



РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

**25 ноября 2010 года состоялось
Общее собрание с руководителями
автовокзалов и автостанций
Российской Федерации.**



**8 декабря состоялось Общее собрание членов
Некоммерческого Партнерства «ЕТС «Российские Автобусные Линии» (стр. 11)**

№6 ноябрь — декабрь 2010 г. (№32)



Своим клиентам мы предлагаем полный комплекс услуг:

- Продажа автомобильной техники;
- Гарантийное и техническое обслуживание, включая ремонт любой сложности;
- Продажа оригинальных запасных частей.

Компания «**АвтоКАМ**» представляет собой сертифицированный дилерский центр, осуществляющий свою деятельность по всем направлениям, связанным с автомобильной техникой «**КАМАЗ**» и «**НЕФАЗ**».

ООО «АвтоКАМ» - официальный дилер «Нефтекамского автомобильного завода»



Продажа автотехники:
(495) 797-67-37



Продажа запчастей:
(495) 988-59-76



Сервисное обслуживание:
(495) 988-59-77

ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА

Поздравление.....

На новом месте.....

Представление справочника «Единое расписание движения автобусов по междугородным маршрутам регионов России».....

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОВОКЗАЛОВ

Связанные одним делом.....

РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

МАФ-2010: Открывая Новые Горизонты.....

НОВОСТИ: МОСКВА

Совместный проект «РЖД - Трансфер» и Немецкого Производителя Автобусов MAN.....

НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО

Подведение итогов о проделанной работе и большие планы на будущее – в Москве прошло Общее собрание членов НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии».....

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: МОСКВА

Новый мэр против старых пробок.....

План Медведева по искоренению пробок в столице.....

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ

Автовокзал в структуре пассажирских перевозок.....

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Георгий Мезников: «Все проблемы в нашей отрасли решаемы».....

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

Правильный путь.....

НОВОСТИ

Москвичей возят нелегалы на раздолбанных маршрутках.....

В России разрабатывается программа обновления автобусного парка.....

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Отрасль высоких возможностей.....

Автотранспортному комплексу страны – новый уровень развития.....

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Безопасность транспортного комплекса.....

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ

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

РЕГИОНАЛЬНЫЕ НОВОСТИ

Сергей Иванов: Татарстан является одним из лидеров внедрения ГЛОНАСС.....

Уральские транспортники предлагают кардинально изменить систему медосмотров водителей.....

В Уфе утвержден проект нового автовокзала.....

Прокуратура потребовала от руководства автовокзала Белгородской области оборудовать здание пандусами.....

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Мордовия.....

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Тыва.....

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Татарстан.....

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Проект Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».....

Использованные фотоматериалы взяты с интернет ресурса <http://images.yandex.ru>.**Редакция издания не всегда разделяет мнение авторов публикуемых статей. Перепечатка текстов допускается только с разрешения редакции.**

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

Свидетельство о регистрации: ПИ № ФС77-38352

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

Подписка на Бюллетень «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» осуществляется: Каталог российской прессы «Почта России» - Индекс 11129, 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. №6 ноябрь - декабрь 2010 г. (№ 32). Подписано в печать 15.12.2010г.

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

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

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

Свешников Ю.Ю. - Исполнительный директор Московского Транспортного Союза

Главный редактор - **Б.О. Лоран**

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

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

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

Отдел рекламы - **М.А. Андреева, Е.В. Якубова**

Юридическое сопровождение - **А.С. Яровенко, М.М. Жельбинцева, М.В. Бойко**

Корреспондент - **А.С. Суинова, М.С. Чкония, С.П. Дубовицкая**

Фотограф - **Ю.П. Данченко, Е.В. Матюшин**

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!

Сердечно поздравляем вас с наступающим Новым годом!

Новый год обычно связывают с надеждами на лучшее, поэтому пускай все хорошее, что радовало вас в уходящем году, непременно найдет свое продолжение в году наступающем. Пусть Новый 2011 год подарит всем Вам благополучие, душевный покой и счастье.

Пусть наступающий год будет насыщен новыми планами, творческими идеями, хорошими новостями и финансовыми успехами! Пусть появятся новые перспективы и воплотятся в жизнь поставленные задачи!

Всем Вам, кто неразрывно связан со сложной и интересной работой транспортника, желаем лёгких дорог в любое время года, крепкого здоровья, удачи и любви Вам и Вашим близким!

Хорошего настроения и исполнения самых заветных желаний в канун Нового года!

Правление Партнерства

На новом месте

Тульское представительство НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» переехало в новый офис. Теперь филиал сможет работать более оперативно.



Андрей Константинович Ревко

В 2005 году на территории Тульской области было открыто Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии». За пять лет работы филиал, под руководством Андрея Константиновича Ревко, сумел объединить около 20 компаний, осуществляющих межрегиональные пассажирские перевозки. Представительство сегодня решает целый спектр задач и существенно облегчает координацию работы НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» на Тульской земле. С ноября 2010 года филиал переехал в новый офис, расположенный в здании автовокзала г. Тулы. Это помещение оборудовано всем необходимым для получения, обработки и передачи информации членам Партнёрства. В новых условиях деятельность Представительства будет мобильнее и позволит быстрее решать цели и задачи Партнерства

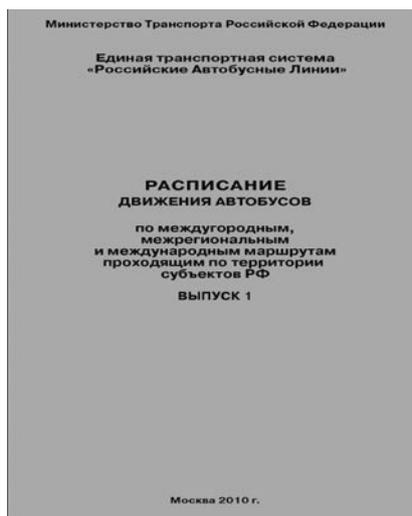
в Тульской области. Руководители Представительства рассчитывают, что переезд станет стимулом для более активного внесения предложений по разработке региональных и межрегиональных проектов, связанных с развитием рынка междугородных и международных автобусных перевозок и их инфраструктуры. Кроме того, непосредственный контакт с автоперевозчиками и вокзалами поможет поддерживать высокий уровень взаимодействия с органами власти Тулы. Это новый шаг в развитии деятельности Партнерства на территории Тульской и сопредельных областей.

E-mail: tulanp@rosbuslines.ru

Телефон/факс: 8-(4872)-35-61-91

Адрес: г. Тула, пр. Ленина, д.94

26 октября 2010 года на Международном автобусном форуме «МАФ-2010» Общественный совет по совершенствованию деятельности автовокзалов совместно с Некоммерческим партнерством «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», при поддержке Группы компаний «Русские Автобусные Линии» представил справочник «Единое расписание движения автобусов по междугородным, межрегиональным и международным маршрутам проходящим по территории субъектов РФ». Данный выпуск был подготовлен в соответствии с поручением Министерства транспорта Российской Федерации по формированию единого расписания. Справочник предназначен для руководителей автовокзалов и автостанций, транспортных предприятий и пассажиров.



В 1-ом выпуске собраны расписания регионов Центрального федерального округа: Брянской, Владимирской, Воронежской, Ивановской, Орловской, Ярославской областей, городов Москва, Смоленск и Тамбов. Информация о расписании автобусов других регионов будет подготовлена и представлена в следующих выпусках.

Данный проект является уникальным, аналогов которому нет. Всеми участниками современного рынка междугородных пассажирских автобусных перевозок понимается проблема отсутствия единства, общего подхода к организации этого процесса в регионах Российской Федерации. Но, тем не менее, попыток объединить информацию о работе междугородных автобусных маршрутов ранее не проводилось.

На авиационном и железнодорожном транспорте уже давно успешно реализована и функционирует единая система транспортного обслуживания пассажиров.

Формирование единого расписания автобусных маршрутов может стать первым шагом на пути к созданию цивилизованного рынка транспортных услуг.

Правление Партнерства

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОВОКЗАЛОВ

Связанные одним делом

Давняя, но прогрессивная идея о том, чтобы объединить всю автотранспортную инфраструктуру страны в одну систему, наконец начала осуществляться. В конце ноября на встрече представителей автовокзалов России было решено создать Некоммерческое партнерство «Автовокзалы страны», как первый шаг на пути к созданию саморегулируемой организации.

25 ноября 2010 года состоялась встреча представителей автовокзалов России. Главным вопросом совещания было создание Некоммерческого партнерства «Автовокзалы страны».

Как заявил Вице - президент Российского автотранспортного союза **Евгений Колесников**, создание такой организации позволит объединить в единую систему все автовокзалы России. Ранее, в апреле этого года, на совещании в Министерстве транспорта РФ обсуждалась необходимость создания саморегулируемой организации в сфере деятельности автовокзалов и автостанций, но в этот раз к вопросу подошли более конкретно.

Был подготовлен проект устава и разработаны важные и необходимые предложения по непосредственной работе такой организации. На совещании присутствовали представители 34 автовокзалов страны из 25 регионов, которым и предстояло принять решение о создании некоммерческого партнерства и о целесообразности своего участия в нем. Именно вновь создаваемое партнерство в будущем должно помочь в разработке на законодательном уровне единых стандартов, обязательных для автовокзалов и автостанций, и отстаивании прав всех транспортников, вступивших в нее.

С приветственным словом к собравшимся обратил-



ся президент Московского областного транспортного союза (АСМОП) и председатель Наблюдательного совета Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» **Борис Винокуров**. Он описал всю пользу таких организаций и привел несколько примеров, демонстрирующих положительный опыт их работы.

Исходя из современных реалий, Б. Винокуров подчеркнул, что при создании СПО участие в ней должно быть обязательным и зафиксированным в уставе Союза транспортников России, либо в самостоятельном нормативно - правовом акте. В заключении он отметил, что главным плюсом создания СПО может и должна стать безопасность перевозки пассажиров. Этому способствует возникновение стандартов пассажирских перевозок, которые будут основными и обязательными для всех транспортных предприятий, такие как: качество автомобиля, квалификация водителя, финансовая

обеспеченность, а некоторые – варьироваться в зависимости от региона. Итогом выступления стала мысль о том, что на рынке не должно быть неорганизованных перевозчиков, не состоящих в СРО.

Далее идею создания партнерства с дальнейшей регистрацией СРО поддержал Председатель Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов (Общественный совет) **Борис Лоран**.

Вначале он рассказал о работе, проделанной Общественным советом за 2 года.

Основными направлениями деятельности Общественного совета являются: 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, создание единого расписания движений автобусов, как междугородных, так и межрегиональных, международных.

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 осуществление постоянного взаимодействия между организациями, эксплуатирующими объекты автотранспортной инфраструктуры, направленного на определение единых правил их функционирования и защиту общих интересов.

Совещательный статус Общественного совета и отсутствие финансирования его работы являются сдерживающим фактором в реализации его целей.

В связи с этим, предлагается создать отдельную специализированную некоммерческую организацию, объединяющую автовокзалы и пассажирские автостанции Российской Федерации, призванную 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 целесообразно придать этой организации статус саморегулируемой в соответствии с требованиями Федерального закона от 1 декабря 2007 г. № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях».

Кроме того, Б. Лоран упомянул про взаимодействие автовокзалов в конкурентной борьбе с Российскими железными дорогами (о проекте РЖД - трансфер см. стр. 10), в которой можно победить лишь объединившись.

Перед решением вопросов повестки дня на встрече выступил исполнительный директор Московского автотранспортного союза **Юрий Свешников**, также подтвердив необходимость создания объединения автовокзалов и автостанций страны для консолидированного решения насущных проблем.

Так он выделил Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», реализации которого и будет способствовать создаваемая организация.

После выступлений перешли к вопросам повестки дня. Всего было 11 вопросов, касающихся учреждения Партнерства. Единогласно приняв повестку дня, представители автовокзалов утвердили председателем собрания **Вячеслава Крючкова**, секретарем заседания – **Екатерину Романову**.

Решив формальные вопросы проведения заседания, участвующие перешли к более конкретным вопросам повестки. Первым из них стал самый главный – создание Некоммерческого партнерства «Автовокзалы страны».

Первым, кто поставил под сомнение необходимость учреждения нового партнерства, был представитель Сибири – заместитель Генерального директора ГП «Омскоблавтотранс» **Сергей Луппов**. Он полностью принимал то, что учреждаемая организация поможет в будущем, в то время как, создание ее в настоящее время казалось ему преждевременным.

Его основным аргументом «против» были действия

Федеральной антимонопольной службы, которая сейчас пристально следит за деятельностью межрегиональных перевозок. Однако Б. Лоран и Б. Винокуров убедили его в том, что саморегулируемая организация в настоящее время необходима транспортникам, занимающимся пассажирскими перевозками.

Но дискуссия о необходимости создания саморегулируемой организации не закончилась, а скорее это было только ее началом. Здесь взяла слово хотевшая проголосовать «за» НП президент ОАО «Автовокзалы и автостанции Самарской области» **Фэния Хакимова**. В своем выступлении она прошла по всем вопросам повестки дня, немного обогнав график заседания. Ф. Хакимова подчеркнула, что основной целью партнерства должно быть повышение отраслевой доходности.

Когда, наконец, началось голосование по вопросу учреждения партнерства, решение вступить приняли 29 присутствующих организаций из 20 регионов РФ.

Президентом Некоммерческого партнерства «Автовокзалы страны» единогласно избран **Лоран Борис Олегович**.

В состав Правления Партнерства вошли:

1. **Родин Олег Михайлович** – директор ООО «Регион-Сервис» г. Иваново;
2. **Зубарев Виктор Владимирович** – директор ООО «Автовокзалы и автостанции г. Тулы» и ООО «Автовокзалы и автостанции Тульской области»;
3. **Тяпочкин Сергей Николаевич** – заместитель Генерального директора ООО «Курское объединение автостанций»;
4. **Силаев Александр Михайлович** – директор ГП «Автовокзал «Калуга»;
5. **Хакимова Фэния Файзуловна** – президент ОАО «Автовокзалы и автостанции Самарской области»;
6. **Саакян Вачагян Георгиевич** – директор Управления автовокзалов и пассажирских автостанций – филиал ГУП МО «Мострансавто»;

7. **Жарков Сергей Александрович** – председатель правления НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»;

8. **Левятов Антон Игоревич** – первый заместитель Генерального директора ООО «Русские Автобусные Линии»;

9. **Усманов Ильдус Ильгизович** – директор ГУ «Дирекция «РАИУС Минтранса и дорожного хозяйства Республики Татарстан»;

10. **Свешников Юрий Юрьевич** – исполнительный директор Московского транспортного союза;

11. **Колесников Евгений Васильевич** – Вице-президент Российского автотранспортного союза;

12. **Палеев Владимир Кириллович** – генеральный директор ОАО «АвтоВас».

Председателем Правления избран **Богданов Алексей Кононович** – Генеральный директор ООО «Барнаулский АВ».

Ревизором назначили представителя ГУ «Дирекция «РАИУС Минтранса и дорожного хозяйства Республики Татарстан» **М. Бондареву**, в дальнейшем к ней могут присоединиться еще два ревизора и может быть образована ревизионная комиссия – такая возможность предусмотрена в Уставе.

Далее был принят регламент общего собрания и определены размеры вступительного и ежемесячного взносов.

В наблюдательный совет вошел **Борис Аркадьевич Винокуров** – с его опытом работы он был идеальным человеком на эту должность.

Некоммерческое партнерство «Автовокзалы страны» начинает свою деятельность, чтобы помочь автовокзалам и автостанциям отстаивать свои права на всех уровнях. Теперь они будут представлены единой силой при решении всех общих проблем.

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

РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

МАФ-2010: открывая новые горизонты



Больше месяца назад закончился Международный автотранспортный форум «МАФ-2010», но качественное осмысление проделанной работы будет идти еще не один день. О том, чем отличился нынешний форум от предыдущих, и почему эксперты называют его «рывком вперед» читайте в нашем журнале.

С 25 по 28 октября в МВЦ «Крокус Экспо» прошел уже шестой по счету автотранспортный форум. В режиме нон-стоп в течение четырех дней на площадках выставочного центра работали тысячи человек. Поразительным на этот раз было не только количество участвующих делегатов (свыше 10 тысяч человек), но и география форума. Только в деловой части мероприятия приняли участие представители всех округов России, а также зарубежные наблюдатели и эксперты.

Так получилось, что МАФ-2010 совпал с празднованием в Рос-



сии Дня работников автомобильного транспорта, что внесло свои коррективы в работу форума. Одновременно на трех площадках проходили праздничные представления и концерт, работали различные выставки.

Однако более всего отличало этот форум от предыдущих то, что он впервые проходил в обстановке ожившего после кризиса автотранспортного рынка. Именно этот факт обусловил насыщенную программу форума, слишком много насущных вопросов требовалось решить сообща. Деловую часть МАФ составляли порядка 20 конференций, круглых столов, образовательных и информационных семинаров по самым актуальным темам в деятельности специалистов автотранспортной отрасли. Среди почетных гостей и экспертов форума присутствовали **Николай Лямов** – заместитель министра транспорта РФ, **Леонид Липсиц** – директор

Департамента государственной политики в области автомобильного и пассажирского городского транспорта, **Михаил Козлов** – президент Российского автотранспортного союза, **Евгений Москвичев** – президент АСМАП, **Виталий Ефимов** – президент Союза транспортников России, **Андрей Жуков** – заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, **Владимир Гончаров** – статс-секретарь, заместитель руководителя Федерального агентства по обустройству государственной границы Российской Федерации, **Анатолий Шмелев** – руководитель научной группы «Безопасное размещение и крепление грузов» ОАО «НИИАТ» и другие. Почти все гости единогласно отметили, что МАФ-2010 стал не только новым шагом на пути преодоления последствий кризиса, но и постоянно действующей рабочей площадкой для всех перевозчиков страны.

В связи с недавними событиями в стране и в мире, особое внимание на этом форуме было уделено пассажирскому автотранспорту. В рамках мероприятия Российский автотранспортный союз провел конференцию «Перевозка пассажиров автомобильным транспортом: опыт, социальные аспекты, пути повышения безопасности и эффективности». В конференции приняли участие более 350 человек, были рассмотрены различные вопросы. Но особенно важно то, что впервые были подняты такие сложные вопросы, как организация и обеспечение транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры при перевозке пассажиров, а также состояние рынка таксомоторных перевозок в Российской Федерации. Эта конференция помогла ответить на многие сложные вопросы, которые беспокоят сегодня перевозчиков. Вместе с тем участники Конференции отметили, что в настоящее время не решается главная проблема пассажирского автотранспорта. Уровень рентабельности от перевозки пассажиров автомобильным транспортом общего пользования, к сожалению, отрицательный.

Другой значимой составляющей форума стало подведение итогов и награждение победителей ежегодного национального некоммерческого конкурса «ПРОдвижение. Лучший грузовик года в России. Лучший автобус года в России». Целый год шел отбор самой лучшей техники из почти 500 моделей коммерческих грузовых и пассажирских транспортных средств. Оценку моделей вел Экспертный совет, в который вошли представители компаний-автоперевозчиков, научных и учебных заведений автотранспортной отрасли, органов государственной власти, союзов и ассоциаций, представляющих интересы работников отрасли, а также представителей специализированных СМИ. В итоге победители были назначены по 14 номинациям. Награждение происходило на торжественной церемонии закрытия форума в присутствии министра транспорта РФ **Игоря Левитина**.

Необходимо отметить и то, что деловой программе Форума сопутствовала выставка коммерческой автомобильной техники, на которой производители или их дилеры представляли свою продукцию. Отдельно на VI Форуме была выделена экспозиция автобусов – «Автобусный салон». Несмотря на то, что именно автотранспортный рынок больше других пострадал во время кризиса, на выставке были представлены различные новинки. Как отметило руководство Минского автомобильного завода – МАФ одна из самых значительных и ожидаемых выставок в жизни производителей и потребителей автомобильной техники. Здесь демонстрируются последние модели и достижения современного автомобилестроения. Выставка никогда не остается без внимания журналистов и специалистов автомобильной отрасли. Поэтому именно здесь состоялась премьера нового автобуса МАЗ 231 экологического стандарта Евро-5.

Также на выставке можно было впервые увидеть среднерядный дизельный двигатель ЯМЗ-536 (Евро-4) производства ОАО «Автодизель» Группы ГАЗ и перспективные модели автобусов стандартов Евро-4 и Евро-6.

В последний день выставки, 28 октября, состоялось торжественное собрание в театральном-концертном зале Центрального дома культуры железнодорожников, на котором с поздравлением к работникам отрасли выступили Министр транспорта РФ И. Левитин, депутаты Госдумы, другие авторитетные люди страны и отрасли. Как отметил генеральный директор МАФ **Геннадий Никин**, форум каждый год делает шаги вперед и в этом году таких шагов сделано существенно больше.

Судя по результатам мероприятия, самый большой прорыв в транспортной отрасли уже сделан – форум будет работать в течение целого года. По сути это означает, что, начиная с 2010 года, осенний МАФ станет площадкой для подведения итогов работы целого ряда мероприятий, направленных на решение насущных вопросов и проблем в автотранспортной отрасли России.

Антонина Суинова

Совместный проект «РЖД - Трансфер» и немецкого производителя автобусов MAN



25 ноября состоялась встреча представителей «РЖД - Трансфер» и пассажирских перевозчиков, прибывших не только из Москвы, но и из ряда регионов, в том числе ряд членов нашего Партнерства. Заседание началось с представления совместного проекта «РЖД - Трансфер» и немецкого производителя автобусов MAN.

Суть соглашения двух компаний в том, что «РЖД - Трансфер» теперь выступает как бы гарантом автобусов MAN. И все слова представителей немецкой компании были об успешности проекта и что их продукцию лучше покупать через Российские железные дороги. Так же здесь речь зашла о сервисном обслуживании, которое будет обеспечено обустройством на территории железнодорожных станций сервисных центров для обслуживания и ремонта автобусов MAN.

Конечно, сложно представить, что на сравнительно небольшой территории железнодорожной станции удастся разместить полноценный сервисный центр техобслуживания. Более вероятно, что это будут небольшие сервисные мастерские для оказания текущего ремонта, предрейсовых проверок автобусов и проведения неотложного ТО.

После этого началось обсуждение главного вопроса – «РЖД – Трансфер» хочет пересмотреть отношения с перевозчиками-арендаторами и само намерено заняться автобусными пассажирскими перевозками. Само по себе очень спорное желание выглядит, как намерение просто избавиться от всех арендаторов, которые, по мнению представителей «РЖД – Трансфер», платят слишком низкую арендную плату. Хотя, цены «РЖД – Трансфер» на аренду привокзальных площадей как минимум очень высокие, особенно в столичном регионе.

В планах «РЖД - Трансфер» сохранить нынешние отношения лишь с небольшим количеством сторонних перевозчиков, а сами будут обеспечивать

освободившуюся (после расторжения договоров с остальными контрагентами) часть спроса на перевозки, в том числе на маршрутах, в настоящее время обслуживаемых транспортными организациями, с которыми договорные отношения будут прерваны.

В связи с этим представитель Республики Татарстан задал ряд очень острых вопросов, в частности, о том, сколько в республике останется перевозчиков из имеющихся 48, какими нормативно-правовыми актами будут регулироваться взаимоотношения сторон в создаваемом проекте. Однако существенных и конкретных ответов от представителей «РЖД – Трансфер» не поступило. Все их выступления сводились лишь к тому, что пассажирам нужно предоставлять комфорт и безопасность, и о большом количестве недобросовестных перевозчиков - арендаторов.

Но вот как это было представлено в Интернете (pilot.ru, www.dorogajizni.com):

На российских вокзалах появится услуга «РЖД - Трансфер», 26.08.2009

С 1 сентября в Москве начинается реализация проекта «РЖД - Трансфер», согласно которому от московских вокзалов до городских автостанций будут ходить бесплатные автобусы, сообщает «Газета.RU» со ссылкой на ИТАР-ТАСС.

На вокзалах пассажиры смогут приобретать билеты на междугородние автобусы и по их предъявлению бесплатно пользоваться услугами автошаттлов до следующих автобусных вокзалов и станций: «Аэровокзал», «Северное Бутово», «Щелковский», «Красногвардейская».

Отправление и прибытие автошаттлов на вокзалы, расположенные на Комсомольской площади, организовано у Казанского вокзала. От Белорусского вокзала автобусы будут отходить с автостоянки у главного входа, а от Павелецкого - с остановки у выхода из метро.

В будущем планируется организация сообщения между всеми железнодорожными вокзалами Москвы и городскими автостанциями.

Пресс-релиз, опубликованный на сайте ОАО «РЖД» (http://press.rzd.ru/isvp/public/press?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&id=71911), содержит несколько больше информации, 26.08.2009

Дирекция железнодорожных вокзалов – филиал ОАО «РЖД» предлагает пассажирам новую услугу – «РЖД - Трансфер».

Дирекция железнодорожных вокзалов - филиал ОАО «РЖД» сообщает, что согласно достигнутой с рядом транспортных компаний договоренности, с 1 сентября в Москве начинается реализация пилотного проекта «РЖД – трансфер».

Для удобства пассажиров с 5 железнодорожных вокзалов Москвы начнут курсировать бесплатные автобусы до городских автостанций. Отправление и прибытие автошаттлов на вокзалы, расположенные на Комсомольской площади, организовано у Казанского вокзала. От Белорусского вокзала автобусы будут отходить с автостоянки у главного входа, а от Павелецкого – с остановки городского транспорта у выхода из метро. Информация о движении автобусов будет размещена в пунктах отправки.

На вокзалах пассажиры смогут приобретать билеты на междугородные автобусы и по их предъявлению бесплатно пользоваться услугами автошаттлов до следующих автобусных вокзалов и станций: «Аэровокзал» (Ленинградский проспект 37, корп. 6), «Северное Бутово» (ул. Старобитцевская, вл. 2А, стр.1), «Щелковский» (ул. Уральская 2), «Красногвардейская» (Ореховый б-р, 24, корп. 11). При предъявлении железнодорожного билета пассажиры с автостанций смогут также бесплатно приехать на вокзал.

«Это не коммерческий проект, – поясняет Сергей Абрамов, начальник Дирекции железнодорожных вокзалов – филиала ОАО «РЖД». – Во исполнение поручения Председателя Правительства об усилении работы по декриминализации ситуации на вокзалах, в настоящее время на привокзальных площадях Москвы ликвидированы все незаконные автостанции. Пресечена перевозка людей на неисправных транспортных средствах. Для пассажиров создаются цивилизованные и безопасные условия для передвижения по междугородным маршрутам».

Проект реализуется в рамках Соглашения ОАО «РЖД» и Правительства Москвы «О взаимодействии в области обеспечения качественного удовлетворения потребностей пассажиров, их безопасности на

железнодорожных вокзалах города Москвы и прилегающих к ним территориях на 2009 – 2011 годы».

В дальнейшем планируется организация сообщения между всеми железнодорожными вокзалами Москвы и городскими автостанциями.

Ни слова не сказано о том, что этот проект разрабатывался не только для столицы, но и для регионов Российской Федерации. Также в сообщениях нет ни слова о взаимодействии с компанией MAN.

В целом создается впечатление, что «РЖД - Трансфер» хочет полностью вытеснить арендаторов и само намерено управлять рынком пассажирских перевозок, связанных с вокзальными комплексами, существенным повышением арендной платы. Хотя в рамках действующего законодательства без соответствующих нормативных актов всё это выглядит очень спорно и сомнительно.

Все это напоминает рейдерский захват, в данном случае, рынка междугородных автобусных перевозок, что, с высокой степенью вероятности, приведет к серьезному противостоянию между действующими перевозчиками в различных регионах, в течение длительного времени разрабатывающих маршруты и добившихся их рентабельности, и компании «РЖД - Трансфер». Но самое главное, что от действий «РЖД - Трансфер», в первую очередь, пострадают пассажиры.

Мы предлагаем читателям нашего журнала и прежде всего членам Партнерства представить свои мнения, как о проекте «РЖД - Трансфер» и его реализации в различных регионах, так и о встрече с представителями ОАО «РЖД» и компании MAN, вопросах и предложениях, которые на ней обсуждались.

Пресс-служба
НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»

НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО

Подведение итогов о проделанной работе и большие планы на будущее – в Москве прошло Общее собрание членов НП «ЕТС «Российские автобусные линии»



8 декабря 2010 года в гостинице «Салют» (г. Москва, Ленинский пр-т, д. 158) состоялось очередное Общее собрание членов Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии».

В Собрании приняли участие 69 организаций (перевозчики, автовокзалы, предприятия смежного бизнеса) из 13 регионов России, а также представители органов исполнительной власти и руководители некоммерческих организаций.

С приветственным словом выступили президент Российского автотранспортного союза Михаил Козлов, исполнительный директор Московского транспортного союза Юрий Свешников, президент Мос-

ковского Областного транспортного союза **Борис Винокуров**.

С отчетом о проделанной Партнерством работе за 2009 г. и за 11 месяцев 2010 г. выступил Первый вице-президент Некоммерческого партнерства **Вячеслав Крючков**. В докладе были освещены основные направления деятельности Партнерства за этот период, обозначены основные цели и задачи, проанализировано финансовое состояние. По единогласному мнению участников Собрания работа Партнерства была признана удовлетворительной.

Приоритетные направления деятельности Партнерства на следующий год более подробно обозначил его Президент **Борис Лоран**. В 2011 году планируется уделить особое внимание:

- усилению взаимодействия Партнерства с федеральными и региональными органами исполнительной власти;
- проведению работы с ОАО «РЖД» по поиску приемлемых путей совместного развития в виде создания транспортно-пересадочных узлов на железнодорожных вокзалах и комбинированных перевозок;
- обеспечению рыночными механизмами работы по привлечению в легальный сектор максимального количества перевозчиков и пунктов прибытия-отправления автобусов межрегиональных маршрутов.

Глава Партнерства в своем выступлении также говорил о проблемах развития рынка межрегиональных автобусных перевозок в Москве и регионах РФ и о путях их решения.

После чего, слово взяли перевозчики, члены Партнерства. Так, руководитель регионального представительства Партнерства **Андрей Ревко** рассказал о проблемах тульских перевозчиков. Он обратился к руководству Партнерства с просьбой посодействовать им в решении главных вопросов: острой нехватки в Москве пунктов прибытия и отправления автобусов в направлении Тульской области и недобросовестной конкуренции со стороны некоторых перевозчиков.

Участники заслушали обращение директора калужского НП «Регион-Пассажиры-Автотранс» **Сергея Тарасова**, который не смог лично присутствовать

на Общем собрании. Он поднял вопрос о действиях «РЖД-Трансфер» в Калуге, угрожающих дальнейшему существованию автовокзала.

Несколько месяцев назад Дирекция железнодорожных вокзалов (филиал ОАО «РЖД») сообщила о внедрении новой услуги «РЖД-Трансфер». Изначально предполагалось, что для наведения порядка на привокзальных площадях российской столицы от железнодорожных до автовокзалов и автостанций Москвы начнут курсировать бесплатные шаттлы (автобусы), которые будут перевозить до автостанций пассажиров, которые так привыкли уезжать во все уголки страны на автобусах, отправлявшихся много лет именно с ж/д вокзалов. Затем планы руководства «Российских железных дорог» пошли дальше, и они решили организовать междугородные автобусные перевозки пассажиров на базе своих вокзалов.

Обеспокоенность таким положением дел и выразил директор калужского Некоммерческого партнерства. В результате после жарких дискуссий на эту тему было принято решение совместно с Антимонопольным комитетом и Министерством транспорта РФ более тщательно изучить в рамках действующего законодательства проблему внедрения на рынок междугородных автобусных перевозок предприятия «РЖД-Трансфер».

Если региональные перевозчики жаловались на проблемы, так или иначе проистекающие из российской столицы, то московские перевозчики, наоборот, говорили о проблемах взаимодействия со своими коллегами из регионов.

Так, генеральный директор ООО «Глобус Медиа» **Геннадий Головин** сообщил, что подавляющее большинство перевозчиков, работающих на межрегиональных маршрутах, - это региональные перевозчики. По его словам, согласовав открытие маршрута в регионе, эти перевозчики зачастую работают на несогласованных маршрутах: под видом заказных рейсов везут пассажиров в центр города, что является недобросовестной конкуренцией.

Геннадий Головин обратился к руководству с просьбой более тщательно подходить к вопросу членства в Партнерстве, чтобы не допустить нахождения в организации недобросовестных перевозчиков. Он также призвал активнее оказывать содействие в оснащении материально-технической базы перевозчиков, а именно в оптовых закупках топлива, создании информационного центра, сообщающего перевозчикам о всей необходимой продукции и т.д.

Возвращаясь к вопросу о членстве в Партнерстве, участники собрания подняли вопрос об исключении недобросовестных членов организации. В их числе оказались следующие предприятия: ООО «Автопас» (Балашиха, Московская область); ИГОО «Федерация бокса и кикбокса Иваново» и ООО «Ивавтотранс» (оба - Иваново); ООО «Вестлайн» (Раменское, Московская область); ООО «АвтоТранс-М» (Москва); ООО «Данас» (Людиново, Калужская область); ООО «Южная Нерудная Компания» (Нарткала, Кабардино-Балкарская



республика) и ООО «ПИК» (Новомосковск, Тульская область). Также в «черный» список вошли индивидуальные предприниматели М.В. Мизин (п. Новоталицы, Ивановская область), А.В. Гречишкин (Кашира, Московская область), С.С. Гафуров (Рязань), А.Н. Киселев (Шуя, Ивановская область) и К.В. Пенцак (Железнодорожск, Курская область).

В свою очередь, Б. Лоран предложил проработать вопрос об изменении порядка исключения недобросовестных членов Партнерства. В настоящее время, исключить ту или иную организацию из списка членов Партнерства можно только на Общем собрании организации, которое, согласно Уставу, может проводиться раз в три года. «Это приводит к тому, что недобросовестные члены годами могут находиться в составе Партнерства», - пояснил Борис Олегович.

Кроме того, на собрании была утверждена новая редакция Кодекса членов НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» и новый состав Правления организации. В него вошли:

Жарков Сергей Александрович – председатель Правления НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»;

Андрющенко Александр Петрович – ООО «ТРАНС-ТУР» (Элиста);

Белоусов Александр Геннадьевич – ИП Белоусов (Воронежская область);

Дешин Александр Николаевич – ООО «КВЦ-сервис» (Тула);

Иванов Дмитрий Павлович – ООО «Транспортная компания «Автолига» (Республика Чувашия);

Козлов Михаил Иванович – Президент Российского автотранспортного союза (Москва);

Колесников Евгений Васильевич – Вице-президент Российского автотранспортного союза (Москва);

Мадоян Вагаршак Ромикович – ООО «Клен-2» (Брянская область);

Мезников Гергий Дмитриевич - ООО «Ной» (Волгоград);

Новиков Виктор Николаевич – ИП Новиков (Ростовская область, Волгодонск);

Ревко Андрей Константинович – ООО «Автомобильные перевозки МТ Тульское «Динамо»;

Родин Олег Михайлович - ООО «Регион-Сервис» (Иваново);



Свешников Юрий Юрьевич - исполнительный директор Московского Транспортного Союза (Москва).

В заключительной части собрания состоялись выступления и презентации гостей мероприятия. Начальник отдела резервирования ЗАО «Транспортная Клиринговая Палата» **Елена Шилова** рассказала о реализации программы «Автобусный билет страны», которая разрабатывается совместно с Некоммерческим партнерством «ЕТС «Российские Автобусные Линии». Проект предусматривает создание единой автоматизированной системы бронирования и расчетов на пассажирском автотранспорте, аналогичную тем, что уже давно существуют на воздушном и железнодорожном транспорте. Это позволит, в том числе, получать объективную информацию о количестве перевозимых автобусами пассажиров по стране и создать общую базу их персональных данных.

О взаимодействии перевозчиков с предприятиями смежного бизнеса и о роли Партнерства в поддержке перевозчиков и продвижении новых программ доложил вице-президент Партнерства **Андрей Кузин**. Он рассказал о разработанной Партнерством программе «Партнер», суть которой заключается в оказании помощи и содействия автотранспортным предприятиям – членам Партнерства по различным вопросам их деятельности.

По словам Кузина, с помощью коммерческих структур, входящих в НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии», перевозчики могут приобретать товары и услуги для осуществления своей деятельности на специальных условиях – это низкие цены, высокое качество, безопасность сделок, оперативность и индивидуальный подход.

В подтверждение слов А. Кузина ряд компаний презентовали участникам совещания свою продукцию.

Специалист по маркетингу ООО «Сторк» **Татьяна Пулькинова** рассказала об автобусах «Yutong» в России; руководитель отдела продаж ЗАО «Русские навигационные технологии» **Алексей Полянских** – о применении спутниковых технологий GPS ГЛОНАСС на пассажирском транспорте; региональный управляющий ООО «МАН Автомобили Россия» **Сергей Комар** – о своей компании и выпускаемой продукции.

Также прозвучали выступления заместителя генерального директора ООО «Баннер Баттериен» **Андрея Керина** о выборе оптимальной аккумуляторной батареи с целью обеспечения безопасности и руководителя проекта компании «Эффективные технологии ресурсосбережения» Алексея Губченко – об аспектах систем топливосбережения.

Информационным партнером Общего собрания выступил автобусный портал **Busnews**.

В целом, участники мероприятия по итогам совещания признали работу Некоммерческого партнерства «Единая транспортная система «Российские Автобусные Линии» удовлетворительной.

Пресс-служба

НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»

Новый мэр против старых пробок



С недавнего времени в Москве началась упорная борьба с пробками. Еще, будучи кандидатом в мэры, **Сергей Собянин** дал понять, что его приоритетной задачей во время правления будет победа над заторами на дорогах. Определелись основные направления этой борьбы, пути решения проблем и большое количество способов устранить этот изъян в жизни столицы. Действий пока не так много, как слов, но, тем не менее, если и половина будет осуществлена, то вопрос пробок может не только перестать быть таким острым, но и вообще уйти в анналы истории.

Побороть пробки, по словам нового мэра, можно, начиная от увеличения расходов столичного бюджета в части транспорта и создания специального дорожного фонда и заканчивая развитием наземного, речного, железнодорожного транспорта и метро вместе с Подмосковьем. По сути, предложений исходящих от градоначальника много, некоторые из них лежали на поверхности, а другие выглядят достаточно спорно. Но о том, что Собянин настроен серьезно, говорит и создание новой должности в структуре столичной мэрии – заместитель мэра по вопросам развития транспорта и дорожного строительства, место занял **Николай Лямов**, бывший замминистра транспорта России.

Если разбирать по пунктам готовящиеся действия, то «экстраординарные меры» состоят из нескольких крупных позиций.

Первое и, наверное, самое наболевшее – это решение вопроса парковок. «Посмотрите, что делается в центре города. Практически машины возле бордюра стоят в два ряда везде. При этом мы начинаем строить новые улицы. А что толку-то их строить, если мы на старых улицах, действующих, не можем навести порядок. Бессмыслица полная», – возмутился мэр после ознакомительной поездки по городу, чтобы лично проинспектировать болевые точки дорожно-транспортной системы города. И мэр выде-

лил, что «нужно в первую очередь деньги и ресурсы направить на то, чтобы создать нормальные условия для людей, чтобы они могли парковаться». Также он упомянул, что парковка не должна быть бесплатной и «административные санкции должны быть за то, что вовремя в нужном месте не паркуют».

Далее Собянин также затронул еще одну болезненную тему для Москвы – строительство. Но уже в несколько отличном от привычного смысла, без упоминания жены бывшего мэра и ее дел. Здесь всё свелось к выявлению стройплощадок, которые препятствуют дорожному движению. Надо признать, что ускорение реконструкций, затянувшихся уже на долгие годы, столичной ситуации на дорогах не помешает, а, скорее всего, и несколько исправит то, что происходит. Давно ходит мнение, что пробки на дорогах в основном связаны с принципиально неправильным градостроительством. «Не надо забывать, что дорожные и транспортные проблемы очень близки, но это не одно и то же. Пробки, которые у нас есть, – это не просто результат нехватки дорог. Это результат неверной градостроительной политики. У нас сейчас в центре города на 5% территории работают около 40% людей. В Москве внутри исторического центра сконцентрированы деловая, административный центры плюс элитное жилье. Необходимо сделать так, чтобы центр города перестал быть транзитной зоной. Нужно разобраться с ситуацией со стоянками. Очень важно, чтобы не было ощущения, будто транспортный коллапс – это проблема только дорог», – заявил в интервью член комиссии Общественной палаты по сохранению и развитию отечественной культуры **Марат Гельман**. Отметим, что сказанное, лежит на поверхности, но поднятие этого вопроса, не может не обрадовать.

Также С. Собянин заговорил о важной теме в разговоре о пробках на совещании в Министерстве транспорта РФ, на котором присутствовали помимо мэра министр транспорта РФ **Игорь Ливитин** и губернатор Московской области Борис Громов.

Для решения транспортных проблем глава столицы предложил синхронизировать график и логистику движения в столичном регионе, вынести все грузовые потоки за черту города и развивать общественный наземный транспорт и метро, в основном железнодорожный, воздушный и речной. А конкретнее, его надо развивать одновременно и в Москве, и на территории Московской области. С ним согласен резко пошедший на сближение с московским правительством губернатор **Борис Громов**: «Другого пути абсолютно нет. Уверен, проблема будет на сто процентов решена».

В обсуждении развития столичной транспортной инфраструктуры приняли участие главный архитек-

тор Москвы **Александр Кузьмин**, руководитель Департамента транспорта и связи Москвы **Василий Кичеджи**, директор НИПИ ТРТИ **Светлана Воронцова**, министр транспорта Московской области **Петр Кацыв**, президент ОАО «РЖД» **Владимир Якунин**.

Итогом совещания стало принятие решения о создании специального координационного органа, задачами которого станут актуализация предложений и выбор приоритетных направлений Программы развития транспортного комплекса Московского региона.

В план мероприятий по решению транспортных проблем было включено еще два фундаментальных пункта, в первую очередь для пассажирских перевозок. В городе должно начаться строительство новых автовокзалов для междугородных и международных перевозок, за пределами Московской окружной железной дороги, что несомненно направлено на разгрузку центра города. Второй пункт тоже касается загруженности центрального района. Правительство Москвы собирается ограничить движения пассажирского иногороднего транспорта в центр Москвы с устройством пассажирских терминалов для пересадки на электрички и метро.

Свои предложения направило мэру и Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», для включения их в этот план мероприятий по решению транспортных проблем. Некоммерческое партнерство предложил использовать территории автопарков ГУП «Мосгортранс» для стоянки междугородных автобусов, организовать движение междугородных автобусов из регионов к автовокзалам столицы с минимальным пробегом по МКАД, создать систему навигации с использованием ГЛОНАСС: подвижной состав – автовокзалы - информационные центры. Конечно, упор

делался на решение проблем междугородных автобусных перевозок, оптимизацию движения в отдельных транспортных узлах с учетом междугородных автобусных перевозок. И это лишь некоторые пункты, предложений было много, посмотрим какие из них, примет С. Собянин.

Увидев, что глава столицы серьезно решил взяться за сложившуюся ситуацию, свое решение проблем высказали участники Движения автомобилистов России: «Ввести реверсивное движение на многих московских магистралях, полностью запретить движение грузовиков по Москве днем, строить перехватывающие парковки». Конечно, самим водителям лучше видно, что надо улучшить в городе для свободного движения на дорогах, но это может послужить только временным решением. Например, скольким владельцам автомобилей покажется удобным воспользоваться перехватывающей парковкой.

В общем, инициатива нового мэра это очень хорошее начало, насколько далеко он зайдет в своих действиях, а не слова можно будет увидеть только через пару лет. Сейчас Москве требуется удвоение протяженности дорог, а это значит, что всё, что было сделано за всю историю города, надо воссоздать за кратчайшие сроки. Экономический ущерб от пробок составляет 38 млрд рублей, конечно, сложно представить, каким образом можно подсчитать эту сумму, но задуматься она тоже заставляет. С. Собянин затронул самый актуальный аспект жизни в Москве, не просто пробки, а вообще, передвижение жителя столицы в городе. Час пик является ежедневным испытанием простого человека и на земле, и спустившегося в метро. Остается надеяться, что пустых слов за недолгое властвование человека над самым главным мегаполисом страны мы не услышали.

Максим Чкония

План Медведева по искоренению пробок в столице:



- 1. Грузовикам ограничить въезд в Москву.**
- 2. Автобусам выделить полосу.**
- 3. Организовать платные парковки.**

Дмитрий Медведев раздал поручения по борьбе с пробками в столичном регионе (08.11.2010).

Глава государства в понедельник утвердил список поручений по транспортным проблемам Москвы и Подмосковья. Документ стал результатом недавнего совещания президента со столичным мэром Сергеем Собяниным. Медведев «нарезал» для столичного и федерального правительства целый список конкретных задач.

ДЛЯ БОМБИЛ УЖЕСТОЧАТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

1. Правительству до 10 декабря поручено подумать

над тем, как урегулировать время начала работы государственных и муниципальных органов (столичные чиновники, к примеру, уже начали работать с 8, а не с 9 утра). А также разработать предложения о том, как повысить требования к перевозкам людей на общественном транспорте, включая такси, и ужесточить ответственность за нелегальный извоз.

МОСКВА И ОБЛАСТЬ ОБЪЕДИНЯТ ПУТИ

2. Федеральным, столичным и подмосковным властям поручено за месяц создать совместный координационный совет по развитию транспортной системы столичного региона. Как известно, пробки возникают еще до МКАД. Столица пожинает плоды того, что многие жители Подмоскovie каждое утро едут на работу в Москву, а вечером - обратно, перегружая основные трассы в часы пик.

ПЛАТНЫХ ПАРКОВОК СТАНЕТ БОЛЬШЕ

3. До 1 февраля 2011 года правительство РФ должно будет установить правовые основания для введения платных парковок в Москве. Система, уточняет президент, должна быть дифференцирована «в том числе в зависимости от уровня нагрузки на транспортную систему». А до 15 декабря должны быть представлены предложения о передаче регионам полномочий по определению размера штрафов за нарушение правил парковки. Предлагается создать и специальные «парковочные службы».

ПЕШЕХОДОВ НАПРАВЯТ В ПЕРЕХОДЫ

4. Мэрии Москвы поручено до 1 марта разработать и утвердить программу строительства гаражей и паркингов. Больше строить подземных и надземных пешеходных переходов. До 1 апреля создать диспетчерский центр управления автомобильным движением в границах Москвы и Московской области.

НЕЛЕГАЛЬНЫЕ ПОСТРОЙКИ ВДОЛЬ ДОРОГ СНЕСУТ

5. До 1 марта правительство Собянина должно принять регламент, который бы ограничил работу дорожно-эксплуатационных служб в часы пик. А вместе с подмосковными коллегами московские власти должны до 1 мая снести все незаконно построенные сооружения у дорог (таких объектов, по данным Собянина, около 600).



АВТОБУСАМ ВЫДЕЛЯТ ПОЛОСЫ, А ГРУЗОВИКАМ ОГРАНИЧАТ ВЪЕЗД

6. Президент предложил ограничить въезд в Москву автобусов и грузовых машин, оптимизировать работу светофоров и оборудовать специальные выделенные полосы для общественного транспорта. Все первоочередные мероприятия по решению транспортной проблемы в столичном регионе должны быть включены в состав федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России на 2010 - 2015 годы».

КОММЕНТАРИИ ЭКСПЕРТОВ

Борис ЛОРАН, руководитель Группы компаний «Русские Автобусные Линии»: «Нужны легальные автовокзалы»

- Я полностью согласен с предложением ограничить число пассажирских автобусов, въезжающих в Москву. Сейчас в городе 45 нелегальных автовокзалов. В основном вблизи железнодорожных вокзалов. Каждые сутки на них приезжают около 5000 автобусов. Часть их водителей - самые настоящие бомбилы, не имеющие даже лицензии на перевозку пассажиров. А существуют эти вокзалы благодаря коррумпированности местных милиционеров. Ушлые парни договариваются с местной милицией, и та закрывает глаза на то, что у какого-то угла постоянно паркуются автобусы, ведется посадка и высадка пассажиров и как следствие возникают дикие пробки. К тому же эти вокзалы никем не контролируются. В автобусах, которые от них отходят, можно провести любой самый криминальный груз! Мы уже неоднократно предлагали городским властям организовать легальные автовокзалы вблизи конечных станций метро, чтобы тысячи автобусов просто не заезжали в город. Теперь, надеюсь, нас услышат.

Александр КОТОВ, председатель Центрального совета межрегионального профсоюза водителей-профессионалов: «Сначала придется победить коррупцию»

- Въезд в Москву грузовиков уже и сегодня частично запрещен. Так, в пределы третьего кольца не могут заезжать автомобили грузоподъемностью больше тонны и с двигателем экологического класса ниже Евро-2. Фактически же за сумму от 100 до 1500 рублей - все зависит от времени суток, груза и тоннажа - можно заехать куда угодно. Так 90% водителей и делают. Просто на въезде инспектор попросит с вас взятку, если, конечно, нет пропуска. Заехать на грузовике в центр можно и совершенно бесплатно, если хорошо знать город и месторасположение нарядов ДПС. А поскольку многие водители с рациями, то так и происходит: «Я проехал по такой-то улице, гаишников нет, милости просим!» И все едут. Чтобы этого не было, нужно либо победить коррупцию в ГИБДД, либо установить видеокамеры. Заехал в центр (или

Москву) без пропуска - по почте приходит квитанция о гигантском штрафе. То же самое с введением платных парковок. Они нужны, но брать с водителей деньги должны не люди, а паркоматы, как на Западе. Заехал, припарковался, сам на выезде заплатил. А если нет - жди по почте уведомления о штрафе: видеокамера считала номер твоей машины.

Сергей АСЛАНЯН, автоэксперт: «Киоски действительно мешают»

- **Юрий Лужков** в свое время отдал под застройку земли за так называемой красной линией. Это место, за счет которого в будущем дорога будет расширяться или на ней вырастет, скажем, разворотное

кольцо. За «красной линией» понастроили торговых комплексов, АЗС да и просто уйму киосков. Согласно градостроительным нормам все эти постройки совершенно незаконны. Но их владельцы, уверяю, разрешения на свои объекты имеют. У них есть подписи либо самого Лужкова, либо его замов, либо чиновников помельче. Поэтому снести строения будет очень-очень сложно. Подозреваю, что никому, кроме президента и премьера, это просто не под силу...

Никита МИРОНОВ
<http://kp.ru/daily>

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ

Автовокзал в структуре пассажирских перевозок

Во времена Министерства автомобильного транспорта в его составе было Главное пассажирское управление, в составе которого находилась группа специалистов, занятых с проектировщиками строительством и эксплуатацией автовокзалов и автостанций. В то время, о котором пойдет речь, руководил этим управлением **Дмитрий Иванович Дуднев**. Вышеуказанный отдел сегодня в принципе можно назвать Объединение автовокзалов и автостанций. В функциональности этого объединения входило:

- контроль над строительством этих объектов,
- подписание актов сдачи их в эксплуатацию или актов недоделок, отступлений от проекта,
- составление расписаний движения паритетных маршрутов автобусов в междугороднем сообщении и другие вопросы.

Работая в пассажирском отделе Республиканского объединения «Центравтотранс» мне часто приходилось ездить в командировки по этим объектам. Был я и на открытии вновь построенных автовокзалов: Щелковский, в городе Прохладном, Ярославле и других городах России.

Министерство автотранспорта было ликвидировано, а с ним и все его структуры. Жизнь меняется, меняются и требования, в т.ч. к автовокзалам. Сегодня участились случаи терроризма на автотранспорте, пришлось вспомнить старое и создавать вновь объединения автовокзалов. Но это вопрос не простой. Сегодня большинство автовокзалов России распроданы коммерсантам, частным лицам, не имеющих опыта работы в организации пассажирских перевозок. Жалко, что нет такой статистики.

По этой причине в Минтрансе РФ в прошедшем году состоялась коллегия, так как пассажиропотоки увеличились и автовокзал стал неотъемлемой частью в сфере автобусных перевозок.

Хорошие доклады на коллегии были сделаны пред-



Владимир Георгиевич Родионов
Первый заместитель главного редактора
Журнала «Автотранспортное предприятие»,
академик МАкТ

ставителями г. Барнаула и Екатеринбурга по поднятой теме. Тезисно попробую изложить их содержание.

Придавая стратегическое значение работы автовокзалов и приведение их всех к работе в одном регионе необходима единая нормативно-правовая база для возможности реализации поставленных задач вошедших и не вошедших в объединение. Автотранспорт и пассажир это основные участники, которые являются и будут определяющими факторами в оценке услуг, предоставляемых автовокзалом. Но для этого надо сделать много, чтобы на автовокзале чувствовалась культура обслуживания пассажиров. Основное из этого-простые для понимания пассажиров вещи, которые должны присутствовать в каждом автовокзале на территории России:

- обеспечение пассажиров необходимой наглядной информацией: расписание маршрутов сообщения, время в пути и т.д.

- быстрое обилечивание пассажиров через разветвленную кассовую сеть,
- обеспечение комфортного и безопасного пребывания пассажира на автовокзале или автостанции, имея ввиду; наличие мест для сидения, буфет, киоск союзпечати, туалет, связь диспетчера с залом ожидания и видеонаблюдением.

Сегодня мэры городов, руководители транспортной отрасли регионов считают автовокзалы безликими, не заслуживающими внимания объектами отрасли. Зачем в них вкладывать деньги? Но ведь ж.д. вокзал, аэропорт, автовокзал - это лицо города, на которые приезжают люди не только из российских регионов, но и из зарубежья. Налицо, что в XXI веке интеллектуальными транспортными системами должны быть оборудованы все автовокзалы и крупные автостанции. И об этом говорил **Сергей Борисович Иванов**, первый заместитель председателя правительства РФ. Такая мера позволит пассажирам почувствовать качество предоставляемых услуг как автопредприятия, так и автовокзалов.

Для «Объединения автовокзалов и автостанция» Министерству транспорта необходимо выработать единую концепцию, технический регламент, структурную целостность автовокзалов объединенных единой технологической цепочкой. Комфорт электронной торговли проездными билетами с использованием кредитных карт уже применяется в ряде регионов России. Пассажир с электронным билетом проходит уже не в кассу автовокзала, а непосредственно к месту посадки в автобус на перрон, так как вся необходимая информация о пассажире уже включена в базу данных автовокзала. Идентификация пассажира производится диспетчером по посадке в салоне автобуса, что полностью согласуется с законом «О транспортной безопасности» №16-ФЗ. Кроме того на перрон через турникет по приобретенному билету проходят пассажиры, прошедшие контроль габаритов, характеристик и маркировки багажа специальными бирками. Существенным нарушением безопасности перевозок будет передача через водителя всех возможных посылок, бандеролей.

Необходимо к междугородным перевозкам привлекать только автобусы, оборудованные системой, на-



вигаии ГЛОНАСС. Автобусы, не оборудованные этой системой с января 2012 года техосмотр не пройдут и будут считаться неисправными.

Следует перечислить ряд автоматизированных функций, которые позволяют учесть ресурсные ограничения транспортного предприятия, эффективно использовать подвижной состав и в целом повлиять на уровень качества обслуживания населения: автоматический сбор навигационной информации о местоположении транспортных средств с помощью навигационных приемников, обнаружение и формировании информации обо всех отклонениях в работе транспорта от запланированных параметров транспортного процесса, о местах ДТП, чрезвычайных и критических ситуациях, а так же информирование пассажиров путем вывода информации о движении автобусов в реальном масштабе времени

Определение местонахождения транспортного средства и сообщение о нештатных и аварийных ситуациях важно не только для автотранспортных предприятий и специализированных служб, но и для каждого человека, ожидающего свой автобус или встречающего своих родственников или друзей. Создавая, в первую очередь, удобные сервисы для пассажиров и используя данные системы навигации, сама она станет ближе, понятней и доступней каждому человеку.

Без современной информационной системы невозможно осуществлять высокое качество организации и обслуживания перевозок, включая обеспечение требований безопасности пассажиров. Программное обеспечение является инструментом и помощником в решении задач автовокзалов, развитии предоставляемого спектра услуг пассажирам, объединяя всех участников процесса перевозок в общее информационное пространство.

В итоге каждый автовокзал получает доступ ко всем инновациям других автовокзалов, независимо от места применения. Такая политика дает возможность создавать технологическое партнерство автовокзалов и это позволяет развиваться как отдельным участникам данного партнерства, так и всему сообществу в целом с учетом интересов главных заказчиков транспортных услуг - пассажиров.

При применении этих навигационных систем автотранспортные предприятия получали экономию автомобильного топлива.

За опытом этой работы можно съездить в Подмосковную Коломну или Барнаул, а также в другие города имеющие автовокзалы, на которых есть такое оборудование.

На коллегии Минтранса РФ, где присутствовало много Ваших коллег, выступления подытожил С.Б.Иванов, сказав, что взгляды и требования о которых говорили выступающие, очень своевременны, а финансирование этих мероприятий на автотранспорте будет осуществлять ваше региональное правительство.

В.Г.Родионов

Георгий Мезников: «Все проблемы в нашей отрасли решаемы»



**Георгий Дмитриевич Мезников,
генеральный директор ООО «Ной»**

Оживший после кризиса рынок автотранспортных средств выявил новые проблемы в отрасли. О том, как справляться с ними и при этом не потерять ни одного ценного сотрудника, журналу «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» рассказал генеральный директор ООО «Ной» Георгий Дмитриевич Мезников.

- Георгий Дмитриевич, расскажите, пожалуйста, как и когда была создана Ваша компания. И откуда такое необычное название?

- Юридически мы оформили наше предприятие только в 1995 году. Но в целом занимаемся перевозками уже с 1991 года. Сначала это были обыкновенные челноки. Постепенно стали понимать, что это прогрессивно и решили развивать регулярные автобусные перевозки. Открыли постоянные маршруты. Собственно этим делом уже много лет занимаемся профессионально. Что касается названия, то всё просто – ближе к Богу.

- Как долго Вы возглавляете фирму?

- Я руковожу компанией с самых её истоков, т.е. больше 18 лет. Когда начали работать, у нас был всего один автобус. Было тяжело. Однако мы старались, росли и развивались.

- И сколько рейсов Ваше предприятие выполняет сегодня?

- Ежедневно мы отправляем шесть рейсов на Москву, дважды в день на Украину. Волгоград посредством нашей маршрутной сети связан с 8-ю городами Украины. Таким образом, мы укрепляем связи между нашими братскими народами.

- Да, территория работы обширная. Чего Вы достигли за эти годы, чем гордитесь?

В первую очередь я бы хотел отметить то, что достижениями горжусь не только я, но и вся компания. Главное это то, что каждый год мы совершенствуемся и движемся вперед, обновляем автопарк, расширяем маршрутную сеть. В тяжелые кризисные времена пассажиропоток существенно не упал. Это и есть достижение фирмы. О наших успехах можно судить не просто по словам, а по конкретным результатам. Каждый может бросаться цифрами, якобы заоблачными результатами, однако факт остается фактом. Я Вам говорю всё так, как оно есть. Я тоже мог бы сказать, что обладаю миллиардами, а на деле это лишь сами транспортные средства. Вы же понимаете, что сами по себе они денег не приносят. В докризисное время мы выполняли девять рейсов на Москву. Сейчас лишь шесть и мы честно говорим об этом.

Оценку нашей работы дает пассажир. Он высказывает свои мысли о нашей работе, устно – по телефону, письменно – письма и заявления, через всемирную систему объединенных компьютерных сетей. Я регулярно захожу в Интернет, читаю почту, блог свой. Там постоянно оставляют свои пожелания, замечания.

На всю полученную информацию реагируем быстро. Что-то исправляем, дорабатываем. Современный мир отличается скоростью. Выживают самые быстрые и мобильные. Если раньше Петру I потребовались целые годы, чтобы доехать до Камчатки и обратно, то мы сегодня то же самое можем сделать за 12 часов. Скорость она теперь и в небе, и на земле, и даже в жизни. Мы стараемся не отставать.

- Из каких автобусов сегодня состоит Ваш автопарк?

- Вообще у меня все автобусы европейского класса: Мерседесы, Маны, Неопланы, Сетры. Даже самый первый автобус уже был немецким. На этих автобусах удобно осуществлять поездку, данные автобусы высококачественны. С европейскими поставщиками транспортных средств мы уже работаем давно, наладили хорошие отношения. Поэтому я думаю, мы продолжим это сотрудничество.

- С какими проблемами Вам приходится сталкиваться в процессе работы?

- Если бы сказал, что нет проблем, никто бы не поверил. Да и даже если скажу, что их мало, тоже не поверят. Наверное, они есть у всех. С первыми проблемами сталкиваешься, когда находишься на территории другого государства или региона. Где-то это вокзалы, где-то дороги, пассажиры. Но это все текущие проблемы и они, к счастью решаемы. Если не решаются сегодня, то завтра точно получится найти выход из ситуации. Начну сейчас про все говорить, получится, что жалуюсь, но и наврать, что все гладко, не могу. Лично я думаю, что в бизнесе не бывает без



проблем, может это и к лучшему, это стимул расти дальше.

- В основном еще жалуются на нелегальные перевозки

- Честно говоря, мне кажется, что на нелегальные перевозки жалуются только нерадивые перевозчики. Лично меня такие перевозчики совсем не беспокоят. Я не знаю, кто их осуществляет, каким образом, куда возят. Я уверен, что по сравнению с такими перевозчиками мы все равно выигрываем. Ведь смысл нелегальной перевозки в том, что они везут людей без паспорта маршрута, на каком-нибудь старом автобусе, не подвозят до автовокзала. Мало кто из тех пассажиров, кто заботится о своей безопасности, сядет на такой автобус.

У этой проблемы две стороны медали. С одной стороны все вроде бы и очевидно – не хотят платить лишних денег и ездят без документов. Но ведь те, кто зарегистрировал свое предприятие, знают, с какими сложностями приходится сталкиваться. Автовокзал не разрешает ездить до тех пор, пока нет необходимых бумаг, бумаги подписывают власти. Но они же часто отказываются это делать! Не понаслышке знаю о таких случаях. И все только потому, что мы вроде как коммерсанты. Что остается делать человеку, который уже вложил в это дело, но ему не дали добро? Только ездить нелегально.

Бывают и другие случаи, когда у нелегальных перевозчиков хороший транспорт, а государственный не очень. Пассажир лучше сядет за новый, но нелегальный Мерседес, чем поедет на чем-то старом. Поэтому мы большую заботу проявляем о нашем автопарке. Это наше лицо. Лично я ни копейки не взял из областного бюджета, при этом гос. предприятия получают сотни миллионов в виде дотаций, но не могут даже наладить стабильную работу автовокзалов. Хотя мы деньги, полученные от перевозки пассажиров, тратим не только на приобретение подвижного состава, но на расширение инфраструктуры.

У нас несколько автостанций и автовокзал. Причем работа на автостанциях и автовокзале организована в 2001 г. с применением компьютерной техники

по специальной программе, которая позволяет составлять списки пассажиров с указанием документа, удостоверяющего личность.

- Я думаю, что это вопрос отношения человека к своему делу. Кстати, какие отношения Вы стараетесь поддерживать в коллективе?

- Лично для себя я установил определенные правила. Водитель для меня это в первую очередь человек, у него есть своё «Я», своё мышление, отношение к делу и своё достоинство. Если что-то произошло, то я в любом случае сначала выслушаю его. Если он где-то неправ, скажу ему об этом. Если где-то хорошо сработал, постараюсь поблагодарить, поощрить.

Другое дело, это отношение водителей ко мне. Я приведу пример, в конце 2009 – начале 2010 года, когда кризис уже сильно ударил по всем, у нашего предприятия задолженность по заработной плате составляла примерно один-два месяца. Я честно сказал своим сотрудникам, что заплатить не могу пока. Но и терять никого не хочу. В итоге большинство остались, потому что доверяли. Как только удалось немного выйти из ситуации, долги были возвращены. Этот пример очень хорошо показывает взаимоотношения в коллективе. Я знаю, почему никто не ушел. Дело в том, что для водителей мы постарались создать самые лучшие условия работы. У нас есть огромная база, в которой есть все необходимое для ремонта и обслуживания машин: теплые боксы, станки, пылесосы, запчасти и всё, всё, всё. Я вовремя осознал, что такая база станет гарантом успешной работы компании. Собственно, мы не сделали ничего сверхъестественного, и врач, и душевые, и механик это всего лишь то, что должно быть в каждой фирме. Вопрос в том, что на многих предприятиях даже этого нет.

Бывали случаи, когда некоторых хороших водителей переманивали большими зарплатами или еще чем. Но уверяю Вас, они все возвращались. Месяц-два работали где-то, потом сравнивали и понимали, что у нас условия лучше.

- На прошедшем в Москве автотранспортном форуме отметили, что на рынке уже наблюдается заметное оживление после кризиса. Согласны с этим?

- Нет, лично я не согласен. Возможно, самое мизерное оживление и есть, но этого мало. Я делаю такие выводы исходя не только по результатам работы нашей фирмы и отрасли в целом. Всё взаимосвязано, как только банки начнут давать кредиты под 10-11% процентов годовых, только тогда мы сможем сказать, что вроде уже начали выходить из кризиса. Мы пока не можем получить кредит даже под 17%. Я считаю, что во время кризиса вся страна ушла в минус, из минуса нужно подняться до нуля и только потом расти выше. Конечно, сейчас мы немного поднялись, возможно, даже вышли в ноль. Страна научилась жить в той кризисной ситуации, которая сложилась. Но нужно расти дальше.

Не только по кредитам я могу судить о том, что мы не вышли из кризиса. Грубо говоря, вчера солярка стоила 17 рублей, сегодня уже 23. Разве при таких ценах моё предприятие сможет расти? Думаю, нет. Доходная часть компании, безусловно, упала. Я объясню почему, в Москве ведущая отрасль – строительство. Во время кризиса строить перестали, соответственно рабочая сила не нужна. Возить в столицу стало некого. Раньше было девять рейсов по 50 человек, теперь шесть и по 20.

К этому кризису добавился еще один. Раньше евро стоило 30 рублей, теперь 40. Парк ремонтировать надо, вся техника европейская, соответственно и запчасти в евро. Это очень дорого. Из-за этого мы никак не можем выбраться выше нуля.

- Вы сами можете сделать примерный прогноз, когда страна выйдет из кризиса?

- Наверное, нет. Прогноз это вообще дело неблагодарное. Но я считаю так, что раз в Америке он пошел по второму кругу. То и нас ожидает что-то подобное. Самые оптимистичные ожидания – к 2012 году подняться хотя бы до уровня производства 2008 года. Если эти ожидания оправдаются, то это и будет первым показателем того, что мы начали выходить из кризиса.

Я знаю один гениальный способ моментально выйти из кризиса [Смеется]. Отправить все деньги, что предназначены для Олимпиады-2012, на предприятия. Однако мы так не сделаем.

- Наступила зима, новый сезон. Этот сезон еще ознаменовался изменениями в ПДД. Как Вы считаете, они помогут изменить ситуацию на дороге?

- Да, теперь зима. Мы к этому сезону всегда готовимся заранее. Меняем колеса, проводим инструктажи с водителями. Весь транспорт разный, а автобусный совсем специфический. Потому что водитель ответственен не только за свою жизнь, но и за жизни тех, кого он везет. Водитель обязан следить за состоянием транспорта, аккумулятора, колес и др. Если вдруг случилась авария, даже не у нас, например, то мы все вместе обсуждаем возможные причины. Стараемся избегать подобных случаев. Летом еще полбеды, а если зимой автобус встанет где-то в поле, то это огромная проблема.

Дополнения и изменения в действующие правила дорожного движения я одобряю и могу однозначно утверждать, что их соблюдение улучшит обстановку на дорогах страны. Конечно, не все они в полной мере касаются пассажирского транспорта, но от их соблюдения зависит безопасность всех без исключения участников дорожного движения. Главное, чего мы стараемся добиться в своей работе – безусловное соблюдение нашими водителями правил дорожного движения, обеспечение безопасных условий перевозки пассажиров.

- И напоследок поделитесь Вашими планами на ближайшее будущее.

- Делать прогнозы не хочется, а планы у нас, конечно, есть, но я расскажу о пожеланиях своих. Мне бы хотелось, чтобы в Москве было не меньше пяти автовокзалов. Еще очень хочется, чтобы дороги были лучше. А так, мы планируем построить крупный международный автовокзал. Я думаю, это большой прорыв вперед, шаг на новый уровень.

Антонина Суинова

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

Правильный путь



Родин Олег Михайлович
Заместитель директора ОАО «ПОА и ПА»

Исторический экскурс. Ивановский автовокзал пущен в эксплуатацию в апреле 1961 года. Расчетная пропускная способность 500 пассажиров в день. Сфера деятельности — оказание услуг для населения: продажа билетов на автобусы пригородного, междугородного, межобластного сообщения. С 1 октября 1975 г. организовалось Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций на базе Ивановского автовокзала. В состав объединения вошли около 30 автостанций и кассовых пунктов.

В феврале 2008 года ОГУП «Ивановское ПОА и ПА» преобразовано в Открытое акционерное общество «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций».

В настоящее время в составе ОАО «Ивановское ПОА и ПА»: Ивановский автовокзал и 15 автостанций области (Кинешемская, Решемская, Вичугская, Каменская, Фурмановская, Лежневская и т.д.)

Многим работникам объединения присвоено звание «Ветеран труда», «Почетный автотранспортник», награждены «Почетными грамотами» Министерства автомобильного транспорта. На предприятии числится 135 сотрудников, которые получают полное социальное обеспечение.

Сегодня транспортная отрасль практически полностью коммерциализировалась. Многие предприятия, даже социально значимые, такие как, например автовокзал, должны существовать за счет собственных сил и средств. Это задача не из легких, так как на этом рынке существует жесткая, причем зачастую не добросовестная конкуренция. Поэтому достаточно сложно регулировать экономические отношения в сфере пассажирских перевозок. Ивановский автовокзал, как и многие предприятия, тоже давно борется с данными проблемами. Совместно с областным транспортным департаментом была проведена колоссальная работа по борьбе с «нелегальными» перевозчиками. В результате многочисленных штрафов, проверок, рейдов была ликвидирована стихийная стоянка на против автовокзала у ТЦ «Крепость». На рейсах Фурманов, Кинешма, Вичуга и Тейково практически не осталось «нелегалов» - это привело к увеличению пассажиропотока на автовокзале, выросла доходная часть и перевозчиков, и автовокзала, соответственно с этой прибыли платятся дополнительные налоги в бюджет города и области. Цифры говорят сами за себя, например на Кинешму количество пассажиров в день увеличилось с 298 до 463 человек, а в Тейково со 196 до 901 человека.

В рамках федеральной программы подразделением МЧС по Ивановской области автовокзал был подключен к системе «Оксион». В зале ожидания и в кассовом зале установили мониторы и видеокамеры, которые передают всю информацию в режиме он-лайн на пункты УВД в г. Иваново, где она обрабатывается и анализируется.

Перемены на Ивановском автовокзале заметны и не вооруженному взгляду. Жители и гости города уже привыкли к чистым перронам, вежливому обслуживанию и широкой инфраструктуре вокзала. Вероятно, подробнее о происходящих изменениях расскажет заместитель директора ОАО «ПОА и ПА» - **Родин Олег Михайлович**.



Справка. Родин Олег Михайлович родился 17 февраля 1963 года в г. Узловая Тульской области в семье рабочего. В 1984 году закончил Высшее Ленинградское Военное Училище Железнодорожных Войск и Военных Сообщений. Проходил службу в Таджикистане, Узбекистане и др. Последнее место службы г. Иваново, военный комендант ивановского железно-дорожного участка и ж/д станции. Общий стаж работы в транспортной сфере 25 лет.

«Сегодня прилагаются максимальные усилия для эффективной работы Ивановского автовокзала и областных автостанций. Мы отслеживаем и контролируем весь процесс перевозки пассажира. Перронные контролеры в новой фирменной спецодежде встречают и отправляют автобусы. По громкой связи диспетчеры информируют об их прибытии и отправлении, о наличии свободных мест, а каждый час сообщают об услугах, предоставляемых инфраструктурой автовокзала и напоминают пассажирам про внимательность и бдительность в пути. Практически на всех станциях организованы стоянки такси, для удобства пассажиров и экономии их времени.

Если говорить о последних переменах, хотелось бы отметить, что недавно мы провели работы по асфальтированию въезда и выезда с территории автовокзала и частично стоянки автотранспорта, не секрет что состояние дорожного покрытия было катастрофическим. Ремонт как всегда осуществлялся за счет собственных средств вокзала, на помощь города рассчитывать не приходится.

Сейчас осуществляется косметический ремонт кассового зала в здании автовокзала. Производится замена лицевых стёкол самих касс, так как они уже устарели и пришли в не потребный вид. Обновляются и все информационно - справочные материалы (расписания, таблицы, информационные доски и т.д.). Теперь все будет стандартизировано и выдержанно в едином стиле, это позволит пассажирам быстро и эффективно находить требующуюся информацию.

В рамках модернизации автовокзала продолжается техническое переоснащение рабочих мест. По области оборудуются и компьютеризируются автостанции, например, автоматизированная программа продажи билетов, установлена в г. Кинешма, в г. Старая Вичуга, в г. Тейково и др.

Кроме того, сейчас идет активная подготовка станций к отопительному сезону. Проводятся ремонтные и профилактические работы. Например, на Фурмановской автостанции заменили насос системы отопления, а в г. Плесе переустановили котел».

Что и говорить, объем требуемых мер для повышения эффективности работы автовокзала огромен. Суть работы руководства Ивановского автовокзала сводится к обеспечению возможности непрерывного, безопасного перемещения пассажиров с организацией максимального комфорта в течение всего времени пребывания на автовокзале.

**Пресс-служба
ОАО «ПОА и ПА»**

МОСКВИЧЕЙ ВОЗЯТ НЕЛЕГАЛЫ НА РАЗДОЛБАННЫХ МАРШРУТКАХ



Водители маршруток не следят за состоянием своего транспорта.

Фото: архив «КП»

В ходе проверки выяснилось, что каждый третий водитель «коммерческого» автобуса не имеет даже разрешения на работу.

Власти десять дней шерстили автостанции, стоянки, автотехцентры и...

- Многие автобусы, как мы выяснили, просто нелегальные. Они ездят по собственным, никем не утвержденным маршрутам, - рассказали «Комсомолке» в столичном управлении ФМС. - И пункт отправления, и пункт прибытия - несанкционированные. Из 1200 водителей, которых мы проверили 386 не состояли на миграционном учете, то есть

прибыли в Россию нелегально. У 417 (каждого третьего!) не было разрешения на работу. В общей сложности нелегалов и их работодателей оштрафовали на 2 миллиона 154 тысячи рублей. Техническое состояние многих маршруток тоже оказалось аховым.

- Останавливаем «Газель» у станции метро «Строгино». По документам маршрутка легальная, - рассказывает один из участников проверки. - Но через все лобовое стекло - большая трещина, мешающая обзору. Правый показатель поворота не работает. Два пассажирских сиденья в салоне болтаются. Аварийный выход водитель открыть не может - дверь заклинило. Такая маршрутка может легко попасть в аварию. И если это случится, пассажиры просто поубиваются!..

Борис Лоран, руководитель Группы компаний «Русские Автобусные Линии», считает, что причина засилья мигрантов и плохое состояние парка - в жадности работодателей.

- Мигранту можно меньше платить, заставляя больше работать и в любой момент выкинуть без выходного пособия, - объясняет Лоран. - Водитель знает, что очень уязвим, поэтому имеет психологию временщика. Ездит, не соблюдая правил, не следит за состоянием транспорта.

В прошлом году власти предлагали не давать квот автопредприятиям на привлечение мигрантов. Но потом пошли на попятную. Как видно, зря...

«Комсомольская правда»

Никита МИРОНОВ

03.12.2010

В РОССИИ РАЗРАБАТЫВАЕТСЯ ПРОГРАММА ОБНОВЛЕНИЯ АВТОБУСНОГО ПАРКА



Минпромторг совместно с Минрегионом РФ разрабатывают проект программы обновления парка муниципальных автобусов, аналогичной программе утилизации легковых автомобилей. Программа, рассчитанная на 2011-2013 годы, потребует около 21 млрд рублей, сообщает busnews.ru.

Ежегодно планируется замещать около 4-5 тысяч автобусов. Всего по программе может быть заменено около 15 тысяч автобусов всех классов. В частности, предусматривается обновление в 2011-2013 годах 4-6 тысяч автобусов малого класса, 5 тысяч автобусов среднего класса и 3,5-3,8 тысячи автобусов большого и особо большого классов.

По мнению участников рабочей группы, денег на программу утилизации автобусов потребуется «меньше, чем на программу утилизации легковых автомобилей» — около 7 млрд рублей в год. Средства на эту программу планируется выделять из федерального и регионального бюджетов в пропорции 70% к 30%.

Под программу утилизации автобусов попадает продукция семи российских автобусных заводов — ЛиАЗ, ПАЗ, ГолАЗ, НЕФАЗ, «Волжанин», КАВЗ и Scania.

По некоторым данным, около 50% маршрутных автобусов в России выработали ресурс. Большая часть автобусов не соответствует требованиям безопасности для пассажиров.

По материалам:

www.rosbuslines.ru

от 10.12.2010

Отрасль высоких возможностей. Автотранспортному комплексу страны – новый уровень развития



Это интервью Николай Сергеевич Лямов дал газете «Транспорт России» будучи заместителем министра транспорта РФ, курирующим вопросы автомобильного транспорта. Когда верстался номер, стало известно, что Николай Лямов назначен заместителем мэра Москвы. Редакция газеты желает Николаю Сергеевичу успехов в его новой должности.

- Николай Сергеевич, роль и место автомобильного транспорта в транспортной системе страны трудно переоценить. Не могли бы вы назвать основные параметры, которые сегодня характеризуют вклад автомобилистов в обеспечение потребностей экономики в транспортных услугах?

- Следует отметить, что социально-экономическое развитие страны сопровождается увеличением спроса на транспортные услуги со стороны экономики и населения. И в удовлетворении этого спроса автомобильному транспорту принадлежит особая роль.

В качестве важнейшего элемента транспортной системы страны автомобильный транспорт осуществляет перевозки грузов во всех видах внутреннего сообщения: городском, пригородном и междугородном, включая завоз/вывоз грузов на железнодорожные станции, в морские и речные порты, аэропорты. Технологическая и коммерческая гибкость, возможность доставки грузов «от двери до двери», наличие значительного количества предприятий (до 80% от их общего числа), не имеющих других подъездных путей, кроме автомобильных, создают грузовому автомобильному транспорту дополнительные рыночные преимущества.

Если говорить о пассажирских перевозках, в частности, об автобусах, то отмечу бесспорный факт: этот транспорт является самым массовым и доступ-

ным видом регулярного общественного пассажирского транспорта.

За первое полугодие 2010 года автобусным транспортом общего пользования во всех видах сообщения (городское, пригородное, междугородное, международное) перевезены около 6,7 млрд человек, что составляет порядка 60% всех пассажирских перевозок всеми видами транспорта. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года этот показатель сократился на 1%, что связано с ростом конкуренции со стороны частных перевозчиков, не всегда поддающихся учету, а также с растущей автомобилизацией населения.

Автобусным транспортом крупных и средних автотранспортных предприятий обслуживается 951 город и поселок городского типа, а также 58,8 тыс. сельских населенных пунктов, перевозки пассажиров осуществляются по почти 25 тыс. маршрутов общей протяженностью 1,5 млн км.

По данным ГИБДД, в Российской Федерации зарегистрированы порядка 896 тыс. автобусов, в том числе в крупных и средних предприятиях всех отраслей экономики - 225 тыс. единиц (из них: 68 тыс. единиц - в предприятиях, основным видом деятельности которых является перевозка пассажиров на коммерческой основе), у физических лиц - почти 418 тыс. единиц.

В первом полугодии 2010 года объем коммерческих грузоперевозок по всем субъектам автотранспортного рынка составил 710,6 млн тонн, что составило почти 41% в общем объеме коммерческих грузоперевозок всеми видами транспорта. Коммерческий грузооборот по сравнению с аналогичным периодом 2009 года вырос почти на 17% и составил 72,2 млрд ткм.

По данным ГИБДД, в Российской Федерации зарегистрированы 5,3 млн грузовых автомобилей, более половины из которых (2,8 млн) находятся в собственности физических лиц. Крупным и средним предприятиям всех отраслей экономики принадлежат 656 тыс. грузовых автомобилей, предприятиям автотранспортной отрасли - 46 тыс. грузовых автомобилей.

- В последнее время много внимания уделяется вопросам обеспечения транспортной безопасности. Для всех видов транспорта, в том числе автомобильного, это становится дополнительной нагрузкой, требующей значительных финансовых затрат. Между тем рентабельность на автотранспортных предприятиях и так мизерна. Каким образом, на ваш взгляд, можно разрешить это противоречие?

- Действительно, сегодня обеспечение транспортной безопасности - вопрос номер один. Одну из основных задач в решении этого вопроса Минтранс России видит в необходимости оказания государственной финансовой поддержки предприятиям и

организациям транспортного комплекса, особенно пассажирского.

В 2010 году на оснащение наиболее уязвимых объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств специальными техническими устройствами планируется израсходовать 7,8 млрд рублей.

К первоочередным видам общественного транспорта отнесены метрополитены и объекты железнодорожного транспорта, которые, как показали трагические события последних лет, являются наиболее уязвимыми при совершении террористических актов. При реализации планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств будут использованы самые современные технологии. В этих целях в программе определяются пилотные зоны, позволяющие после апробации технических средств обеспечить их внедрение на всей территории Российской Федерации.

Так, например, в качестве пилотных проектов программой предусмотрено выделение 150 млн рублей на оснащение современными средствами защиты и безопасности автовокзалов и автобусов в межсубъектном сообщении в ряде субъектов Российской Федерации. Предлагается по итогам апробации пилотных проектов принять решение о дальнейшей работе по оснащению автовокзалов и автобусов на территории Российской Федерации.

Поэтому необходимо проведение мероприятий, которые не требуют особой затратной части. Но они позволят серьезно обеспечить защищенность объектов, а также безопасную перевозку пассажиров и грузов. Речь идет, прежде всего, о наведении элементарного порядка на предприятиях автомобильного транспорта.

- Сегодня парк автотранспорта обновляется недопустимо медленно. Какovy, по вашему мнению, пути ускорения обновления парка?

- Отмечу, что сегодня парк автотранспортных средств России насчитывает около 39 млн единиц. Это почти 900 тыс. автобусов (в том числе более 400 тыс. у физических лиц), 5,3 млн грузовых (в том числе 2,9 млн у физических лиц) и около 33 млн легковых автомобилей.

По срокам эксплуатации и эксплуатационному пробегу отечественный парк транспортных средств неоднороден. В России средний возраст парка транспортных средств составляет 11,8 года, в том числе грузовых автомобилей более 12 лет. Обновление качественного состава транспорта, особенно по грузовым автомобилям и автобусам, действительно происходит весьма медленно. Большая часть автопарка Российской Федерации – это модели, выпущенные в 70-80-х годах прошлого века, не отвечающие современным международным требованиям по техническому уровню и безопасности конструкции. Большинство транспортных средств эксплуатируются за пределами установленного ресурса (46% авто-

бусов, 64% грузовых и 49% легковых автомобилей имеют срок эксплуатации свыше 10 лет).

Ежегодная минимальная потребность в обновлении автобусного парка предприятий автотранспорта общего пользования составляет порядка 14 тыс. единиц, из них большой и особо большой вместимости – около 6,5 тыс. единиц.

В последние годы пополнение парка производится на уровне 3-4 тыс. новых маршрутных автобусов, но это явно не обеспечивает даже простого воспроизводства эксплуатационных автобусов.

Обновление парка транспорта общего пользования в необходимом количестве за счет региональных (местных) бюджетов в настоящее время затруднено из-за постоянного дефицита соответствующих бюджетов на протяжении последних лет.

У транспортных предприятий отсутствует реальная возможность приобретения подвижного состава, в том числе по кредитным и лизинговым схемам.

Реальным шагом, способствующим решению проблемы обновления парка подвижного состава, стало принятие постановления Правительства Российской Федерации от 24 марта 2009 года № 253 «Об утверждении Правил распределения и предоставления в 2009 году из федерального бюджета субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации и г. Байконура на закупку автотранспортных средств и коммунальной техники». На реализацию данного постановления из федерального бюджета в 2009 году было выделено 20 млрд рублей.

В результате реализации этой программы субъектами Российской Федерации было приобретено в 2009 году более 5,2 тыс. автобусов и троллейбусов.

Данная линия была продолжена и в этом году в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2009 года № 1184 «Об утверждении Правил распределения и предоставления в 2010 году из федерального бюджета субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации и г. Байконура на закупку автотранспортных средств и коммунальной техники». На эти цели предусмотрено 10 млрд рублей.

По поводу данного постановления Правительства РФ хотелось бы выразить пожелание, чтобы органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления при формировании заявки на получении субсидии предусматривали приобретение за счет этих средств низкопольных автобусов и троллейбусов, а также автобусов и троллейбусов, оснащенных специальными устройствами для перевозки инвалидов-колясочников, что повысит уровень доступности пассажирского транспорта для маломобильных граждан.

В результате реализации постановления был увеличен размер субсидии на каждую единицу новой автомобильной техники отечественного производства в размере до 200 тыс. рублей для автобусов длиной до 7,5 метра включительно и до 500 тыс. рублей для

автобусов длиной свыше 7,5 метра, а также грузовых автомобилей грузоподъемностью не менее 8 тонн при условии их приобретения в установленном порядке.

Выделяемые в настоящее время субсидии обеспечивают покрытие 10-20% от средней стоимости приобретенной автотехники.

Наряду с действующей программой утилизации легковых автомобилей немаловажную роль в обновлении парка коммерческого транспорта будет играть разрабатываемая Минпромторгом России совместно с Минтрансом России и другими заинтересованными министерствами программа утилизации, которую планируется реализовать в 2011-2013 годах. Под действие программы должны подпасть легкие коммерческие автомобили со сроком службы 10 лет, автобусы - 15 лет и грузовые автомобили - 20 лет.

Размер утилизационной премии в зависимости от класса транспортного средства будет составлять от 50 тыс. рублей до 600 тыс. рублей.

Для обновления российского парка коммерческой автомобильной техники необходимо стимулировать приобретение и эксплуатацию транспортных средств, соответствующих современным техническим требованиям.

В настоящее время в соответствии с поручением Правительства РФ в рамках разработки комплекса мер, направленных на обновление российского парка коммерческой автомобильной техники, Минтрансом России подготовлен проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения». Законопроектом предлагается ввести норму, ограничивающую эксплуатацию коммерческой автомобильной техники путем установления предельных сроков ее службы. При этом предельные сроки службы транспортных средств, используемых для осуществления предпринимательской деятельности, определяются Правительством Российской Федерации.

Предложенные законопроектом изменения позволят существенно обновить отечественный парк коммерческой автомобильной техники, внедрить в эксплуатацию современные модели транспортных средств, что обеспечит улучшение технико-экономических показателей при перевозке грузов и пассажиров, а также повысит безопасность дорожного движения.

Минтранс России письмом от 24.09.10 направил указанный законопроект на согласование в адрес Минпромторга России, МВД России, Минэкономразвития России и Минфина России.

- Нередко на различных форумах транспортников говорится о том, что зачастую правила игры на рынке автотранспортных услуг диктуют «теневики». Как побороть это зло? И какую роль в этом призваны сыграть саморегулируемые организации (СРО)?

- Действительно, в настоящее время в России

сложились два «лагеря» транспортников - это так называемые легальные автоперевозчики, которые осуществляют деятельность с соблюдением положений российского законодательства и оказывают качественные и безопасные услуги, и «нелегальные» автоперевозчики, которые осуществляют деятельность без соблюдения указанных положений.

Решить данную проблему можно было бы в том числе посредством введения института саморегулирования в автотранспортной отрасли. Введение такого института является объективной необходимостью в связи с ухудшением качества перевозок и эксплуатации автомобильного транспорта, отсутствием действенного механизма контроля за участниками автотранспортного рынка.

Кроме того, создание регулируемых организаций позволит принять стандарты и правила в области автоперевозок, которые обязаны соблюдать перевозчики, являющиеся членами данных организаций, при осуществлении ими своей деятельности, что должно дать возможность потребителям их услуг пользоваться качественными и безопасными перевозками.

Создание саморегулируемых организаций в автомобильной отрасли при частичном сохранении ее государственного регулирования во многом позволит решить указанные проблемы, не допустить на автотранспортный рынок недобросовестных участников, что в свою очередь будет способствовать обеспечению безопасности перевозки пассажиров и багажа, грузов, а также позволит реализовать на практике эффективную модель сочетания государственного регулирования с саморегулированием субъектов в области автомобильного транспорта.

- Для повышения эффективности автоперевозок важен уровень подготовки водительских кадров. Как обстоит дело с этим?

- Большой вопрос. Недостаточная квалификация водителей является сегодня одним из главных факторов, влияющих на аварийность и эффективность автоперевозок. С каждым годом качество подготовки водителей снижается. Ежегодно в российских автошколах к вождению подготавливаются свыше 2 млн



человек. Каждый третий из них попадает в ДТП на первом году нахождения за рулем. Около трети образовательных учреждений, созданных за последнее десятилетие, не имеют собственной нормативной и материальной базы и даже берут в аренду учебные автомобили. Финансовое состояние таких автошкол не позволяет им содержать собственный автопарк, состоящий из легковых автомобилей, не говоря уже о грузовых. Поэтому именно сегодня как никогда необходимо государственное вмешательство в процесс профессиональной подготовки водителей. Нужно совершенствовать и ужесточать систему отбора водителей с тем, чтобы неопытные и некомпетентные водители не могли рисковать чужими жизнями.

В целом существующую ныне ситуацию можно охарактеризовать следующим:

- квалификационные требования к водителям свыше 15 лет не адаптировались к современной среде дорожного движения, включая изменившиеся психологические и социальные приоритеты граждан, участвующих в дорожном движении;

- не проводится объективная и всесторонняя оценка пригодности граждан к управлению транспортными средствами;

- содержание и объем программ подготовки водителей не зависят от того, намеревается ли кандидат в водители использовать транспортное средство только для собственных нужд или осуществлять профессиональную деятельность;

- как констатируют ассоциации автотранспортных перевозчиков, у программ подготовки водителей имеются как минимум три крупных недостатка: не учитываются требования работодателей; водители

недостаточно подготовлены к профессиональной деятельности; имеет место дефицит квалифицированных водителей, которым можно было бы доверить дорогие современные транспортные средства и груз.

Убежден, что для качественной подготовки и переподготовки водителей транспортных средств необходима организация двухуровневой системы подготовки. Она предусматривает подготовку для получения водительского удостоверения, дающего право на управление автомобилем, а также профессиональную подготовку для выполнения отдельных видов работ в управлении транспортными средствами.

В настоящее время стандарты подготовки профессиональных водителей, к сожалению, законодательно не установлены. Считаю, что такие стандарты должны быть установлены в базовом федеральном законе «Об автомобильном транспорте и автотранспортной деятельности в Российской Федерации». Проект такого закона в настоящее время Минтранс России подготовлен и в 2011 году в установленном порядке будет внесен в Правительство РФ. Убежден, что вопросы организации профессиональной подготовки водителей, а также требования профессиональных стандартов подготовки водителей должны быть в компетенции Министерства транспорта РФ. В проекте указанного федерального закона соответствующие положения предусмотрены.

**Беседу вел Юрий Поликарпов
«Транспорт России»**

№ 44 (644) 25-31 октября 2010 года

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Безопасность транспортного комплекса



Сергей Юрьевич Прокин

**Руководитель направления дирекции развития и работы с корпоративными заказчиками
ЗАО «Экскорт-Центр»**

Важное социальное предназначение транспортного комплекса требует принятия активных мер по повышению его безопасности, в том числе по предотвращению и пресечению актов незаконного вмешательства в его работу, своевременного нормативного правового регулирования.

Необходимо отметить, что с принятием Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» деятельность по противодействию актам незаконного вмешательства стала постепенно оформляться в самостоятельную область общественных отношений с собственной правовой базой и кругом субъектов.

В целях совершенствования нормативной правовой базы в области обеспечения транспортной безопасности был принят ряд федеральных законов, постановлений Правительства РФ, ведомственных нормативных актов.

Федеральные законы

1. *Федеральный закон от 3 июля 2008 г. № 160-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием осуществления полномочий Правительства Российской Федерации».* Статьей 123 закреплено формирование баз персональных данных о пассажирах при перевозке железнодорожным, морским, внутренним водным и автомобильным транспортом по отдельным маршрутам, определенным уполномоченным Правительством РФ федеральным органом исполнительной власти по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

2. *Федеральный закон от 19 июля 2009 г. № 197-ФЗ «О внесении изменения в статью 10 Федерального закона «О транспортной безопасности»* исключил слова «профессии и должности», оставив только «перечень работ», по которым вводятся ограничения при приеме на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности. Сам перечень введен в действие распоряжением Правительства РФ от 5 ноября 2009 г. № 1653-р.

3. *Федеральный закон от 27 июля 2010 г. № 195-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с обеспечением транспортной безопасности»* направлен на введение уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена, если оно повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, смерть человека или смерть двух или более лиц, а также за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена, если оно повлекло по неосторожности причинение крупного ущерба. При этом устанавливается размер ущерба, который признается крупным в размере более 1 млн руб.

Кроме того, предусматривается введение уголовной ответственности за неисполнение гражданами, должностными и юридическими лицами требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и на транспортных средствах, а также административной ответственности за действия, угрожающие безопасности движения на метрополитене, за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности, за непредставление информации об актах незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса.

Устанавливается также административная ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности и непредставление информации об актах незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах.

Постановления Правительства РФ

1. *Постановление Правительства Российской Федерации от 31 марта 2009 г. № 289 «Об утверждении правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»* устанавливает процедуру аккредитации юридических лиц любых организационно-правовых норм, а также их филиалов, реализующих в соответствии с законодательством Российской Федерации проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

2. *Постановлением Правительства Российской Федерации от 22 апреля 2009 г. № 354 «О внесении изменений в некоторые постановления Правительства Российской Федерации по вопросам транспортной безопасности»* внесены изменения в Положения Министерства транспорта Российской Федерации и подведомственных ему Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального дорожного агентства, Федерального агентства железнодорожного транспорта, Федерального агентства морского и речного транспорта.

Минтранс России наделен полномочиями: осуществление функций по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также обеспечения транспортной безопасности.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта наделена функциями по контролю и надзору за обеспечением транспортной безопасности, а также по осуществлению контроля и надзора за соблюдением законодательства Российской Федерации в области транспортной безопасности, осуществлению в установленном порядке контроля за соблюдением порядка передачи сведений в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах.

Распоряжение Правительства РФ

Распоряжением Правительство Российской Федерации от 5 ноября 2009 г. № 1653-р, разработанным в соответствии с ч. 2 ст. 10 Федерального закона «О транспортной безопасности», утвержден перечень работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности. К таким работам отнесены:

- аккредитация специализированных организаций в области транспортной безопасности;
- оценка уязвимости объектов транспортной

инфраструктуры и транспортных средств;

- категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

- осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности;

- разработка и реализация планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

- формирование и ведение информационных ресурсов единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности, в том числе автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажире.



Обеспечение безопасности ОТИ/ТС складывается из совместной деятельности:

- Агентства (блок А);
- руководства и службы безопасности объектов (блок Б);
- специализированных организаций (блок В).



Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте

Во исполнение Указа Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 Минтранс России совместно с ФСБ, МВД, МЧС России, другими федеральными органами исполнительной власти, а также с субъектами Российской Федерации определены цели, направления и задачи по созданию комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте.

Комплексная программа подготовлена с учетом необходимости реализации первоочередных мер, определенных Указом Президента РФ, - оснастить до 31 марта 2011 г. наиболее уязвимые объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства специализированными техническими средствами и устройствами от актов незаконного вмешательства.

С учетом результатов работ по оценке уязвимости, категорированию объектов транспортной инфраструктуры, разработке планов обеспечения транспортной безопасности, осуществляемых в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности», и выделяемого ресурсного обеспечения мероприятий Комплексной программы предложения по мероприятиям и объектам, включенным в программу на период 2011-2013 гг., будут уточняться и будут вноситься соответствующие корректировки.

Мероприятия, включенные в состав комплексной программы, в первую очередь относятся к профилактическим, предупредительным мерам по обеспечению безопасности.

Основные мероприятия по обеспечению безопасности населения на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве:

- организация охраны объектов дорожного хо-

зяйства федерального значения;

- обеспечение функционирования инженерно-технических средств и систем обеспечения транспортной безопасности на ряде наиболее важных объектах дорожного хозяйства федерального значения;

- обучение, подготовка и аттестация специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности, а также персонала, принимающего участие в обеспечении транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства федеральных бюджетных организаций;

- проведение оценки уязвимости, категорирования, разработка планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств на объектах дорожного хозяйства федерального значения.

Механизм государственного регулирования

В настоящее время для начала работ по оценке уязвимости ОТИ/ТС необходимы следующие ведомственные нормативные акты:

1. Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства;
2. Методика выполнения оценки уязвимости ОТИ/ТС;
3. Тарифы на выполнение оценки уязвимости ОТИ/ТС;
4. Классификация ОТИ/ТС по степени угрозы совершения в отношении них акта незаконного вмешательства и его возможных последствий - «категорированию объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

Сергей Прокин

Продолжение книги Ю.А. Гольденберга «Автовокзалы и пассажирские автостанции»
Автовокзал внутри здания.

Появление автовокзалов, в которых все процессы обслуживания пассажиров, включая посадку и высадку, осуществляются внутри здания, - следствие трех обстоятельств: концентрации больших пассажиропотоков, стремления к строительству автовокзала в центре города, необходимости размещения автовокзала в сложившейся плотной городской застройке на минимальной площади.

Для решения возникающих при этом задач проектировщики идут на размещение перронов посадки и высадки пассажиров в подземных или надземных этажах, создание туннелей и надземных эстакад для ввода

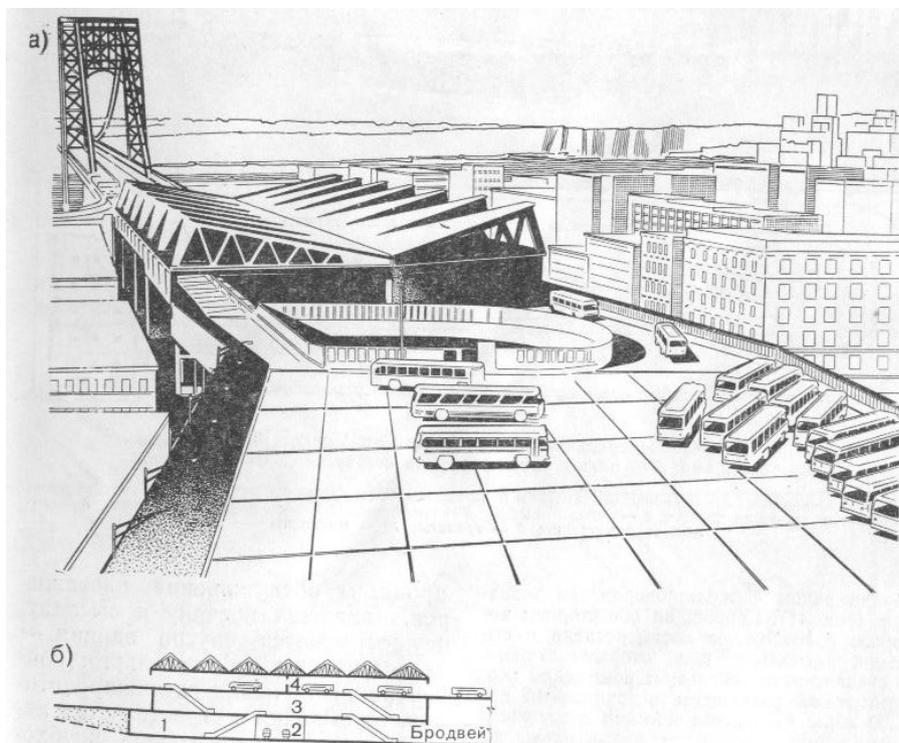


Рис. 44. Автовокзал у моста Дж. Вашингтона в Нью-Йорке (1963 г., арх. П. Л. Нерви): а — общий вид; б — схематический разрез:

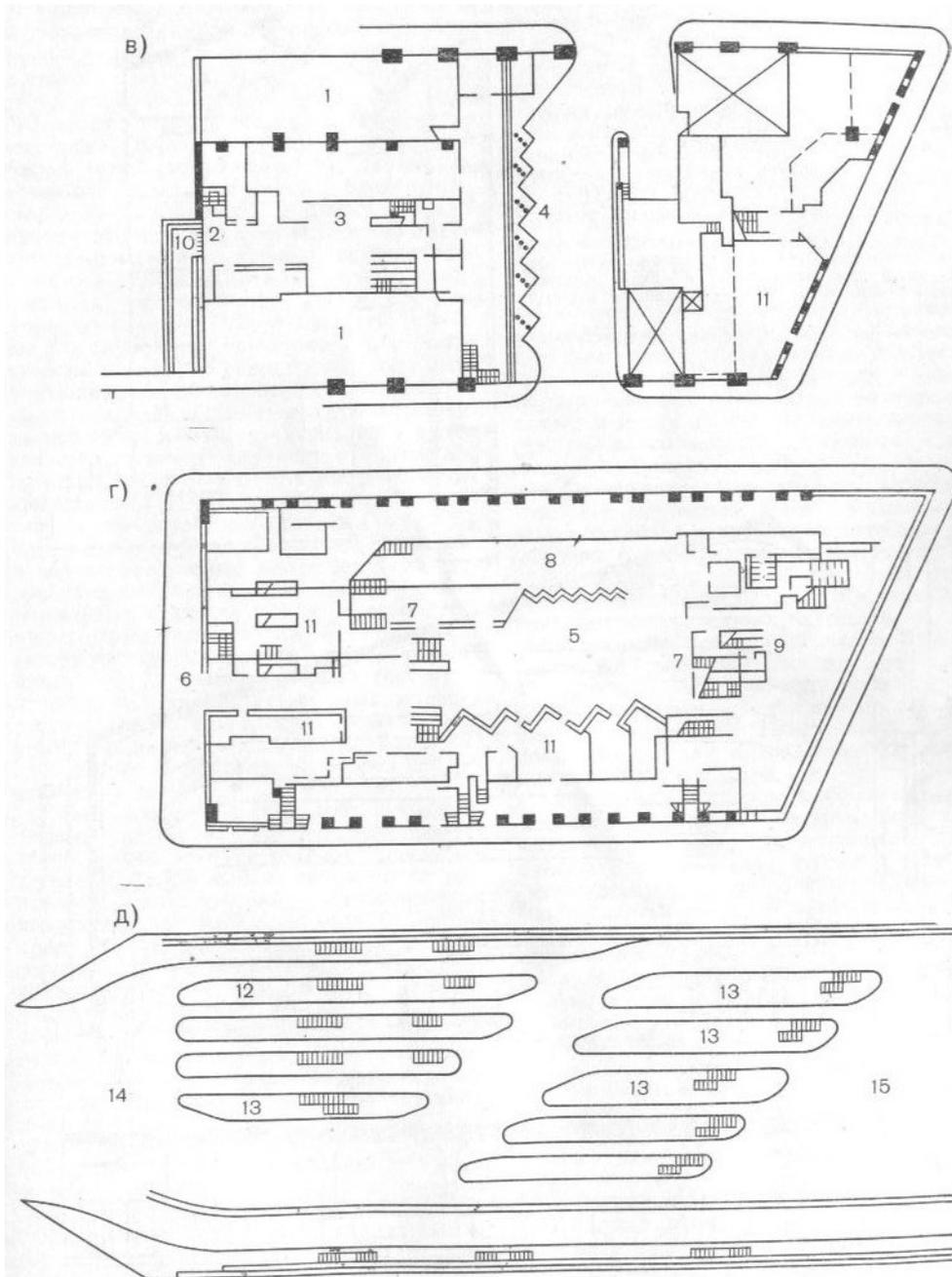
- 1 — первый этаж — выход из метро; 2 — уровень перрона дальних сообщений; 3 — второй этаж — главный пассажирский зал; 4 — третий этаж — уровень перронов пригородных сообщений;
 5 — план первого этажа; 6 — план второго этажа; 7 — план третьего этажа;
 1 — уровень распределительного зала метро; 2 — переход из метро на 8-е авеню; 3 — эскалаторы в главный пассажирский зал; 4 — перрон междугородных автобусов; 5 — главный пассажирский зал; 6 — вход с авеню Форт-Вашингтон; 7 — эскалаторы к перронам; 8 — билетные кассы; 9 — эскалаторы с Бродвея; 10 — эскалаторы к междугородному перрону; 11 — служебные помещения; 12, 13 — перроны пригородных автобусов; 14 — въезд на мост; 15 — въезд на стоянку

способность составляет в час «пик» 120 пар автобусов и 9000 пассажиров (отправление-прибытие). Здание автовокзала имеет три этажа: один наземный и два подземных. В наземном этаже находятся вестибюли и 18 магазинов, имеющие входы со всех четырех прилегающих улиц. На первом подземном этаже располагаются операционный зал с кассами, бюро путешествий, бар, кафетерий, санузлы и служебные помещения. На самом нижнем этаже размещен островной двусторонний перрон отправления и прибытия автобусов с 30 постами посадки и высадки пассажиров. Зал ожидания расположен непосредственно на перроне и огражден стеклянными стенами. Автоматически открывающиеся двери зала приходятся против дверей автобусов, стоящих у перронов. Здание в подземной части заключено в водонепроницаемый железобетонный кессон. Несущей конструкцией наземной части является стальной каркас с перекрытиями из нержавеющей стали. Въезды-выезды автобусов осуществляются через туннель длиной 70 м, выходящий на городскую площадь. На крыше автовокзала устроена стоянка на 500 легковых автомобилей. Все этажи соединены эскалаторами. Багаж из зала ожидания подается на перрон конвейером и по рампе.

Центральный Нью-Йоркский автовокзал (общий вид см. на рис. 2) представляет собой четырехэтажное здание, занимающее площадь 60X250 м. На первом этаже расположен двусторонний уступообразный перрон дальних междугородных сообщений (рис. 43) с 40 постами посадки и высадки пассажиров; на втором этаже — главный пассажирский зал; на третьем — зал для пассажиров ближне-

Отсутствие потребности в строительстве таких автовокзалов в нашей стране сегодня, отнюдь, не означает, что она не возникнет в ближайшем будущем. Если сейчас еще считается, что автовокзалы в городах можно строить не там, где они должны быть по концентрации пассажиропотоков и обеспечению удобств пассажирам, а там, где пустует участок, хотя бы он был в самом неподходящем месте на окраине города, то в условиях непрерывного большого роста автобусных перевозок неизбежно возникнет необходимость в пересмотре такой практики и создании компактных автовокзалов в центрах городов.

Примером многоярусного решения с перронами отправления и прибытия внутри здания является один из крупнейших автовокзалов мира в Чикаго, занимающий целый квартал в центре города (рис. 42). Его пропускная



го следования; на четвертом—16 островных прямолинейных перронов для посадки и высадки пассажиров пригородных сообщений. На крыше расположена стоянка на 450 легковых автомобилей. В залах имеется 30 билетных касс. Этажи и перроны соединены 31 эскалатором. Залы автовокзала связаны с входом в метро. Автобусы выезжают из автовокзала и въезжают в него по эстакадам, соединяющим автовокзал с туннелем Линкольна под рекой Гудзон, и с 9-й авеню. Перекрытия здания рассчитаны на 15-тонные автобусы (613 кг/м^2). Основная несущая конструкция — стальной каркас. Средний уклон эстакад — $3,5\% >$ на коротких участках — до 7%. Для предотвращения обледенения в эстакадах проложена система труб длиной 8500 м, по которой циркулирует горячее масло. В залах мощная вентиляция со сменой объема воздуха 40 раз в час и

система кондиционирования воздуха. Автовокзал обслуживает до 180 тыс. пассажиров в сутки при расчетном отправлении 750 автобусов в час. Общая площадь полов здания — 57 тыс. м^2 , строительный объем — 325 тыс. м^3 . Стоимость строительства — 24 млн. долл.

Автовокзал у моста Дж. Вашингтона в Нью-Йорке обслуживает пригородные и дальние междугородные линии, связывающие этот район города с противоположным берегом р. Гудзон, г. Нью-Джерси и западными районами страны. Въезд автобусов в здание и выезд из него осуществляется по рампам, связывающим автовокзал с мостом Дж. Вашингтона. Трехэтажное здание автовокзала имеет размеры $120 \times 56 \text{ м}$ (рис. 44). На первом этаже расположены уступообразный перрон междугородных сообщений с семью постами посадки и высадки пассажиров; второй этаж занят главным пассажирским залом, где находятся билетные кассы, служба путешествий, магазины, служебные помещения; на третьем этаже, на крыше под навесом, находятся 10 островных перронов пригородных сообщений. Пассажирский зал связан с перронами эскалаторами. Пропускная способность автовокзала в час — до 200 автобусов и 10 000 пассажиров.

Автовокзал в Брюсселе (Бельгия), входящий в городской транспортный узел, представляет собой двухэтажное здание (рис. 45), размещенное частично под железнодорожными путями. В подземном это же находится основной пассажирский зал, магазины и различные помещения для обслужива-

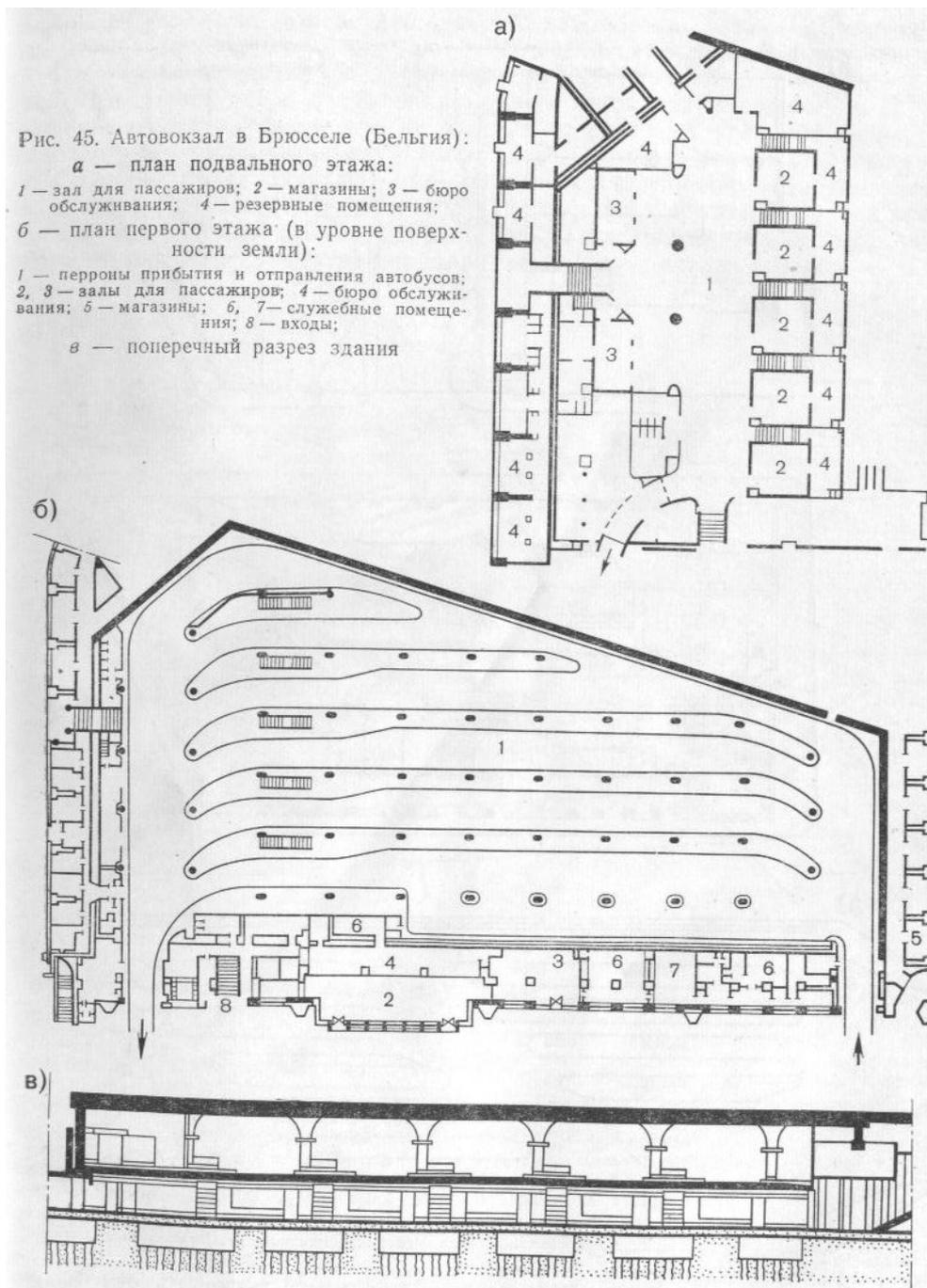


Рис. 45. Автовокзал в Брюсселе (Бельгия):

а — план подвального этажа:

1 — зал для пассажиров; 2 — магазины; 3 — бюро обслуживания; 4 — резервные помещения;

б — план первого этажа (в уровне поверхности земли):

1 — перроны прибытия и отправления автобусов; 2, 3 — залы для пассажиров; 4 — бюро обслуживания; 5 — магазины; 6, 7 — служебные помещения; 8 — входы;

в — поперечный разрез здания

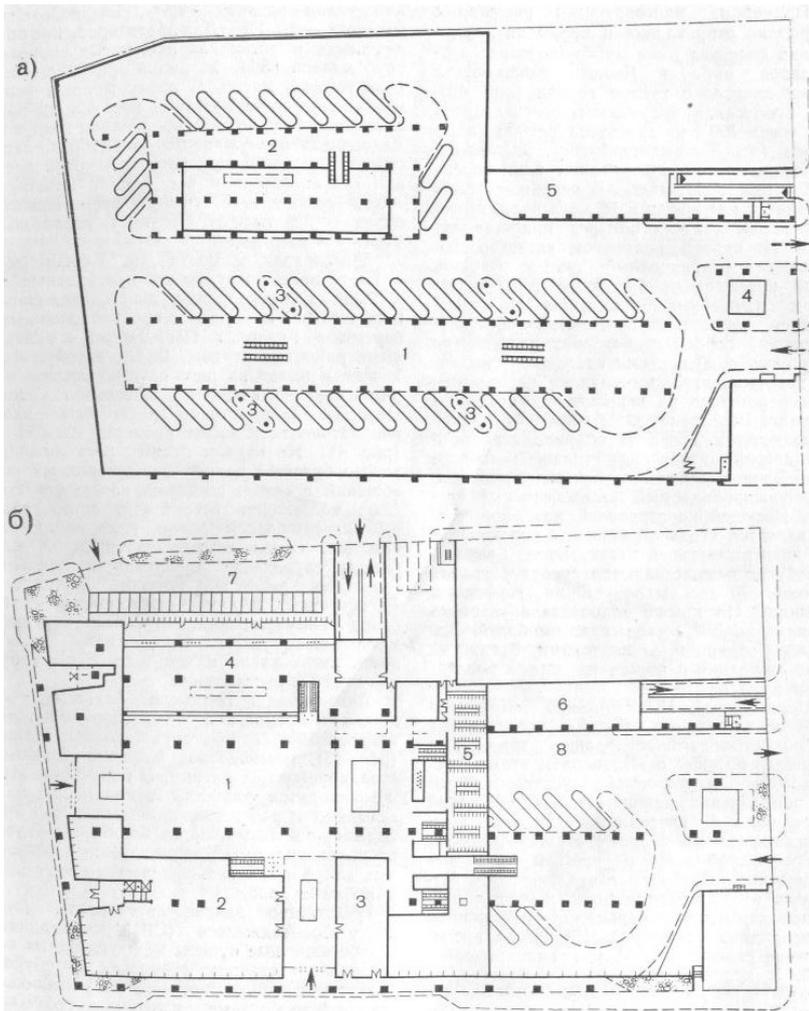
ния пассажиров; на втором этаже расположены пять прямолинейных островных платформ, связанных лестницами с пассажирским залом.

Трехэтажное здание автовокзала (рис. 46) в Лос-Анджелесе (США) объединяет в себе конечные пункты междугородных сообщений и станцию городских автобусов. На первом (подземном) этаже расположены уступобразные перроны прибытия междугородных автобусов с 12 постами высадки и перрон отправления с 25 постами посадки пассажиров, а также диспетчерская; на втором этаже (на уровне земли) — зал ожидания, билетные кассы, стойки приема, регистрации и выдачи багажа, закусовые, ресторан, бюро путешествий; на третьем этаже — платформы городских автобусов и служебные помещения. Все три этажа, в том числе междугородные перроны, связаны пятью эскалаторами и лифтами. На крыше размещается стоянка на 625 легковых автомобилей.

Приведенные примеры показывают возможность чрезвычайно компактного размещения автовокзалов в пределах здания при необходимости строительства их в центре города в плотной городской застройке на минимальной территории.

Объединенный вокзал. Рассмотрим несколько характерных примеров объединенных вокзалов с единым пассажирским зданием и органическим объединением процессов обслуживания пассажиров двух видов транспорта — железнодорожного и автобусного.

Серия типовых проектов объединенных железнодорожных и автобусных вокзалов вместимостью 100, 200 и 300 чел., разработанная Мосгипротрансом, решена в единых принципах. Из этой серии на рис. 47 приводятся общий вид вокзала вместимостью 100 чел. и планировка здания вокзала вместимостью 200 чел., генеральный план которого показан на рис. 19. К двум сторонам здания примыкает железнодорожная платформа и перрон



автобусных сообщений. Это позволило создать четкую схему размещения помещений и служб по их тяготениям к каждому виду транспорта. В торце здания, обращенном к автобусному перрону, расположены диспетчерская автобусных сообщений и шоферская. Со стороны железнодорожной платформы сконцентрированы служебно-технические помещения железной дороги.

Объединенный железнодорожно-автобусный вокзал в Кустанае (генеральный план, см. на рис. 20) имеет четырехэтажное здание (рис. 48). Пассажиры разделяются на две группы — общего и раздельного обслуживания. К первым относятся общий операционный зал с билетными кассами, буфеты, ресторан, помещения для пассажиров с детьми, зал транзитных пассажиров. Вторые — это, собственно, лишь две зоны — зона накопления автобусных пассажиров, примыкающая к выходу на перрон автобусных сообщений, и зона накопления железнодорожных пассажиров, примыкающая к выходу на железнодорожную платформу. Четко

распределены служебные помещения по тяготениям к территориям соответствующего транспорта. Диспетчерская автобусных сообщений выдвинута к автобусному перрону с выходом непосредственно на перрон. В вокзале предусмотрено размещение также агентства Аэрофлота со службой перевозок в аэропорт. Этот вокзал — первый в нашей стране, в котором планировка его во всех звеньях представляется полностью отвечающей требованиям, предъявляемым к объединенным вокзалам. Следует лишь отметить недостаточную площадь диспетчерской и шоферской, которая могла бы быть увеличена за счет перемещения буфета в другое место. Вокзал рассчитан на вместимость 2100 чел. (для железнодорожных перевозок 900, автобусных 600, аэровокзальных 600). Площадь застройки здания — 3227 м², полезная площадь — 7132 м², строительный объем — 41 957 ж³, общая стоимость строительства — 1850 тыс. руб.

Объединенный вокзал в г. Элисте (рис. 49) обладает той особенностью, что железнодорожные пути и привокзальная площадь находятся на разных уровнях с превышением первых над второй на 6 м. Соответственно здание имеет специфическую планировку, отвечающую требованиям обслуживания как автобусных сообщений, перрон которых находится на уровне привокзальной пло-

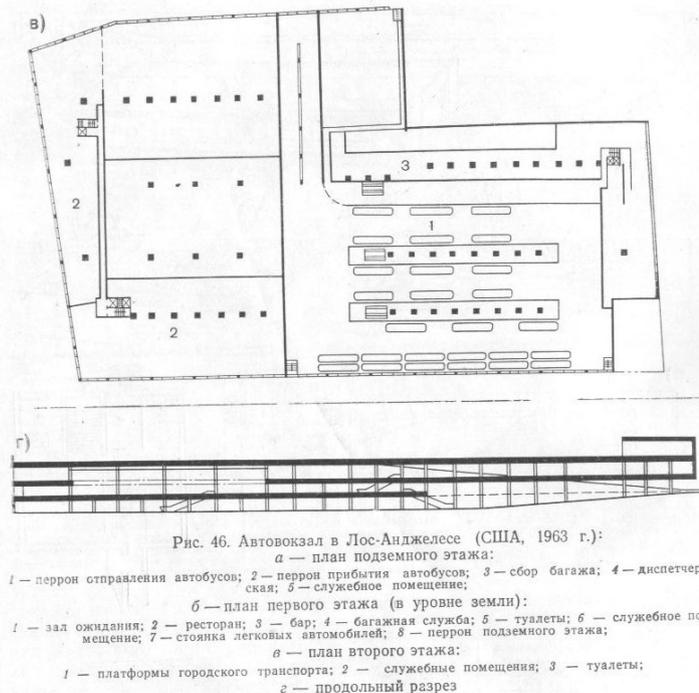
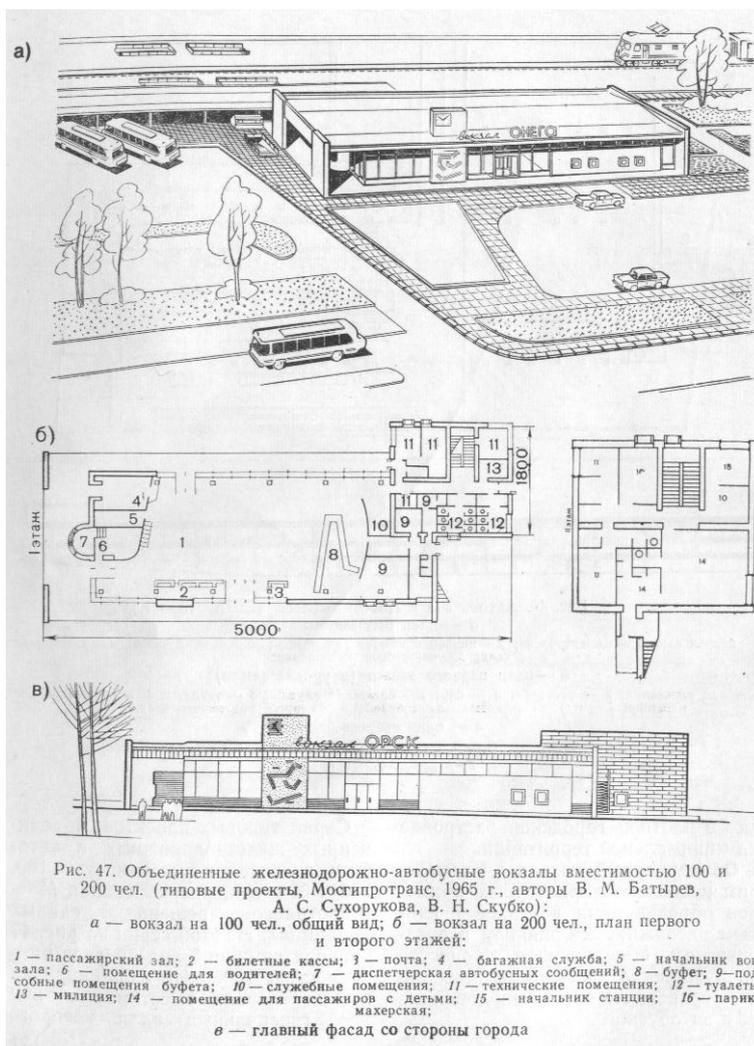


Рис. 46. Автовокзал в Лос-Анджелесе (США, 1963 г.):

- а — план подземного этажа:
 1 — перрон отправления автобусов; 2 — перрон прибытия автобусов; 3 — сбор багажа; 4 — диспетчерская; 5 — служебное помещение;
 б — план первого этажа (в уровне земли):
 1 — зал ожидания; 2 — ресторан; 3 — бар; 4 — багажная служба; 5 — туалеты; 6 — служебное помещение; 7 — стоянка легковых автомобилей; 8 — перрон подземного этажа;
 в — план второго этажа:
 1 — платформы городского транспорта; 2 — служебные помещения; 3 — туалеты;
 г — продольный разрез



ления, где происходит посадка пассажиров в автобусы, и перрон прибытия для высадки пассажиров. На пассажирских автостанциях и малых автовокзалах, обслуживающих транзитные автобусные линии, высадка из автобусов и посадка в них может быть организована на одном и том же перроне.

Уровень удобств, предоставляемых пассажирам на автостанции или автовокзале, в значительной степени зависит от качества перрона. Как бы отлично ни было организовано обслуживание пассажиров в здании, какими бы комфортабельными ни были помещения, но если на пути от здания до салона автобуса пассажиру не будут обеспечены кратчайшие и беспрепятственные пути прохода, простота ориентации, организованность и удобство посадки, то задача обслуживания пассажиров на современном уровне не будет решена.

Таким образом, планировке перронов, размещению на них ограждений, светящихся указа-

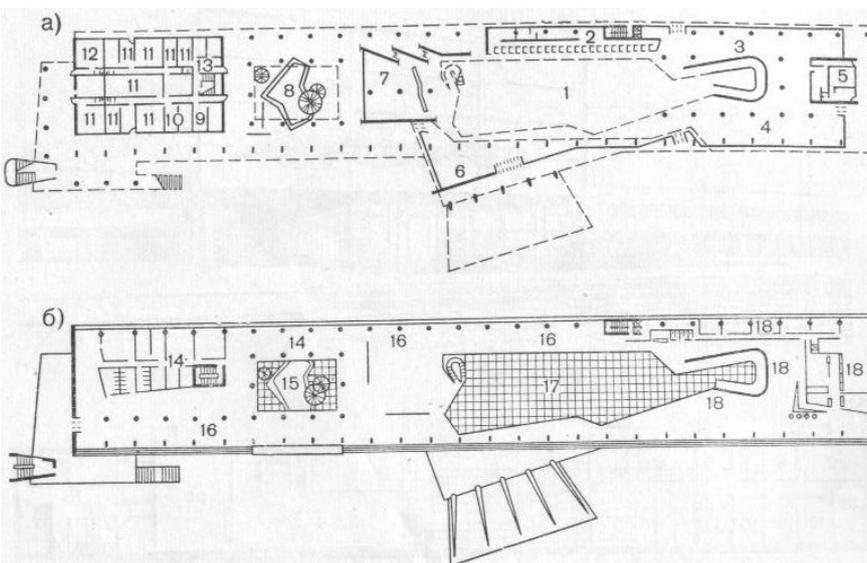
щад, так и железнодорожных. Перроны прибытия и отправления автобусов примыкают к обеим сторонам выдающейся в привокзальную площадь части здания.

В объединенном железнодорожно-автобусном вокзале в г. Маконе (Франция) все процессы обслуживания пассажиров обоих видов транспорта полностью объединены (рис. 50). Из общего операционного зала с билетными кассами — выходы на автобусный перрон и железнодорожную платформу, общие службы приема и отправления багажа. Четко расчленены служебные помещения.

Приведенные примеры решений зданий объединенных вокзалов показывают, что как в отечественной, так и в зарубежной практике проектирование и строительство вокзалов с единым зданием, где осуществляется комплексное обслуживание пассажиров двух видов транспорта, становятся распространенным явлением. Достаточно четко определялись принципы и целесообразность объединения во всех случаях, когда непосредственная связь двух транспортных систем отвечает потребностям улучшения обслуживания пассажиров, создания для них удобств и комфорта.

Перроны.

Перроны разделяются на перрон отправления, где происходит посадка пассажиров в автобусы, и перрон прибытия для высадки пассажиров. На пассажирских автостанциях и малых автовокзалах, обслуживающих транзитные автобусные линии, высадка из автобусов и посадка в них может быть организована на одном и том же перроне.



1 — операционный зал; 2 — кассы; 3 — зона ожидания железнодорожных пассажиров; 4 — зона ожидания автобусных пассажиров; 5 — диспетчерская и помещение для водителей; 6 — зона ожидания авиопассажиров; 7 — прием и выдача багажа; 8 — зона ожидания на открытом воздухе; 9 — бытовое обслуживание; 10 — парикмахерская; 11 — служебные помещения; 12 — комната делегаций; 13 — медпункт; 14 — помещения для пассажиров с детьми; 15 — световой проем; 16 — зал ожидания; 17 — второй свет операционного зала; 18 — ресторан

телей, табло, организующих движение пассажиров, должно уделяться самое серьезное внимание, не меньшее, чем планировке здания.

Перрон состоит из тротуара, приподнятого над проезжей частью на 25—30 см, и навеса над ним для защиты пассажиров от дождя, снега и солнца. Навес над перроном отправления должен быть обязательно, а над перроном прибытия — не обязательно. К перрону вплотную становится автобус для посадки или высадки пассажиров. Зона перрона, к кромке которой становится автобус, называется постом соответственно посадки или высадки пассажира. Расчетным показателем перрона, определяющим все его параметры, является количество постов посадки или высадки пассажиров.

Размеры перрона и его конфигурация должны обеспечивать комфортабельное

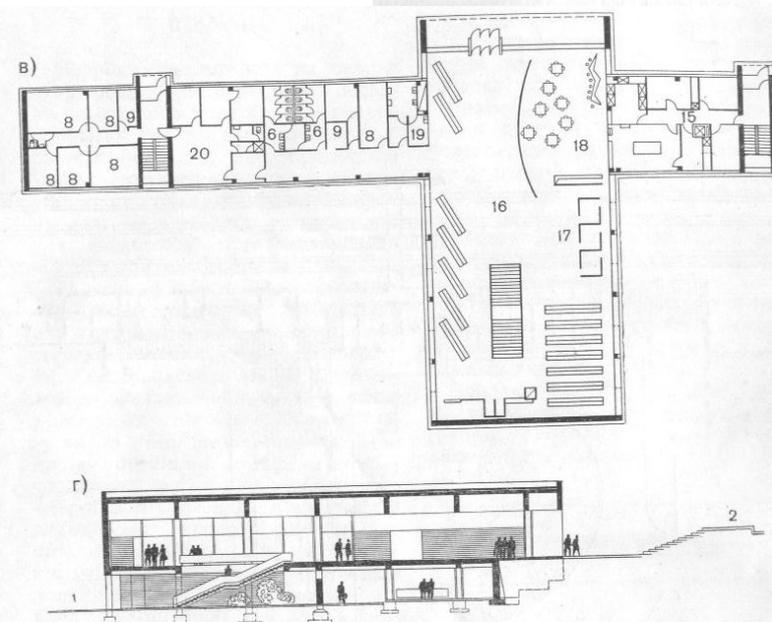
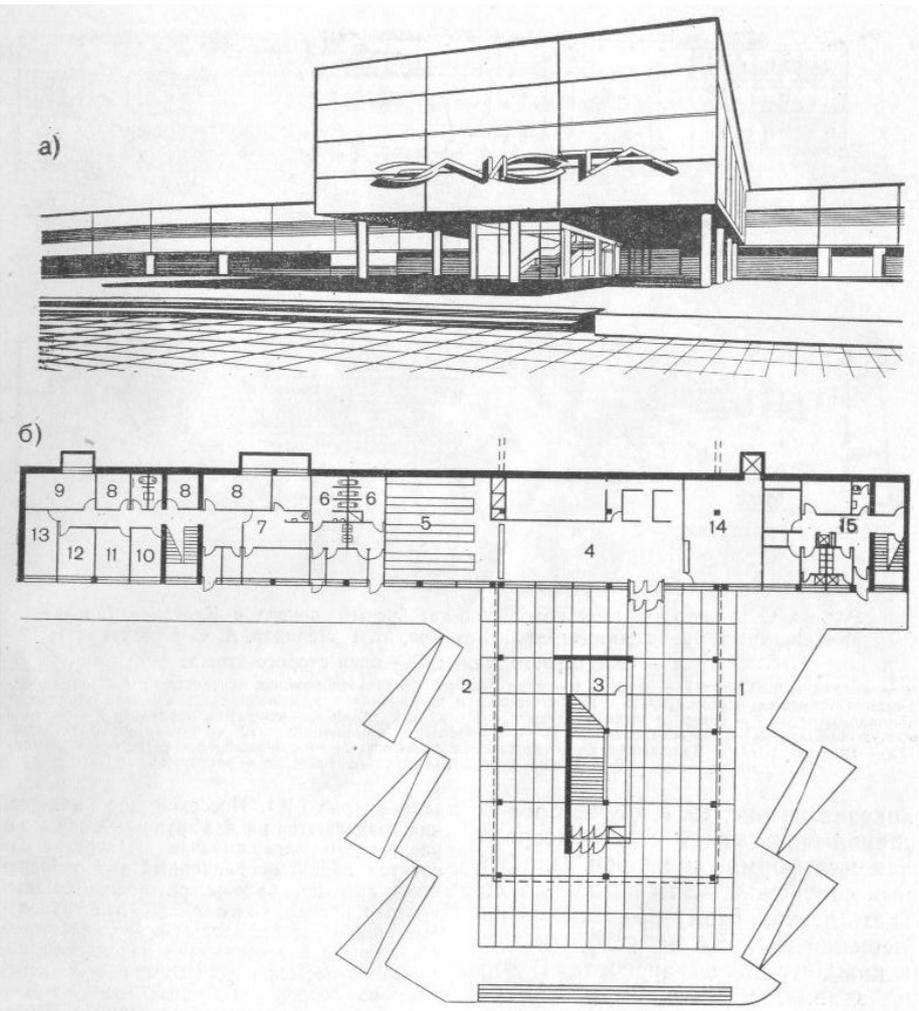


Рис. 49. Объединенный железнодорожно-автомобильный вокзал в г. Элисте (проект, Мосгипротранс, 1966 г., авторы М. Аникст, Т. Бархина, Л. Малашенко):

а — общий вид со стороны города; б — план первого этажа (в уровне городской площади); в — план второго этажа (в уровне железнодорожной платформы):

1 — перрон прибытия автобусов; 2 — перрон отправления автобусов; 3 — диспетчер автобусных сообщений; 4 — вестибюль; 5 — камера хранения багажа; 6 — туалеты; 7 — медпункт; 8 — служебные помещения; 9 — технические помещения; 10 — милиция; 11 — администрация автобусных сообщений; 12 — помещение для водителей; 13 — комната отдыха водителей; 14 — багажная служба; 15 — подсобные помещения ресторана; 16 — пассажирский зал; 17 — билетные кассы; 18 — торговый зал ресторана; 19 — парикмахерская; 20 — помещение для пассажиров с детьми;

г — поперечный разрез:
1 — привокзальная площадь; 2 — железнодорожная платформа

размещение пассажиров в период, предшествующий посадке, и удобство при входе в автобус и при выходе из него.

Автобус может становиться к перрону параллельно продольной оси перрона или под углом к ней. Соответственно этому определяется конфигурация кромки перрона, обеспечивающая подход к двери и к багажным ящикам автобуса.

Перроны по конфигурации кромки разделяются на три основные группы: прямолинейные, уступообразные и гребенчатые.

Прямолинейные перроны (рис.51) требуют наибольшей длины фронта при наименьшей ширине проезжей части перед перроном; предоставляют наилучшие условия для организации посадки пассажиров; обеспечивают наибольшую простоту маневра автобуса при подходе к перрону и отпавлении от него.

Гребенчатые перроны (рис. 52) требуют наименьшей длины фронта при наиболь-

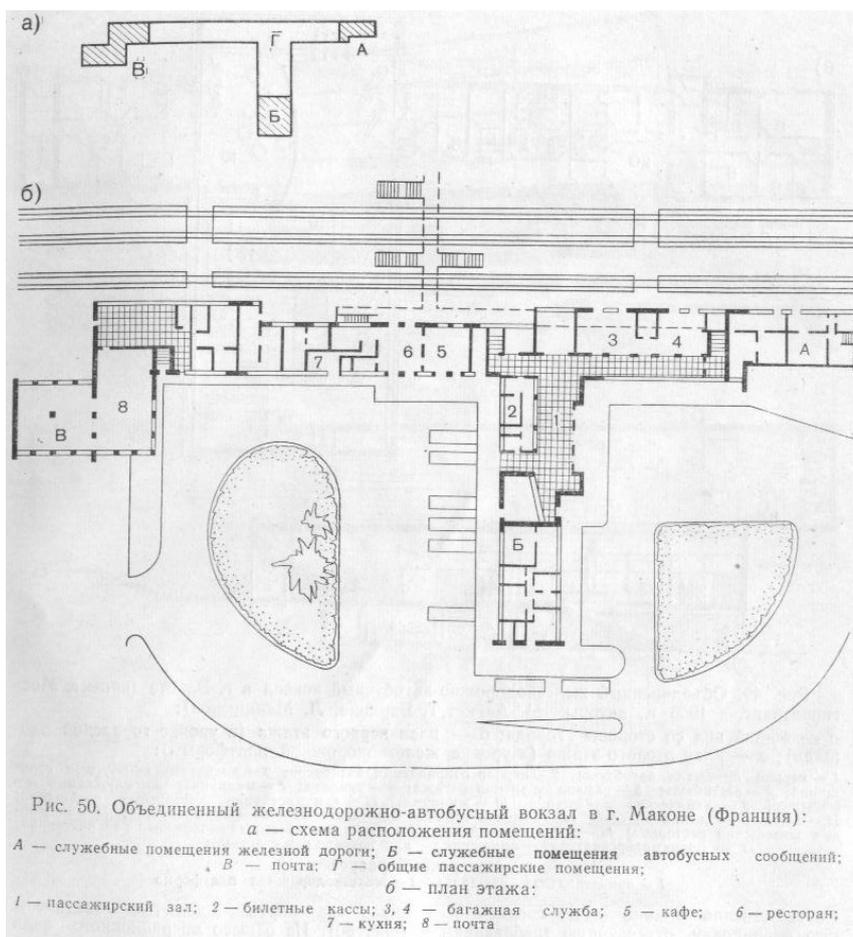


Рис. 50. Объединенный железнодорожно-автобусный вокзал в г. Маконе (Франция):

а — схема расположения помещений:

А — служебные помещения железной дороги; Б — служебные помещения автобусных сообщений; В — почта; Г — общие пассажирские помещения;

б — план этажа:

1 — пассажирский зал; 2 — билетные кассы; 3, 4 — багажная служба; 5 — кафе; 6 — ресторан; 7 — кухня; 8 — почта

шей ширине проезжей части перед перроном, при этом создаются наилучшие условия для организации посадки пассажиров и требуется наиболее сложное маневрирование автобуса при подходе к перрону и отправлении от него.

Уступообразные перроны (рис. 53) представляют собой наиболее оптимальное решение. Длина фронта перрона может быть сокращена почти до минимально возможного предела при целесообразной ширине проезжей части перед перроном; обеспечиваются условия для хорошей организации посадки пассажиров; сравнительно несложно маневрирование автобуса при подходе к перрону и отходе от него. На рис. 54 показан уступообразный перрон Ленинградского автовокзала и на рис. 55 — Рижского.

В советской практике проектирования считается наиболее целесообразным применение прямолинейной и уступообразной конфигурации кромки перрона; из уступообразных перронов обычно применяется перрон с закрытыми уступами под 45° к продольной оси перрона.

Выбор между прямолинейным и уступообразным перроном диктуется требуемым количеством постов посадки и высадки пассажиров и размерами территории, отведенной под строительство пассажирской автостанции или автовокзала.

При этом руководствуются следующими соображениями. Длина поста на прямолинейном перроне различна для посадки и высадки пассажиров. Это объясняется тем, что на перроне посадки (отправления) пассажиров должно быть точно фиксированное положение автобуса под посадкой, а поэтому требуется независимый въезд автобуса на любой пост и выезд с него, а на перроне высадки (прибытия) пассажиров такая фиксация необязательна и может быть только независимый выезд с постов. Соответственно на прямолинейном перроне длина поста посадки составляет 22 м и высадки 16 м. Длина поста посадки и высадки на уступообразном перроне с уступами под 45° к продольной оси перрона составляет 6 м.

Таким образом, при одном и том же количестве постов длина прямолинейного перрона прибытия будет на 166% и перрона отправления на 266% больше длины уступообразного перрона. При небольшом количестве отправлений и прибытий автобусов (и соответственно минимальном количестве постов посадки и высадки пассажиров) разница в длине прямолинейного и уступообразного перронов в абсолютных цифрах будет относительно невелика, но с увеличением количества постов она становится все более существенной и достигает предела, когда в любом случае применение прямолинейного перрона становится недопустимым по соображениям раци-

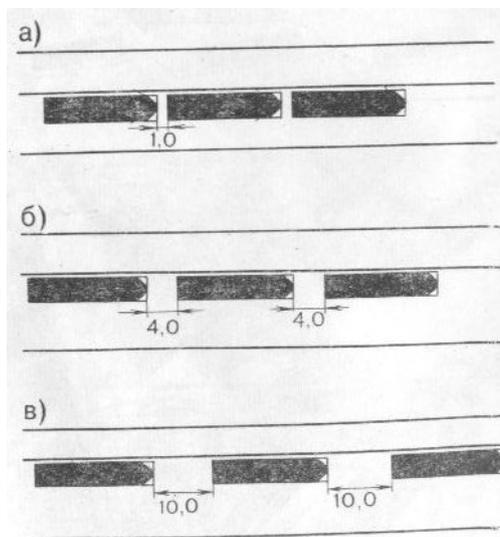


Рис. 51. Прямолинейные перроны:

а — сомкнутый строй, интервалы — 1 м, применяется при отправлении автобусов подряд; б — полусомкнутый строй, интервалы — 4 м, независимый въезд, невозможен независимый подъезд к перрону; в — разомкнутый строй, интервалы — 10 м, независимые подъезд и выезд автобусов

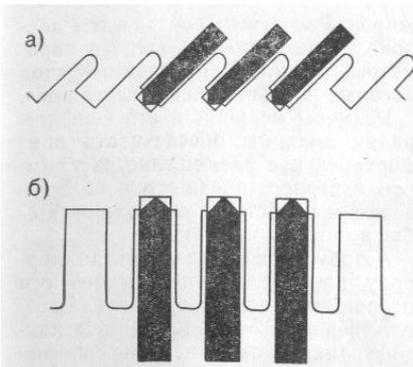


Рис. 52. Гребенчатый перрон:
а — под углом к продольной оси перрона
60°; б — под углом 90°

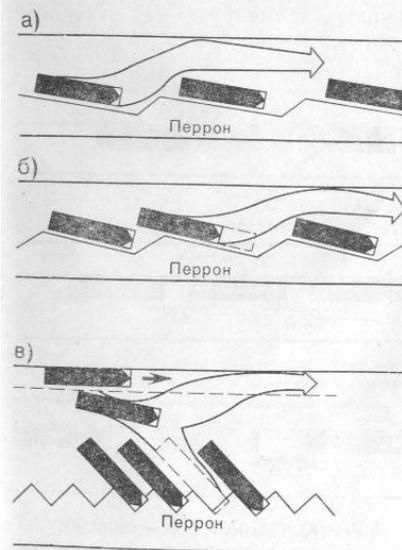


Рис. 53. Уступообразные перроны:
а — открытые уступы с выездом автобусов без применения заднего хода; б — открытые уступы с выездом автобусов задним ходом; в — закрытые уступы с выездом автобусов задним ходом

осуществляется передним ходом, а отправление от перрона — задним ходом. При этом во время посадки создаются наибольшие удобства пассажирам при подходе к передней двери автобуса, вход в автобус приходится под навес перрона, уменьшается задымление территории перрона отработавшими газами, обеспечивается наибольшая безопасность для людей, находящихся на перроне, при постановке автобуса под посадку. Преимущества в такой транспортной схеме имеются и для уступообразного перрона прибытия: автобус с пассажирами подходит к перрону без маневрирования, выход из передней двери автобуса осуществляется с наибольшими удобствами.

онального использования городской территории и по длине пути пассажиров.

По опыту проектирования следует считать, что применение прямолинейного перрона допустимо при количестве постов посадки-высадки пассажиров не более трех-четырех.

На ряде пассажирских автостанций и автовокзалов перрон прибытия делается с прямолинейной кромкой, а перрон отправления — с уступообразной. Так сделано на Ленинградском центральном автовокзале (см. рис. 36). Это обуславливается тем что, во-первых, количество постов высадки пассажиров обычно в 2 раза меньше, чем постов посадки, а, во-вторых, длина поста высадки сокращается за счет минимальных разрывов между автобусами.

Приведенные соображения о выборе между прямолинейными и уступообразными перронами правильны для случаев, когда размеры участка достаточны для обеспечения ширины проездов, требующихся при уступообразных перронах. Однако может оказаться целесообразным, а иногда и единственно возможным устройством прямолинейного перрона, более длинного, но требующего меньшей ширины проезда, или группы параллельных прямолинейных перронов.

Такие решения, диктуемые размерами и конфигурацией участка, могут быть рассмотрены на примерах двух английских автовокзалов. В Манчестере автовокзал разместили в центре города на длинном и узком участке (рис. 56). Автовокзал представляет собой вытянутое здание с прямолинейными перронами по обе стороны, у которых одновременно может находиться под посадкой и высадкой 26 автобусов; эти посты вместе с показанным на рисунке дополнительным боковым островным перроном пропускают до 165 пар автобусов в час (прибытие-отправление). В г. Шеффилде (рис.57) автовокзал представляет собой четыре островных закрытых павильона с прямолинейными постами посадки-высадки пассажиров вдоль них; павильоны связаны подземными переходами с тротуарами улицы; на рисунке видны ограждения, организующие очередь на входе в автобус; пропускная способность автовокзала — до 80 автобусов в час. При эксплуатации автобусов с прицепами и сочлененных автобусов могут применяться только прямолинейные перроны.

Планировка уступообразного перрона и расчет его геометрических параметров выполняются из условия, что постановка автобуса к перрону осуществляется передним ходом, а отправление от перрона — задним ходом. При этом во время посадки создаются наибольшие удобства пассажирам при подходе к передней двери автобуса, вход в автобус приходится под навес перрона,

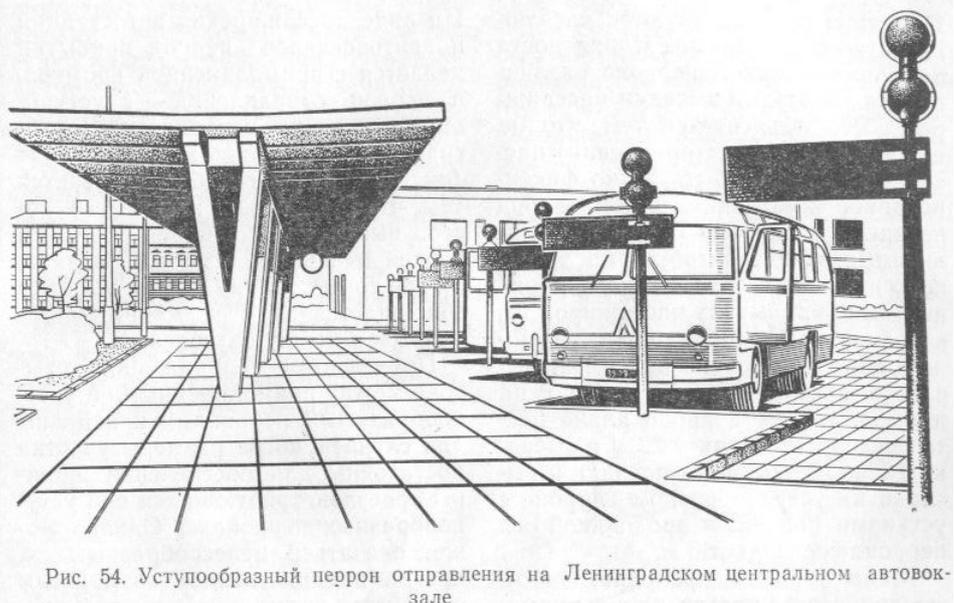


Рис. 54. Уступообразный перрон отправления на Ленинградском центральном автовокзале

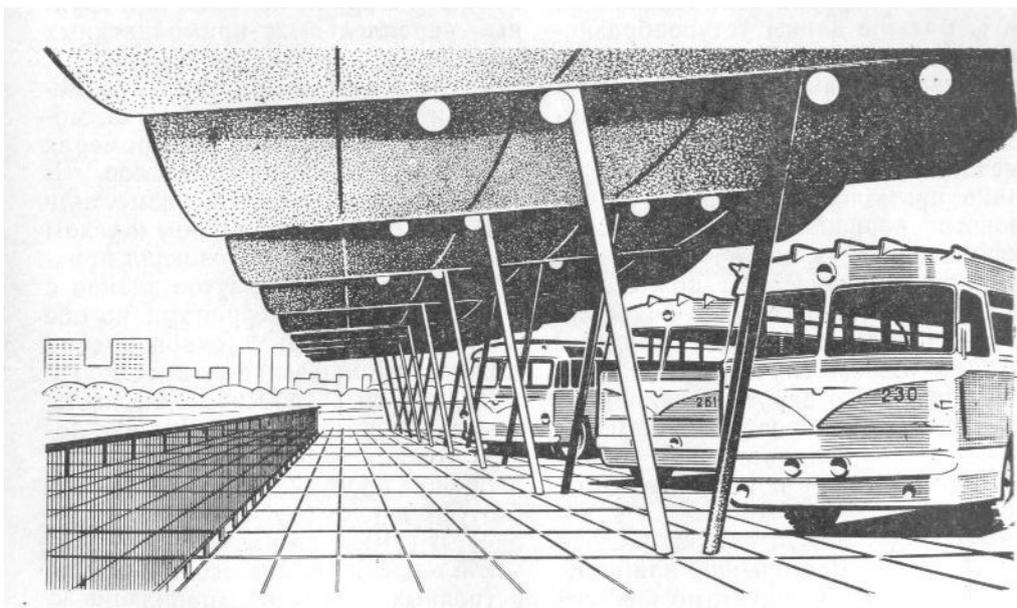


Рис. 55. Уступообразный перрон на автовокзале в Риге

группы: береговые, полуостровные и островные (рис. 58) и пирсовые (см. рис. 17, в).

Простейшим решением, в наибольшей степени удовлетворяющим требованиям удобства для пассажиров и простоты транспортного процесса, являются береговые перроны. Они применяются на пассажирских автостанциях. Однако с увеличением числа постов посадки и высадки пассажиров и соответственно требующейся длины перрона наступает предел, после которого дальнейшее 88 растягивание перронов прибытия и отправления становится нецелесообразным: чрезмерно вытягивается в длину земельный участок, что обычно противоречит градостроительным требованиям; непомерно удлиняются связи между центром управления транспортным процессом, размещенном в здании, и

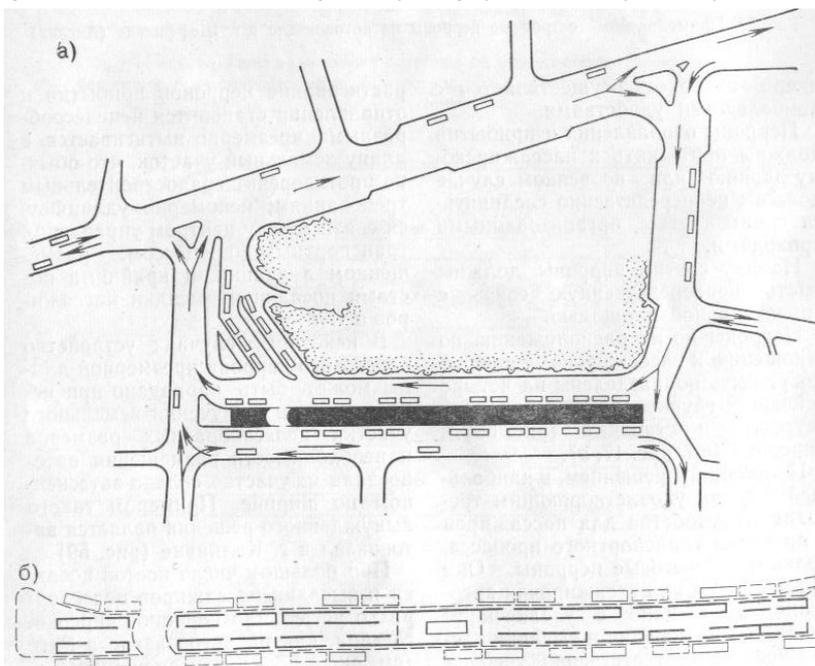


Рис. 56. Прямолинейный перрон на автовокзале в Манчестере (Англия):
а — ситуационный план; б — планы здания и перрона

крайними постами посадки и высадки пассажиров и т. д.

В некоторых случаях устройство берегового перрона чрезмерной длины может быть оправдано при невозможности получения земельного участка целесообразных размеров и необходимости размещения автовокзала на участке, сильно затесненном по ширине. Примером такого вынужденного решения является автовокзал в г. Калинине (рис. 59).

При большом числе постов посадки и высадки пассажиров целесообразно устройство перронов пирсового типа, как на автовокзале в Риге (см. рис. 17, в), или смешанного — пирсового и берегового типов, как на юго-западном автовокзале в Ленинграде (см. рис. 13). Такие решения обеспечивают компактность автовокзала, наиболее полное использование территории, сокраще-

ние расстояния визуального наблюдения диспетчера.

Полуостровные перроны, т. е. окруженные проездами с трех сторон, менее рациональны по сравнению с пирсовыми, неэффективны с точки зрения сокращения длины фронта и нерациональны по использованию территории, так как требуют наличия с обеих сторон зон для движения и маневрирования автобусов, которые при пирсовом решении объединяются внутри общей транспортной территории. Полуостровные перроны могут быть применены только при особых условиях земельного участка

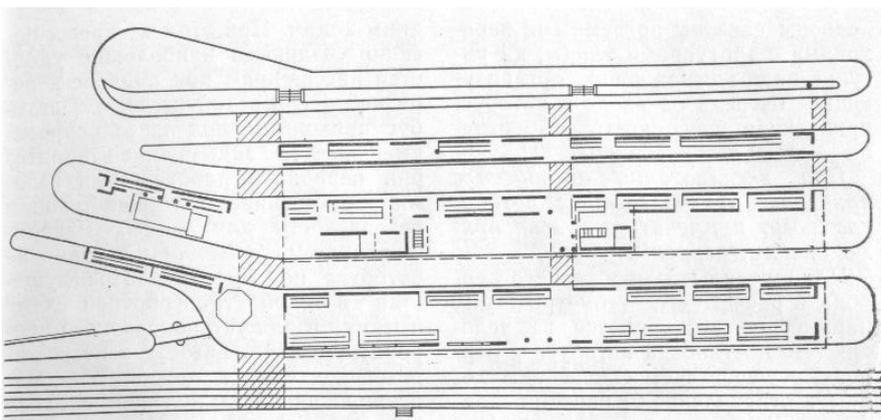


Рис. 57. Прямолинейные островные перроны на автовокзале в г. Шеффилде (Англия)

и, в частности, при большой его глубине и недостаточных размерах по длине.

Островные перроны сооружаются в тех случаях, когда число постов посадки и высадки пассажиров требует такой длины перрона, которая по размерам участка не может быть обеспечена ни береговым, ни пирсовым перроном. Тогда островные перроны применяются или самостоятельно (один или несколько) или в сочетании с береговым или пирсовым перроном под углом

к ним или параллельно. В мировой практике островные перроны применяются достаточно широко либо при затесненных участках, например на автовокзалах в Гарлеме (рис.60), Шеффилде (см. рис. 57), Рованиеми, либо при размещении перронов внутри здания, как в автовокзалах в Нью-Йорке у моста Дж. Вашингтона (см. рис. 44) и в Брюсселе (см. рис. 45). Островные перроны применяются обычно прямолинейного типа и при большой частоте движения они обеспечивают большую пропускную способность, чем уступообразные, из-за меньшей сложности и длительности маневров на подходе к перрону и отходе от него.

Таким образом, при сочетании таких факторов, как ограниченность площади и необходимость большой пропускной способности, в ряде стран отдается предпочтение островным прямолинейным перронам, поставленным параллельно. Это наглядно видно на примере Нью-Йоркского автовокзала у моста Дж. Вашингтона, где для дальних сообщений с большими интервалами движения автобусов сделан уступообразный береговой перрон, а для пригородных с малым интервалом — группа островных прямолинейных.

Опыт показывает, что как бы хорошо ни была решена схема движения в проекте, без специальных ограждений нельзя предупредить движение людей по проезжей части транспортной территории. Поэтому обязательным элементом ус-



Рис. 58. Типы размещения перронов по отношению к зданию:
а — береговой; б — полуостровной; в — островные; г — островные в сочетании с береговым

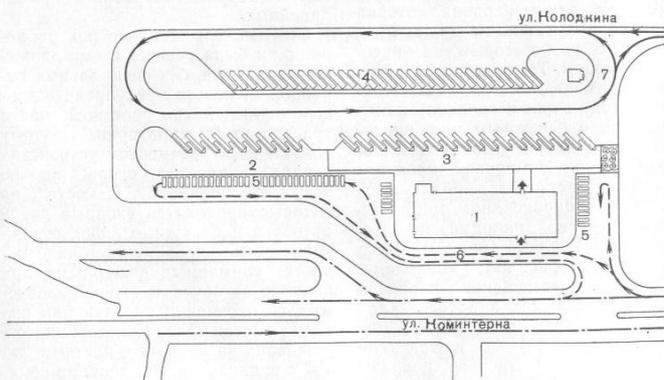


Рис. 59. Автовокзал в Калининне (проект, Ленинградский филиал Гипроавтотранса, 1968 г.). Пример берегового перрона, чрезмерно вытянутого в длину из-за недостаточной ширины участка. Генеральный план:
1 — пассажирское здание; 2 — перрон прибытия; 3 — перрон отправления; 4 — стоянка автобусов между рейсами; 5 — стоянка легковых авто билетов; 6 — подъезд легковых автомобилей; 7 — въезд-выезд автобусов;
— автобусы междугородные и пригородные;
--- легковые автомобили и автомобили-такси;
- - - подвижной состав городского транспорта

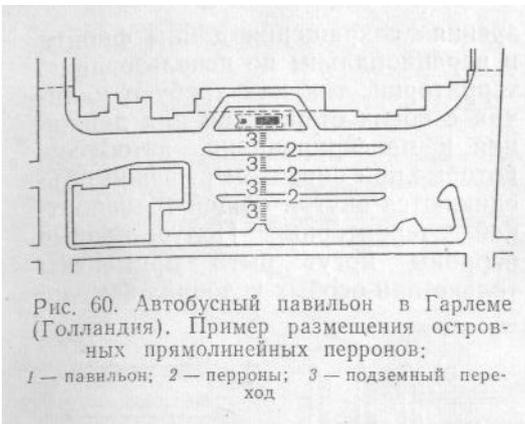


Рис. 60. Автобусный павильон в Гарлеме (Голландия). Пример размещения островных прямолинейных перронов;
1 — павильон; 2 — перроны; 3 — подземный переход

ройства перрона является ограждение по всему его периметру. В местах, на которые приходятся входные двери автобуса и багажные люки, ограждение делается съемным в виде цепочек, снимаемых дежурными при подходе автобуса и вновь надеваемых по окончании посадки или высадки пассажиров. Конструкция ограждения на перроне с постами под 45° к продольной оси перрона показана на рис.

Продолжение читайте в следующем номере журнала.

СЕРГЕЙ ИВАНОВ: ТАТАРСТАН ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ЛИДЕРОВ ВНЕДРЕНИЯ ГЛОНАСС

Татарстан является одним из лидеров в стране по внедрению системы ГЛОНАСС, заявил зампреда правительства РФ **Сергей Иванов** во время встречи в 25 ноября 2010 года с президентом республики Рустамом Миннихановым в Набережных Челнах, передает ИТАР-ТАСС.

«Достаточно часто бываю в Татарстане и все больше обращаю внимание, как системно внедряется в республике система спутниковой навигации, - сказал вице-премьер. - Среди российских регионов татарстанцы вышли в лидеры по внедрению этой современной системы, обеспечивающей безопасность людей».

Иванов подчеркнул, что Татарстан один из немногих регионов страны, который «рисковал» поставить ГЛОНАСС на весь служебный транспорт республиканского правительства. «Далеко не все к этому готовы, очевидно, боятся последствий», - отметил он.

«Раньше мы даже мечтать не могли, чтобы использовать космическую систему в экономике, для спасения жизни людей», - добавил Минниханов. В настоящее время в регионе, по его словам, оборудование ГЛОНАСС установлено абсолютно на всех школьных автобусах. В результате контролируется не только «своевременный выход машины в рейс, но ее скорость передвижения, соблюдение маршрута».

Средствами контроля начали оснащать и междугородные автобусы. «Сразу же снизилась аварийность пассажирских автобусов на дорогах», - подчеркнул Минниханов. Компания «Татнефть» также оснащает средствами ГЛОНАСС свой технологический транспорт.

«В перспективе широкое использование спутниковой навигации получит капитальное строительство, крупные мосты и гидротехнические сооружения», - заключил глава Татарстана.

По материалам:
www.rosbuslines.ru
от 26.11.2010

УРАЛЬСКИЕ ТРАНСПОРТНИКИ ПРЕДЛАГАЮТ КАРДИНАЛЬНО ИЗМЕНИТЬ СИСТЕМУ МЕДОСМОТРОВ ВОДИТЕЛЕЙ


Свердловская и Курганская области стали полигонами для введения новой системы медицинского освидетельствования водителей пассажирских и грузоперевозок, сообщает «Российская газета». Существующая система медосвидетельствования, по мнению большинства опрошенных руководителей автопредприятий, малоэффективна. Она не учитывает львиной доли всех рисков. В итоге, по подсчетам заместителя министра здравоохранения Свердловской области **Дилары Медведской**, не меньше трети аварий на дорогах вызваны утомленным состоянием водителей.

Свердловская область - первый регион России, где появились приборы оценки психофизического состояния водителей. На объединенных постах ДПС и Центра медицины катастроф медики начали тестировать водителей. Результаты

шокируют: из 1,5 тысячи обследованных транзитных водителей треть оказалась в зоне риска и могли запросто спровоцировать ДТП.

Разработка Курского НИИ Минобороны России изначально была предназначена для тестирования летчиков, ядерщиков, спецназа, работников авиа- и железнодорожных перевозок. Теперь, уверенны в региональном минздраве, комплекс пора применять и в автотранспортной сфере. Система получила бессрочный сертификат Роспотребнадзора еще три года назад, но пока на автопредприятиях встречена без энтузиазма. В чем причина?

Федеральное законодательство предполагает обязательные предрейсовые и межрейсовые медосмотры водителей, но соблюдать закон добросовестно, а не для галочки, кажется невыгодным ни шоферам, ни предпринимателям, считает координатор программы развития систем личной и коллективной безопасности в автотранспортном комплексе УрФО **Олег Половинкин**. Продолжительность рабочего дня водителей не должна превышать семи часов, однако, как правило, им приходится проводить за рулем до 12 часов. Именно тогда риск ДТП увеличивается вдвое, а если свыше 12 часов - в девять раз.

Больше всех рискуют водители-дальнобойщики. Ведь для транспортных компаний главное - доставить груз к сроку и получить прибыль. Несколько лет назад транспортников обязали устанавливать в кабины дальнобойных автомобилей тахографы - регистраторы графика работы и отдыха водителей. Такие же приборы обязательны в междугородных пассажирских перевозках вместимостью более 22 человек. Однако статистика ДТП говорит о том, что тахографы картину аварийности принципиально не меняют. Водители «химичат» с при-

борами так же, как шахтеры с датчиками содержания метана. Ведь следуя показаниям приборов, они могут потерять в прибыли.

Но пассажироперевозчики подсчитали: затраты на внедрение систем безопасности окупаются через несколько месяцев и позволяют снизить, а то и вовсе исключить ущерб от возможных ДТП.

- Весь комплекс системы психофизической безопасности, включая обучение специалистов, обошелся нам в 77 тысяч рублей, а считая покупку компьютера - в 120 тысяч. Месяца за три-четыре новшество окупилось, - рассказывает **Николай Косюк**, гендиректор Шадринской автоколонны, президент НП «Кургандортранс».

Сейчас разработчики программы совместно с минздравом Свердловской области обратились к региональным властям с предложением принять новую программу медосвидетельствования водителей и установить целую систему психофизической безопасности - пункты контроля и кабинеты психологической регуляции водителей на каждом маршруте: начиная от конечных остановок на внутригородских маршрутах и заканчивая междугородними и международными рейсами. Если власти примут такое решение, то деньги на безопасность найдутся и у владельцев автопредприятий, автовокзалов и руководства муниципалитетов, считает **Олег Пловинкин**.

По материалам:
www.rosbuslines.ru
от 26.11.2010

В УФЕ УТВЕРЖДЕН ПРОЕКТ НОВОГО АВТОВОКЗАЛА



Инженерами института «Башкиргражданпроект» был разработан проект нового автовокзала для города Уфы. Строительство нового объекта позволит решить многие проблемы пассажирских автобусных перевозок, а также значительно разгрузить улицы столицы Башкирии, сообщает «Строй-Инфо».

Территория под строительство вокзала выделена на участке между улицами Сагита Агиша и Владивостокской, а также проспектом Салавата Юлаева. Удобное расположение позволит междугородным автобусам быстро попадать на основные трассы.

В соответствии с проектом, новый вокзальный комплекс будет иметь пропускную способность до двадцати тысяч человек в сутки. Общая вместимость составит 600 пассажиров в часы

«пик».

На верхней привокзальной площади планируется сооружение многофункционального павильона и перрона прибытия и отправления пригородных автобусов.

Одновременно здесь построят остановки городского транспорта и кратковременные стоянки для автомобилистов. Площадка для межрейсового отстоя автобусов будет отделена от основной территории и сможет вмещать одновременно 50 единиц техники.

Точный срок реализации проекта по возведению автовокзального комплекса на проспекте **Салавата Юлаева** пока не уточняется, он будет определяться наличием инвестиций.

По материалам:
www.rosbuslines.ru
от 18.11.2010

ПРОКУРАТУРА ПОТРЕБОВАЛА ОТ РУКОВОДСТВА АВТОВОКЗАЛА БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОБОРУДОВАТЬ ЗДАНИЕ ПАНДУСАМИ

В Валуйском районе Белгородской области прокуратура проверила, как транспортные предприятия соблюдают законодательство о социальной защите инвалидов, сообщает ИА «Бел.Ру».

В ходе проверки выяснилось, что здание Валуйского автовокзала, где продаются билеты на автобусы междугородного и пригородного направлений, не оборудовано пандусами. Это является нарушением Федерального закона «О социальной защите инвалидов».

В адрес директора автовокзала прокуратура внесла представление об устранении нарушения, сообщили в пресс-службе прокуратуры Белгородской области.

По материалам:
www.rosbuslines.ru
от 18.10.2010

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Мордовия

№ п / п	Наименование объекта	Адрес	Эксплуатирующая организация	Должность, ФИО руководителя	Телефон, факс
Автовокзалы					
1	Автовокзал г. Саранск	430030, Республика Мордовия, г. Саранск, ул. Полежаева, 184	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автовокзала Раудина Ольга Ивановна	(83422) 4-78-65
2	Автовокзал п. Кемля	431640, Республика Мордовия, Ичалковский р-н, п. Кемля, ул. Советская, 1	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автовокзала Данилова Елена Геннадьевна	(83433) 2-16-22
3	Автовокзал г. Ковылкино	431300, Республика Мордовия, Ковылкинский р-н, г. Ковылкино, ул. Пролетарская, 15	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автовокзала Знаменская Надежда Николаевна	(83453) 2-14-78
4	Автовокзал г. Краснослободск	431430, Республика Мордовия, Краснослободский р-н, г. Краснослободск, Комсомольская пл., 20	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автовокзала Щенникова Надежда Васильевна	(83443) 2-13-59
5	Автовокзал г. Рузаевка	431460, Республика Мордовия, Рузаевский р-н, г. Рузаевка, Привокзальная пл., 1	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автовокзала Трифоновна Галина Петровна	8(83451) 3-49-20
6	Автовокзал г. Темников	431220, Республика Мордовия, Темниковский р-н, г. Темников, ул. Розы Люксембург, 97	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автовокзала Мац Ирина Ивановна	(83445) 2-20-04
7	Автовокзал п. Чамзинка	431700, Республика Мордовия, Чамзинский р-н, п. Чамзинка, ул. К. Маркса	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автовокзала Вдовина Татьяна Петровна	(83437) 2-11-63
Автостанции					
8	Автостанция г. Ардатов	431860, Республика Мордовия, Ардатовский р-н, г. Ардатов, ул. Полевая, 78А	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автостанции Калентьева Анна Николаевна	(83431) 3-23-52
9	Автостанция с. Атюрьево	431050, Республика Мордовия, Атюрьевский р-н, с. Атюрьево, ул. Пушкина, 2	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автостанции Черакшева Анастасия Яковлевна	(83454) 2-12-14
10	Автостанция п. Атяшево	431800, Республика Мордовия, Атяшевский р-н, п. Атяшево, ул. Центральная, 38	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автостанции Любишкина Татьяна Федоровна	(83434) 2-16-01
11	Автостанция с. Большие Березники	431750, Республика Мордовия, Большеберезниковский р-н, с. Большие Березники, ул. Горького, 79а	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автостанции Курганкова Ольга Николаевна	(83436) 2-16-75
12	Автостанция с. Большое Игнатово	431670, Республика Мордовия, Большеигнатовский р-н, с. Большое Игнатово, ул. Щорса, 24	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автостанции Кольцова Татьяна Михайловна	(83442) 2-14-92



ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ

13	Автостанция с. Дубенки	431770, Республика Мордовия, Дубенский р-н, с. Дубенки, ул. 2-й микрорайон, 67	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автостанции Катаева Валентина Викторовна	(83447) 2-12-67
14	Автостанция с. Ельники	431370, Республика Мордовия, Ельниковский р-н, с. Ельники, ул. Королева, 9	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автостанции Кудашкина Елена Николаевна	(83444) 2-12-00
15	Автостанция с. Зубова Поляна	431110, Республика Мордовия, Зубово-Полянский р-н, с. Зубова Поляна, ул. Парковая, 2А	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автостанции Ропп Людмила Викторовна	(83458) 2-24-08
16	Автостанция г. Инсар	431430, Республика Мордовия, Инсарский р-н, г. Инсар, ул. Московская, 93б	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автостанции Сайгашкина Елизавета Егоровна	(83449) 2-15-19
17	Автостанция п. Комсомольский	431710, Республика Мордовия, Чамзинский р-н, п. Комсомольск, ул. Республиканская, 2А	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автостанции Чикунова Вера Петровна	(83437) 3-41-15
18	Автостанция с. Кочкурово	431580, Республика Мордовия, Кочкуровский р-н, с. Кочкурово, ул. Советская, 115	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автостанции Бутяева Валентина Ивановна	(83439) 2-14-34
19	Автостанция с. Старое Шайгово	431540, Республика Мордовия, Старошайговский р-н, с. Старое Шайгово, ул. Шишканова, 113А	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автостанции Ташкина Елена Михайловна	(83432) 2-16-07
20	Автостанция с. Теньгушево	431210, Республика Мордовия, Теньгушевский р-н, с. Теньгушево, ул. Новая, 49	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автостанции Ялышева Наталья Васильевна	(83446) 2-17-01
21	Автостанция с. Торбеево	431030, Республика Мордовия, Торбеевский р-н, с. Торбеево, ул. Интернациональная, 101	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автостанции Моисеева Валентина Кузьминична	(83456) 2-10-68
Автокассы					
22	Автокасса с. Кадошкино	431900, Республика Мордовия, Кадошкинский р-н, с. Кадошкино, ул. Октябрьская	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автокассы Чурашова Ирина Владимировна	
23	Автокасса с. Мельцаны	431560, Республика Мордовия, Старошайговский р-н, с. Мельцаны, ул. Ремесленная	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автокассы Антипова Татьяна Анатольевна	
24	Автокасса с. Новые Турдаки	431593, Республика Мордовия, Кочкуровский р-н, с. Новые Турдаки, ул. Ленина, 83 А	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автокассы Кильдюшкина Валентина Васильевна	
25	Автостанция с. Старое Синдрово	431296, Республика Мордовия, Краснослободский р-н, с. Старое Синдрово, ул. Ленина	ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций"	Начальник автокассы Свистунова Валентина Афанасьевна	

При составлении реестра использована информация, предоставленная ГУП Республики Мордовия "Объединение автовокзалов и автостанций" (г. Саранск).

В случае обнаружения несоответствий в указанных сведениях просим сообщить на e-mail: info@rosbuslines.ru

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Тыва

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Эксплуатирующая организация	Должность, ФИО руководителя	Телефон, факс
Автовокзалы					
1	Автовокзал г. Ак-Довурак	668050, Республика Тыва, Барун-Хемчинский р-он, г. Ак-Довурак, ул. Транспортная, 2	МУП "Ак-Довуракское ПАТП"	Аракчаа Александр Кара-оолович	(39433) 2-18-70
2	Автовокзал г. Кызыл	667000, Республика Тыва, г. Кызыл, ул. Дружба, 55	МУП "Кызылское АТП"	Никифоров Константин Федорович	(39422) 3-20-49
Пассажирские автостанции					
3	Автостанция г. Туран	688510, Республика Тыва, г. Туран, ул. Рабочая, 10	МУП "Благоустройство"	Питеримов Демьян Владимирович	

При составлении реестра использована информация, предоставленная Министерством дорожно-транспортного комплекса и связи Республики Тыва.

В случае обнаружения несоответствий в указанных сведениях просим сообщить на e-mail: info@rosbuslines.ru

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Татарстан

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Эксплуатирующая организация	Должность, ФИО руководителя	Телефон, факс
Автовокзалы					
1	Азнакаевский автовокзал	423330, Республика Татарстан, г. Азнакаево, ул. Гагарина, 3 "Д"	ОАО "Азнакаевское ПАТП"	Начальник автовокзала Никонова Светлана Николаевна	(85592) 9-33-75
2	Актанышский автовокзал	423740, Республика Татарстан, с. Актаныш, ул. Вахитова, 34	ОАО "Актанышское АТП"	Генеральный директор Хафизов Насих Васикович	(85552) 3-16-84
3	Алексеевский автовокзал	422900, Республика Татарстан, п.г.т. Алексеевское, ул. Подлесная, 48а	Алексеевское городское поселение	Руководитель Исполнительного комитета Алексеевского городского поселения Королев П.Б.	(84341) 2-45-65
4	Альметьевский автовокзал	423450, Республика Татарстан, г. Альметьевск, ул. Герцена	ОАО "Альметьевское ПОПАТ"	Сидорова Марина Николаевна	(8553) 23-27-33
5	Апастовский автовокзал	422350, Республика Татарстан, п.г.т. Апастово, ул. Гагарина, 8	ООО "Автовокзал"	Начальник автовокзала Замалиев Мирхат Хайрутдинович	(84376) 2-22-82
6	Бавлинский автовокзал	423230, Республика Татарстан, г. Бавлы, ул. С. Сайдашева, 1б	ООО "Вахтовик"	Исполнительный директор Латыпов Сирин Расимович	8(85569) 5-77-17
7	Автовокзал Базарные Матаки	422870, Республика Татарстан, Алькеевский р-н, с. Базарные Матаки, ул. 60 лет Октября	ОАО "Спасское АТП"	Генеральный директор Хабибуллин Рамиль Хазбиуллинович	(84347)3-05-11

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ

8	Балтасинский автовокзал	422250, Республика Татарстан, п.г.т. Балтаси, ул. Ленина, 128/1	ООО "ФИЛ"	Начальник автовокзала Сабилов Монир Ибрагимович	(84368) 2-44-99
9	Бугульминский автовокзал	423200, Республика Татарстан, г. Бугульма, ул. Ягофарова, 18	ОАО "Бугульминское ПАТП"	Генеральный директор Галлиулин Радик Раисович	(85594) 9-66-26
10	Джалильский автовокзал	423368, Республика Татарстан, Сармановский р-н, п.г.т. Джалиль	ОАО "Альметьевское ПОПАТ"	Сидорова Марина Николаевна	(8553) 23-27-33
11	Заинский автовокзал	423520, Республика Татарстан, г. Заинск, ул. Баныкина, 2а	ООО "Городское АТП"	Директор ООО "Городское АТП" Жеребенков Евгений Михайлович	(85558) 7-40-57
12	Казанский автовокзал ООО автовокзальный комплекс "Столичный"	420108, Республика Татарстан, г. Казань, ул. Девятова, 15	ОАО "КПАТП-1"	Директор Хоткин Андрей Николаевич	(843) 293-01-91
13	Кайбицкий автовокзал	422330, Республика Татарстан, Большие Кайбицы, ул. Центральная, 71	ИП Гадиева Резеда Вазыховна	Гадиева Резеда Вазыховна	8(927)426-24-14
14	Лаишевский автовокзал	422610, Республика Татарстан, г. Лаишево	ОАО "КПАТП-1"	Генеральный директор ОАО "КПАТП-1" Наумов Леонид Григорьевич	(843) 277-81-60
15	Лениногорский автовокзал	423250, Республика Татарстан, г. Лениногорск, ул. Вахитова, 10	ОАО "Лениногорское ПАТП"	Генеральный директор Галимуллин Миншагит Сахиевич	(85595) 2-72-62
16	Мамадышский автовокзал	422170, Республика Татарстан, г. Мамадыш, ул. Давыдова, 150а	ОАО "Мамадышское АТП"	Генеральный директор Сибгатуллин Фарид Мухаметович	(85563) 3-46-01
17	Менделеевский автовокзал	423650, Республика Татарстан, г. Менделеевск, ул. Химиков, 1В	ОАО "Менделеевское АТП"	Генеральный директор Муратов Рамиль Камильевич	(85549) 2-16-02
18	Мензелинская автовокзал	423700, Республика Татарстан, г. Мензелинск, ул. Челнинский тракт, 32	ОАО "Мензелинское АТП"	Генеральный директор Каримов Рамиль Габдулхакович	(85555) 3-11-05
19	Набережночелнинский автовокзал	432820, Республика Татарстан, г. Набережные Челны, проспект Муссы Джалиля, площадь ж.д. вокзала	ЗАО "ПАК-Инвест"	Начальник автовокзала Гимадиев Рашид Мубаракшинович	(8552) 70-79-67
20	Нижнекамский автовокзал	423570, Республика Татарстан, г. Нижнекамск, ул. Вокзальная, 7 Расположен в здании ж.д. вокзала станции Нижнекамск	ОАО "Нижнекамское ПАТП-1"	Начальник автовокзала Гайнутдинов Дамир Харисович	(8555) 39-83-69
21	Нурлатский автовокзал	423700, Республика Татарстан, г. Нурлат, ул. Гиматдинова, 62	ОАО "Нурлатское АТП"	Начальник автовокзала Гимранов Ханиф Минзакирович	(84345) 2-05-61
22	Спасский автовокзал	422840, Республика Татарстан, г. Болгар, ул. Ленина, 83	ОАО "Спасское АТП"	Генеральный Директор Хабибуллин Рамиль Хазииуллович	(84347) 3-05-11

23	Тетюшский автовокзал	423370, Республика Татарстан, г. Тетюши, ул. 200 лет Тетюшам, 1а	ОАО "Тетюшское АТП"	Генеральный директор Ишелев Юрий Николаевич	(84373) 2-80-81
24	Урусинский автовокзал	423950, Республика Татарстан, Ютазинский р-н, п.г.т. Уруссу, ул. Козина, 38	ООО "Транспорт"	Директор Гайнанов Жэмиль Валирахманович	(85593) 2-86-89
25	Черемшанский автовокзал	423100, Республика Татарстан, с. Черемшан, ул. Техническая, 13	ОАО "Черемшанское АТП"	Генеральный директор Садриев Фанис Фазылович	(84396) 2-27-40
26	Чистопольский автовокзал	422980, Республика Татарстан, г. Чистополь, ул. К. Маркса, 125	ООО "ПАТП-1"	Начальник автовокзала Закирова Гулия Асатовна	(84342) 5-01-09 (84342) 5-00-38
Пассажи́рские автостанции					
27	Агрызская автостанция	422230, Республика Татарстан, г. Агрыз, ул. Вокзальная, 17	ООО "Агрызское АТП"	Генеральный директор Гареева Голсария Ризовна	(85551) 2-46-14
28	Аксубаевская автостанция	423060, Республика Татарстан, п.г.т. Аксубаево, ул. Золина, 28	ОАО "Аксубаевское АТП"	Начальник автостанции Фаттахов Ильнур Рамилович	(84344) 2-80-19
29	Актюбинская автостанция	423304, Республика Татарстан, Азнакаевский р-н, пос. Актюбинский, ул. Татарстан, 23	ОАО "Азнакаевское ПАТП"	Начальник автостанции Манакова Валентина Николаевна	(85592) 3-14-55
30	Билярская автостанция	422920, Республика Татарстан, н.п. Билярск, ул. Калинина, 10	Билярское сельское поселение	Глава Билярского сельского поселения Портнов Н.А.	(84341) 3-34-93
31	Дрожжановская автостанция	422470, Республика Татарстан, с. Старое Дрожжаное, ул. Техническая	ИП Халитов Марат Назымович	Халитов Марат Назымович	8(927)440-78-06
32	Елабужская автостанция	423602, Республика Татарстан, г. Елабуга, ул. Окружное шоссе, 15	ЗАО "Концерн "Елабуга-1000"	Генеральный директор Небылицын Владимир Васильевич	(85557) 3-34-69 (85557) 3-93-29
33	Зеленодольская автостанция	422550, Республика Татарстан, г. Зеленодольск, ул. Комсомольская, 20	МУП "Пассажи́рские перевозки"	Директор Туганов А.В.	8(927)673-76-03
34	Камско-Полянская автостанция	423564, Республика Татарстан, Нижнекамский р-н, с. Камские Поляны	ОАО "Нижнекамское ПАТП-1"	Начальник автовокзала Гайнутдинов Дамир Харисович	(8555) 39-83-70
35	Камско-Устьинская автостанция	422820, Республика Татарстан, п.г.т. Камское устье, ул. К. Маркса, 96	ОАО "КПАТП-1"	Хайрутдинов Эдуард Мубирович	(84377) 2-19-55, (843) 277-81-59
36	Автостанция Муслюмово	423970, Республика Татарстан, с. Муслюмово	ОАО "Азнакаевское ПАТП"		(85556) 2-42-40
37	Пестречинская автостанция	422770, Республика Татарстан, Пестрецы, ул. Казанская, 2	ОАО "КПАТП-1"	Начальник автостанции Зарипова Ильфания Гапдулхаевна	(843) 277-81-59
38	Рыбно-Слободская автостанция	422650, Республика Татарстан, п.г.т. Рыбная Слобода, ул. Ленина, д. 81а	ОАО "Рыбно-Слободское АТП"	Генеральный директор Хуснутдинов Ильфат Миннулович	(84361) 2-33-03



39	Сабинская авто-станция	423260, Республика Татарстан, п.г.т. Богатые Сабы, ул. Тукая, 15а	ОАО "Сабинское АТП"	Тазиев Ильгиз Марсович	(84362) 2-48-87
40	Сармановская автостанция	423350, Республика Татарстан, с. Сарманово	ОАО "Альметьевское ПОПАТ"	Сидорова Марина Николаевна	(8553) 23-27-33

При составлении реестра использована информация, предоставленная Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан.

В случае обнаружения несоответствий в указанных сведениях просим сообщить на e-mail: info@rosbuslines.ru

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Уважаемые читатели представляем Вашему вниманию Проект Федерального Закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Проект Федерального закона «Об организации перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» направлен на установление правовых основ единого рынка транспортных услуг, приведение системы управления пассажирским транспортом в соответствие с условиями рыночной экономики.

Законопроект направлен на урегулирование правоотношений, связанных с организацией перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам, проходящим по территории нескольких субъектов Российской Федерации.

В настоящее время в Российской Федерации действует около 7000 межрегиональных автобусных маршрутов, по которым на регулярной основе ежегодно перевозится более 20,0 млн. пассажиров.

Во всех развитых странах мира организация регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональным маршрутам, подпадает под особый порядок государственного регулирования, поскольку затрагивает интересы сразу нескольких территорий, по которым проходят такие маршруты.

Согласование интересов территорий осуществляется, как правило, центральными органами власти, которым законодательно придаются соответствующие полномочия.

Однако в России вопросы организации регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональным маршрутам законодательно не отнесены к предметам ведения ни Российской Федерации, ни субъектов Российской Федерации.

Поэтому ряд субъектов Российской Федерации, воспользовавшись правом, предоставленным им Конституцией Российской Федерации (статья 73), установили собственный порядок организации таких перевозок. В результате известны случаи, когда даже между сопредельными регионами регулярные перевозки пассажиров и багажа организуются по разным правилам. В результате законность решений по организации таких перевозок, принятых одним субъектом Российской Федерации, оспаривается другими субъектами Российской Федерации.

Нередки случаи, когда органы государственной власти субъектов Российской Федерации игнорируют предложения перевозчиков об открытии новых межрегиональных маршрутов, и тем самым препятствуют развитию рынка транспортных услуг в соответствии с растущим спросом населения.

Для решения этих проблем законопроектом устанавливается единый порядок организации межрегиональных маршрутов, реализуемый уполномоченным федеральным органом исполнительной власти и основанный на согласовании интересов всех субъектов Российской Федерации, по территории которых проходят такие маршруты, а также интересов перевозчиков, предлагающих такие маршруты.

При этом предложение об установлении или изменении межрегионального маршрута направляется на согласование в органы исполнительной власти всех субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит этот маршрут.

В настоящее время субъекты Российской Федерации активно используют конкурсные процедуры отбора перевозчиков к осуществлению перевозок по межрегиональным маршрутам. Конкурсы не исключают конкуренцию, а являются одной из ее форм, в наибольшей степени учитывающей особенности рынка регулярных перевозок. Конкурсный допуск на рынок регулярных перевозок получил широкое распространение в странах с рыночной экономикой и, безусловно, способствовал формированию конкурентной среды и развитию конкуренции перевозчиков.

Проектом закона предлагается сохранить сложившийся конкурсный порядок допуска перевозчиков к осуществлению перевозок по установленным межрегиональным маршрутам. Однако сам порядок проведения конкурсов подвергся значительной корректировке.

Законопроект устанавливает механизмы конкурсного отбора перевозчиков (отбор на право предоставления свидетельства об осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа), который ограничивает полномочия органов государственной власти субъектов Российской Федерации определенными правовыми рамками.

Указанные механизмы отдают предпочтение тем перевозчикам, которые в наибольшей степени отвечают общественным интересам, т.е. обеспечивают приемлемое качество перевозок за приемлемую цену.

В целях недопущения административного произвола законопроект определяет конечный перечень критериев конкурсного отбора перевозчиков, а также конечный перечень ограничений на осуществление регулярных перевозок, которые органы государственной власти субъектов Российской Федерации вправе применять в случае недостаточной пропускной способности объектов транспортной инфраструктуры.

Законопроектом предусмотрено, что регулярные перевозки пассажиров и багажа по межрегиональным маршрутам осуществляются в соответствии с тарифами, предложенными перевозчиками. Предлагаемый перевозчиком тариф установлен в качестве основного критерия конкурсного отбора.

В тоже время законопроект наделяет органы государственной власти субъектов Российской Федерации правом обязать перевозчика применять более низкий тариф по сравнению с тарифом, предложенным им в заявке на участие в конкурсе, и/(или) предоставлять отдельным категориям граждан преимущества в провозной плате.

При этом, в целях защиты интересов перевозчиков, устанавливается норма, согласно которой недополученные доходы, связанные с осуществлением регулярных перевозок пассажиров с применением более низкого тарифа по сравнению с тарифом, предложенным в заявке на участие в конкурсе, и предоставлением отдельным категориям граждан преимуществ в провозной плате, должны быть возмещены перевозчику за счет средств соответствующего бюджета.

В целях установления административной ответственности за несоблюдение требований к организации регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональным маршрутам законопроектом предусматривается внесение соответствующих изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.

Учитывая, что переход к новой системе управления невозможно осуществить одновременно, законопроектом предусмотрен переходный период, который в различных регионах составит от одного до пяти лет.

Таким образом, предлагаемый законопроект призван обеспечить единые правила перевозочной деятельности и, главное, защиту добросовестных участников автотранспортной отрасли от возможных попыток воздействия на рынок с использованием методов недобросовестной конкуренции, привлечения административного ресурса, монополистических действий со стороны различных естественных монополий.

**Вносится Правительством
Российской Федерации**

Проект

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации

Глава 1. Общие положения

Статья 1. Предмет регулирования

Настоящий Федеральный закон регулирует отношения, возникающие при организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам, в том числе отношения, связанные с установлением, изменением и отменой межрегиональных маршрутов, допуском юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональным маршрутам, использованием для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональным маршрутам автовокзалов и остановочных пунктов, а также организацией контроля за осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональным маршрутам.

Статья 2. Правовое регулирование отношений, связанных с организацией регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам

1. Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, издает нормативные правовые акты в области регулирования отношений, связанных с организацией регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам, на основании

настоящего Федерального закона, других федеральных законов, нормативных правовых актов Президента Российской Федерации и нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации

2. Органы государственной власти субъектов Российской Федерации издадут нормативные правовые акты в области регулирования отношений, связанных с организацией регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам, и не урегулированных федеральными законами и нормативными правовыми актами федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Статья 3. Основные понятия, используемые в настоящем Федеральном законе

1. Для целей настоящего Федерального закона используются следующие основные понятия:

1) автовокзал - объект транспортной инфраструктуры, включающий в себя размещенный на специально отведенной территории комплекс зданий и сооружений, предназначенных для оказания услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа;

2) владелец объекта транспортной инфраструктуры - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, владеющие объектом транспортной инфраструктуры на законном основании;

3) межрегиональный маршрут – маршрут регулярных перевозок, проходящий по территории двух и более субъектов Российской Федерации;

4) начальный остановочный пункт межрегионального маршрута – первый по времени отправления транспортного средства остановочный пункт межрегионального маршрута, указанный в паспорте соответствующего маршрута;

5) оборотный рейс – путь следования транспортного средства по межрегиональному маршруту в прямом и обратном направлениях;

6) паспорт межрегионального маршрута – документ, подтверждающий установление межрегионального маршрута;

7) пропускная способность остановочного пункта – максимально возможное количество отправок транспортных средств в единицу времени из остановочного пункта, определенное исходя из максимального количества транспортных средств, которое может быть одновременно размещено на остановочном пункте в соответствии с его техническими характеристиками и среднего времени пребывания транспортного средства на остановочном пункте.

2. Понятия «маршрут регулярных перевозок», «остановочный пункт», «объекты транспортной инфраструктуры», «перевозчик» применяются соответственно в значениях, указанных в статье 2 Федерального закона от 08 ноября 2007 г. «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». Понятия «регулярные перевозки пассажиров и багажа», «перевозки пассажиров и багажа по заказам» применяются в значениях, указанных соответственно в статьях 19 и 27 Федерального закона от 08 ноября 2007 г. «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

Глава 2. Организация межрегиональных маршрутов

Статья 4. Предложение об установлении межрегиональных маршрутов

1. Установление межрегионального маршрута осуществляется по предложению органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации, на территории которого расположен начальный остановочный пункт межрегионального маршрута, или по предложению имеющего намерение осуществлять регулярные перевозки пассажиров и багажа по указанному межрегиональному маршруту юридического лица, индивидуального предпринимателя, объединения юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, заключивших договор простого товарищества (договор о совместной деятельности).

2. Предложение об установлении межрегионального маршрута включает следующие сведения:

1) наименование органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации в случае, если предложение об установлении межрегионального маршрута исходит от органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации;

2) наименование, регистрационные данные и местонахождение (для юридических лиц), фамилия, имя, отчество, регистрационные данные, место жительства, данные документа, удостоверяющие личность (для индивидуальных предпринимателей), лица, обратившегося с предложением об установлении межрегионального маршрута, в случае, если предложение об установлении межрегионального маршрута исходит от юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников простого товарищества;

3) наименование и месторасположение остановочных пунктов, в том числе размещенных на территории автовокзалов, или наименование поселений, на территории которых расположены такие остановочные пункты;

4) вместимость транспортных средств, планируемое максимальное количество транспортных средств различной вместимости, планируемое количество оборотных рейсов, выполняемых транспортными средствами различной вместимости и планируемые графики выполнения таких рейсов.

3. Форма предложения об установлении межрегионального маршрута и порядок ее заполнения устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Статья 5. Изменение межрегиональных маршрутов

1. Изменение межрегионального маршрута осуществляется по предложению органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит межрегиональный маршрут, а также по предложению юридического лица, индивидуального предпринимателя, или участников простого товарищества, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров и багажа по указанному межрегиональному маршруту.

2. Если межрегиональный маршрут установлен по предложению юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников простого товарищества, орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации вправе изменить такой межрегиональный маршрут только в случае, если это вызвано чрезвычайными обстоятельствами (авариями или природными явлениями, вызвавшими прекращение

деятельности остановочных пунктов или автовокзалов, закрытие для движения автомобильных дорог, мостов, тоннелей, эстакад, путепроводов и т.п.) или в случае изменения схемы размещения на территории соответствующего субъекта Российской Федерации остановочных пунктов, используемых для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональному маршруту, предусмотренной территориальной комплексной схемой градостроительного планирования развития территории субъекта Российской Федерации.

3. Предложение об изменении межрегионального маршрута включает следующие сведения:

1) наименование органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации в случае, если предложение об изменении межрегионального маршрута исходит от органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации;

2) наименование, регистрационные данные и местонахождение (для юридических лиц), фамилия, имя, отчество, регистрационные данные, место жительства, данные документа, удостоверяющие личность (для индивидуальных предпринимателей), лица, обратившегося с предложением об изменении межрегионального маршрута, в случае, если предложение об изменении межрегионального маршрута исходит от юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников простого товарищества;

3) предлагаемые изменения месторасположения остановочных пунктов, вместимости транспортных средств, планируемого максимального количества транспортных средств различной вместимости, планируемого количества оборотных рейсов, выполняемых транспортными средствами различной вместимости, или планируемых графиков выполнения таких рейсов;

4) причины, вызвавшие необходимость предложенных изменений межрегионального маршрута.

4. Форма предложения об изменении межрегионального маршрута и порядок ее заполнения устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Статья 6. Согласование предложения об установлении, изменении межрегионального маршрута

1. Орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, участники простого товарищества, инициировавшие предложение об установлении межрегионального маршрута, направляют указанное предложение на согласование в органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит соответствующий межрегиональный маршрут.

2. Орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, участники простого товарищества, разработавшие предложение об изменении межрегионального маршрута, направляют указанное предложение на согласование в органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит соответствующий межрегиональный маршрут, за исключением случаев, предусмотренных частью 8 настоящей статьи.

3. Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, с которыми согласовываются предложения об установлении, изменении межрегионального маршрута, в течение тридцати календарных дней со дня поступления им соответствующего предложения обязаны уведомить орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, юридическое лицо, индивидуального предпринимателя, участников простого товарищества, обратившихся с предложением об установлении, изменении межрегионального маршрута, о принятии (согласовании) такого предложения или об отказе в принятии (согласовании) такого предложения. Решение о принятии (согласовании) или об отказе в принятии (согласовании) предложения об установлении, изменении межрегионального маршрута в течение трех рабочих дней со дня его принятия направляется в письменном виде органу исполнительной власти субъекта Российской Федерации, юридическому лицу, индивидуальному предпринимателю, участникам простого товарищества, обратившимся с предложением об установлении, изменении межрегионального маршрута.

4. Отказ от согласования предложения об установлении, изменении межрегионального маршрута допускается в случае несоответствия указанного предложения требованиям, предусмотренным частью 1 статьи 10 настоящего Федерального закона.

5. Допускается согласование предложения об установлении, изменении межрегионального маршрута с учетом выполнения следующих условий:

1) изменения графиков выполнения оборотных рейсов, предусмотренных предложением об установлении, изменении межрегионального маршрута, если это обусловлено ограниченной пропускной способностью остановочных пунктов, указанных в предложении об установлении, изменении межрегионального маршрута;

2) использование для посадки (высадки) пассажиров определенных остановочных пунктов, расположенных на территории поселений, указанных в предложении об установлении, изменении межрегионального маршрута, если в предложении об установлении, изменении межрегионального маршрута не указаны наименования остановочных пунктов;

3) использования иных, не указанных в предложении об установлении, изменении межрегионального маршрута, остановочных пунктов, если это обусловлено ограниченной пропускной способностью остановочных пунктов, указанных в предложении об установлении, изменении межрегионального маршрута;

4) организации движения транспортных средств между остановочными пунктами, расположенными на территории субъекта Российской Федерации, по определенным улицам и автомобильным дорогам;

5) использование для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа транспортных средств, полная масса и габариты которых не превышают определенных весовых и габаритных параметров, соответствующих предельным весовым и габаритным параметрам искусственных сооружений автомобильных дорог, по которым планируется осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа;

6) запрета посадки пассажиров, следующих по межрегиональному маршруту, в иных местах, кроме согласованных остановочных пунктов.

6. К решению о согласовании предложения об установлении, изменении межрегионального маршрута или об отказе в согласовании такого предложения прилагается копия акта, предусмотренного частью 3 статьи 10 настоящего Федерального закона.

7. Предложение об установлении, изменении межрегионального маршрута считается принятым органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации, если в течение тридцати календарных дней со дня поступления в указанный орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации предложения об установлении, изменении межрегионального маршрута он не уведомит орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, юридическое лицо, индивидуального предпринимателя, участников простого товарищества, обратившихся с таким предложением, о принятии (согласовании) предложения об установлении, изменении межрегионального маршрута или об отказе в принятии (согласовании) такого предложения.

8. В случае возникновения чрезвычайных обстоятельств орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, на территории которого возникли чрезвычайные обстоятельства, вправе, уведомив об этом органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит межрегиональный маршрут, на срок до девяноста календарных дней изменить путь следования транспортных средств по участку межрегионального маршрута, проходящему по территории субъекта Российской Федерации, а также местоположение остановочных пунктов, расположенных на территории соответствующего субъекта Российской Федерации по пути следования транспортных средств по межрегиональному маршруту. Такие изменения могут быть установлены только один раз.

Статья 7. Паспорт межрегионального маршрута

1. Установление межрегионального маршрута удостоверяется паспортом межрегионального маршрута, который оформляется органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации, юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, участниками простого товарищества, предложившими установить указанный межрегиональный маршрут, или уполномоченными ими организациями.

2. Паспорт межрегионального маршрута включает сведения, указанные в предложении об установлении межрегионального маршрута, а также условия согласования такого маршрута, предусмотренные частью 5 статьи 6 настоящего Федерального закона.

3. Изменение межрегионального маршрута удостоверяется приложением к паспорту изменяемого межрегионального маршрута, за исключением изменений, предусмотренных частью 8 статьи 6 настоящего Федерального закона. Указанное приложение оформляется органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации, юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, участниками простого товарищества, обратившимися с предложением об изменении межрегионального маршрута.

4. Основанием для оформления паспорта межрегионального маршрута, приложения к паспорту изменяемого межрегионального маршрута являются предусмотренные частью 3 статьи 6 настоящего Федерального закона решения органов исполнительной власти всех субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит соответствующий межрегиональный маршрут, о принятии (согласовании) предложения об установлении, изменении такого межрегионального маршрута. Представление таких решений не требуется в случае, если межрегиональный маршрут изменяется в части уменьшения планируемого количества оборотных рейсов, выполняемых транспортными средствами различной вместимости.

5. Решения о согласовании предложения об установлении, изменении межрегионального маршрута являются неотъемлемой частью паспорта устанавливаемого межрегионального маршрута, приложения к паспорту изменяемого межрегионального маршрута.

6. Требования к оформлению паспорта устанавливаемого межрегионального маршрута, приложения к паспорту изменяемого межрегионального маршрута устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

7. Паспорта устанавливаемых межрегиональных маршрутов регистрируются в территориальных органах транспортного контроля и надзора, определенных федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере транспорта. Территориальный орган транспортного контроля и надзора, регистрирующий паспорт устанавливаемого межрегионального маршрута, присваивает такому маршруту порядковый номер.

8. Приложения к паспортам изменяемых межрегиональных маршрутов регистрируются в территориальных органах транспортного контроля и надзора, зарегистрировавших паспорта соответствующих межрегиональных маршрутов.

9. Территориальные органы транспортного контроля и надзора регистрируют паспорт устанавливаемого межрегионального маршрута, приложение к паспорту изменяемого межрегионального маршрута в течение трех рабочих дней со дня их поступления. Отказ от регистрации допускается в случае отсутствия предусмотренных частью 4 настоящей статьи оснований для оформления паспорта устанавливаемого межрегионального маршрута, приложения к паспорту изменяемого межрегионального маршрута или в случае, если указанный паспорт, приложение к паспорту оформлены в нарушение установленных требований. В этих случаях паспорт устанавливаемого межрегионального маршрута, приложение к паспорту изменяемого межрегионального маршрута в течение трех рабочих дней со дня их поступления в орган транспортного контроля и надзора возвращаются органу исполнительной власти субъекта Российской Федерации, юридическому лицу, индивидуальному предпринимателю, участникам простого товарищества, оформившим указанный паспорт, приложение к паспорту.

10. Паспорт устанавливаемого межрегионального маршрута, приложение к паспорту изменяемого межрегионального маршрута остаются в распоряжении территориального органа транспортного контроля и надзора, зарегистрировавшего соответствующий паспорт, приложение к паспорту. Копия зарегистрированного паспорта межрегионального маршрута, копия зарегистрированного приложения к паспорту межрегионального маршрута направляются в орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, на территории которого расположен начальный остановочный пункт соответствующего межрегионального маршрута. Копия зарегистрированного приложения к паспорту межрегионального маршрута направляется также юридическому лицу, индивидуальному предпринимателю, участникам простого товарищества, осуществляющим регулярные перевозки пассажиров и багажа по соответствующему межрегиональному маршруту.

11. Паспорта межрегиональных маршрутов, установленных в соответствии с федеральными нормативными правовыми актами, изданными до дня вступления в силу настоящего Федерального закона, действуют в части, не противоречащей настоящему Федеральному закону.

Статья 8. Вступление в силу решений об установлении, изменении межрегионального маршрута

1. Межрегиональный маршрут считается установленным со дня регистрации паспорта устанавливаемого межрегионального маршрута.
2. Межрегиональный маршрут считается измененным со дня регистрации приложения к паспорту изменяемого межрегионального маршрута, а в случае, если межрегиональный маршрут изменен по предложению органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации, - по истечении тридцати календарных дней со дня регистрации приложения к паспорту изменяемого межрегионального маршрута.
3. До вступления в силу решения об изменении межрегионального маршрута осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа по измененному межрегиональному маршруту запрещается.
4. Территориальный орган транспортного контроля и надзора, зарегистрировавший паспорт устанавливаемого межрегионального маршрута, приложение к паспорту изменяемого межрегионального маршрута, в течение трех рабочих дней со дня регистрации информирует органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит указанный маршрут, соответственно, об установлении или изменении межрегионального маршрута.

Статья 9. Отмена межрегионального маршрута

1. Межрегиональный маршрут отменяется органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации, на территории которого расположен начальный остановочный пункт такого маршрута, в случае, когда предусмотренный частью 3 статьи 13 настоящего Федерального закона отбор не позволил определить юридическое лицо, индивидуального предпринимателя, участников простого товарищества, получивших право осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа по соответствующему маршруту.
2. Отмена межрегионального маршрута в течение одного рабочего дня регистрируется территориальным органом транспортного контроля и надзора, зарегистрировавшим межрегиональный маршрут. Межрегиональный маршрут считается отмененным со дня указанной регистрации.

Статья 10. Требования к межрегиональным маршрутам и контроль их выполнения

1. Запрещается:
 - 1) устанавливать межрегиональный маршрут, проходящий через нерегулируемые железнодорожные переезды и ледовые переправы;
 - 2) включать в состав межрегионального маршрута остановочный пункт, в том числе размещенный на территории автовокзала, если в этом случае будет превышена пропускная способность такого остановочного пункта;
 - 3) устанавливать межрегиональный маршрут, проходящий по автомобильным дорогам, категория которых или искусственные сооружения которых (мосты, эстакады, путепроводы и иные искусственные сооружения) не соответствуют полной массе и/или габаритам транспортных средств, используемых для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа по указанному маршруту.
2. Оценка соответствия предложения об установлении, изменении межрегионального маршрута требованиям, установленным частью 1 настоящей статьи, осуществляется комиссиями, формируемыми органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит указанный межрегиональный маршрут, в течение десяти рабочих дней со дня поступления предложения об установлении, изменении межрегионального маршрута. В состав комиссии включаются заинтересованные представители владельцев остановочных пунктов, автовокзалов и автомобильных дорог, предлагаемых к использованию для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа по территории субъекта Российской Федерации, представители органов, уполномоченных на осуществление государственного контроля (надзора) в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также представители территориальных органов транспортного контроля и надзора.
3. Результаты работы комиссии оформляются актом, в котором указываются выявленные несоответствия предложения об установлении, изменении межрегионального маршрута требованиям, установленным частью 1 настоящей статьи. Указанный акт в течение трех рабочих дней направляется органу исполнительной власти субъекта Российской Федерации, сформировавшему соответствующую комиссию.
4. При выявлении на межрегиональном маршруте неисправностей автомобильных дорог или искусственных сооружений, угрожающих безопасности дорожного движения, перевозчик, проинформировав об этом заинтересованные органы власти, до устранения недостатков, в зависимости от обстоятельств, вправе прекратить осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональному маршруту, изменить путь следования транспортного средства по межрегиональному маршруту или графики движения транспортных средств. Если указанные неисправности обнаружены органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации, он обязан проинформировать об этом перевозчиков, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров и багажа по межрегиональным маршрутам, проходящим по территории соответствующего субъекта Российской Федерации.

Статья 11. Порядок пользования автовокзалами и остановочными пунктами

1. Владелец остановочного пункта, автовокзала не вправе отказать в использовании такого объекта транспортной инфраструктуры юридическому лицу, индивидуальному предпринимателю, участникам простого товарищества, получившим в порядке, установленном настоящим Федеральным законом, право осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональному маршруту, в состав которого включен соответствующий автовокзал, остановочный пункт.
2. Условия пользования услугами автовокзалов и остановочных пунктов устанавливаются едиными для сравнимых объемов реализации указанных услуг.

Глава 3. Организация регулярных перевозок пассажиров и багажа

Статья 12. Тарифы и преимущества в провозной плате

1. Тарифы на регулярные перевозки пассажиров и багажа по межрегиональным маршрутам устанавливаются перевозчиками за исключением случаев, предусмотренных частью 2 настоящей статьи.
2. Орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, на территории которого находится начальный пункт межрегионального маршрута, вправе организовать регулярные перевозки пассажиров и багажа по указанному маршруту с применением тарифов, уста-

новленных по согласованию с органами исполнительной власти иных субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит межрегиональный маршрут, в случаях, если:

- 1) такой маршрут установлен после вступления в силу настоящего Федерального закона по предложению органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации, на территории которого находится начальный пункт межрегионального маршрута;
- 2) до вступления в силу настоящего Федерального закона регулярные перевозки пассажиров и багажа по такому маршруту осуществлялись с применением тарифов, установленных по согласованию между органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит межрегиональный маршрут, и с предоставлением отдельным категориям граждан преимуществ в провозной плате, установленных по согласованию между органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит межрегиональный маршрут.
3. Потери в доходах перевозчиков, возникшие в результате применения тарифов, установленных по согласованию между органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит межрегиональный маршрут, возмещаются за счет средств бюджетов соответствующих субъектов Российской Федерации.
4. Порядок возмещения потерь в доходах, указанных в части 3 настоящей статьи, определяется по согласованию между органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит межрегиональный маршрут.

Статья 13. Свидетельство об осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа

1. Право осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональным маршрутам подтверждается свидетельствами, предоставляемыми юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, участникам простого товарищества органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, на территории которых расположены начальные пункты соответствующих межрегиональных маршрутов. Свидетельство об осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональному маршруту (далее - свидетельство) предоставляется также участникам простого товарищества, которые совместно осуществляют регулярные перевозки пассажиров и багажа по межрегиональному маршруту.

2. Свидетельство подтверждает право осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа по одному межрегиональному маршруту.

3. Свидетельство предоставляется по результатам отбора на право предоставления свидетельства (далее - отбор) при наличии хотя бы одного из следующих обстоятельств:

- 1) предусмотренные свидетельством регулярные перевозки пассажиров и багажа осуществляются по межрегиональному маршруту, установленному после вступления в силу настоящего Федерального закона по предложению органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации;
- 2) действие свидетельства было прекращено по основаниям, предусмотренным частями 1, 2 или 4 статьи 21 настоящего Федерального закона;
- 3) в предоставлении свидетельства без проведения отбора было отказано по основаниям, предусмотренным частью 5 настоящей статьи;
- 4) до вступления в силу настоящего Федерального закона предусмотренные свидетельством регулярные перевозки пассажиров и багажа по межрегиональному маршруту осуществлялись с применением тарифов, установленных по согласованию между органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит межрегиональный маршрут.

4. В отсутствие обстоятельств, предусмотренных частью 3 настоящей статьи, свидетельства предоставляются без проведения отбора в порядке, установленном настоящим Федеральным законом.

5. Юридическому лицу, индивидуальному предпринимателю, участникам простого товарищества, по предложению которых был установлен межрегиональный маршрут, должно быть отказано в предоставлении свидетельства в следующих случаях:

- 1) отсутствие у юридического лица, индивидуального предпринимателя или у одного из участников простого товарищества лицензии на осуществление перевозок пассажиров;
- 2) отсутствие в распоряжении юридического лица, индивидуального предпринимателя, участников простого товарищества на праве собственности или иных законных основаниях транспортных средств, удовлетворяющих требованиям, установленным паспортом межрегионального маршрута.

6. Без проведения отбора свидетельство об осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональному маршруту, установленному по предложению юридического лица, индивидуального предпринимателя, участников простого товарищества, предоставляется указанному юридическому лицу, индивидуальному предпринимателю, участникам простого товарищества в течение пяти рабочих дней со дня регистрации паспорта соответствующего межрегионального маршрута. Юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, участники простого товарищества, которым предоставлено свидетельство, обязаны приступить к осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа, предусмотренных таким свидетельством, в сроки, предложенные юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, участниками простого товарищества, но не позднее тридцати календарных дней со дня предоставления свидетельства.

7. Сроки предоставления свидетельств по результатам отбора устанавливаются органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, предоставляющими такие свидетельства.

Статья 14. Предоставление свидетельства на ограниченный срок

1. При необходимости осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа после прекращения действия свидетельства по основаниям, предусмотренным частями 1, 2 или 4 статьи 21 настоящего Федерального закона, и до начала осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа в соответствии с новым свидетельством, предоставленным по результатам отбора, орган исполнительной власти

субъекта Российской Федерации, на территории которого расположен начальный пункт соответствующего межрегионального маршрута, без проведения отбора предоставляет заинтересованному в осуществлении указанных перевозок юридическому лицу, индивидуальному предпринимателю, участникам простого товарищества один раз на срок, который не может превышать девяноста календарных дней, свидетельство об осуществлении таких перевозок. В случае отсутствия заинтересованных в осуществлении таких перевозок юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, участников простого товарищества указанный орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации приостанавливает регулярные перевозки пассажиров и багажа по соответствующему межрегиональному маршруту до начала осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа в соответствии с новым свидетельством, предоставленным по результатам отбора.

2. Свидетельство, предусматривающее осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональному маршруту с применением тарифов, установленных по согласованию между органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит межрегиональный маршрут, предоставляется на срок, установленный документацией об отборе.

Статья 15. Порядок оформления свидетельств

1. Свидетельства содержат следующие сведения:

- 1) учетная серия и номер свидетельства;
- 2) порядковый номер межрегионального маршрута;
- 3) наименование, регистрационные данные и местонахождение (для юридических лиц), фамилия, имя, отчество, регистрационные данные, место жительства, данные документа, удостоверяющего личность (для индивидуальных предпринимателей), лица, которому предоставлено свидетельство;
- 4) дата начала осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа;
- 5) дата окончания осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа (в случае, если свидетельство предоставлено на ограниченный срок, предусмотренный статьей 14 настоящего Федерального закона);
- 6) наименование органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации, выдавшего свидетельство.

2. В случае, если свидетельство предоставлено участникам простого товарищества, сведения, предусмотренные пунктом 3 части 1 настоящей статьи, указываются в отношении всех участников простого товарищества.

3. Форма свидетельства и порядок его заполнения утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

4. Копия паспорта межрегионального маршрута является обязательным приложением к свидетельству.

5. Выдача свидетельств осуществляется без взимания платы.

Статья 16. Обязанности юридического лица, индивидуального предпринимателя, участников простого товарищества, которым предоставлено свидетельство

Юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, участники простого товарищества, которым предоставлено свидетельство, обязаны:

- 1) соблюдать условия осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа и требования к транспортным средствам, установленные паспортом межрегионального маршрута;
- 2) приобрести в установленные документацией об отборе сроки транспортные средства, количество, вместимость и иные характеристики которых удовлетворяют требованиям, установленным в паспорте межрегионального маршрута регулярных перевозок и в заявке на участие в отборе (в случае, если свидетельство предоставлено по результатам отбора и юридическое лицо, индивидуальный предприниматель или участники простого товарищества, которым предоставлено такое свидетельство, в день предоставления заявки на участие в отборе не располагали указанными транспортными средствами);
- 3) применять тарифы на регулярные перевозки пассажиров и багажа по межрегиональному маршруту, установленные по согласованию между органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит межрегиональный маршрут (в случае, если свидетельство предоставлено по результатам отбора и в документации об отборе предусматривается применение таких тарифов);
- 4) направлять в органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, предоставившие свидетельства, ежеквартальные отчеты об осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа по формам и в сроки, установленные федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Статья 17. Перемена перевозчика при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа, предусмотренных свидетельством

Перемена перевозчика при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа, предусмотренных свидетельством, допускается в случае, если новый перевозчик является правопреемником перевозчика по такому свидетельству вследствие реорганизации юридического лица в форме преобразования, слияния или присоединения.

Статья 18. Отбор на право предоставления свидетельства

1. Отборы организуются органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, предоставляющими соответствующие свидетельства (далее - организатор отбора).

2. Отбор объявляется организатором отбора в следующие сроки:

- 1) в случае, если предусмотренные свидетельством регулярные перевозки пассажиров и багажа осуществляются по межрегиональному маршруту, установленному после вступления в силу настоящего Федерального закона по предложению органа исполнительной власти

субъекта Российской Федерации, - не позднее девяноста календарных дней со дня установления такого маршрута;

2) в случае, если предусмотренные свидетельством регулярные перевозки пассажиров и багажа по межрегиональному маршруту осуществляются с применением тарифов, установленных по согласованию между органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит межрегиональный маршрут, - не позднее девяноста календарных дней до истечения срока действия ранее выданного свидетельства на регулярные перевозки пассажиров и багажа по такому маршруту;

3) в случае, если проведение отбора вызвано прекращением действия ранее выданного свидетельства по основаниям, предусмотренным частями 1, 2 или 4 статьи 21 настоящего Федерального закона, или отказом в предоставлении свидетельства без проведения отбора по основаниям, предусмотренным частью 5 статьи 13 настоящего Федерального закона, - не позднее тридцати календарных дней со дня наступления указанных оснований.

3. Извещение о проведении отбора публикуется организатором отбора в официальном печатном издании и размещается на официальном сайте организатора отбора не менее, чем за тридцать календарных дней до дня вскрытия конвертов с заявками на участие в отборе. Организатор отбора вправе принять решение о внесении изменений в извещение о проведении отбора не позднее, чем за пять рабочих дней до даты окончания подачи заявок на участие в отборе. Изменение предмета отбора не допускается. В течение пяти рабочих дней и в течение одного рабочего дня со дня принятия указанного решения, соответственно, такие изменения публикуются и размещаются организатором отбора в порядке, установленном для опубликования в официальном печатном издании и размещения на официальном сайте организатора отбора извещения о проведении отбора. При этом срок подачи заявок на участие в отборе должен быть продлен так, чтобы со дня опубликования в официальном печатном издании и размещения на официальном сайте организатора отбора внесенных изменений в извещение о проведении отбора до даты окончания подачи заявок на участие в отборе, такой срок составлял не менее, чем двадцать календарных дней.

4. К участию в отборе на право получения свидетельства допускаются юридические лица, индивидуальные предприниматели, участники простого товарищества, удовлетворяющие следующим требованиям:

1) наличие лицензии на осуществление перевозок пассажиров;

2) наличие в распоряжении на праве собственности или иных законных основаниях транспортных средств, удовлетворяющих требованиям, установленным паспортом межрегионального маршрута, или принявшие на себя обязательства по приобретению таких транспортных средств в сроки, установленные документацией об отборе.

3) непроведение ликвидации участника отбора - юридического лица и отсутствие решения арбитражного суда о признании участника отбора - юридического лица, индивидуального предпринимателя банкротом и об открытии конкурсного производства;

4) отсутствие у участника отбора задолженности по начисленным налогам, сборам и иным обязательным платежам в бюджеты бюджетной системы или государственные внебюджетные фонды за прошедший календарный год, размер которой превышает двадцать пять процентов балансовой стоимости активов участника отбора по данным бухгалтерской отчетности за последний завершенный отчетный период. Участник отбора считается соответствующим установленному требованию в случае, если он обжалует наличие указанной задолженности в соответствии с законодательством Российской Федерации, и решение по такой жалобе на день рассмотрения заявки на участие в отборе не принято.

5. Юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, участники простого товарищества не допускаются к участию в отборе в случае, если в течение одного года, предшествовавшего дню проведения отбора, действие выданного такому юридическому лицу, индивидуальному предпринимателю или одному из участников простого товарищества свидетельства было прекращено по основаниям, предусмотренным частями 1 и 2 статьи 21 настоящего Федерального закона.

6. В случае, если отбор признается несостоявшимся в связи с представлением единственной заявки на участие в отборе, удовлетворяющей требованиям документации об отборе, свидетельство предоставляется юридическому лицу, индивидуальному предпринимателю, участникам простого товарищества, представившим такую заявку на участие в отборе.

7. Расходы, связанные с проведением отборов, возмещаются в порядке, установленном органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Статья 19. Документация об отборе на право получения свидетельства

1. В документации об отборе устанавливаются следующие требования к осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа:

1) выполнение условий осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа и требований к транспортным средствам, установленных в паспорте межрегионального маршрута;

2) сроки приобретения в собственность или на ином законном основании транспортных средств, количество, вместимость и иные характеристики которых удовлетворяют требованиям, установленным в паспорте межрегионального маршрута (в случае, если на дату представления заявки на участие в отборе юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, участники простого товарищества не имеют указанных транспортных средств).

2. В случае, если регулярные перевозки пассажиров и багажа по межрегиональному маршруту осуществляются с применением тарифов, установленных по согласованию между органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит межрегиональный маршрут, помимо требований, указанных в части 1 настоящей статьи, организатор отбора устанавливает в документации об отборе также иные требования, связанные с применением указанных тарифов.

Статья 20. Оценка и сопоставление заявок на участие в отборе

1. Перечень сведений, содержащихся в заявке на участие в отборе, устанавливается организаторами отбора.

2. Организаторы отбора осуществляют оценку и сопоставление заявок на участие в отборе по следующим критериям:

1) количество дорожно-транспортных происшествий, происшедших в течение года, предшествующего дате проведения отбора, по вине

юридического лица, индивидуального предпринимателя, участников простого товарищества, представивших заявки на участие в отборе, в расчете на среднее количество лицензионных карточек, имевшихся в распоряжении такого юридического лица, индивидуального предпринимателя, участников простого товарищества в течение года, предшествующего дате проведения отбора;

2) наличие опыта осуществления юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, участниками простого товарищества регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональным маршрутам;

3) характеристики предлагаемых для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа транспортных средств, влияющие на качество перевозок и экологию;

4) предельный возраст транспортных средств предлагаемых к использованию для регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональному маршруту;

5) использование юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, участниками простого товарищества современных систем технического контроля за движением транспортных средств, влияющих на качество и безопасность перевозок;

6) предложения по выполнению требований, связанных с применением тарифов, установленных по согласованию между органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит межрегиональный маршрут (в случае, если указанные требования включены в документацию об отборе).

3. В случае, если нескольким заявкам на участие в отборе выставлена одинаковая максимальная оценка, победителем такого отбора признается участник отбора, заявка которого получила максимальную оценку и поступила ранее других заявок, получивших такую же оценку.

Статья 21. Прекращение действия свидетельства

1. Орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, предоставивший свидетельство, прекращает действие такого свидетельства при наличии хотя бы одного из следующих обстоятельств:

1) аннулирования лицензии на перевозку пассажиров, истечения срока действия такой лицензии, имеющейся у юридического лица, индивидуального предпринимателя, участников простого товарищества, которым предоставлено свидетельство;

2) невыполнения юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, участниками простого товарищества, которым предоставлено свидетельство, обязательств, касающихся сроков приобретения транспортных средств, количество, вместимость и иные характеристики которых установлены паспортом межрегионального маршрута;

3) неосуществления предусмотренных свидетельством регулярных перевозок пассажиров и багажа в течение более, чем трех дней подряд, когда такие перевозки должны были осуществляться в соответствии с предоставленным свидетельством за исключением случаев, если это было обусловлено действием чрезвычайных обстоятельств;

4) обращения юридического лица, индивидуального предпринимателя, участников простого товарищества, которым предоставлено свидетельство, с заявлением о прекращении действия этого свидетельства.

2. Действие свидетельства может быть также прекращено на основании решения суда в случае неоднократного нарушения юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, участниками простого товарищества иных не указанных в части 1 настоящей статьи обязательств, вытекающих из предоставленного свидетельства.

3. Порядок осуществления контроля выполнения юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, участниками простого товарищества, которым предоставлено свидетельство, обязательств, касающихся сроков приобретения транспортных средств, количество и вместимость и иные характеристики которых установлены паспортом межрегионального маршрута, определяется органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации, предоставившим соответствующее свидетельство.

4. Юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, участники простого товарищества, которым предоставлено свидетельство, вправе обратиться в орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, предоставивший свидетельство, с заявлением о прекращении действия этого свидетельства не ранее, чем через тридцать календарных дней с даты начала осуществления регулярных перевозок и не позднее, чем за шестьдесят календарных дней до даты окончания срока действия этого свидетельства. Указанное заявление рассматривается органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации в течение десяти рабочих дней со дня поступления. Действие свидетельства прекращается по истечении шестидесяти календарных дней со дня поступления данного заявления в орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации. До истечения указанного срока юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, участники простого товарищества, обратившиеся с данным заявлением, обязаны осуществлять регулярные перевозки пассажиров и багажа, предусмотренные соответствующим свидетельством.

Статья 22. Реестр межрегиональных маршрутов

1. Сведения о межрегиональных маршрутах включаются в реестр, который ведется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере транспорта.

2. Реестр межрегиональных маршрутов содержит следующие сведения:

1) регистрационный номер межрегионального маршрута в реестре;

2) порядковый номер межрегионального маршрута;

3) наименования поселений, на территории которых расположены начальный и конечный остановочные пункты соответствующего межрегионального маршрута или наименование начального и конечного остановочных пунктов;

4) путь следования транспортных средств по межрегиональному маршруту, основные промежуточные остановочные пункты;

5) указание на право или запрет осуществления посадки (высадки) пассажиров в иных местах, кроме остановочных пунктов, предусмотренных паспортом межрегионального маршрута;

6) вместимость и иные требования к транспортным средствам, максимальное количество транспортных средств различной вместимости.

мости и количество оборотных рейсов транспортных средств различной вместимости, которые установлены паспортом межрегионального маршрута;

7) указание на обязанность применения тарифа на регулярные перевозки пассажиров, установленного по согласованию между органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут;

8) наименование органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации, на которого в соответствии с настоящим Федеральным законом возлагается обязанность предоставления свидетельства об осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа по соответствующему межрегиональному маршруту;

9) учетная серия и номер свидетельства;

10) дата начала осуществления предусмотренных свидетельством регулярных перевозок пассажиров и багажа;

11) дата окончания осуществления предусмотренных свидетельством регулярных перевозок пассажиров и багажа (в случае, если свидетельство предоставлено на ограниченный срок, предусмотренный статьей 14 настоящего Федерального закона);

12) наименование, место нахождения (для юридических лиц), фамилия, имя, отчество, место жительства, идентификационный номер налогоплательщика (для физических лиц) лица, которому предоставлено свидетельство.

3. В случае, если свидетельство предоставлено участникам простого товарищества, сведения, предусмотренные пунктом 12 части 2 настоящей статьи, указываются в отношении всех участников простого товарищества.

4. Сведения об установленных, измененных межрегиональных маршрутах, предусмотренные пунктами 1-8 части 2 настоящей статьи, включаются в реестр межрегиональных маршрутов не позднее десяти рабочих дней со дня регистрации органом транспортного контроля и надзора соответственно паспорта установленного межрегионального маршрута или приложения к паспорту измененного межрегионального маршрута.

5. Орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, предоставивший свидетельство, в течение десяти рабочих дней со дня его предоставления направляет в органы транспортного контроля и надзора сведения, предусмотренные пунктами 9-12 части 2 настоящей статьи.

6. Сведения об отмененном межрегиональном маршруте исключаются из реестра межрегиональных маршрутов в течение десяти рабочих дней со дня регистрации органом транспортного контроля и надзора отмены межрегионального маршрута.

7. Сведения, включенные в реестр межрегиональных маршрутов, размещаются в сети «Интернет» на официальном сайте федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта, в течение десяти рабочих дней со дня включения их этим федеральным органом в реестр межрегиональных маршрутов.

8. Сведения, включенные в реестр межрегиональных маршрутов, должны быть доступны для ознакомления без взимания платы.

Статья 23. Информирование населения о регулярных перевозках пассажиров и багажа по межрегиональным маршрутам

1. Информация для населения о регулярных перевозках пассажиров и багажа по межрегиональному маршруту размещается внутри транспортных средств, а также на остановочных пунктах и на автовокзалах соответственно владельцами транспортных средств, владельцами остановочных пунктов и автовокзалов в порядке, установленном Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

2. Сведения о регулярных перевозках пассажиров и багажа по межрегиональному маршруту доводятся до владельцев остановочных пунктов и автовокзалов юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, участниками простого товарищества, которым предоставлены свидетельства об осуществлении соответствующих перевозок.

Глава 4. Контроль за осуществлением перевозок пассажиров и багажа по межрегиональным маршрутам

Статья 24. Контроль за соблюдением федеральных законов и иных правовых актов федеральных органов государственной власти об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам

1. Контроль за соблюдением федеральных законов и иных правовых актов федеральных органов государственной власти об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам возлагается на федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по контролю и надзору в сфере транспорта, и его территориальные органы (далее - органы транспортного контроля и надзора).

2. Органы транспортного контроля и надзора рассматривают обращения юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, участников простого товарищества с жалобами на действия (бездействие) органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также поступающую информацию о нарушении законов и/или иных нормативных правовых актов Российской Федерации об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональным маршрутам.

3. Органы транспортного контроля и надзора имеют право:

1) направить органу исполнительной власти субъекта Российской Федерации, в результате действий (бездействия) которого были нарушены права и законные интересы юридического лица, индивидуального предпринимателя, участников простого товарищества предложение об устранении таких нарушений в соответствии с законодательством Российской Федерации;

2) обратиться в суд, арбитражный суд с иском о признании недействительным решения органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации, в результате которого были нарушены права и законные интересы юридического лица, индивидуального предпринимателя, участников простого товарищества;

3) обратиться в суд, арбитражный суд с требованием о понуждении органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации совершить действия, соответствующие законодательству Российской Федерации, в случае, если не будут учтены предложения, направленные в соответствии с пунктом 1 части 3 настоящей статьи.

Статья 25. Контроль за содержанием и сроками направления отчетов об осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа

Содержание и сроки направления юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, участниками простого товарищества, которым предоставлены свидетельства, отчетов об осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа, предусмотренных пунктом 4 статьи 16 настоящего Федерального закона, контролируются органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, предоставившим такие свидетельства.

Статья 26. Карты межрегиональных маршрутов

1. Карта межрегионального маршрута выдается на каждое транспортное средство, предусмотренное паспортом межрегионального маршрута, являющимся обязательным приложением к свидетельству. Количество таких карт должно соответствовать максимальному количеству транспортных средств, установленному паспортом межрегионального маршрута, являющимся обязательным приложением к свидетельству.

2. Карты межрегиональных маршрутов выдаются органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, предоставившими свидетельства об осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа по соответствующим маршрутам.

3. Бланк карты межрегионального маршрута содержит следующие обязательные сведения:

- 1) учетный номер карты межрегионального маршрута;
- 2) учетная серия и номер свидетельства, на основании которого выдана карта межрегионального маршрута;
- 3) порядковый номер межрегионального маршрута;
- 4) остановочные пункты, предусмотренные паспортом межрегионального маршрута;
- 5) наименование, регистрационные данные и местонахождение (для юридических лиц), фамилия, имя, отчество, регистрационные данные, место жительства, данные документа, удостоверяющего личность (для индивидуальных предпринимателей), лица, которому предоставлена карта межрегионального маршрута;
- 6) требования к транспортному средству, установленные паспортом межрегионального маршрута;
- 7) срок действия карты межрегионального маршрута, соответствующий сроку действия свидетельства (в случае, если свидетельство предоставлено на ограниченный срок, предусмотренный статьей 14 настоящего Федерального закона);
- 8) наименование органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации, выдавшего карту межрегионального маршрута.

4. В случае, если карта межрегионального маршрута предоставлена участникам простого товарищества, сведения, предусмотренные пунктом 5 части 3 настоящей статьи, указываются в отношении всех участников простого товарищества.

5. Бланки карт межрегиональных маршрутов являются документами строгой отчетности и изготавливаются по технологии, обеспечивающей их защиту от подделки, не ниже категории «В».

6. Форма бланка карты межрегионального маршрута и порядок его заполнения устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

7. Осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа транспортным средством, на которое не оформлена карта межрегионального маршрута, запрещается.

8. Водитель транспортного средства, используемого для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональному маршруту, обязан иметь при себе и передавать для проверки должностным лицам органов транспортного контроля и надзора карту соответствующего межрегионального маршрута.

9. Расходы, связанные с изготовлением и выдачей карт межрегиональных маршрутов, возмещаются в порядке, установленном органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Статья 27. Недопустимые действия должностных лиц, контролирующих осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа

Не допускаются действия должностных лиц, контролирующих осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа, приводящие к нарушению установленных графиков выполнения оборотных рейсов транспортных средств по межрегиональным маршрутам за исключением случаев, когда такие действия направлены на предотвращение обстоятельств, угрожающих безопасности дорожного движения.

Глава 5. Заключительные положения

Статья 28. О внесении изменений в Федеральный закон “Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации”

Изложить пункт 12 части 2 статьи 26.3 Федерального закона от 6 октября 1999 г. N 184-ФЗ “Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации” (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, N 42, ст. 5005; 2003, N 27, ст. 2709; 2005, N 1, ст. 17, 25; 2006, N 1, ст. 10; N 23, ст. 2380; N 30, ст. 3287; N 31, ст. 3452; N 44, ст. 4537; N 50, ст. 5279; 2007, N 1, ст. 21; N 13, ст. 1464; N 21, ст. 2455; N 30, ст. 3747, 3805, 3808) в следующей редакции:

«организации транспортного обслуживания населения на территории субъекта Российской Федерации автомобильным транспортом (пригородное и междугородное сообщение), а также, железнодорожным, внутренним водным и воздушным транспортом (пригородное и межмуниципальное сообщение)».

Статья 29. О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях

Внести в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, N 1, ст. 1; N 30, ст. 3029; 2003, N 27, ст. 2700, 2708, 2717; N 46, ст. 4434; N 50, ст. 4847; 2004, N 31, ст. 3229; N 34, ст. 3533; 2005, N 1, ст. 13,

45; N 13, ст. 1077; N 19, ст. 1752; N 27, ст. 2719, 2721; N 30, ст. 3104, 3131; N 50, ст. 5247; 2006, N 17, ст. 1776; N 18, ст. 1907; N 31, ст. 3438; N 45, ст. 4641; N 52, ст. 5498; 2007, N 16, ст. 1825; N 30, ст. 3755; N 31, ст. 4007, 4008; N 41, ст. 4845) следующие изменения:

1) главу 11 дополнить статьей 11.31, изложив ее в следующей редакции:

«Статья 11.31. Осуществление посадки пассажиров в автобус или высадки пассажиров из автобуса в местах, не предусмотренных паспортом межрегионального автобусного маршрута

Осуществление посадки пассажиров в автобус или высадки пассажиров из автобуса в местах, не предусмотренных паспортом межрегионального автобусного маршрута, - влечет наложение административного штрафа на водителя автобуса в размере одной тысячи рублей»;

2) главу 11 дополнить статьей 11.32, изложив ее в следующей редакции:

«Статья 11.32. Нарушение порядка допуска к осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автобусами по межрегиональным маршрутам

Использование для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональному маршруту автобуса, на который не оформлена карта соответствующего межрегионального маршрута, - влечет наложение административного штрафа на водителя автобуса в размере одной тысячи рублей, на должностных лиц – тридцать тысяч рублей; на юридических лиц – триста тысяч рублей».

3) часть 1 статьи 23.36 после цифр «11.30» дополнить цифрами «11.31, 11.32».

Статья 30. Обеспечение реализации положений настоящего Федерального закона

1. Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по контролю и надзору в сфере транспорта:

1) в течение десяти календарных дней со дня вступления в силу настоящего Федерального закона доводит до органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации сведения, включенные в реестр межрегиональных маршрутов, установленных в соответствии с федеральными нормативными правовыми актами, изданными до дня вступления в силу настоящего Федерального закона;

2) в течение девяноста календарных дней со дня вступления в силу настоящего Федерального закона рассматривает замечания и предложения органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в отношении сведений, включенных в реестр межрегиональных маршрутов.

2. По истечении девяноста календарных дней со дня вступления в силу настоящего Федерального закона регулярные перевозки пассажиров и багажа по межрегиональным маршрутам, не включенным в реестр межрегиональных маршрутов, запрещаются.

3. Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, на территории которых согласно паспортам межрегиональных маршрутов, включенных в реестр межрегиональных маршрутов, расположены начальные пункты таких маршрутов, в течение ста восьмидесяти календарных дней со дня вступления в силу настоящего Федерального закона обеспечивают выдачу свидетельств и карт межрегиональных маршрутов юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, участникам простого товарищества, получившим в порядке, установленном в соответствии с федеральными нормативными правовыми актами, законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, изданными до дня вступления в силу настоящего Федерального закона, право осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональным маршрутам, включенным в реестр межрегиональных маршрутов.

4. Свидетельства и карты межрегиональных маршрутов, указанные в части 3 настоящей статьи и предназначенные для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа с применением тарифов, установленных по согласованию между органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит межрегиональный маршрут, выдаются на срок девяноста календарных дней, а в случае, если указанные перевозки выполняются в соответствии с договором, заключенным юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, участниками простого товарищества с органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации, – до окончания срока действия такого договора.

5. Карты межрегиональных маршрутов, указанные в части 3 настоящей статьи, выдаются в соответствии с количеством транспортных средств, установленным паспортами соответствующих межрегиональных маршрутов.

6. Органы государственной власти субъектов Российской Федерации в течение ста восьмидесяти календарных дней со дня вступления в силу настоящего Федерального закона приводят в соответствие с положениями настоящего Федерального закона законы и иные нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации. До приведения в соответствие с положениями настоящего Федерального закона нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации указанные акты действуют в части, не противоречащей настоящему Федеральному закону.

Статья 31. Вступление в силу настоящего Федерального закона

1. Настоящий Федеральный закон вступает в силу по истечении девяноста календарных дней со дня его официального опубликования, за исключением положений, предусмотренных частью 1 статьи 13, частью 7 статьи 26 и пунктом 2 статьи 29 настоящего Федерального закона.

2. Положения, предусмотренные частью 1 статьи 13, частью 7 статьи 26 и пунктом 2 статьи 29 настоящего Федерального закона, вступают в силу по истечении ста восьмидесяти календарных дней со дня его официального опубликования.

**Президент
Российской Федерации**

Целевая рассылка издания

- Организации – члены Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»
- Организации – члены Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов
- Пассажирские автотранспортные предприятия
- Организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции
- Некоммерческие организации в сфере транспорта
- Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сферах транспорта, градостроения и природопользования
- Государственная Дума Федерального собрания Российской Федерации
- Совет Федерации Федерального собрания Российской Федерации
- Полномочные представители Президента Российской Федерации в Федеральных округах
- Министерство транспорта Российской Федерации
- Министерство внутренних дел Российской Федерации
- Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и его территориальные управления
- Генеральная прокуратура Российской Федерации
- Федеральная служба безопасности Российской Федерации и его территориальные управления
- Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, территориальные управления государственного автодорожного надзора
- Территориальные органы исполнительной власти города Москвы
- Профсоюзные организации в сфере автомобильного транспорта
- Общества защиты прав потребителей
- Научно-исследовательские и высшие учебные организации в сфере автомобильного транспорта
- ОАО «Российские железные дороги»

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

Подписка на журнал «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» осуществляется: 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



Общественный совет по совершенствованию деятельности автовокзалов

Общее собрание с руководителями автовокзалов и автостанций Российской Федерации.

В соответствии с Протоколом совещания в Минтрансе России с руководителями автовокзалов «О роли автовокзалов в повышении качества и безопасности пассажирских перевозок, перспективы их развития» от 01.04.2010 г. и предложениями, высказанными на заседании круглого стола при проведении Международного автотранспортного форума МАФ-2010 в целях формирования цивилизованного рынка услуг по перевозке пассажиров автобусами в междугородном и международном сообщении, Общественный совет по совершенствованию деятельности автовокзалов 25 ноября 2010 года провел Общее собрание с руководителями автовокзалов с повесткой дня: «Создание Некоммерческого Партнерства «Автовокзалы страны».



Москва 2010г.

Награждение

26 октября 2010 года на Международном автотранспортном форуме Президент Российского автотранспортного союза Козлов М.И. наградил Президента Некоммерческого Партнерства «ЕТС «Российские Автобусные Линии», Председателя Общественного совета Лорана Бориса Олеговича почетным знаком Российского автотранспортного союза за усердный труд и в связи с празднованием Дня работника автомобильного транспорта.

Также Борис Лоран был награжден Почетной грамотой Министерства транспорта Российской Федерации.



Правление Партнерства поздравляет Бориса Олеговича с полученными наградами.

Полученные награды, являются высокой оценкой его заслуг в развитии транспортной отрасли, реализации ее значительного потенциала, повышении уровня автомобильного транспорта.

От всей души желаем Вам крепкого здоровья, счастья, благополучия и дальнейших высоких достижений на благо России.