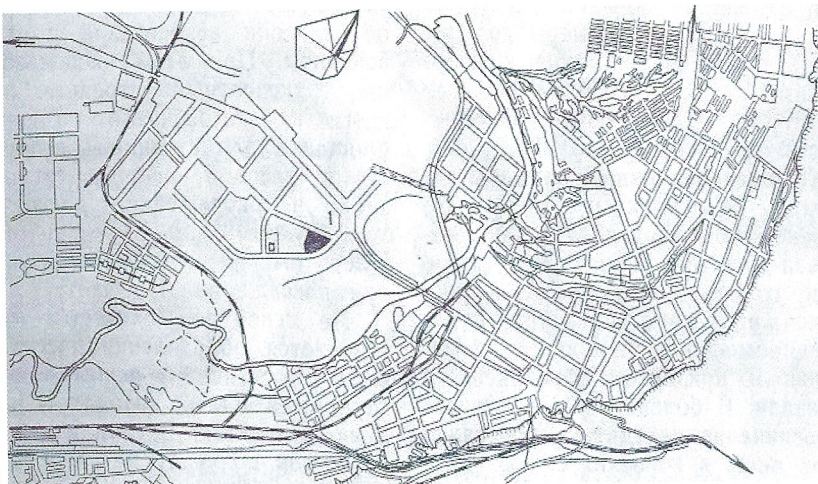


Рис. 6

Такое положение имело место в Калининe, где пассажирское здание железнодорожного вокзала размещается между перронными путями. В данном случае автовокзал нельзя было не только объединить с железнодорожным, но и разместить их в примыкании друг к другу. Единственным возможным по конкретным условиям было решение разместить автовокзал на расстоянии 300 м от железнодорожного, специально проложив улицу, соединяющую вокзалы кратчайшим путем.

В других случаях проектирование и строительство железнодорожного и автобусного вокзалов совпадают по времени, но объединение их нецелесообразно из-за различных требований к размещению. На рис. 6 показан пример размещения железнодорожного вокзала на окраине города, продиктованный положением железнодорожного пути. Объединение в этой точке обоих вокзалов привело бы к тому, что автовокзал оказался бы в большом отдалении от главных пассажирообразующих точек и от основных выходов из города. При таком местоположении автовокзала автобусы большинства маршрутов без надобности пересекали бы весь город до выхода на автомобильную дорогу, что противоречит удобствам пассажиров и элементарным эксплуатационным требованиям. Поэтому автовокзал построен в центральной части города.

Приведенные примеры ни в коем случае не следует рассматривать как доказательство нереальности или сложности объединения вокзалов вообще. Эти примеры должны лишь привлечь внимание к необходимости тщательной оценки всех факторов, определяющих возможность объединения.

Приведенные ниже примеры решений объединенных железнодорожно-автобусных вокзалов из мировой практики свидетельствуют о том, что объединение обслуживания пассажиров двух видов транспорта в едином здании не является обязательным признаком объединенного вокзала. В большом числе случаев объединение находит свое выражение лишь в коротких связях двух вокзалов. Можно считать, что причиной таких решений является именно затруднительность размещения данной территории автовокзала в примыкании к железнодорожной станции, о которой сказано выше на примерах советской практики проектирования.

Перспективным является объединение автовокзалов с аэровокзалами. Бурное развитие воздушных сообщений в нашей стране и непрерывное улучшение обслуживания пассажиров Аэрофлотом вызвало к жизни создание во многих больших городах аэровокзалов, размещаемых в центре города и имеющих своими функциями продажу билетов, регистрацию пассажиров и отправку их в аэропорт специальными автобусами.

В городах, являющихся конечными или узловыми пунктами воздушных сообщений, с большой интенсивностью движения самолетов перевозки пассажиров от городского аэровокзала в аэропорт требуют надлежащей организации посадки пассажиров и пребывания их в ожидании отъезда. Эти задачи могут быть хорошо решены при объединении аэровокзала с автовокзалом. При этом использование транспортных устройств, принятых на автовокзалах (перрон, площадка для стоянки автобусов между рейсами, система сигнализации и оповещения, диспетчерская служба), положительно сказалось бы на уровне обслуживания пассажиров Аэрофлота.

Не менее перспективным представляется объединение пассажирских автостанций с речными пристанями в малых городах и населенных пунктах. В службе речных перевозок получает массовое развитие замена деревянных дебаркадеров на плаву капитальными зданиями на берегу, не имеющих железнодорожных сообщений.

Объединение в одном здании обслуживания пассажиров автобусных и речных сообщений обеспечит наилучшие условия для пересадки с одного вида транспорта на другой.

Существенным аргументом в пользу такого объединения является возможность рационального использования объединенной станции в междунavigационное время.

Продолжение читайте в следующем номере журнала.

Госдума увеличит возраст получения прав на управление автобусами

Госдума РФ приняла в первом чтении законопроект об увеличении возраста граждан на получение водительских прав категории «Д». Согласно документу, право на управление автомобилями, предназначенными для перевозки пассажиров и имеющими более 8 сидячих мест («категория «Д»), будет предоставляться лицам, достигшим 21-го года, а не 20-ти, как сейчас.

Как считают авторы инициативы, нововведение позволит сократить число фактов допуска неопытных водителей к управлению данной категорией транспортных средств, что будет способствовать обеспечению безопасности дорожного движения и снижению аварийности на пассажирском транспорте, отмечает Прайм-ТАСС.

www.avto.ru

Вносится депутатом
Государственной Думы
В.П. Водолацким
Проект № 44305-5

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «О внесении изменения в статью 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»

Внести в статью 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 50, ст. 4873; 1999, № 10, ст. 1158) следующее изменение:

абзац четвертый пункта 2 изложить в следующей редакции:

«автомобилями, предназначенными для перевозки пассажиров и имеющими, помимо сиденья водителя, более восьми сидячих мест (категория «Д»), - лицам, достигшим 21 года;».

Президент
Российской Федерации

Пояснительная записка к проекту Федерального закона «О внесении изменения в статью 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»

В соответствии с приказом МВД РФ № 782 от 20.07.2000 года «О мерах по реализации постановления Правительства РФ от 15.12.1999 года № 1396», в программном обучении кандидатов в водители категории «Д» произошли изменения, выразившиеся в том, что любой гражданин в восемнадцатилетнем возрасте, имея водительское удостоверение категории «В», может быть допущен к экзаменам на получение права на управление транспортными средствами категории «Д». После успешной сдачи теоретического и практического экзамена получает водительское удостоверение категории «Д» (право управления автобусом). Таким образом, автомобилями, предназначенными для перевозки пассажиров и имеющим, помимо сиденья водителя более восьми сидячих мест (категория «Д»), могут управлять граждане, не имеющие достаточных навыков управления данным видом транспортных средств. Однако большая часть аварий на пассажирском транспорте происходит из-за крайне низкой квалификации водителей, которая в свою очередь обусловлена отсутствием достаточного опыта. Ранее для получения водительского удостоверения категории «Д» необходимо было иметь стаж управления автомобилем не менее трех лет и достижения возраста 21 года.

В связи с ростом дорожно-транспортных происшествий на пассажирском транспорте, с целью обеспечения безопасности дорожного движения, снижения аварийности и тяжести последствий, мера по исключению фактов допуска неопытных водителей к управлению указанной категории транспорта является вынужденной, так как водители, на момент получения водительского удостоверения категории «Д» достигнут возраста 21 года и будут иметь определенный опыт управления автомобилем, который позволит им правильно реагировать на сложившиеся дорожные ситуации при управлении автобусом. Данная мера позволит сократить уровень аварийности на пассажирском транспорте, снизить количество погибших и раненых людей.

1 февраля 2010 года

№ 2-ФЗ

**РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН**

**О РАТИФИКАЦИИ КОНВЕНЦИИ
О МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ
ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА**

Принят
Государственной Думой
22 января 2010 года

Одобен
Советом Федерации
27 января 2010 года

Ратифицировать Конвенцию о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа, подписанную от имени Правительства Российской Федерации в городе Бишкеке 9 октября 1997 года (далее - Конвенция), со следующими заявлениями:

1) Российская Федерация в связи с подпунктом "в" пункта 3 статьи 1 Конвенции заявляет, что перевозки пассажиров в международном сообщении в соответствии с Конвенцией выполняются российскими перевозчиками автобусами, имеющими более 8 мест для сидения, не считая места водителя;

2) Российская Федерация заявляет, что при пересечении границы водителями автобусов российских перевозчиков вместо лицензии, указанной в подпунктах "а" и "б" пункта 30 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в международном сообщении государств - участников Содружества Независимых Государств, прилагаемых к Конвенции, будет предъявляться карточка допуска, предусмотренная законодательством Российской Федерации.

Президент
Российской Федерации
Д. МЕДВЕДЕВ
Москва, Кремль

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

(г. Бишкек, 9 октября 1997 года)

Государства – участники настоящей Конвенции в лице правительств, именуемые в дальнейшем Сторонами, исходя из необходимости согласованных действий в сфере международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа, согласились о нижеследующем:

Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1

1. Настоящая Конвенция распространяется на перевозчиков Сторон, выполняющих перевозку пассажиров и багажа в международном сообщении автобусами, независимо от страны их регистрации, и имеет для них обязательную силу, а также на перевозки пассажиров и их багажа автобусами, когда в договоре перевозки указано, что перевозка осуществляется по территориям не менее двух Сторон и пункт отправления или пункт назначения находится на территории одной из Сторон.

2. Конвенция регламентирует условия и правила перевозок, ответственность перевозчиков, порядок предъявления претензий и исков.

3. Употребляемые в Конвенции термины имеют следующие значения:

а) «пассажир» – физическое лицо, которое во исполнение договора перевозки, заключенного от его имени или им самим, перевозится за плату или бесплатно перевозчиком;

- б) «перевозчик» – юридическое или физическое лицо, осуществляющее международные перевозки пассажиров и багажа и зарегистрированное как субъект предпринимательской деятельности согласно законодательству государства местонахождения;
- в) «автобус» – автомобиль, предназначенный для перевозки пассажиров и багажа, имеющий не менее 7 мест для сидения, не считая места водителя;
- г) «билет» – документ, удостоверяющий право пользования пассажиром автобусом и подтверждающий заключение договора перевозки между перевозчиком и пассажиром;
- д) «багаж» – груз, упакованный для отправления транспортом и перевозимый отдельно от пассажира;
- е) «багажная квитанция» – документ, подтверждающий прием багажа для перевозки.

Глава II. УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗОК

Статья 2

1. Общие условия международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа, включающие организацию перевозок и получение права на их осуществление, порядок страхования, пограничного, таможенного, санитарного и других видов контроля, регламентируются следующими документами:

- многосторонними конвенциями и соглашениями;
- двусторонними межправительственными соглашениями о международном автомобильном сообщении;
- национальным законодательством Сторон.

2. Форма билета, багажной квитанции и формуляра утверждается государственными компетентными органами в области автомобильного транспорта перевозчика и признается государственными компетентными органами в области транспорта других государств, по территории которых осуществляется перевозка.

Государственные компетентные органы в области автомобильного транспорта разработают единые формы билета, багажной квитанции и формуляра, утверждаемые государственными компетентными органами в области транспорта государств, по территории которых осуществляется перевозка.

Статья 3

Перевозки пассажиров и багажа в международном сообщении могут выполняться перевозчиками, которые являются субъектами права частной, коллективной, государственной или смешанной форм собственности, при наличии соответствующей лицензии, выданной в государстве регистрации автобуса.

Стороны поручают компетентным органам подготовить проект документа о взаимном признании лицензий.

Статья 4

Перевозчик при выполнении международных перевозок пассажиров и багажа руководствуется законодательством в области дорожного движения, охраны природы того государства, по территории которого осуществляется перевозка.

Статья 5

Порядок организации и контроля международных перевозок пассажиров и багажа определяется Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в международном сообщении государств – участников Содружества Независимых Государств (далее – Правила перевозок пассажиров), являющимися неотъемлемой частью настоящей Конвенции, с учетом положений ее статьи 17.

Глава III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Статья 6

Ответственность перевозчиков при международных перевозках, а также порядок предъявления претензий и исков регламентируются настоящей Конвенцией, двусторонними соглашениями о международном автомобильном сообщении, а также национальным законодательством Сторон.

Статья 7

1. Перевозчик несет ответственность за вред, причиненный здоровью пассажира или ущерб багажу во время перевозки в связи:

- со смертью, телесными повреждениями или любым другим вредом, причиненным здоровью пассажира, независимо от места и времени происшествия (во время перевозки, посадки, высадки или погрузки, выгрузки багажа);
- с полной или частичной утерей багажа или его повреждением.

Перевозчик несет ответственность за багаж с момента принятия его к перевозке до момента его доставки либо сдачи на хранение в порядке, предусмотренном Правилами перевозок пассажиров.

2. Перевозчик несет ответственность как за свои действия, так и за действия других лиц, к услугам которых он прибегает для выполнения обязательств, возлагаемых на него в силу договора перевозки, когда эти лица действуют в пределах своих обязательств.

Статья 8

1. Перевозчик освобождается от ответственности за вред, причиненный пассажиру, или ущерб, нанесенный багажу, если причиной происшествия явились обстоятельства, последствия которых перевозчик, несмотря на принятые меры, не мог предвидеть и избежать, а также, если вред или ущерб возникли вследствие дефекта багажа, имеющего скоропортящиеся

или запрещенные для перевозки вещества, средства или предметы.

2. Для снятия с себя ответственности перевозчик не может ссылаться на физические или психические недостатки водителя, а также на неисправность автобуса.

Статья 9

Общая сумма возмещения вреда или ущерба, которая должна быть выплачена перевозчиком в связи с одним и тем же событием, определяется судами Сторон в соответствии с их национальным законодательством.

Статья 10

1. Перевозчик освобождается полностью или частично от ответственности, если вред или ущерб возник по вине пассажира.

2. Если вред или ущерб нанесен действиями или упущениями третьего лица, то перевозчик отвечает за весь вред или ущерб. При этом за ним остается право предъявить иски к этому третьему лицу, за исключением случаев, предусмотренных статьей 8 настоящей Конвенции.

Статья 11

Перевозчик не вправе ссылаться на положения настоящей Конвенции, исключаяющие полностью или частично его ответственность, если вред или ущерб причинен им пассажиру, багажу или имуществу в результате нарушения им Правил дорожного движения государства, по территории которого осуществлялась перевозка, или Правил перевозок пассажиров. То же относится к лицу, за действия которого перевозчик отвечает в соответствии со статьей 7 настоящей Конвенции.

Статья 12

Вред или ущерб, упомянутый в настоящей Конвенции, исчисляется в национальной валюте государства, на территории которого он был причинен.

Глава IV. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ

Статья 13

1. Пассажир имеет право предъявить претензию перевозчику в течение семи дней со дня прибытия пассажира или багажа в пункт назначения.

2. В случае болезни пассажира, когда он по состоянию здоровья не способен предъявить претензию, этот срок может быть продлен до выздоровления пассажира.

Статья 14

1. По всем спорным вопросам, возникающим в связи с перевозкой пассажиров и багажа в международном сообщении, пассажир имеет право в соответствии со статьей 20 Конвенции о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам от 22 января 1993 года обратиться в суды государства, на территории которого произошло событие, повлекшее вред либо ущерб, или расположенных по юридическому адресу перевозчика или пассажира, а также в пунктах отправления или прибытия пассажира.

2. Суд не вправе требовать от граждан Сторон внесения залога для обеспечения уплаты судебных издержек, связанных с предъявлением иска, касающегося перевозок, подпадающих под действие настоящей Конвенции.

Статья 15

1. Право на предъявление иска в связи с причиненным здоровью пассажира вредом сохраняется в течение трех лет. Срок давности исчисляется со дня, когда лицо, которому был причинен вред, узнало или должно было узнать об этом.

2. Право на предъявление иска в связи с полной или частичной утерей багажа или его повреждением сохраняется в течение одного года.

Срок давности исчисляется со дня прибытия транспортного средства в пункт назначения пассажира или, в случае неприбытия, со дня, когда оно должно было прибыть туда.

3. Предъявление претензии в письменном виде приостанавливает течение срока давности до того дня, пока перевозчик в письменном виде уведомит о неудовлетворении претензии, приложив к ней соответствующие документы. В случае частичного признания предъявленной претензии течение срока давности возобновляется только в отношении той части претензии, которая остается предметом спора. Затраты, связанные с доказательством фактов, изложенных в претензии, или с ответом на нее, а также возвращением относящихся к делу документов, несет Сторона, которая ссылается на эти факты.

Предъявление дальнейших претензий по тому же вопросу не прерывает срока давности, если перевозчик не соглашается их рассматривать.

Статья 16

1. Условие договора перевозки, которым прямо или косвенно допускается отступление от положений настоящей Конвенции, признается не имеющим силы. Недействительность такого условия не влечет за собой недействительности других условий договора перевозки.

2. Недействительным является любое условие, согласно которому перевозчику предоставляются права, вытекающие из договора страхования.

Продолжение «Конвенции о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа» читайте в следующем номере журнала.

Итоги проведения лично-командного первенства по стрельбе из пневматической винтовки

19 ноября 2009 г. Тульским областным советом «Динамо» при поддержке «Детского Фонда «Динамо» проведено лично-командное первенство по стрельбе из пневматической винтовки среди команд детских домов и школ-интернатов.

В состязаниях, проходивших в стрелковом тире «Динамо», приняли участие пять команд. Это мальчики и девочки в возрасте 13-17 лет из Тульской областной, Советской, Первомайской, Барсуковской школ-интернатов и Кимовского детского дома. Большинство из них уже не в первый раз принимают участие в динамовских соревнованиях. Вот и сейчас они пытались набрать максимально возможные очки для своей команды.

Соревнования в личном первенстве проходили в два этапа. По итогам первого определилось четверо финалистов, которые разыграли между собой призовые места. В финал прошли: Голубков Кирилл из Тульской областной школы-интерната с результатом 82 балла из 100 возможных, Олег Бондаренко набрав 76 очков из 100 возможных, Егор Барковский с 72 очками представляющие Кимовский детский дом и Ивченко Евгений из Советской школы-интерната. На втором этапе финалистам предстояло произвести вновь по десять выстрелов. Лучше других смог справиться с волнением финала Бондаренко Олег, он выбил 52 очка из 100 возможных, на одно очко от него отстал лидер первого тура Голубков Кирилл, Борковский Егор набрал 46 очков. Ивченко Евгений занимавший третье место после первого тура не смог преодолеть волнение, выбив только 30 из 100 остался за чертой призеров. По сумме двух стрельб победителем стал Голубков Кирилл из Тульской областной школы-интернат.

Лучшей среди девушек выбив 64 очка из 100 возможных стала Горшкова Ульяна представляющая Кимовский детский дом.



В командном первенстве места распределились следующим образом:

- 1 место** – ГОУ Тульской области «Кимовский детский дом»;
- 2 место** – ГОУ Тульской области «Советская школа-интернат для детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей»;
- 3 место** – ГОУ «Тульская областная школа-интернат для детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей».



Командам-призерам были вручены кубки и дипломы, а главный приз пневматическая винтовка достался команде победительнице. Все участники команд призеров получили памятные подарки.

Участники, занявшие призовые места в личном зачете также поощрены дипломами, медалями и памятными подарками.





Целевая рассылка издания

Организации – члены Некоммерческого партнерства
«Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

Организации – члены Общественного совета по совершенствованию
деятельности автовокзалов

Пассажиры автотранспортных предприятия

Организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции

Некоммерческие организации в сфере транспорта

Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сферах
транспорта, градостроения и природопользования

Государственная Дума Федерального собрания Российской Федерации

Совет Федерации Федерального собрания Российской Федерации

Полномочные представители Президента Российской Федерации в Федеральных
округах

Министерство транспорта Российской Федерации

Министерство внутренних дел Российской Федерации

Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства
внутренних дел Российской Федерации и его территориальные управления

Генеральная прокуратура Российской Федерации

Федеральная служба безопасности Российской Федерации и его территориальные
управления

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, территориальные
управления государственного автодорожного надзора

Территориальные органы исполнительной власти города Москвы

Профсоюзные организации в сфере автомобильного транспорта

Общества защиты прав потребителей

Научно-исследовательские и высшие учебные организации в сфере
автомобильного транспорта

ОАО «Российские железные дороги»

Организации следующих видов деятельности: реализация автобусов, запасных частей, топли-
ва; техническое обслуживание, ремонт, переоборудование автобусов; спутниковая навигация;
страхование, реклама

**Подписка на журнал «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» осущест-
вляется: Каталог российской прессы «Почта России» - Индекс 11129 (со 2-го полугодия 2010г.),
а также непосредственно через редакцию журнала на все номера журнала.**

Адрес редакции:

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

Тел./факс (495) 633-12-89

E-mail: info@rosbuslines.ru

www.rosbuslines.ru

В целях развития инфраструктуры автобусных перевозок международного и междугородного сообщения реализуется пилотный проект по организации автобусного терминала и внедрению инновационных технологий обслуживания перевозчиков на оптово-розничной ярмарке

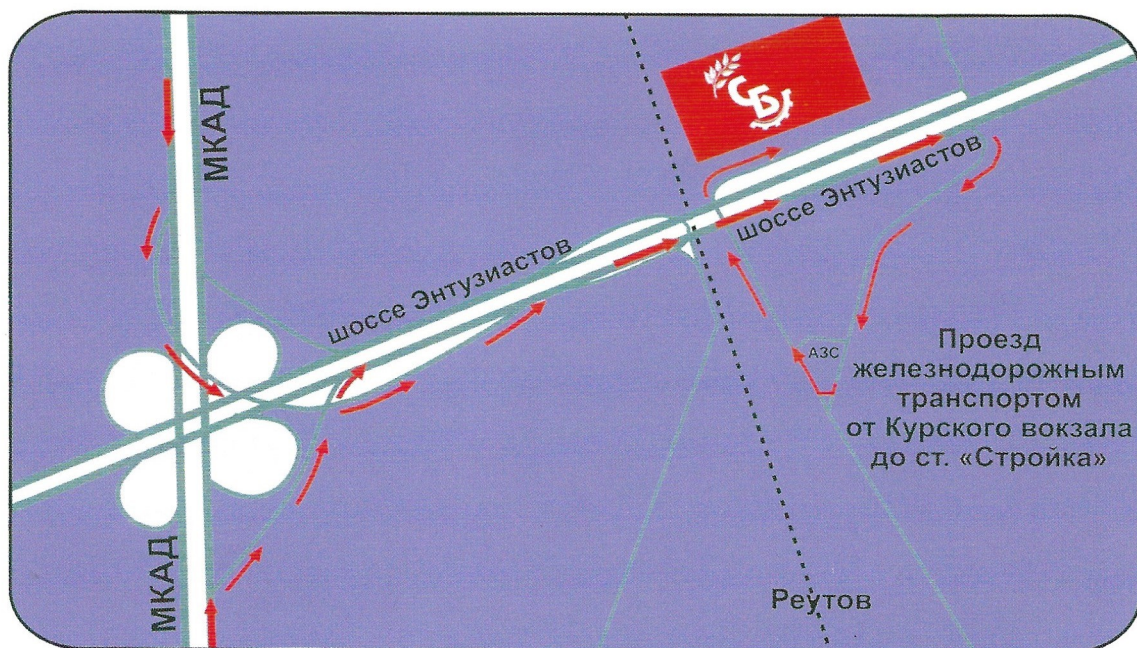
СИРЕНЬ БАЛАШИХИ

Вещевой рынок «Сирень Балашихи» - это новый, крупнейший и современный торговый комплекс, предлагающий самый широкий спектр товаров для населения как отечественного, так и зарубежного производства. На территории рынка располагается значительное количество магазинов и торговых точек.

Качество товаров гарантировано, а цены приятно удивляют своей демократичностью.

Обустройство автобусного терминала на ярмарке «Сирень Балашихи» позволит учесть специфику обслуживания посетителей ярмарки и предоставить максимум удобств пассажирам.

«Сирень Балашихи» - это правильный выбор!



Проезд автобусами от м. «Выхино», м. «Новогиреево», м. «Щелковская», м. «Люблино», м. «Красносельская», м. «Преображенская», м. «Комсомольская», м. Черкизовская»

БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД В ОБОИХ СТОРОНАХ

+7(495)580-91-18

Подробная информация о проекте на стр. 32



ООО «АМК Движение»



Автобусы MAZ сегодня это:

- удобная планировка салонов;
- комфортные и безопасные поездки;
- надежные двигатели (пр-во Германия);
- современное техническое оснащение и дизайн;
- соответствие экологическим стандартам EURO III и EURO IV;
- эксплуатация в особых климатических условиях («северный» и «южный» варианты).

Компания «АМК Движение» предлагает прямые поставки с завода городских, междугородных и туристических автобусов класса «Люкс», малой, средней и повышенной вместимости.

ООО «АМК Движение»

109147 г. Москва

Воронцовская ул.,

д.15/10, стр.5

Тел.: +7(495)984-63-43

www.amc-motion.ru

www.amc-cars.ru



ПРОДАЖА



СЕРВИС



ЗАПЧАСТИ