

VII Международный автотранспортный фестиваль



23–25
апреля 2014

Московская область,
Коломна,
Автоколонна 1417



www.expobus.ru

Мир автобусов 2014

Автобусы • Сервис • IT-решения
Инфраструктура • Тренинги

– Бесплатный трансфер –



8 496 616 7979
8 800 333 1417



info@expobus.ru

При участии
Participants



EvoBus



SETRA



NEOPLAN



OMNIplus

HIGER

РУССКИЕ АВТОБУСЫ

SCANIA

Mercedes-Benz

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 1 (52) январь–февраль

2014



**ОЛИМПИАДА В СОЧИ:
АВТОБУСНЫЕ
ПЕРЕВОЗКИ**



ПЕРЕВОЗКИ ПО ВСЕЙ РОССИИ НА КРЕДИТАХ БАНКА СГБ



БАНК СГБ предлагает особые условия по кредитным и лизинговым программам для автовокзалов и автоперевозчиков, обслуживающих межрегиональные рейсы

8-800-100-55-22

звонок по России бесплатный

www.severgazbank.ru

Реклама. Не является офертой. ОАО «БАНК СГБ». Генеральная лицензия Банка России № 2816 от 26.11.2012 г., г. Вологда, ул. Благовещенская, д. 3

 **KING LONG**



ГЛАВНОЕ – НАДЕЖНОСТЬ!

Туристические автобусы King Long

Продажа. Сервис. Запасные части

Лизинг. Кредит

Всегда в наличии

Единая справочная служба: 8-800-700-52-35
(звонок по России бесплатный)

www.king-long.ru

РОССИЙСКИЕ
АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 ГОДА

Бюллетень зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации: ПИ № ФС77-38352 от 11 декабря 2009 г.

Учредитель: Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны»

Периодичность выхода:

от 6 до 12 выпусков в год

Тираж: 10 000 экз.

Распространение: подписка и целевая рассылка

Регион распространения: Москва и регионы, страны СНГ и ЕС

Экспертный совет:

Ахохов А.Ч. – заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

Бакирей А.С. – директор Департамента автомобильного и городского пассажирского транспорта

Винокуров Б.А. – президент Московского областного транспортного союза

Герани В.Д. – профессор кафедры «Логистика» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ)

Енин Д.В. – к.т.н., заведующий научно-исследовательским отделом

ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»

Жарков С.А. – президент ОАО «БАНК СГБ»

Левятов А.И. – член правления НП

«Развитие Автовокзалов Страны»

Лоран Б.О. – автор и руководитель проекта «Единая транспортная система

«Российские Автобусные Линии»

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

Старовойтов О.И. – президент Российского автотранспортного союза

Яровенко А.С. – председатель правления

НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны»

Главный редактор: Б.О. Лоран

Выпускающий редактор: С.Н. Неподкосов

Советник главного редактора: Г.Д. Шахматов

Отдел рекламы: А.Е. Лоран

Юридическое сопровождение:

О.А. Станкевич

Отдел подписки и распространения:

С.Н. Маракулин

Корреспонденты: А.С. Суинова,

А.М. Хлебникова

Фотограф: Ю.П. Данченко

Дизайн и верстка: Т.Ю. Котелкина

Корректор: О.И. Церковская

Ответственный секретарь: С.И. Жаркова

Адрес редакции:

119571, г. Москва,

Ленинский проспект, д. 158, офис 310

тел.: +7 (495) 739-34-00, (495) 232-15-24

E-mail: info@rosbuslines.ru

Мнение редакции не всегда может совпадать с мнением авторов. За точность и достоверность изложенной информации отвечают авторы.

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

Цена свободная.

Подписано в печать
03.03.2014 г.

Отпечатано в типографии
ООО «КНТ СинемаПринт»,
Москва, 117485,
ул. Бутлерова, д. 4, к. 3;
тел.: +7 (495) 627-55-58



СОДЕРЖАНИЕ

ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ◆ Столичный транспорт: проекты развития 4
- ◆ 46 миллиардов на безопасность 5
- ◆ Министерству транспорта России – десять лет! 6
- ◆ Меры адекватные, результаты позитивные 7
- ◆ Самое актуальное в автотранспортной отрасли 8

СОБЫТИЕ

- ◆ Гости Олимпиады совершили свыше 2 миллионов поездок на автобусах «Группы ГАЗ» 10

ПАРТНЕРЫ

- ◆ Требование времени 15
- ◆ Автовокзальное Шереметьево 18
- ◆ Формула успеха 21

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

- ◆ Продавцов билетов заменят автоматы 24
- ◆ В Кирове появится ТПУ 24
- ◆ ТПУ «Сити» станет крупнейшим в столице 24
- ◆ Автобусные билеты становятся именными 25
- ◆ Фактор отправления 26
- ◆ Муниципальное предприятие отстранили от управления автовокзалом 27

АВТОВОКЗАЛЫ

- ◆ Геннадий Лифинцев: «Наша цель – безопасность и качество обслуживания пассажиров» 30
- ◆ Начали с автостанции 32
- ◆ Реконструкция завершается 33
- ◆ В Петропавловске-Камчатском будет построен современный автовокзальный комплекс 34
- ◆ Автовокзал обновляется 35
- ◆ Билеты продает терминал 35

ПРОБЛЕМА КРУПНЫМ ПЛАНОМ

- ◆ ПАТП становятся банкротами 38
- ◆ Пассажирские перевозки: реальность без прикрас 40

СВЯЗЬ ПОКОЛЕНИЙ

- ◆ Искусство илищюань: пробудиться к гармонии 42

ИСТОРИЯ АВТОБУСА

- ◆ Столичный автобус: от истоков к современности 45



Уважаемые читатели!

Подводя итоги прошедшего года, автотранспортное сообщество вошло в год 2014-й. Главное событие мирового масштаба – это зимние Олимпийские игры в Сочи. Грандиозное – спортивное и политическое – мероприятие, а с точки зрения нашего рынка – проверка автотранспортников на организацию и качество предоставления транспортных услуг как на самой Олимпиаде, так и в прилегающих регионах. Вопросы транспортной безопасности и антитеррористической защищенности вышли на совершенно другой уровень. Со сложной и ответственной задачей автотранспортники справились достойно, и теперь полученный опыт найдет свое применение в отрасли.

В феврале Президент России подписал Федеральный закон № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам транспортной безопасности». Премьер-министр страны на заседании Правительства РФ поручил возобновить реализацию Комплексной программы обеспечения безопасности на транспорте. Планируемый объем финансирования – порядка 46 млрд рублей. Результаты программы были озвучены в докладе министра транспорта РФ Максима Соколова. Минтранс совместно с причастными федеральными органами исполнительной власти подготовлен проект комплексной программы на период 2014–2016 гг.

Правительство РФ и лично глава государства уделяют особое внимание развитию транспортной инфраструктуры столицы. Активно развивается общественный транспорт, с завидной регулярностью сдаются в эксплуатацию новые дорожные развязки, проектируются новые автовокзалы в системе современных ТПУ. Уже в следующем году по объемам строительства рельсового транспорта мегаполис должен выйти на лидирующие позиции в мире.

Одновременно с этим в рамках антитеррористической государственной политики столичные власти предпринимают комплексные меры по наведению порядка в сфере международных и межсубъектных автобусных перевозок. А это означает, что для всех теневых представителей рынка наступили настоящие тяжелые времена.

Параллельно с этими знаковыми событиями состоялось очередное заседание правления Российского автотранспортного союза, на котором рассматривались наиболее актуальные вопросы развития отрасли. Перед членами правления выступил председатель Комитета Государственной Думы по транспорту Евгений Москвичев, рассказавший о результатах деятельности комитета и законотворчества в автотранспортном секторе экономики. 23 января текущего года состоялась рабочая встреча руководителей союзов и ассоциаций в сфере транспорта с министром транспорта РФ, на которой президент РАС Олег Старовойтов поставил на обсуждение ряд актуальных вопросов. Это дефицит у автовокзалов финансовых средств, необходимых для дооборудования данных объектов в целях обеспечения транспортной безопасности и сложности в применении именных проездных билетов при перевозках по межрегиональным маршрутам из остановочных пунктов, расположенных вне территории автовокзалов. Информацию об этой встрече и ее результатах мы опубликуем в следующих выпусках журнала.

Хочу поблагодарить коллег, руководителей автовокзалов и ПАТП, приславших свои вопросы и предложения, анализ и обобщение которых позволил подготовить данные, использовавшиеся на встрече с министром.

Поздравляем с юбилеем наше отраслевое министерство! Десять лет назад в России появилось ведомство, отвечающее за все виды транспорта – Министерство транспорта и связи РФ. В мае 2004 года связисты отделились, и в России был сформирован единый федеральный орган исполнительной власти в области транспорта. В результате инфраструктура получила комплексное развитие, стала более совершенной система управления, новый импульс получило отраслевое образование и наука.

Наряду с неординарными событиями и праздничными датами в жизни отрасли мы не имеем право забывать и о, пожалуй, самом дорогом, что у нас есть – подрастающем поколении. Наша задача – воспитать их крепкими духом, физически развитыми и выносливыми носителями и продолжателями славных традиций предков – настоящими защитниками своих семей и своего Отечества. Поэтому в этом номере мы расскажем об уникальной школе боевых искусств, в которой под руководством именитых тренеров ведется обучение детей с трехлетнего возраста.

Приятного и полезного чтения!

Борис Лоран

ПЕРЕЕЗЖАЙТЕ В ИПОТЕЧНЫЕ ПРОГРАММЫ БАНКА СГБ



Дом, о котором мечтаешь

Ипотечные кредиты «Стандарт», «Новостройка», «Переезд»,
«Материнский капитал», «Стимул»

Скидки от застройщиков-партнеров банка

Минимальный пакет документов

Нет комиссий за выдачу и сопровождение кредита



БАНК С КОТОРЫМ ТЕПЛО

www.severgazbank.ru

Московский филиал ОАО «Банк СГБ»: 121069, г. Москва,
ул. Садовая-Кудринская, д. 2/62, стр. 4; тел.: +7 (499) 951-49-54

8-800-100-55-22

звонок по России бесплатный

СТОЛИЧНЫЙ ТРАНСПОРТ: ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ

Президент РФ Владимир Путин и мэр Москвы Сергей Собянин обсудили вопросы финансирования транспорт-



ных проектов в столице. Глава государства призвал градоначальника контролировать их своевременную подготовку и попросил рассказать о ходе развития транспортной инфра-

структуры в столице. «Для развития московского транспортного узла планировалось использовать средства ФНБ. Для этого нужно предпринять ряд шагов на федеральном уровне. Как идет работа?» – спросил президент.

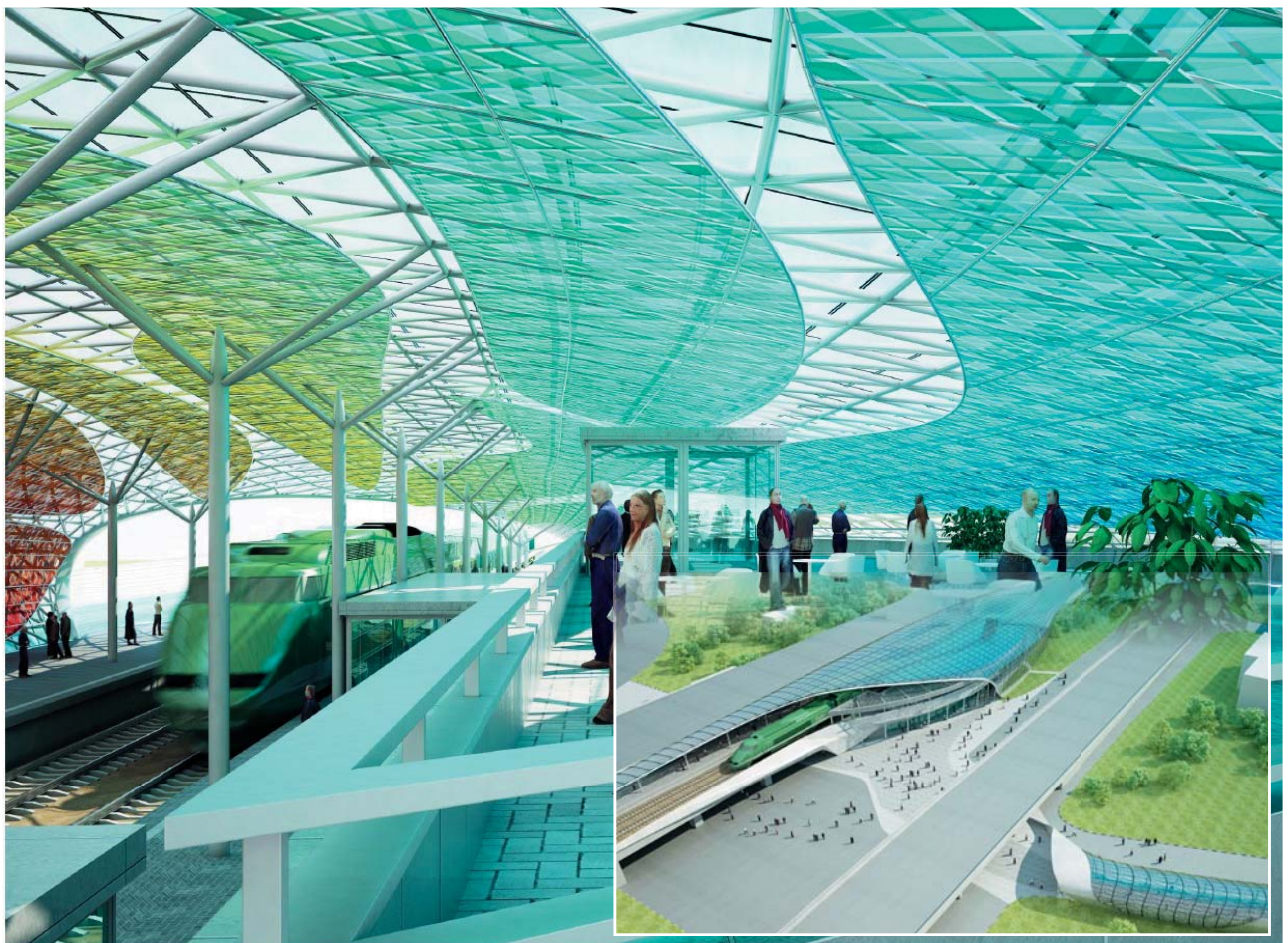


С. Собянин сообщил, что в рамках проекта по рекон-

струкции ЦКАД по территории Москвы пройдет всего 10–12 км. «Правительство на стадии принятия решения, чтобы обеспечить финансирование этого проекта».

В. Путин поинтересовался, как идет подготовка самих проектов. Мэр Москвы сообщил, что проектная документация по первой очереди уже готова. Что касается развития рельсового транспорта (метро и железной дороги), то, по словам С. Собянина, в 2015 г. Москва выйдет на первое место в мире по объемам строительства в этой сфере.

По материалам сайтов <http://mkzd.ru>, <http://www.inmsk.ru>



46 МИЛЛИАРДОВ НА БЕЗОПАСНОСТЬ



Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поручил возобновить реализацию Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте. Предполагаемый объем ее финансирования – порядка 46 млрд рублей. При этом Дмитрий Медведев призвал использовать в ходе реализации возобновленной программы опыт оптимизации расходов.

Председатель Правительства РФ также подвел итоги реализации программы в период ее действия в 2010–2013 гг.

С докладом «О результатах реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте» на заседании Правительства выступил **министр транспорта РФ Максим Соколов**.

В ее основу были заложены в том числе принципы и механизмы реализации Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», определившего единый порядок построения системы обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации.

По линии Минтранса с участием подведомственных федеральных агентств и организаций был реализован большой

комплекс мероприятий, в том числе осуществлено оснащение объектов транспортной инфраструктуры инженерно-техническими средствами в соответствии с рекомендациями ФСБ.

В сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства реализованы пилотные проекты по оснащению инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности автовокзалов и автотранспортных средств, осуществляющих пассажирские перевозки в межрегиональном сообщении в Дагестане, Ингушетии, Чечне и других республиках Северо-Кавказского региона, а также в Московской области.

Максим Соколов особо подчеркнул, что оснащение и оборудование средствами транспортной безопасности существующих объектов всех видов транспорта, задействованных на Олимпиаде в Сочи, также обеспечено в рамках программы.

Министр отметил, что важным направлением работы Минтранса в рамках программы стало создание Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности. Ее сегменты распределены по всей территории нашей страны и установлены в территориальных управлениях и представительствах федеральных агентств и Ространснадзора.

Также в рамках информационной системы создана база персональных данных по перевозке пассажиров всеми видами транспорта. Эта система

полностью интегрирована с системами ФСБ и МВД России и в настоящее время находится в промышленной эксплуатации.

В базу данных по пассажирским перевозкам в режиме онлайн передаются сведения по различным видам перевозок, в том числе автобусных межсубъектных перевозок на установленных маршрутах.

Данная информационная система в настоящее время полностью задействована нашими силовыми структурами для контроля лиц, прибывающих в Сочи на Олимпиаду, и отслеживания перемещений лиц, находящихся в розыске или по которым имеется оперативная информация.

Максим Соколов отметил, что в соответствии с данной программой Минтрансом на базе подведомственных учебных заведений созданы десять специализированных учебных центров по транспортной безопасности.

Также в рамках программы проводилась информационно-разъяснительная работа среди населения и пассажиров по вопросам безопасности на транспорте.

Министр доложил, что для обеспечения транспортной безопасности в первую очередь социально значимых объектов, участвующих в обеспечении общественно-политических мероприятий, подготовлен проект комплексной программы на следующий период 2014–2016 гг.

По материалам сайта <http://government.ru>

МИНИСТЕРСТВУ ТРАНСПОРТА РОССИИ – ДЕСЯТЬ ЛЕТ!



Уважаемые коллеги!

Десять лет назад в результате административной реформы впервые в новейшей российской истории было образовано ведомство, отвечающее за все виды транспорта – Министерство транспорта и связи Российской Федерации.

Функции государственного регулирования и хозяйственной деятельности были разделены. В структуре Минтранса появились подведомственные федеральные агентства – Росавиация, Росавтодор, Росморречфлот, Росжелдор, – оказывающие государственные услуги и управляющие государственным имуществом во вверенных им отраслях, а также федеральная служба – Ространснадзор, осуществляющая контрольные и надзорные функции.

Спустя два месяца связи отделились от министерства. Таким образом, 20 мая 2004 года в России был воссоздан единый федеральный орган исполнительной власти в области транспорта.

Время показало правильность принятых решений. Новая структура управления отраслью открыла и новые возможности для сбалансированного и динамичного развития всех видов транспорта – на основе комплексного развития инфраструктуры, дальнейшего совершенствования системы управления, развития отраслевого образования и науки.

Устойчивое развитие транспортного комплекса в полной

мере обеспечивает гарантированное Конституцией право граждан на свободное передвижение, единство экономического пространства, свободу перемещения товаров.

Сегодня транспортный комплекс России вновь в авангарде времени. Современная нормативно-правовая база, созданная в последние годы, способствует внедрению инновационных форм хозяйствования, дальнейшему развитию механизмов государственно-частного партнерства. На протяжении последних лет мы наблюдаем устойчивый рост объемов перевозок во всех отраслях транспорта. Активно обновляется подвижной состав, российские транспортные компании все чаще занимают лидирующие позиции на мировом рынке транспортных услуг. Сам транспорт стал более комфортным и доступным для населения, а значит, качество жизни людей повысилось.

За эти 10 лет, работая в тесной связке, транспортники воплотили в жизнь не один масштабный проект: проложены тысячи километров дорог и путей, воздвигнуты десятки мостов, созданы необходимые мощности для перевалки в портах, совершенствуется единая глубоководная система на внутренних водных путях, развивается сеть аэропортов. Но жизнь не стоит на месте и ставит перед нами все новые, более масштабные,



*Максим Соколов,
министр транспорта
Российской Федерации*

а значит, и более интересные задачи. Уверен, что транспортники не подведут, и благодаря их самоотверженному труду, высокой квалификации, профессионализму и ответственному отношению к делу транспортная система нашей страны успешно обеспечит стабильное функционирование и поступательное развитие российской экономики.

Коллеги, сердечно поздравляю вас с нашим общим юбилеем! Я глубоко признателен всем за сотрудничество и дружескую поддержку, которые сопутствовали нашей совместной работе на протяжении всех десяти лет.

Убежден, что и в дальнейшем нашей дружной команде удастся сохранить набранный темп и успешно трудиться на благо общего дела.

Примите самые искренние пожелания крепкого здоровья, удачи и дальнейших успехов!

По материалам сайта
<http://www.aex.ru>

МЕРЫ АДЕКВАТНЫЕ, РЕЗУЛЬТАТЫ ПОЗИТИВНЫЕ

Введение выделенных полос для наземного транспорта в Москве так же эффективно, как и в других мегаполисах мира – это подтверждают результаты последнего исследования столичного Департамента транспорта. Начиная с февраля 2012 года, когда власти приступили к первому этапу реализации проекта, пассажиропоток на маршрутах, курсирующих по выделенным полосам, увеличился на 120%, а скорость движения наземного транспорта по ним – на 15%.

Наземным транспортом в столице стали пользоваться больше: с 1 января по 24 февраля пассажиров, оплачивающих свой проезд, стало больше на 13,28%.

Маршруты, курсирующие по выделенным полосам, сейчас перевозят в среднем 1 миллион 270 тысяч пассажиров в сутки. В этом году в столице будет введено 6 новых выделенных полос. Их общая протяженность достигнет 255 километров. Это уже больше, чем в Лондоне. Кроме того, в Москве действует 6 полуэкспрессных маршрутов, к 2015 году их число планируется довести до 13.

Наряду с этим в столице улучшилась ситуация с безопасностью дорожного движения. По данным ГИБДД, в 2013 году число дорожно-транс-

портных происшествий сократилось на 7,8% по сравнению с 2012 годом. Что еще важнее – стало меньше пострадавших в ДТП: число раненных в авариях по итогам прошлого года сократилось на 8,8%, погибших – на 1%.

«Снижение аварийности на дорогах Москвы – результат масштабной работы властей города и Управления ГИБДД по г. Москве. Работа комплексов фотовидеофиксации и автоматических систем контроля делают движение в городе цивилизованнее и безопаснее. Все больше горожан для ежедневных поездок по столице сегодня отдают предпочтение городскому транспорту, трафик становится спокойнее, на дорогах появляется долгожданный порядок», – заявил **заместитель мэра Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов**.

Одной из мер в сфере повышения безопасности пассажирских перевозок, предпринятых Департаментом транспорта, стал рейтинг коммерческих перевозчиков, осуществляющих пассажирские маршруты в черте города. К сожалению, аварийность среди этой категории перевозчиков пока по-прежнему выше, чем у ГУП «Мосгортранс». Рейтинг должен стать одним из инструментов повышения безопасности коммерческих пассажирских перевозок, поскольку отражает оценку уровня аварийности, качества транспортной услуги и безопасности проезда пассажиров. Всего в рейтинге обозначены 20 московских перевозчиков. Аварийность учитывалась по данным УГИБДД МВД России по г. Москве за 2013 год, данные по суммам наложенных штрафов за аналогичный период представлены ГКУ «Организатор перевозок».

Пользуясь рейтингом, пассажиры легко смогут выбрать, услугами какого перевозчика воспользоваться, чтобы быть уверенными в своей безопасности.

По материалам сайта
<http://dt.mos.ru>



САМОЕ АКТУАЛЬНОЕ В АВТОТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

18 февраля в Москве состоялось заседание правления Российского автотранспортного союза, в ходе которого был рассмотрен широкий спектр вопросов, в том числе работа Исполнительного аппарата РАС, участие в мероприятиях, новые проекты, планы и инициативы, законотворческая деятельность, взаимодействие с органами власти. Наряду с традиционными организационными вопросами (уплата взносов, прием новых членов) тщательно обсуждались и такие важные аспекты деятельности РАС, как региональная политика союза, страхование и транспортная безопасность. И, конечно, особое внимание уделялось проблемам, связанным с перевозками пассажиров и грузов.

В частности, **президент Регионального союза автотранспортников Ставропольского края Валерий Герман** отметил отсутствие федерального закона, регламентирующего порядок организации межсубъектных перевозок (отсутствуют механизм прекращения права на осуществление перевозок для недобросовестных перевозчиков, критерии целесообразности открытия новых маршрутов, общие нормативы для составления расписаний и др.).

По его мнению, необходимо пересмотреть требования



к оборудованию автовокзалов в связи с нечеткостью требований к оборудованию автостанций и автокасс.

Вопрос, переданный на заседание правления **президентом Ассоциации перевозчиков Ростовской области Андреем Касиевым**, касался необходимости формирования единого порядка отношений автовокзалов с предприятиями-перевозчиками. В регионах России автовокзалы самовольно исполняют ряд несвойственных и никем не делегированных регулирующих, разрешительных, контрольных и фискальных функций и полномочий. Андрей Саакович также предложил принять меры по оптимизации системы конкурсных отборов перевозчиков, проводимых органами исполнительной власти на местах.

Вопрос, поступивший из Новосибирска. В целях обеспечения стабильности пассажирских перевозок и поддержания добросовестных предпринимателей **председатель правления Некоммерческого партнерства перевозчиков «Транспортный союз Сибири» Валерий Ильенко** предложил рассмотреть возможность внесения в Федеральный закон «О защите конкуренции» от 26.07.2006 № 135-ФЗ и Федеральный закон «Об общих

принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» от 06.10.2003 № 131-ФЗ изменений, позволяющих уполномоченным в сфере организации транспортного обслуживания населения региональным органам исполнительной власти и органам местного самоуправления заключать договоры на осуществление пассажирских перевозок в рамках общественного коммерческого заказа, не предусматривающего бюджетное финансирование (без проведения торгов – с единственным исполнителем услуги). Заключение договоров на таких условиях с добросовестными перевозчиками, имеющими длительный опыт качественного оказания услуг в данной сфере, обеспечило бы стабильность пассажирских перевозок и, как следствие, способствовало бы повышению их безопасности.

Генеральный директор Некоммерческого партнерства «Автотранспортный союз Пензенской области» Василий Тюкалов считает целесообразным принять на правительственном уровне распоряжение по методике расчета тарифов на пассажирские перевозки с обязательным заключением договоров (контрактов) на осуществление услуг по перевозке пассажиров.

Президент Некоммерческого партнерства «Развитие Автовокзалов Страны» Борис Лоран отметил, что ряд вступивших в силу за последние годы нормативных актов в сфере автотранспорта создал крайне сложные условия для функционирования российских автовокзалов и автостанций. По его мнению, основным фактором, тормозящим развитие объектов транспортной инфраструктуры, остается серый рынок межсубъектных и междугородных автобусных перевозок, осуществляемых под видом «заказных».

Созданное в 2011 году для поддержки легальных автовокзалов, защиты их прав и интересов Некоммерческое партнерство «Развитие Автовокзалов Страны» привлекло группу консультантов и юристов для ускорения разработки законопроектов, что при содействии РАС в обозримом будущем даст определенные позитивные результаты и будет способствовать развитию автовокзалов.

В настоящее время большинство автовокзалов России работает на проценте от стоимости билета. Между тем законодательство разрешает продажу билетов как через специализированные пункты продажи (в том числе автовокзалы), так и самими водителями и кондукторами в автобусе, а также разрешает осуществлять посадку/высадку пассажиров в любом «оборудованном» месте. Таким образом, роль автовокзалов для перевозчика фактически сводится к нулю.

Вместе с тем, активно развивается рынок агентских услуг по продаже билетов, пассажир имеет возможность приобрести билеты в различных кассо-

вых пунктах или через Интернет и приходит на автовокзал только для посадки в автобус. Автовокзал же, в соответствии с Правилами перевозок пассажиров, предоставляет ему полный комплекс автовокзальных услуг бесплатно, вне зависимости от места приобретения билета.

На какие средства оборудовать автовокзалы и выполнять все многочисленные и дорогостоящие требования законодательства, если согласно тому же требованию законодательства автовокзалы лишены возможности зарабатывать? Ведь на сегодняшний день нет ни одного нормативного акта, обязывающего перевозчика заключать договор с автовокзалом, использовать его инфраструктуру.

Ситуация усложняется еще тем, что многие автовокзалы занимают доминирующее положение и согласно Закону о защите конкуренции не могут свободно варьировать ценами.

Кроме того, давно существует потребность в единой системе продажи билетов, при которой пассажиры могут купить билеты в любую точку страны, включая отправления с посадочных пунктов с одного автовокзала.

В новых реалиях необходим новый подход к взаимоотно-

шениям между автовокзалами и перевозчиками. Автовокзал предоставляет услуги именно как объект транспортной инфраструктуры и может заниматься агентской деятельностью по продаже билетов по агентским договорам наравне с другими кассовыми пунктами продажи и самим перевозчиком.

Если продажа билетов не будет включать в себя затратную часть на содержание ОТИ, то не зависимо от того, где был продан билет, автовокзалы будут иметь доходы, на которые смогут содержать инфраструктуру. Вместе с тем, перевозчиков необходимо обязать пользоваться инфраструктурой автовокзалов при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа и заключать договоры с автовокзалами на пользование инфраструктурой на законодательном уровне.

Использование ценового демпинга и всех плюсов регулярного расписания позволяет так называемым «заказникам» при неравной конкурентной борьбе вытеснять легальных перевозчиков с наиболее коммерчески выгодных маршрутов, лишая их прибыли, необходимой в том числе и на покрытие убытков от социально значимых перевозок.

Отметим, что в заседании правления РАС принял участие **председатель Комитета Государственной Думы по транспорту Евгений Москвичев**, вручивший **президенту РАС Олегу Старовойтову** почетную грамоту Государственной Думы за существенный вклад в развитие законодательства Российской Федерации.

Сергей Неподкосов



ГОСТИ ОЛИМПИАДЫ СОВЕРШИЛИ СВЫШЕ 2 МИЛЛИОНОВ ПОЕЗДОК НА АВТОБУСАХ «ГРУППЫ ГАЗ»

При подготовке к Олимпийским играм в Сочи была создана Интеллектуальная система управления движением транспорта, которая позволила в 2,5 раза повысить пропускную способность дорожной сети города. Спортсменам и гостям Олимпиады были предоставлены новые комфортабельные автобусы, которые «Группа ГАЗ» разработала специально для Олимпийских и Паралимпийских игр с учетом требований надежности и безопасности, необходимых для международных мероприятий подобного уровня.

По данным АНО «Транспортная дирекция Олимпийских игр», с 7 февраля примерно 42 000 пассажиров ежедневно совершают от 2 до 4 поездок на олимпийских автобусах ГолАЗ и ЛиАЗ, обслуживающих маршруты Прибрежно-го и Горного кластеров.

Система пассажирских перевозок, созданная в Сочи, доказала свою высокую работоспособность во время XXII Олимпийских зимних игр. Пассажиропоток на автобусных маршрутах составил до 2000 человек в час. Для обслуживания спортсменов, представителей олимпийской семьи, СМИ и болельщиков было разработано 108 маршрутов, по которым благодаря выделенным полосам автобусы проходят без пробок. В пиковые периоды нагрузки интервал движения автобусов составлял до 1 минуты.



Заместитель директора Департамента организации пассажирских перевозок Вячеслав Баур: «Мы выбрали правильный тип подвижного состава. Особо полезны 15- и 12-метровые автобусы, пассажировместимость которых от 100 до 115 человек. Высокая скорость посадки в низкопольные городские автобусы позволяет избежать скопления пассажиров на остановках».

Участникам и гостям Олимпиады были предоставлены 709 автобусов ГолАЗ и 30 автобусов ЛиАЗ, созданные «Группой ГАЗ» специально для Олимпийских и Паралимпийских игр. Автобусы проявили исключительно высокую маневренность в условиях сложного рельефа Горного кластера Сочи благодаря использованию задней подруливающей поворотной оси и эффективной работе двигателей Scania с высоким крутящим моментом. Автобусы оснащены беспрецедентными системами безопасности – датчиками за-





дымления, системами видеонаблюдения, пожаротушения, бортовым навигационным терминалом связи с диспетчерским пунктом. Городские автобусы ЛиАЗ оборудованы системой «Говорящий город», которая позволяет слабовидящим и лишенным зрения людям получать информацию о том, по какому маршруту движется автобус и открыты ли его двери для посадки.

Все автобусы оснащены системой ГЛОНАСС, что позволяет отслеживать их местонахождение в режиме реального времени. Контроль за перемещением пассажирского транспорта осуществляется в Логистическом транспортном центре г. Сочи. Автоматическая система управления отслеживает загруженность олимпийских маршрутов и техническое состояние автобусов. Установленное на каждом автобусе бортовое оборудование позволяет диспетчеру в режиме реального времени контролировать ситуацию в салоне и работу основных систем безопасности автобуса.

Автобусы для обслуживания Олимпийских и Паралимпийских игр размещены в трех специализированных автопарках города – в Горном и Прибрежном кластерах, а также в районе Олимпийского парка. На базе ПАТП-6 локализуется круглосуточный Центральный диспетчерский пункт дивизиона «Автобусы» «Группы ГАЗ», который осуществляет прием и обработку заявок на проведение технического обслуживания и ремонтов в случае ДТП. В сервисном обслуживании автобусов задействовано более 100 высококлассных технических специалистов автобусных предприятий «Группы ГАЗ» и компании Scania – поставщика автобусных шасси и двигателей для олимпийского транспорта. Также были созданы мобильные бригады, которые в случае необходимости осуществляют техническую помощь на маршрутах.

Наталья Степанова,
PR-менеджер Департамента массовых коммуникаций
ООО «Русские Автобусы – Группа ГАЗ»

Наша справка:

Для обслуживания Олимпийских игр в Сочи «Группа ГАЗ» поставила 282 автобуса большого класса ГолАЗ-5251 «Вояж» (включая 150 машин в специальном исполнении для пассажиров с ограниченными возможностями передвижения и пользователей инвалидных колясок), 370 автобусов особо большого класса ГолАЗ-6228 «Вояж L» (включая 77 машин в специсполнении), 57 туристических автобусов ГолАЗ-52911 «Круиз» и 30 низкопольных машин ЛиАЗ-5292.30. По окончании игр автобусы марки ГолАЗ будут обслуживать маршруты Подмосковья, ЛиАЗы – маршруты Санкт-Петербурга, включаясь, таким образом, в программу «Олимпийское наследие».

Метан – чистая выгода!

30 000 руб.

на модернизацию автомобиля*



Запишитесь на установку
оборудования на сайте
WWW.GAZPROMNEFT-METAN.RU



В автосервисе получите
фиксированную скидку
26 000 рублей



После установки оборудования
в автосервисе получите топливную
карту «Газпром нефть» с балансом
4 000 рублей

Экономьте на топливе ВСЕГДА!



* 30 000 рублей предоставляется в виде скидки в размере 26 000 рублей на газобаллонное оборудование и 4 000 рублей, начисленных на топливную карту



Подробнее на сайте gazpromneft-metan.ru
или по телефону: 8 800 700 51 51

СЕТЬ АЗС
ГАЗПРОМНЕФТЬ

ЭКОНОМИЯ ДОЛЖНА БЫТЬ ЭКОНОМНОЙ: ПЕРЕВЕСТИ АВТОБУС НА ГАЗОВОЕ ТОПЛИВО МОЖНО БЕСПЛАТНО

Перевод автотранспорта и в частности автобусов на альтернативное газомоторное топливо – современная тенденция. Им заправляются автолюбители в США, Германии, Италии, Китае, Индии и многих других странах. Парк автомобильной техники на природном газе уверенно растет, сегодня он составляет уже 1,5 процента от общего количества выпущенных моделей.

Ведущие российские производители автомобилей тоже успели понять, что перед ними – далеко не временное явление. Сейчас транспортные средства на газомоторном топливе выпускают заводы **ЛиАЗ, ПАЗ, КамАЗ** и **АвтоВАЗ**. Первые три предприятия производят и «газовые» автобусы.

Весной 2013 года в России стартовала масштабная программа по переводу общественного транспорта на газомоторное топливо. 13 мая премьер-министр РФ Дмитрий

Медведев подписал Постановление Правительства о развитии различных альтернативных видов топлива, в том числе газового. Документ предусматривает перевод на газовое топливо не менее 50% общественного транспорта и транспорта дорожно-коммунальных служб в городах-миллионниках к 2020 г. Распоряжение также включает в себя поручения по разработке комплекса правовых, экономических, организационных мер государственной поддержки производства и использования природного газа в качестве моторного топлива, а также производства, оборота транспортных средств на природном газе и создания заправочной инфраструктуры природным газом.

Из всех видов газомоторного топлива самый безопасный, дешевый и экологически чистый – природный газ – полноценная альтернатива бензину и дизелю и превосходит их по

большинству характеристик. Судите сами: **метан** не образует отложений в топливной системе машины (поэтому срок эксплуатации двигателя значительно увеличивается), а его цена ниже стоимости бензина марки «Аи-92» в два раза! Так, по подсчетам специалистов, водитель автобуса или грузового автомобиля **экономит на каждые 100 километров 450 рублей**.

При очевидных материальных преимуществах решиться на перевод автотранспорта на метан весьма сложно, так как требуется установить на автомобиль специальное газобаллонное оборудование, а оно, к примеру, для микроавтобуса стоит 100 тыс. руб. Однако сейчас у юридических лиц есть возможность избежать этих трат.

Компания «Газпром нефть» предлагает участие в специальной программе по бесплатной установке газобаллонного обо-

СПРАВКА:

Газпром ведет масштабную работу по выводу российского рынка газомоторного топлива на принципиально новый уровень. В Программу газификации российских регионов, а также во все соглашения, подписываемые с субъектами РФ, включен обязательный раздел, касающийся развития региональных рынков газомоторного топлива.

Для повышения эффективности реализации стратегии «Газпрома» в области развития газомоторного рынка создана специализированная компания – ООО «Газпром газомоторное топливо». В ней консолидируются соответствующие профильные активы «Газпрома».

В число основных видов деятельности ОАО «Газпром нефть» входят производство и сбыт нефтепродуктов. В настоящее время сеть действующих АЗС компании в России и странах СНГ насчитывает порядка 1300 станций. Сегодня в России работают 89 АЗС «Газпромнефть», где можно заправить автомобиль газом. 85 станций реализуют сжиженный углеводородный газ, а четыре – сжатый природный газ.

рудования для корпоративных клиентов в Санкт-Петербурге, Тверской, Смоленской и Новгородской областях. Цель программы – продемонстрировать экономичность, удобство и безопасность использования компримированного природного газа в качестве автомобильного топлива.

Модернизировать автомобиль, заключив договор на бесплатное переоборудование, можно до 1 апреля 2014 года в автосервисах партнеров. Для участия в акции необходимо соблюдение минимального объема потребления метана в месяц – не меньше 1 тыс. куб. метров на одно транспортное

средство в течение трех лет. При меньшем объеме – клиент оплачивает арендную плату в размере 3% от стоимости газобаллонного оборудования. Арендная плата начисляется только на тот месяц, в котором произошел недобор ежемесячного лимита в 1 тыс. куб. метров.

Контактная информация

По всем интересующим вас вопросам вы можете обращаться к менеджерам:

Санкт-Петербург, В. Новгород

Тел.: +7 (911) 820-63-05, Максим Шмидт

Тверь

Тел.: +7 (910) 539-41-91, Егоров Егор

Смоленск

Тел.: +7 (910) 725-00-09, Лаврик Сергей

Адреса центров переоборудования автомобилей:

г. Санкт-Петербург

ООО «Альянс Сервис», ул. Салова, д. 56, лит. О, тел.: +7 (812) 715-16-40;

ООО «Альянс Газсервис», Зотовский пр., д. 9, тел.: +7 (905) 263-29-23;

ООО «3 Старс-С.Б.А.», Южное шоссе, д. 49

г. Великий Новгород

ИП Мосякин А.В., Новгородский р-н, д. Новая Деревня, Пригородный пер., д. 9г,

тел.: +7 (8162) 55-56-00, +7 (921) 197-48-02

г. Смоленск

ООО «АГС», ул. Крупской, д. 42, тел.: +7 (4812) 62-29-76;

ИП Колесников, п. Тихвинка, аэропорт;

ООО «СмолАвтоГазСистем», ул. ГСК Связист, бокс 585

г. Тверь

ООО «Бест», Старицкое шоссе, д. 26, тел.: +7 (4822) 44-90-85

Полная информация об организаторе акции и правилах ее проведения по телефону Единого центра поддержки клиентов **8 800 700 51 51**

www.gazpromneft-metan.ru





Виктор Будаев,
директор
Негосударственного
образовательного
частного учреждения
дополнительного
профессионального
образования
«Учебный центр
«Транспортная
безопасность»



ТРЕБОВАНИЕ ВРЕМЕНИ

В конце января текущего года было подписано соглашение о стратегическом партнерстве между Ассоциацией организаций осуществляющих деятельность в области обеспечения транспортной безопасности «Транспортная безопасность» и Некоммерческим партнерством «Развитие Автовокзалов Страны». Это событие положило начало постоянному деловому сотрудничеству организаций в сфере эффективной реализации законодательства в области обеспечения транспортной безопасности и совершенствования соответствующих законодательных и нормативных правовых актов. Не секрет, что одной из важнейших составляющих обеспечения транспортной безопасности является полноценная подготовка квалифицированных кадров.

Реализация Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте (далее – Программа) определяет принципы создания комплексной системы, порядок реализации Программы, ответственных исполнителей, ресурсное обеспечение и эффективность его использования.

Одним из важных составных элементов Программы является **система профессиональной подготовки, обучения и аттестации специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности, а также персонала, принимающего участие в обеспечении безо-**

пасности населения на транспорте.

Ответственным исполнителем за реализацию системы подготовки, обучения и аттестации был определен Минтранс России. Разработку и реализацию Программы министерство поручило своим подведомственным учебным заведениям по видам транспорта.

Кроме того, на рынке услуг подготовки и повышения квалификации появились негосударственные учебные центры, которые проводят обучение по программам «Транспортная безопасность». Я не могу сказать, как в них организован образовательный процесс, но, по отзывам представителей транспортного комплекса, обучение в них проводится зачастую некомпетентными преподавателями без специального образования и знаний в области обеспечения транспортной безопасности. Учебный процесс организован с нарушениями условий лицензирования на осуществление образовательной деятельности (фактическое обучение проводится менее 72 часов, при этом выдаются удостоверения о ДПО именно на это количество часов). Все это негативно отражается на восприятии ситуации, складывающейся вокруг реализации законодательства, лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры (ОТИ) и транспортных средствах (ТС), а также порядка и способов реализации требований по обе-

спечению транспортной безопасности.

Мы разделяем некоторое недоумение представителей транспортного комплекса и профессиональных сообществ чрезмерно возросшим вниманием и желанием некоторых учебных центров использовать весьма сложную и специфическую сферу обеспечения транспортной безопасности в сугубо коммерческих целях.

В этой связи нами был подготовлен и направлен ряд предложений в органы государственной власти по внесению изменений в законодательство по транспортной безопасности. Мы считаем, что Минтранс России необходимо законодательно закрепить процедуру аккредитации учебных центров, согласования учебных программ по транспортной безопасности, а также аттестации преподавательского состава учебных центров (разработав для них профессиональные требования и стандарты). Часть наших предложений нашла отражение в поправках к отдельным законодательным актам Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности.

Ассоциацией «Транспортная безопасность» создан одноименный учебный центр, который занимается повышением квалификации по курсу «Основы транспортной безопасности» по двум учебным программам:

1. Программа для подготовки должностных лиц и сотрудников компетентных органов, должностных лиц (персонал) субъектов, объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, подраз-

делений транспортной безопасности;

2. Программа для операторов технических средств досмотра.

В чем особенность подготовки, проводимой центром, по программе № 1, что ожидает слушателей в процессе изучения материала?

Программой предлагается:

- углубленное изучение вопросов государственной политики в области задач и принципов обеспечения транспортной безопасности;

- ознакомление с основами устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса с учетом защиты интересов личности, общества и государства в данной сфере от актов незаконного вмешательства;

- анализ актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, обзор угроз диверсионно-террористических актов на ОТИ и ТС;

- детальный разбор и проработка (с пояснениями и комментариями преподавателей) статей Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», а также всех подзаконных нормативных правовых актов;

- предоставление возможности ознакомиться с Единой государственной информационной системой обеспечения транспортной безопасности, ее базой, информационными ресурсами, порядком формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах, контролем за соблюдением порядка передачи сведений в автоматизированные базы.

С целью успешного освоения слушателями материала в процессе преподавания используются современные мультимедийные технологии.

В нашем учебном центре помимо высококлассного преподавательского состава к преподаванию привлекаются специалисты Министерства транспорта, агентств по видам транспорта, Ространснадзора, ФСБ и МВД России, которые принимают активное участие в обсуждении законопроектов по вопросам обеспечения транспортной безопасности на всех уровнях власти, включая Государственную Думу РФ.

Есть ли такой преподавательский состав в других учебных центрах? Я затрудняюсь ответить, но именно у нас слушатели могут задать проблемный вопрос и получить на него квалифицированный ответ.

Подготовка по Программе № 2 для повышения квалификации операторов технических средств досмотра пассажиров, ручной клади, багажа и грузов базируется на уникальной системе обучения и включает в себя:

- обзор нормативных правовых документов в области обеспечения транспортной безопасности;

- анализ актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах; обзор угроз диверсионно-террористических актов ОТИ и ТС;

- ознакомление с внешним видом, составом взрывчатых веществ, боеприпасов, самодельных взрывных устройств и их элементов; характерными признаками для распознавания их на рентгенограммах;

- изучение рентгенограмм взрывчатых веществ, боепри-

пасов, самодельных взрывных устройств и их элементов с целью их выявления с использованием специальных технических средств на пассажирах, в ручной клади, багаже и грузах;

– ознакомление с параметрами технических средств досмотра, поставляемых на российский рынок;

– практические занятия по изучению принципов работы интроскопов, которые базируются на инновационной компьютерной программе, позволяющей не только заниматься изучением изображения предметов на досмотровой установке, но и развивает у оператора качества, позволяющие идентифицировать взрывчатые вещества, штатные боеприпасы, самодельные взрывные

устройства и их компоненты, а также содержимое багажа и грузов;

– теоретические и практические занятия по технологии проведения досмотра;

– технику безопасности проведения досмотра, действия операторов технических средств при обнаружении подозрительного предмета, похожего на взрывное устройство, технические средства обеспечения безопасности оператора.

Часть практических занятий по Программе № 2 проводится на полигоне, где слушателям предоставляется возможность воочию наблюдать поражающее действие взрыва на материальные объекты.

В методических материалах занятий учтен многолетний опыт гражданской авиации,

ФСО, МВД и ФСБ России по обеспечению безопасности и организации досмотра во время проведения массовых и политически значимых мероприятий.

К проведению теоретических и практических занятий по Программе № 2 привлекаются специалисты Министерства транспорта, разработчики и поставщики досмотрового оборудования, взрывотехники МВД и ФСБ России, имеющие многолетний опыт работы как в разработке, так и в эксплуатации досмотрового оборудования.

В экстремальных условиях рынка, общей занятости работников на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах не всегда находится время для организации их обучения с отрывом от про-



Председатель правления ассоциации «Транспортная безопасность» Александр Свешников и первый вице-президент Некоммерческого партнерства «Развитие Автовокзалов Страны» Антон Левятов

изводства, так как очные программы подготовки проводятся в течение 9 рабочих дней. К тому же в некоторых субъектах нашей страны отсутствуют специализированные учебные центры.

Идея навстречу пожеланиям транспортного сообщества, учебным центром разработана (и успешно функционирует) уникальная инновационная система дистанционного обучения (СДО), позволяющая проходить дополнительное профессиональное обучение по Программе № 1. СДО рекомендовано

в большей степени для лиц, назначенных ответственными за транспортную безопасность на транспортных средствах. Дозированно выверенное количество информации, правильно распределенное тематическое построение материала и возможность его изучения без ущерба для рабочего времени, а также финансовых затрат на командировочные расходы поможет транспортному сообществу решить проблему подготовки персонала по транспортной безопасности.

Лицам, ответственным за транспортную безопасность на объекте транспортной инфраструктуры мы рекомендуем проходить обучение по Программе № 1 по очной форме.

По окончании обучения и после успешной сдачи зачета обучаемому выдается удостоверение о повышении квалификации.

В заключение хочу отметить: **мы готовим не героев и искателей приключений, а ответственных профессионалов своего дела!!!**

По вопросам организации обучения обращаться в Учебный центр «Транспортная безопасность» по адресу:
123007, г. Москва, ул. 4-я Магистральная, дом 5, стр. 2, офис 16
тел.: 8 (499) 502-58-48, e-mail: uc@atb-tsa.ru
www.atb-tsa.ru

АВТОВОКЗАЛЬНОЕ ШЕРЕМЕТЬЕВО



По уровню сервиса в самом массовом виде пассажирских перевозок – автобусном – Алтайский край является несомненным лидером России. Сегодня алтайские технологии автоматизации управления автовокзалами и автостанци-

ями, продажи электронных билетов активно распространяются по всей стране. О том, как Барнаульскому автовокзалу удалось занять лидирующие позиции в сфере организации автоперевозок, рассказывает один из главных

разработчиков «автовокзальных» автоматизированных систем управления – **директор ООО «Артмарк» Евгений Устюгов.**

Инициатором разработки автоматизированной системы управления автовокзалами и

автостанциями – то, чем сегодня занимается ООО «Арт-марк», – стало руководство Барнаульского автовокзала. У его генерального директора Алексея Богданова всегда было стремление к внедрению новых технологий, к тому, чтобы пассажирам были доступны самые современные услуги. И в данном случае роль Алексея Кононовича трудно переоценить: исключительно благодаря его настойчивости с 1994 года началась разработка программного обеспечения управления автовокзалами и автостанциями. В то время на российском рынке еще не появилась современная компьютерная техника, пришлось ее приобретать в Арабских Эмиратах. Первая версия автоматизированной системы была запущена уже через полтора года. Программа постоянно совершенствовалась, ориентируясь на то, что автовокзал должен работать круглосуточно, как минимум, чтобы человек мог в любое время узнать всю необходимую информацию.

О работе своего предприятия рассказывает Алексей Богданов:

– В 1997 году мы решили перейти на более современную платформу, используя надежный программный продукт *Oracle*, на котором сегодня работают государственные органы. И 13 марта 2001 года запустили новую версию автоматизированной системы управления автовокзалами и автостанциями, которую развиваем и совершенствуем до сих пор.

А в сентябре 2007 года мы первыми в России освоили электронные продажи автобусных билетов. Причем именно



Алексей Богданов

данные платежной карты, оплатить и получить электронный билет. При этом первые электронные билеты на авиаперевозках и железнодорожном транспорте появились только в 2008 году.

Сегодня многие автовокзалы оценили удобство автоматизированной системы управления, и многие используют программное обеспечение, которое мы разработали. Фактически наш сайт www.e-traffic.ru – это уже федеральный сервер автобусных электронных билетов и работает не только с нашей автоматизированной системой, но и совместим со многими другими системами.



Евгений Устужов

Так, к нашей автоматизированной системе управления сегодня подключены автовокзалы и автостанции в Алтайском и Красноярском краях, Новосибирской и Свердловской областях, в Хакасии, Приморье и даже в Москве. Электронные билеты при помощи нашего программного обеспечения продают не только в этих регионах, но еще и в Омской, Томской, Кемеровской, Тюменской, Самарской областях, Республике Татарстан и многих других субъектах федерации. В общей сложности системой электронных билетов охвачено уже свыше 40 миллионов пассажиров – более половины активного населения страны.

В 2010 году мы заключили соглашение с компанией «Яндекс», и сейчас именно с нашей серверной площадки подается информация о движении междугородных и международных автобусов на «Яндекс.Расписание».

Кроме того, на рейсы с автовокзалов, которые автоматизированы нашей системой управления, билеты можно приобрести прямо на «Яндекс.Расписание», нажав на соответствующую ссылку и перейдя на наш сайт www.e-traffic.ru. Это говорит о том, что крупнейшая российская поисковая система увидела в нас надежных партнеров, способных обеспечить бесперебойную работу сервиса, соответствующую уровню компании «Яндекс».

Это большая ответственность, ведь услуга должна предоставляться регулярно и без сбоев. На нас смотрит вся страна. Барнаульский автовокзал долго зарабатывал общероссийский имидж, поставив во главу угла комфорт и сервис пассажира. И теперь этот имидж начинает работать на нас.

Наш сайт по продаже билетов ежедневно посещают 40–50 тысяч пользователей. А поскольку мы придерживаемся политики минимальных

цен на услуги, то прирост пассажиров через электронную систему идет в геометрической прогрессии. Наценка на электронный билет составляет всего 7 процентов. Если учесть, что нет сбора за предварительную продажу билета, то это совсем недорого. Арифметика тут простая: автобусный билет в среднем стоит около 200 рублей, 7 процентов – это 14 рублей. Если же ехать на автовокзал за билетом, то расходы только на транспорт составят как минимум 30 рублей плюс затраченное время.

Но такой имидж нужно постоянно поддерживать на должном уровне. Поэтому работа по совершенствованию автоматизированной системы управления и системы электронной продажи билетов не прекращается ни на минуту. Причем по всем направлениям. Это и сайт, и служба поддержки, и колл-центр с единым федеральным номером 8 (800) 700-57-87. Надо отметить, что единый номер есть и у Барнаульского авто-

вокзала, чтобы потенциальный пассажир мог из любой точки страны бесплатно позвонить и получить необходимую информацию.

Отдельно работает справочная служба, где с помощью программного обеспечения типа «Хелп-Деск» регистрируются все запросы пользователей, формируется база данных и выявляются наиболее часто задаваемые вопросы. На сайте электронной продажи билетов www.e-traffic.ru и на сайте Барнаульского автовокзала www.e-atp.ru открыты гостевые книги, где можно оставить свои замечания и предложения. Обратная связь – очень важный элемент процесса развития предприятия.

Служба поддержки занимается возвратами билетов на тех автовокзалах и автостанциях, где этот процесс не автоматизирован. Для нас служба поддержки стала основным приоритетом, потому что даже автоматизированный возврат билета очень сложный процесс, ведь надо не просто аннулировать билет, но и вернуть деньги на то платежное средство (телефон или пластиковую карту), с которого произвели оплату. А это процессинг, банки, люди...

В 2010 году на Барнаульском автовокзале побывал Игорь Левитин и высоко оценил наши разработки в области автоматизации услуг. Кстати, это, по моему, первое за всю историю автовокзалов в России посещение регионального автовокзала министром транспорта... хотя на автоперевозки сегодня приходится 75 процентов всего пассажиропотока в стране. Только у нас в Алтайском крае с населением в 2,5 миллиона человек, из которых около



На сегодня нет билетов?

Надо было покупать онлайн
на сайте www.e-traffic.ru.

1,5 миллионов – активное население, автоперевозки превышают два миллиона пассажиров в год.

Рассказ Алексея Кононовича дополняет **Евгений Устюгов:**

– Мы сегодня активно сотрудничаем со многими частными компаниями и не только в сфере перевозок, но и в сфере туризма, отдыха, развлечений. Уже сейчас на нашем сайте можно приобрести туристические, культурные, познавательные автотуры, шопинг-туры. В ближайших планах – туры в Шерегеш и Горный Алтай. Планируем также организовать услуги такси, которые можно будет заказать онлайн на нашем сайте. Мы стараемся по-

стоянно расширять спектр сервисных услуг, пусть даже они и не связаны напрямую с автовокзалом.

Кроме того, разрабатываем программные приложения для телефонов, айфонов и в следующем году планируем подключиться к навигационным сервисам, чтобы пассажиры и встречающие могли точно просчитать время ожидания и прибытия автобусов. Плюс ко всему есть еще один вид услуг, который мы планируем активно развивать. Это – отправление посылок автобусными рейсами.

Мы уже заключили договор с барнаульской компанией «Тавио», которая занимается курьерскими услугами. И сегодня

на Барнаульском автовокзале появился сервис по доставке посылок в другие города.

Если же говорить о наших глобальных планах, то мы хотим, чтобы все, кто приезжает на Алтай, получали максимум удобных и качественных услуг. Ведь автовокзал – это своеобразные ворота края. Я считаю, что Барнаульский автовокзал сегодня – один из лучших в России, в чем большая заслуга его руководителя – Алексея Кононовича. Думаю, что года через три-четыре у нас будет не просто автовокзал, а первое в стране «автовокзальное Шеремельцево».

По материалам сайта <http://www.doc22.ru>



ФОРМУЛА УСПЕХА

О развитии предприятия через внедрение инновационных технологий в сферу торговли запасными частями в интервью нашему журналу рассказал успешный столичный предприниматель Владимир Гусаров.

– Владимир Федорович, расскажите немного о себе. С чего начинали?

Владимир Гусаров: Начал я, как и многие, с института. В 1975-м поступил в Московский авиационный институт (МАИ), специальность – «авиационные двигатели». Когда диплом уже был не за горами, осознал, что техника не совсем мое дело: по складу ума и характера я больше практик с ориентиром на экономику и финансы. Без сожалений покинул МАИ

и поступил во Всесоюзный заочный институт советской торговли (ВЗИСТ), ныне Российский экономический университет им. Плеханова, который с успехом и окончил. Приступил к написанию диссертации по интереснейшей по тем временам теме «Автоматизированная система управления железнодорожными транспортными перевозками в системе торговли РФ». Наступила перестройка. О науке пришлось забыть под влиянием первых кооперативов, совместных предприятий и всеобщей экономической свободы.

– Насколько известно, к числу Ваших проектов относится не только компания по продаже запчастей, но и другие крупные проекты.

В. Г.: Около трех лет ушло на работу в разнообразных

кооперативах и совместных предприятиях, затем наступил черед банков. После этого поступило приглашение занять должность вице-президента по финансам в крупнейшей торговой компании того времени (ТД «Родити»), открывшей первый супермаркет в России (под глобусом на проспекте Калинина). Потом было много интересной работы, как, например, должность финансиста в одном из ведущих подразделений АФК «Система», запустившей в течение полугода с нуля магазин «Бауланд» (товары для дома и сада). Очень полезной для дальнейшей карьеры оказалась и деятельность в одной из крупнейших российских сахарных компаний «Регион-Трейд», импортирующей пятую часть потребляемого в стране сахара и организовавшей сеть филиалов по всей стране (а также купившей сахарный завод и создавшей собственный банк). Именно в этой компании пришлось собрать воедино все знания и опыт для создания системы учета (вплоть до последнего мешка сахара). В дальнейшем это помогло в работе генеральным директором кондитерской фабрики «Рот Фронт». Весьма полезной для профессионального становления оказалась не только коммерческая, но и общественная деятельность. Многолетняя работа в правлении Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» позволила не просто оказаться в эпицентре проблем одной из важнейших транспортных отраслей России – рынке пассажирских автобусных перевозок, но и с успехом отстаивать

профессиональные интересы самих перевозчиков. Весь накопленный ранее опыт помог при создании проекта в сфере продаж запчастей.

– Что, по-вашему, способствует успешному развитию предприятия в современных условиях?

В. Г.: В современных условиях инновационного развития экономики, когда объем предложений зашкаливает, спасает только гибкое предприятие с незакостенелым аппаратом, способным реагировать на запросы рынка, удовлетворять все возрастающим требованиям.

– Так в чем же секрет успеха?

В. Г.: Следуя правилу логистики «7R» (обеспечение наличия нужного продукта в требуемом количестве и заданного качества в нужном месте в установленное время для конкретного потребителя с наилучшими затратами), вы практически никогда не промахнетесь.

– Приведите примеры реальных результатов в деятельности предприятия.

В. Г.: Для удовлетворения потребителя на предприятии активно применяются современные технологии создания, сохранения, управления и обработки данных (IT-решения). Кроме системы планирования ресурсов, имеющихся на каждом предприятии, мы ввели в действие систему управления складом (так называемые ERP и WMS-системы). Применяя современный взгляд на логистику разных процессов компании, управления цепями поставок, ВЭД дает дополни-

тельные преимущества перед конкурентами. Перечислим их. Политика управления запасами и ведение внешнеэкономической деятельности способствует уменьшению стоимости товара (активное сотрудничество с зарубежными поставщиками). Складская логистика не только уменьшает затраты на обработку товара, но и способствует увеличению скорости обслуживания потребителя, уменьшению количества ошибок за счет применения всех атрибутов современного склада, таких как адресное хранение товара, применение штрихкодирования при обработке товара и в документообороте. Транспортная логистика позволяет своевременно доставлять товар до потребителя, используя оптимизацию маршрутов. Информационная логистика обеспечивает более глубокую интеграцию предприятия с поставщиками и потребителями, давая дополнительные удобства в документообороте и доставке товара.

– Что это в итоге дает для предприятия и партнеров?

В. Г.: Принимая во внимание специализацию в основном на коммерческом транспорте, предприятие может поставить потребителю практически любую оригинальную или аналоговую запасную часть в кратчайшие сроки независимо от ее наличия на складе. Все это – благодаря налаженной цепи поставок, четко взаимодействующей с партнерами, а также наличию собственного транспорта по доставке запчастей. Профессионалы обязаны отлично понимать, что необходимо каждому потребителю и автоперевозчику.

Алла Хлебникова

IV МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ»

www.confspb.ru

В рамках проекта
«Санкт-Петербург - морская столица России»



26-27 МАРТА 2014

Россия, Санкт-Петербург
Конгресс-отель Park Inn by Radisson Прибалтийская

При поддержке и участии:



ГОСУДАРСТВЕННАЯ
ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СБОРА
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЙ
ОБЛАСТИ



СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО СБОРА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Отдел выставок: expo@confspb.ru
Отдел конференций: conf@confspb.ru
Телефон/факс: +7 812 327 93 70



ConferencePoint

Продавцов билетов заменят автоматы

До конца текущего года часть касс по продаже билетов на общественный транспорт заменят на антивандальные автоматы самообслуживания, которые упростят процесс покупки транспортных карт, сообщили в пресс-службе ГУП «Мосгортранс».

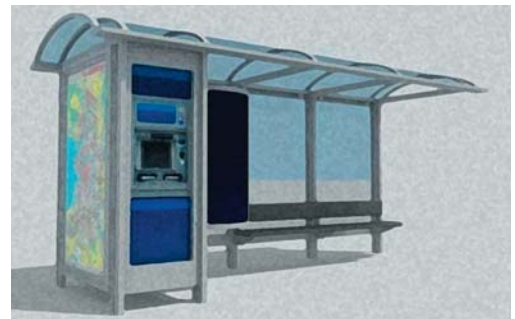
На первом этапе установят порядка 150 автоматов, они будут работать круглосуточно. В службе доходов и контроля учреждения пояснили, что новые автоматы вмонтируют в оста-

новочные павильоны. С их помощью можно будет пополнить (первоначально только за наличный расчет) «Тройку», школьный и студенческий проездные билеты. За залоговую стоимость в 50 рублей можно приобрести пустой бланк «Тройки», чтобы впоследствии записывать на нее билеты.

На основных транспортно-пересадочных узлах кассы по продаже билетов на общественный транспорт будут сохранены.



Евгений Михайлов, генеральный директор ГУП «Мосгортранс»



Киров

В Кирове появится ТПУ

Его планируют построить до 2020 года.

На полигоне РЖД во втором десятилетии XXI века предусмотрено проектирование и возведение транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) в двух городах – Кирове и Нижнем Новгороде.

Каждый ТПУ включает в себя автовокзал, переход от метро к остановкам автобусов и троллейбусов, парковки, торговые галереи. Благодаря появлению такого объекта пассажирам станет легче добираться от вокзала до аэропорта.

Одновременно с созданием ТПУ в Кирове планируется пер-



воочередная реконструкция важнейших пассажирских станций Нижний Новгород-Московский и Киров.



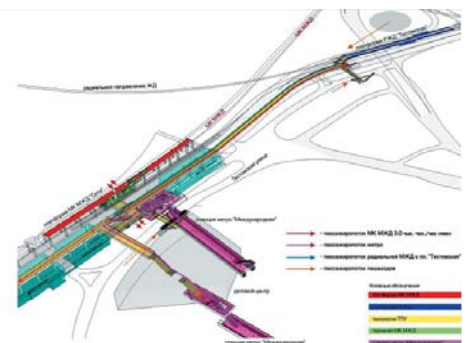
Москва

ТПУ «Сити» станет крупнейшим в столице

В конце января открылась расположенная под ММДЦ «Москва-Сити» новая станция метро – «Деловой центр», связанная со станцией «Парк Победы». С этого участка начала формироваться новая для сто-

личной подземки Калининско-Солнцевская линия, которая от «Делового центра» пойдет до станции «Третьяковская», а от «Парка Победы» – в Солнцево.

Через несколько лет под «Москва-Сити» будет образован крупнейший столич-



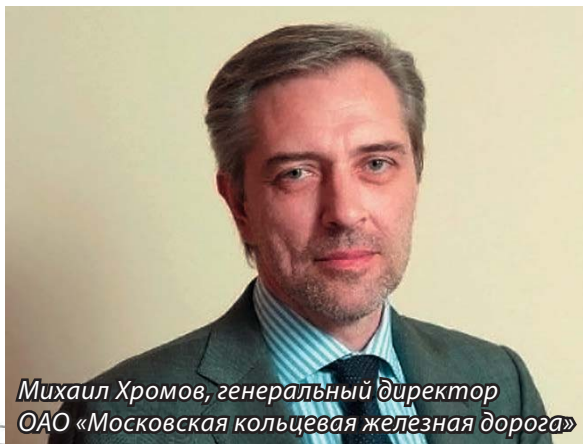
ный транспортно-пересадочный узел, состоящий из действующей станции «Выставочная» Филевской линии, только что пущенной станции «Деловой центр», а также строящейся остановки «Деловой центр» Третьего пересадочного контура.

Для обеспечения работы будущего ТПУ уже действует

новая транспортная магистраль от «Москва-Сити» до Звенигородского шоссе. Кроме того на земле будет построена станция «Сити» Малого кольца МЖД, движение по которо-

Условные обозначения

—	существующие дороги
—	МЖД
—	ТПУ
—	Филевская
—	Арбатско-Покровская
—	Серебряно-Прудская
—	Калужская
—	Тропарево-Никулино
—	Солнцевская
—	Станция метро



Михаил Хромов, генеральный директор
ОАО «Московская кольцевая железная дорога»

му предполагается запустить в 2015 году.

Площадь зоны нового ТПУ «Сити» составит 14,5 га, объект возведут в юго-западной части ЦАО г. Москвы. Граница его планируемой территории проходит по Шмитовскому проезду на севере, Третьему транспортному кольцу на востоке и проектируемому проезду № 632 на юге.



Краснодарский край

Автобусные билеты становятся именными

На междугородных автобусных маршрутах пассажирам будут выдавать именные билеты, оформленные на основании паспорта или другого документа, удостоверяющего личность. Для ребенка до 14 лет необходимо предоставить свидетельство о рождении.

Это решение приняла Краевая антитеррористическая комиссия после трагедии в Волгограде. Такие же меры вводятся на автобусных маршрутах, курсирующих между субъектами РФ, пункты прибытия или отправления которых находятся в Краснодарском крае. Это распоряжение Минтранса РФ, и оно касается не только Ку-

бани, но и других российских регионов. Нововведение уже действует на автовокзале «Краснодар-1». Автовокзалы и автостанции в районах еще не перестроились на эту систему.

– Нас официально еще не известили о нововведениях, – прокомментировал **директор Ейского автовокзала Юрий Белкин**.

– Для того чтобы выдавать билеты, придется поменять компьютерную программу. По новым правилам, данные пассажира заносят в единую базу, где отмечается время, место отправления и прибытия автобуса. На это уйдет не один день, сейчас у нас помимо внутри-



краевых маршрутов действуют еще семь – в Ростовскую область и в Ставрополье. Именные билеты на все эти направления начнем выдавать, как только получим официальное распоряжение и переустановим программу.

Как отметил **заместитель генерального директора ОАО АФ «Кубаньпассажиравтосервис» Андрей Кухарев**, на сегодняшний день именные



билеты действуют официально по всему краю пока только на международных маршрутах.

Директор автовокзала в Армавире Людмила Бурцева также рассказала, что рас-

поряжений о новых правилах к ним не поступало.

– Пока продаем билеты, как и раньше. Паспорт требуется, если пассажир приобретает билет на автобус, следующий

в Украину или в Азербайджан. Всего у нас выполняется 130 рейсов вместе с международными.

– На межсубъектных маршрутах, согласно распоряжению Минтранса, на Кубани, как и в других регионах России, новая система официально начнет действовать с 1 марта 2014 года. В Краснодаре мы пока пробуем ее в опережающем режиме. Что же касается внутрикраевых пассажирских перевозок, правило начнет работать на всех кубанских автовокзалах и автостанциях после того, как будут настроены соответствующие компьютерные программы. Точные сроки сейчас назвать не могу.



Тульская область

Фактор отправления

В Правительстве Тульской области состоялось заседание Общественного совета при Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Тульской области. В ходе заседания члены совета обсудили вопросы обеспечения безопасности пассажирских перевозок.

В частности, было отмечено, что в настоящее время только 13% перевозчиков, работающих на московском направлении, осуществляют отправление (прибытие) транспортных средств с использованием площадок, являющихся объектами транспортной инфраструктуры. Остальные производят посадку пассажиров вокруг автовокзалов, автостанций, «насыщают» ими ближайшие улицы (зачастую, используя остановки для городских авто-

бусов, нарушая Правила дорожного движения), что подвергает опасности жизнь и здоровье пассажиров, сообщили в пресс-службе Правительства Тульской области.

По мнению представителей министерства, объектами, с которых осуществляется отправление (прибытие) автобусов, должны стать автовокзалы и автостанции, внесенные приказом Федерального дорожного агентства в реестр категоризированных объектов транспортной инфраструктуры.

Члены совета обсудили проект приказа Министерства транспорта и дорожного хозяйства Тульской области «О порядке согласования регулярных автобусных маршрутов



между субъектами Российской Федерации, проходящих по территории Тульской области».

Документ подготовлен в целях упорядочения согласования открытия и функционирования автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации регулярного сообщения, проходящих по территории Тульской области, обеспечения безопасности перевозок, повышения культуры и качества обслуживания пассажиров, создания цивилизованного рынка транспортных услуг.



Новосибирская
область

Муниципальное предприятие отстранили от управления автовокзалом

Причиной стали многомиллионные долги ПАТП-4.

Функции оператора Новосибирского автовокзала взяла на себя компания ООО «Автосервис». Об этом заявил **министр транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Сергей Титов**. По его словам, новый оператор приступил к своим обязанностям с 1 января 2014 года. Объясняя причины, по которым с ПАТП-4 был расторгнут договор, Сергей Титов сообщил, что на действия компании поступали многочисленные жалобы со стороны автоперевозчиков:

«Так исторически сложилось, что МУП ПАТП-4 выполняло функции оператора автовокзала еще с тех времен, когда компания занималась и перевозкой пассажиров, и продажей билетов на все маршруты из автовокзала (междугородные, пригородные и районные). В стоимость билетов на маршруты автоперевозчиков, которые реализует ПАТП-4, заложена доходная часть 10–15% (в зависимости от маршрута): туда включена оплата за содержание автовокзала, обслуживание пассажиров автоперевозчиков, посадку и высадку и т. д. Последние три-четыре года ПАТП-4 стала плохо рассчитываться с автоперевозчиками. Срок выплат по задолженности превышал 4 месяца, хотя

по контракту компания должна рассчитываться с автоперевозчиками в течение месяца после реализации билетов. На сегодняшний день задолженность компании перед автоперевозчиками составляет 70 млн руб.».

По словам Сергея Титова, эта ситуация обсуждалась с мэром Новосибирска, рассматривались различные варианты решения возникшей проблемы. В результате было принято решение сменить оператора автовокзала. Сегодня те компании, перед которыми сохранилась задолженность со стороны ПАТП-4, подали иски в суд с требованием взыскать долги.

Как рассказал **заместитель мэра – начальник Департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии Новосибирска Валерий Жарков**, этот долг ПАТП-4 планируется погасить путем реализации имущества, которое компания не использует в транспортном обслуживании, в частности территорий, прилегающих к ПАТП-4.

В то же время новый оператор уже заключил контракты практически со всеми автоперевозчиками, выполняющими маршруты через новосибирский автовокзал.

С ООО «Автосервис» новосибирские власти связывают далеко идущие планы. По словам Сергея Титова, совместно



Сергей Титов

с новым оператором планируется создать сеть автовокзалов в районах Новосибирской области. «Мы уже обсуждали совместные планы с компанией-оператором. Как минимум четыре автостанции на въезде в город будут построены в ближайшее время. Как один из вариантов для создания такой станции рассматривается использование здания бывшего аэропорта Северный, со стороны Бердска такая автостанция будет построена в рамках комплекса железнодорожного вокзала. Еще две станции – на Ордынском и на западном направлении ООО «Автосервис» планирует строить самостоятельно. Это будут легковозводимые здания. Такая сеть автостанций существенно облегчит перемещение пассажиров автотранспорта».

Также перед компанией поставлена задача провести работу по улучшению условий обслуживания пассажиров автовокзала.

АКТУАЛЬНЫЕ ГЛОНАСС-РЕШЕНИЯ ДЛЯ АВТОБУСОВ

В сфере пассажирских перевозок вопрос об оснащении транспорта оборудованием ГЛОНАСС сегодня достаточно актуален. Этого требует не только необходимость соответствия транспортных средств нормативно-правовой базе, в частности Приказам № 285 от 31.07.2012 и № 20 от 20.01.2012 Минтранса России, но и текущая ситуация по обеспечению безопасности пассажирских перевозок.

ГЛОНАСС на автобусах позволяет не только существенно оптимизировать бизнес-процессы по управлению предприятием, но и обеспечить антитеррористическую безопасность перевозимых пассажиров, что немаловажно сегодня в связи с печально известными событиями в Волгограде и инициативой премьер-министра России возобновить программу безопасности населения на транспорте на 2014–2016 годы.

Сегодня на рынке масса производителей от просто называющих себя «производителем» до

полнофункционального серийного производства. Очень важно не ошибиться в правильном выборе. Для этого необходимо учесть некоторые критерии. Производитель должен:

- специализироваться на рынке производства аппаратуры;
- обеспечивать выполнение **гарантийных обязательств**;
- выпускать серийное оборудование;
- эксплуатационные характеристики оборудования должны соответствовать заявленному.

Очень важно не гнаться за низкой ценой. Помните **невозможно сделать качественно за дешево!**

Выбрав производителя, исходя из вышеописанных критериев, вы гарантировано получаете высококачественную продукцию и, самое главное, гарантию работоспособности.

Компания «НВС Телематические Системы» образовалась путем выделения из состава ЗАО

КОМПЛЕКСНЫЕ ГЛОНАСС-РЕШЕНИЯ ДЛЯ АВТОБУСОВ



решение актуально для школьных автобусов

для междугородних и туристических перевозок

для перевозок с различными способами оплаты проезда

для городских перевозок

ГК «НАВИС Групп»

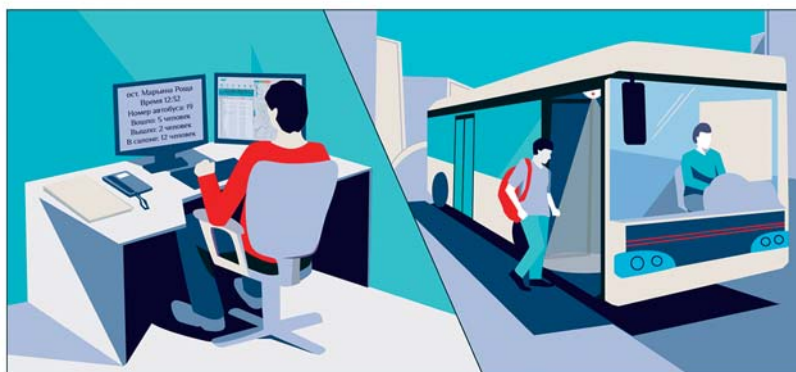


ООО «НВС Телематические Системы»:

тел. +7 (495) 663-68-97, e-mail: sales@nvs-ts.ru, www.nvs-ts.ru

Система управления
общественным транспортом
Контроль пассажиропотока

ООО «Скай Электроникс»
+7 (499) 703-36-28
e-mail: info@skyelectronics.ru
www.skyelectronics.ru



«КБ НАВИС» («Конструкторское бюро навигационных систем») несколько лет назад и за это время проделала огромный путь по организации производства, совершила настоящий прорыв на рынке в области создания навигационной аппаратуры и комплексных решений. Разработанная аппаратура позволила **создать уникальные варианты комплексных решений на базе ГЛОНАСС для всех типов транспортных средств.**

В вариантах решений учтено действительно все: любой комплекс оборудования позволяет максимально оптимизировать бизнес-процессы предприятия и увеличить прибыль в короткие сроки, а актуальные решения для автобусных парков для малых городов и для мегаполисов позволяют осуществить последующую интеграцию в интеллектуальную транспортную городскую систему. Разработанные комплексные решения дают возможность транспортным компаниям не только обеспечить требования к их парку **в соответствии с действующими нормативно-правовыми актами, но и существенно повысить эффективность бизнеса при полном обеспечении безопасности и комфорта пассажиров!**

Компания «НВС Телематические Системы» совместно со своим партнером – компанией «Скай Электроникс» – разработала различные варианты комплексных решений для транспортных компаний в соответствии с **Приказом № 285 Минтранса России: «Оптимум»** – минимальный комплект оборудования; **«Школьный»** – оборудование, обеспечивающее соответствие транспортного средства правилам организованной перевозки группы детей автобусами; **«Бизнес»** – наиболее эффективный состав оборудования

для обеспечения максимальной выгоды транспортного предприятия, включающий использование **нескольких тарифов оплаты проезда; «Бизнес+»** – состав оборудования, наиболее выгодный для реализации **междугородных и туристических перевозок**, возможна интеграция с работой автовокзалов. **«Премиум»** – эффективный комплект оборудования для реализации **пассажироперевозок в крупных городах с применением льготных проездных документов, безналичного и наличного расчетов.**

Компания «НВС Телематические Системы» и компания «Скай Электроникс» провели интеграцию с программным комплексом **«Автокондуктор»**, который включает в себя высокоточную систему видеоучета пассажиров, оперативное планирование и управление пассажирскими перевозками. Система «Автокондуктор» является частью платформы GPS/ГЛОНАСС-мониторинга **«ПИЛОТ»**, что позволяет ей использовать в своей работе телематические данные, полученные с навигационных приборов. Видеоучет пассажиров работает на автобусах любой вместимости междугородного, пригородного и городского сообщения.

Наш партнер «Скай Электроникс» – автор уникального программного комплекса **«ПИЛОТ»**. Кроме основных функциональных возможностей он дает возможность модификации компонентов программы и интеграции ее с другими программными продуктами. «ПИЛОТ» – проинтегрирован с 1С, SAP и системой управления автовокзалами «Е-Автовокзал». Стоимость его рассчитывается индивидуально – в зависимости от множества факторов. Добавьте к этому круглосуточную техническую поддержку и бесплатную замену гарантийного оборудования.

ВЫБОР ЗА ВАМИ! ОБРАЩАЙТЕСЬ К НАМ ИЛИ К НАШИМ ПАРТНЕРАМ



Директор управления автовокзалов и автостанций ГУП МО «Мострансавто» Геннадий Лифинцев:

«Наша цель – безопасность и качество обслуживания пассажиров».

Эксклюзивное интервью для журнала «Российские автобусные линии. Проблемы и перспективы развития».

– Геннадий Алексеевич, какие задачи в должности руководителя автовокзалов и автостанций для Вас приоритетные? Что

необходимо предпринять для совершенствования их работы?

Геннадий Лифинцев: В первую очередь – это личная безопасность пассажиров. Параллельно с этим необходимо постоянно увеличивать количество и улучшать качество предоставляемых услуг, используя современные информационные технологии. Более

высокие требования предъявляются и к перевозчикам. К сожалению, качество предоставляемого сейчас подвижного состава не создает перспективы для роста и развития рынка пассажирских автобусных перевозок. Уровень комфорта необходимо повышать, чтобы поездками на автобусе более активно пользовались люди

Наша справка

Геннадий Алексеевич Лифинцев родился 2 августа 1959 г. в Курской области в семье крестьян.

В 1974 г., окончив восемь классов школы, поступил в Московский техникум железнодорожного транспорта им. Ф. Э. Дзержинского, получил специальность техника-электромеханика подвижного состава.

В 1978 г. призван в ряды Советской Армии.

С 1981 г. работал в локомотивном депо «Люблино» Московской железной дороги помощником машиниста, машинистом тепловоза, с 1984 г. – секретарем партийного бюро депо.

В 1986 г. окончил факультет «Электрификация железнодорожного транспорта» Всесоюзного заочного института инженеров железнодорожного транспорта.

С 1988 г. работал в Люблинском РК КПСС инструктором, заместителем заведующего отделом. В 1990 г. избран заместителем председателя исполкома Люблинского Совета народных

депутатов. В 1991 г. назначен супрефектом района Печатники ЮВАО г. Москвы, в 1997 г. – главой управы района, в 2000 г. – заместителем префекта ЮВАО г. Москвы.

В 2001 г. назначен на должность заместителя руководителя Департамента продовольственных ресурсов г. Москвы, в 2002 г. – первым заместителем руководителя.

С 2011 г. работал руководителем Департамента проектного финансирования в ИКБ «ОЛМА-Банк».

В 2013 г. перешел на работу в ГУП МО «Мострансавто».

Член городских комиссий по работе с соотечественниками, развитию административной работы в органах исполнительной власти г. Москвы. Входил в экспертную группу Совета Федерации ФС РФ и попечительские советы по восстановлению православных храмов. Кандидат социологических наук. Награжден правительственными и общественными наградами.

Женат, есть сын.

среднего класса – тенденция, хорошо заметная в работе наших европейских коллег.

– Актуальные проблемы работы Щелковского автовокзала и пути их решения.

Г. Л.: Необходима капитальная реконструкция самого здания, а возможно, и строительство нового объекта с учетом современных требований безопасности и сервиса.

В числе актуальных проблем я бы назвал и достаточно низкий уровень оплаты труда наших работников, особенно на фоне столичных зарплат. В свою очередь это создает для администрации серьезные препятствия для предъявления высоких требований к персоналу и усовершенствования кадровой работы. Наблюдается высокая текучесть кадров среди кассиров и контролеров. Между тем работники, которые выполняют свои обязанности добросовестно, должны иметь более высокую материальную мотивацию. Персонал автовокзала представлен в основном иногородними, живущими на значительном удалении от Москвы, где просто нет рабочих мест.

– С какими проблемами в работе автостанции «Выхино» Вы сталкиваетесь и как их устраняете?

Г. Л.: Это, прежде всего, ограниченная по площади территория, на которой она расположена. В итоге мы лишь предоставляем минимум услуг на уровне кассового обслуживания. Каждая жалоба пассажиров на некорректное поведение со стороны кассиров тщательно анализируется, принимаются меры. Другой не-



гативный аспект – отток пассажиров за счет несанкционированных перевозок.

Между тем в работе автостанции следует отметить ряд позитивных изменений, в частности появление стоянки для отстоя подвижного состава и ликвидация местного рынка, который создавал как для перевозчиков, так и для пассажиров определенные неудобства. Большие надежды мы возлагаем и на сотрудничество с Правительством Москвы в сфере планируемого строительства в районе Выхино современного транспортно-пересадочного узла и уверены, что автобусные перевозки должны стать более удобными.

Если говорить о ближайших перспективах, то следует ожидать серьезное снижение пассажиропотока за счет планиру-

емого возведения автостанции в Котельниках.

– Есть ли отличия в специфике и проблемах работы автостанций «Измайловская» и «Выхино»? Какие?

Г. Л.: По уровню пассажиропотока, а следовательно, и по уровню доходов автостанция «Выхино» лидирует. Более того, объект в Измайлово для нас убыточен, потому что не отработан механизм компенсации бесплатного проезда для льготных категорий (порядка 60–70% от общего числа пассажиров). Бюджетная компенсация предоставляется только непосредственно перевозчику, тогда как автостанция этих денег не получает.

Есть претензии и к Ногинской автоколонне по качеству предоставляемого в Измайло-



во подвижного состава. Следует признать, что на более качественном транспорте и в более оперативном порядке работают частные извозчики, многие из которых, как известно, действуют по серым схемам. Таким образом, наблюдается снижение пассажиропотока и за счет платежеспособных категорий. В итоге, к сожалению, мы вынуждены прибегнуть к такой непопулярной мере, как сокращение персонала автостанции.

– Что необходимо сделать, чтобы улучшить общую ситуацию на рынке пассажирских автобусных перевозок?

Г. Л.: На начальном этапе необходимо устранить бюрократические препоны в оформлении для перевозчиков разрешающих документов, особенно в системе межсубъектных перевозок. К сожалению, чтобы вый-

ти на новый маршрут официально, предпринимателю приходится тратить много личного времени, нервов и сил. Все мы понимаем необходимость четкого выполнения законодательных требований (например, в сфере безопасности на транспорте), но все это не является основанием для огромных временных затрат в несколько месяцев. По моему мнению, перевозчики с добросовестной деловой репутацией должны предоставлять документы на открытие нового маршрута лишь в уведомительном порядке. Тем более что часть из них приобретает подвижной состав в кредит или по лизинговой системе, техника должна как можно быстрее окупиться.

В итоге бюрократические барьеры оказываются на руку лишь нелегальным перевозчикам, которые оперативно за-

нимают актуальные маршруты и доходы которых столь высоки, что их не пугают даже штрафы. Конечно, о безопасности пассажиров или стабильных отчислений в бюджет в этом случае говорить не приходится.

Условия для работы в секторе частных перевозок должны быть одинаковыми для всех, конкуренция должна быть здоровой. Современную же ситуацию на рынке можно образно сравнить с двумя командами на одном футбольном поле, одной из которых разрешено играть по правилам и только ногами, а другая сама себе разрешила использовать в игре и руки, и ноги. И таких игроков без правил очень много. Этот вопрос требует оперативного решения, прежде всего, со стороны властных структур.

Беседовал Сергей Неподкосов



Начали с автостанции

В Навашино открылась реконструированная автостанция.

Губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев провел выездное совещание по развитию инфраструктуры в городе и принял участие в церемонии торжественного открытия здания местного автовокзала после реконструкции.

Глава региона отметил, что обновление автовокзала должно стать началом глобальной реконструкции города и района: «Год назад я посещал Навашинскую автостанцию. Грустно даже вспоминать, в каком она

была состоянии. Крыша протекала, батареи практически не грели, туалеты не работали. Я дал поручение привести здание автостанции в порядок, ведь услугами автовокзала ежедневно пользуются почти 600 пассажиров. Приятно видеть, как изменилась автостанция сегодня: заменены кровля, окна и электропроводка, отремонтированы пол и стены».

Пассажиропоток автостанции за 2011 год составил чуть более 247 тысяч пассажиров, в 2012 году – 215 тысяч, за



2013 год, по предварительным данным, – 213 тысяч.

Еженедельно автостанцией осуществляется 515 отправок по различным маршрутам: 53 междугородных и 462 пригородных.

<http://government-nnov.ru>



Республика
Ингушетия

Реконструкция завершается

В последнее время в Ингушетии стало привычным явлением завершение строительства и пуск в эксплуатацию того или иного объекта социального или жилого предназначения.

Немало новых объектов появилось и в Сунженском муниципальном районе республики. На подходе – объекты, сдача которых запланирована на первый квартал этого года. Один из них – реконструируемое здание автовокзала на западной окраине СП Орджоникидзевского.

Реконструкцию ведет ООО «Олимп», близок финал.

По словам **начальника участка Ибрагима Далиева**, трудно назвать реконструкцией проведенную здесь работу. По большому счету объем выполненных работ сопоставим с новым строительством. Кроме переделки основного здания, от которого остался фактически только остов, на обширной территории построено еще несколько новых объектов.

Самый заметный из них – просторный остановочный перрон, расположенный перед главным зданием. Он рассчитан для приема транспорта междугородного сообщения. Находящийся неподалеку от него перрон поменьше будет принимать общественный транспорт внутрирайонного сообщения.

По словам Ибрагима Далиева, все работы на данном объекте проводятся на высоком профессиональном уровне. Для внешней отделки и работ



внутри помещений здания использовались высокопрочные композитные материалы, имеющие большой срок службы. На данном этапе уже выполнено девяносто процентов всех запланированных строительных мероприятий. Произведен большой объем работ по благоустройству прилегающей территории.

Надо добавить, что под этот транспортный узел отведен достаточно обширный земельный участок. По всей территории в соответствии с проектом оборудованы пешеходные дорожки, уложены нижние слои дорожного покрытия. Укладка окончательного покрытия была приостановлена в связи с наступлением сильных холодов.

Пущена в эксплуатацию модульная котельная, которая призвана обеспечить комфортные условия в зданиях, расположенных на территории нового автовокзала. Проложены и испытаны все коммуникации. По периметру ограда, возведенная строителями из металлического профиля, заменена на прекрасный забор с деко-

ративным узором из кованого железа.

Проезжая мимо будущего автовокзала, жители Ингушетии уже сейчас могут видеть заметно изменившийся в лучшую сторону облик районного автовокзала. Прямо перед этим зданием расположена просторная пешеходная зона, в самом центре которой находится фонтан. По периметру всей территории и вокруг фонтана на специально завезенный грунт высажены саженцы лиственных и хвойных растений.

– Основной фронт работ в данное время, – сказал Ибрагим Далиев, – перенесен внутрь основного здания. Здесь полным ходом ведутся отделочные работы. Зал ожидания, кабинки для кассиров, кабинеты руководства приобретают окончательные черты. В отдельно стоящем небольшом здании расположены помещения для совершения намаза и комната отдыха для водителей общественного транспорта.

Данный объект, по словам строителей, будет также построен качественно и в срок.

<http://gazetaingush.ru>



Петропавловск-
Камчатский

В Петропавловске-Камчатском будет построен современный автовокзальный комплекс

Предполагаемое место строительства автовокзала – в районе второго кольца микрорайона Северо-Восток. Площадка, на которой планируется разместить новый инфраструктурный объект, была представлена губернатору Камчатского края Владимиру Илюхину.



Владимир Илюхин

Проектирование и строительство современного автовокзального комплекса в Петропавловске-Камчатском предусмотрено в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы в Камчатском крае в 2014–2016 гг.». Уже сегодня известно, что комплекс будет включать в себя не только здание самого вокзала, но и автосервис, мойку, гостиницу для приезжих и многое другое.

«Для реализации проекта предусматривается привлечение средств частных инвесто-

ров, – рассказал заместитель председателя Правительства Камчатского края Юрий Зубарь. – Новый автовокзал позволит вывести за пределы города все пригородные и междугородные маршруты, что благоприятно скажется на снижении транспортных потоков в столице края».

По предварительной оценке общая стоимость строительства составит 840 млн рублей, из них 195 млн рублей предусмотрено на проектные

и другие подготовительные работы.

«Планируется, что автовокзал будет обслуживать все маршруты пригородного и междугородного сообщения, а это более 8000 человек ежедневно», – отметил **глава Администрации Петропавловск-Камчатского городского округа Алексей Алексеев**.

Владимир Илюхин подчеркнул необходимость тщательного расчета транспортной нагрузки на дороги микрорайона: «Нельзя допустить, чтобы новое строительство еще более усугубило ситуацию с пробками на дорогах в этом районе города».

«К открытию автовокзального комплекса городская маршрутная сеть и общий транспортный поток будут скорректированы», – заверил Алексей Алексеев.

В настоящее время с автостанции в Петропавловск-Камчатском городском округе ежедневно отправляются в рейс 65 автобусов по маршрутам пригородного и междугородного сообщения и 180 автобусов по внутригородским маршрутам.

<http://www.kamchatka.gov.ru>



Алексей Алексеев





Нижний Тагил

Автовокзал обновляется

В прошлом году Нижнетагильский автовокзал претерпел масштабную реконструкцию, которая продолжается и сегодня. Ориентируясь на общегосударственную установку о террористической безопасности, руководство предприятия при поддержке головной организации обеспечило ограждение всей территории объекта. Произведены все сопутствующие юридические процедуры. Дополнительные 3000 квадратных метров позволят обеспечить стоянку для срока автобусов, ожидающих отправки в рейс.

Объект посетил **генеральный директор ГУП СО «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта» Николай Ершов**, его заместитель, а также энергетик областного ГУПа.

Можно с уверенностью констатировать, что **директору**

автовокзала Вячеславу Эйвазову и его команде удалось превратить морально устаревшее здание в удобный для пассажиров современный терминал. Качественно и в срок выполнена замена бетонной плитки в зале ожидания на керамогранит, чему не смогли воспрепятствовать даже аномальные холода.

Отметим, что непосредственное участие в ремонтных работах принимал и сам Вячеслав Эйвазов, собирая металлоконструкции вместе со своими сотрудниками даже в сверхурочное время.

Результаты совместных усилий нижнетагильцев производят приятное впечатление даже на предварительном эта-

пе завершения реконструкции. Остается только дождаться завершения всего цикла работ.

Не забыли и про благотворительность. В зале будет установлен ящик для сбора пожертвований для бездомных животных.

Валерий Климцев
<http://www.tagilvariant.ru>



Кемерово

Билеты продает терминал

Теперь пассажиры могут выбирать, где приобрести билеты: либо в обычной кассе, либо через недавно установленный платежный терминал. Через электронное устройство можно приобрести билеты на пригородные и междугородные рейсы как за полную стоимость, так и детские. Вопрос продажи льготных билетов для студентов рассматривается, но услуга пока недоступна.

Продажа билетов – не единственная функция терминала. Через него также можно оплатить Интернет, кабельное телевидение, коммунальные услуги, пополнить счет мобильного телефона или электронный кошелек. В зале автовокзала находится специалист, помогающий пассажирам пользоваться платежным терминалом.

<http://sibdepo.ru>



АВТОБУСЫ BAW • С ГАРАНТИЕЙ НЕ ПРОМАХНЕТЕСЬ!

Стоит взглянуть на этого красавца с кузовом благороднейшего оттенка синего цвета, и станет ясно, почему на октябрьской презентации 2013 года в Тамбове он моментально собрал вокруг себя целую толпу! И совсем не напрасно главный эксперт-специалист транспортного отдела Управления транспорта Тамбовской области Чанцев Сергей Михайлович произнес эти слова:

«Нынешний городской и междугородный транспорт, представленный российскими и иностранными марками, серьезно уступает автобусу, привезенному из Ульяновска. Малая вместимость, теснота в салоне, отсутствие мест для багажа – это недостатки, которые сейчас мешают комфортной поездке. Если рассматривать **BAW Express** как альтернативу, то можно существенно повысить качество обслуживания пассажиров, уйти от имеющихся проблем в городских и междугородных перевозках».

А теперь – о конкретных преимуществах этой великолепной машины. Заглянем вначале в его просторный, с высокими потолками салон, на уникальном дизайне которого глаз по-настоящему отдыхает. Для удобства путешественников здесь предусмотрено буквально все: травмобезопасные поручни, внутреннее светодиодное освещение и антискользкое покрытие пола; увеличенное расстояние между сидениями, достигающее 780 мм, их откидывающиеся спинки и сетки для мелочей, трехточечные ремни безопасности... Полки над сидениями свободно вмещают любую ручную кладь. Приточно-вытяжная потолочная вентиляция обеспечива-

ет в салоне комфортный климат. Суровые российские зимы и аномально жаркое лето здесь тоже учли: установлено 4 отопителя «Планар» мощностью 4 кВт, а от жары защитят тонированные, термопоглощающие стекла, полностью нейтрализующие инфракрасные лучи и поддерживающие оптимальную температуру внутри автобуса.

«Внутреннее содержание» красавца **BAW Express** полностью соответствует его внешности: надежный и экономичный дизельный двигатель Евро-4 с ресурсом 500 тыс. км – с рециркуляцией отработавших газов, нейтрализатором и сажевым фильтром, турботаймер, дающий возможность после остановки работать и охлаждать турбину; сепаратор топлива «Сепар-2000», обеспечивающий его дополнительную очистку, изменение расположения дополнительного топливного бака для предпускового подогревателя, ресиверы тормозной системы и топливный бак перенесены назад. И, конечно, дополнительные опции: кондиционер, система навигации ГЛОНАСС, тахограф, рейсоуказатель, аудио/видеосистема...

Словом, приобретая эту современнейшую машину, Вы точно не промахнетесь: ее создатели из Ульяновска сделали поистине шикарный подарок и Вам, и Вашим пассажирам!



**На BAW Express гарантия 3 года или 100 000 км
НЕ УПУСТИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОЛУЧИТЬ ЕГО!**

www.baw-rus.ru

Телефон: 8-800-100-02-29

Начальник управления продаж автобусной техники: Федотов Игорь Георгиевич

Телефон: (8422) 34-92-00

e-mail: fedotov.ig@ams-holding.ru

Междугородный автобус малого класса BAW 2245 EXPRESS



**BAW 2245 "Express" рекомендуется для
комфортных перевозок и экскурсий**

Разработан и произведен в России

*Вместительный салон в своем классе
(27 посадочных мест)*

Новый стильный дизайн

*Современный экономичный дизельный двигатель
Евро-4 с ресурсом 500 тыс. км*

*Комфорт в салоне: приточно-вытяжная вентиляционная установка
или система кондиционирования, 4 автономных отопителя*

*Обзорность водителю обеспечивает панорамное лобовое
остекление, зеркала с электроприводом и подогревом*



BAW-RUS Motor Corporation

ПАТП СТАНОВЯТСЯ БАНКРОТАМИ

Сегодня муниципальные автобусы вымирают как вид. Из-за урезания финансирования банкротами себя объявили пассажирские автотранспортные предприятия в 26 районах Волгоградской области. Почему это произошло, и как жители отдаленных сел будут добираться до райцентров? Свою точку зрения на проблему высказал исполнительный директор Автотранспортного союза Волгоградской области Николай Дорощенко.

Услуга или бизнес?

– Николай Владимирович, до многих областных сел автобусные маршруты не доходят вообще. Что происходит?

– ГУПы всегда жили за счет бюджета. Чтобы проезд был доступен всем группам населения, для расчета цены билетов используется тариф 1,11 руб. за 1 км для межгорода и 95 коп. – для села. Но для того чтобы предприятия окупали себя, тариф должен быть в два раза выше. Как раз эту разницу компенсирует региональный бюджет: порядка 650 млн руб. в год. В прошлом году статью расходов урезали до 400 млн руб., а в этом году – еще на 100 млн рублей. Итог такого решения властей и депутатов – банкротство многих ПАТП.

Чтобы сократить свои издержки, предприятия отказались от многих маршрутов. Но и это не спасло их от долговой ямы и массовых сокращений. Тысячи людей остались без работы. Сейчас от 750 областных маршрутов осталось чуть меньше 500. Ни одного нового маршрута в 2013 году открыто не было. Муниципальные ав-

тотранспортные предприятия остались лишь в нескольких районах. И те дышат на ладан.

– Но ведь если пассажиров действительно нет, зачем каждый день гонять транспорт в «медвежий угол»?

– Нормально, когда в село, откуда уехали две трети жителей, постепенно сокращаются рейсы. Правильно, когда из-за малого количества пассажиров большие автобусы заменяют на технику меньшей вместимости. Но когда перевозки исчезают совсем – большая беда. В этом случае отсутствие транспорта становится не следствием, а причиной вымирания деревень.

Общественный транспорт – это важнейшая социальная услуга. Но не всегда на ней можно делать успешный бизнес. Именно поэтому без достаточной бюджетной поддержки ПАТП разоряются.

Хаотичное движение

– А как же частники? Идут?

– Да, крупных перевозчиков активно подменяют мелкие частные фирмы. Но идут частники исключительно на востребованные маршруты. В далекое село за тремя бабушками такой перевозчик не поедет. Кроме того, порядка в сфере частных перевозок маловато. Люди жалуются на нерегулярность движения (расписание не соблюдается), на разбитые, порой просто небезопасные автобусы, хамоватых водителей, любящих лихую езду...

Хочешь заработать, но не знаешь где? Купи подержанную



«Газель» и вози людей, пока машина не развалится. Только за оформление ИП заплати, а лицензия – она ведь бесплатная. И федеральный закон говорит, что перевозчиком может быть любое лицо. Наши чиновники и рады. Если в других городах России в среднем 30–70 частных автопредприятий, то у нас – 1066! Они оттянули на себя почти половину пассажиров, а услуги предоставляют на очень низком уровне.

– Но все-таки управу на любого перевозчика найти несложно. Есть же ГИБДД, прокуратура...

– Транспортная инспекция имеет право навестить перевозчика раз в три года. ГИБДД – только в случае ДТП. Прокуратура – лишь по жалобе пассажира. Техническое состояние машины перед рейсом вообще никто проверить не может.

– Каков же выход из этого хаоса на рынке перевозок?

– Нужна четкая концепция развития транспорта на несколько лет. Регион должен определиться, кого мы хотим видеть перевозчиком, как его контролировать. Во-вторых – нужно развивать саморегулируемые организации. Они предполагают общественное объединение представителей рынка, которые обязаны соблюдать определенные правила. Это наш шанс прийти к цивилизованному рынку транспортных услуг.

Ирина Ребрикова
По материалам «АиФ –
Нижнее Поволжье» № 4 (1025),
22–28 января 2014 г.

Наша справка

Николай Владимирович Дорощенко родился 26 февраля 1962 г. в Котове. Окончил ВолгГТУ по специальности «Эксплуатация автомобильного транспорта». Более 10 лет работал

директором Котовского АТП. Исполнительный директор Автотранспортного союза Волгоградской области, заместитель председателя Общественного совета при Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Правительства региона.

VII специализированная выставка оборудования и технологий для городского пассажирского транспорта

«СитиТрансЭкспо»

21–23 апреля 2014 г.

Москва, комплекс «Гостиный двор» и Васильевский спуск



Тематические разделы:

- ▶ Метро;
- ▶ Городской железнодорожный транспорт;
- ▶ Городской водный транспорт;
- ▶ Велосипедный транспорт. Велотранспортная инфраструктура;
- ▶ Безопасность пассажирских перевозок;
- ▶ Инфраструктура городского пассажирского транспорта. Транспортно-пересадочные узлы. Парковки. Остановки общественного транспорта;
- ▶ Интеллектуальные транспортные системы для общественного транспорта;
- ▶ Услуги перевозчиков;
- ▶ Лизинг. Страхование

Одновременно с «СитиТрансЭкспо» пройдут:

- ▶ VI Российский международный конгресс по интеллектуальным транспортным системам;
- ▶ Конференция и выставка оборудования и технологий безопасности дорожного движения «Безопасные дороги/SafetyRoadsExpo»;
- ▶ XVII Международный форум дорожного строительства и благоустройства «ДОРКОМЭКСПО-2014»

Официальная поддержка:

- Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации;
- Министерство транспорта Российской Федерации;
- Отраслевые ассоциации и союзы

Оргкомитет:

Тел./факс: 8 495 580 30 28
e-mail: info@citytransexpo.com
www.citytransexpo.com

«СитиТрансЭкспо»



Сергей Бубнов

Богданович – небольшой провинциальный город, расположенный в 100 км от Екатеринбурга, с населением (вместе с районом) около 50 тыс. человек. В районе – порядка 15 населенных пунктов, расположенных на значительном расстоянии друг от друга (до самых отдаленных от районного центра поселений – 40–45 км).

Основной перевозчик пассажиров в городском округе Богданович – ОАО «Транспорт», которое в 2013 году отметило свое 55-летие. Предприятие смешанного типа в своем составе имеет практически всю гамму транспортных средств, десятки единиц грузовой техники и автобусов.

ОАО «Транспорт» обслуживает внутригородские и пригородные маршруты. До 2013 года предприятие удовлетворяло потребности города и района в пассажирских перевозках без особых нареканий со стороны населения и администрации.

Все обслуживаемые маршруты являются социально значимыми для городского округа Богданович. В основном в населенных пунктах организовано движение два раза в день (утром и вечером), а в некоторых населенных пунктах – два раза в неделю и только в утренние часы.



Пассажиропоток очень низкий, как правило, в одну сторону: утром – в город, вечером – в село. В связи с этим доходы от реализации билетов незначительные и не покрывают затраты на организацию пассажирских перевозок при постоянном росте цен на топливо, ГСМ и запчасти. Цена на проезд при этом остается неизменной (регулируемой РЭК).

Так, за 2013 год убытки от городских и пригородных перевозок составили порядка 4,2 млн руб., и это – с учетом выделенных администрацией городского округа Богданович субсидий в объеме 2,5 млн руб. По этой причине предприятию затруднительно продолжать перевозку пассажиров. Обращение в администрацию на организацию транспортного обслуживания населения не находит должного решения из-за отсутствия средств. С 2005 года организовать перевозки на этой территории пытались еще три организации, но, не выдержав безденежья и убытков от данной деятельности, свернули обслуживание маршрутов. В результате основным перевозчиком с 2012 года является ОАО «Транспорт».

Предприятие имеет собственную производственную базу, стоянку, ремонтную зону

для всех автомобилей, штат квалифицированных специалистов, ИТР, ремонтных рабочих, водителей. К сожалению, обладая таким кадровым потенциалом и транспортными возможностями для осуществления пассажирских перевозок, организация вынуждена уменьшать маршрутную сеть, снижать объемы транспортного обслуживания населения в отдельных деревнях и селах. А это означает, что жители глубинки остаются без регулярного транспортного сообщения с городом, а водительский состав и их семьи – без средств к существованию. И это притом, что на всех уровнях власти декларируется социальная направленность бюджета.

Еще одна заметная проблема местного рынка перевозок – когда часть предприятий, сокращая объемы производства, высвобождает людей, обладающих личным транспортом. Они быстро переходят в разряд нелегальных перевозчиков («таксистов»), забирая пассажиров с остановок общественного транспорта перед отправкой автобусов, и без того уменьшая скудную выручку от продажи билетов.

Сергей Бубнов,
генеральный директор ОАО
«Транспорт»

Школа боевого искусства и цигун ИЛИЦЮАНЬ

Условия приема:
взрослые без ограничений,
дети – с 3 лет

Адрес центральной школы:
г. Москва, ул. Большая Очаковская, 47 А,
Бизнес-центр «Очаково», подъезд № 2

Адреса других филиалов смотрите на сайте:

www.iliqchuan.ru

График работы:
с понедельника по субботу: 11.00 – 22.00
Тел.: 8 (495) 729 30 70 – администратор,
8 (905) 711 50 11, 8 (985) 171 22 09 – инструкторы
E-mail: info@iliqchuan.ru





– Что значит «илицюань»?

Чин Фансён: Дословно это переводится как «ментально-физическое боевое искусство»: «и» – сознание, «ли» – физическая сила, а «цюань» – кулак.

– Каковы принципы илицюань?

Ч. Ф.: В основе илицюань лежат принципы даосизма и чань-буддизма. Илицюань строится на недеянии, непротивлении и осознании инь и ян. Обучение идет через осознание, что требует нейтральности, бесформенности и полного присутствия в текущем моменте времени. Действия и реакции происходят из осознания. Если осознания нет, то ими движет простая привычка, рефлекс, основанный на всем предыдущем опыте. Используя предыдущий опыт, вы отказываетесь от текущего момента и не соответствуете ему в полной мере. Когда же вы полностью находитесь в текущем моменте, вы просто течете вместе с ним. «Течь в моменте» значит воспринимать и интегрировать, а не отступать или сопротивляться.

Следуя моменту, вы видите происходящее именно таким, какое оно есть, а затем сливае-

Искусство илицюань: пробудиться к гармонии

Интервью с гранд-мастером Чин Фансёном

тесь с ним, приходя в гармонию с противником и с окружающей средой. Находясь в гармонии, вы обретаете контроль. Осознанность – это ядро, а готовность отреагировать – это следствие осознанности. Нам необходимо понимать процесс обучения, который заключается только в распознавании. Не нужно имитировать, не нужно собирать в себе чужое знание – таким образом можно только приобрести чужие привычки. Обучение – это процесс. Сначала занимающиеся учатся чувствовать движения мышц, структуру тела и центр своих движений. Далее – включать энергию ци и мыслительный процесс.

Илицюань – это внутреннее искусство. Цель занимающегося илицюань – научиться чувствовать свои внутренние ощущения и выражать их вовне. Важной частью искусства является умение расслабиться. Расслабление – это отсутствие напряжения, мягкость, эластичность и, наконец, фа-цзинь

(выброс усилия). Энергия выплескивается из расслабления мгновенно – от нуля до ста процентов.

– Какие стадии проходит обучающийся?

Ч. Ф.: Первая стадия – добиться единства своих ментальных и физических процессов. Есть базовые упражнения, философия, медитационные практики. Вторая – добиться единства с окружающей средой и с противником. В систему входят два формальных комплекса: «21 форма» и «форма бабочки». Затем – «липкие руки», «вращающиеся руки», циньна (искусство заломов и захватов) и свободный бой. Цель заключается в том, чтобы реализовать эти принципы, прочувствовать природу и войти в гармонию с ней. В конечном итоге мы учимся не иметь формы. Каждое движение обусловлено ситуацией, фиксированных движений быть не должно. Невозможно научиться боевому искусству, только лишь выполняя формы.

Наша справка:

Гранд-мастер Чин Фансён – президент Ассоциации илицюань боевого искусства семьи Чин, сооснователь стиля. В настоящее время является хранителем врат стиля илицюань.

С детства обучался кунг-фу у своего отца – патриарха стиля илицюань. Шестнадцать лет преподавал в Малайзии и Австралии. Неоднократный победитель турниров по кикбоксингу, муай-тай и тайцзитуэйшоу, признан Федерацией ушу/кунг-фу США как «выдающийся мастер», старший инструктор илицюань в США.

В настоящее время Чин Фансён ведет занятия в Нью-Йорке и в монастыре Чуань Ян (Кент, штат Нью-Йорк).

Это возможно только в процессе длительных парных упражнений – «липкие руки» и «вращающиеся руки». Обучаясь искусству объединять ум и тело, мы должны понимать природу и того и другого: как они влияют друг на друга, как их объединить и скоординировать. Упражнения нужны для того, чтобы понять шесть физических принципов: расслабление, центр притяжения, центрированность по вертикальной оси, центр тяжести тела, динамический центр массы, область силы сфер защиты и нападения и сила вращения.

– Можно поподробнее об этих принципах?

Ч. Ф.: Динамический центр массы, расположенный в центре груди, это точка, куда мы направляем энергию, чтобы достигнуть контроля над противником, – точка, где вы входите с ним в контакт и через которую, если приложить соответствующие усилия, можно добиться контроля над всем его телом.

Область силы сфер защиты и нападения – это чувство сферичности, подобное культивируемой в тайцзицюань пэн-цзинь, расширяющейся внутренней силы. Главным требованием илицюань является способность формировать защищающий шар. По достижении такой шарообразности

рождаются правильные движения. Сила вращения играет контролируемую роль. Мы проверяем и держим в памяти шесть вышеперечисленных принципов и стараемся объединить их; в то же время мы стараемся снять психические и мышечные зажимы и достичь состояния наполненности духа. Прежде всего, занимающийся должен уметь избавляться от привычек и понимать, что движение должно быть не рефлекторным, а всегда осознанным.

– Что дает практика «вращающихся рук»?

Ч. Ф.: «Вращающиеся руки» развивают чувствительность и приводят вас к гармонии с противником. «Вращающиеся руки» помогают понять, что наши движения основаны не на наших привычках, а на условиях окружающей действительности. Когда противник находится под вашим контролем, он начинает подчиняться вашим движениям, он – ваш. Контролируя противника, вы можете делать с ним все, чего требует ситуация.

Практика «вращающихся рук» учит вас проецировать силу, поглощать силу и расщеплять силу. Сначала нужно почувствовать, как сила проходит из ваших ног вверх в ваши руки, в противника и затем вниз в ноги противника. Это называется проецированием силы.

Второй процесс – это провести силу из ног противника в ваши ноги. Это процесс поглощения энергии противника в себя. Третье – выплеск силы. На высших уровнях мы можем выплескивать нашу энергию, сохраняя при этом единство, в любой точке тела. Любое место может стать местом выплеска силы. Этот выплеск является проявлением взрывной силы.

– Какие положения илицюань как боевой системы являются основными, и сколько времени занимает их освоение?

Ч. Ф.: Илицюань развивает способность перенаправлять силу и выводить противника из равновесия. На высших уровнях используются удары в точки меридианов. Есть небольшое количество ударов кулаком, но в основном удары в илицюань наносятся ладонью (впрочем, так же как и коленом, локтем и плечом). Самое важное – это контролировать противника с самого момента установления контакта. В отличие от многих других систем боевых искусств мы не делаем акцента на изучении конкретных техник для конкретных ситуаций. Вместо этого мы развиваем физическую чувствительность и постоянную работу всех органов чувств таким образом, чтобы видеть, какую



Наша справка

Илицюань – внутренний стиль китайского ушу семьи Чин. Включает в себя оздоровительную часть, духовный и боевой аспекты. Ученики илицюань постигают искусство посредством проникновения в его философию и путем упражнений, в процессе выполнения которых учатся чувствовать поток внутренней энергии ци и управлять им. Внутренние системы организма перестраиваются таким образом, что в результате наступает полный само-

контроль, осознание всего происходящего, гармония души и тела.

Последователи илицюань используют полученные навыки в повседневной жизни, проявляя внутреннюю целостность, гармоничные отношения с окружающим миром. Развитое сознание высвобождает естественную природу человека, возвращает к изначальному.

Изучение илицюань идет через осознание движения мышц, растягивания связок и сухожилий определенным образом, работу костной структуры тела, через слияние энергии ци и процесса мышления.

технику собирается применить противник и куда смещаются центр массы и центр тяжести противника. Присутствие в настоящем моменте позволяет занимающемуся чувствовать противника даже в отсутствие физического контакта.

Противостоя сопернику, сложно манипулировать с его телом, используя одну лишь силу, но у сознания нет ни веса, ни количества, и именно оно ведет тело. Поэтому илицюань учит вести сознание противника. Когда этот навык наработан, женщина или даже ребенок могут легко победить большого мужчину, добившись контроля над его сознанием, а уж его тело будет сле-

довать за сознанием. Обычно достижение высокого уровня занимает около пяти лет под моим личным руководством, а достижение уровня хорошей самообороны – около трех лет при регулярных занятиях. На этом уровне занимающиеся могут применять то, чему их учат в зале.

– Какова главная цель занятий?

Ч. Ф.: Целью наших тренировок является не идеальное выполнение упражнений (будь то «вращающиеся руки» или формы). То, что мы распознаем, должно быть применено ко всему в обычной жизни. «Вращающиеся руки» и формы – это всего лишь способы достигнуть



Мастер Александр Скалозуб

наполненности сознания. Не должно быть так, что занимающийся достигает необходимого состояния только на тренировке, а в жизни остается таким же, как и до знакомства с системой. Занимаясь, вы учитесь наполнять свое сознание на работе или когда вы обедаете или гуляете. Вам открывается больше жизни по мере того, как ваше восприятие причинно-следственных связей улучшается. Самая важная цель для изучающих илицюань – это достигнуть полной осознанности и стать собой. Надеюсь, уровень моих учеников будет достаточно высок, чтобы передать это искусство другим.



Международный инструктор Дарья Сергеева – пятикратная чемпионка Европы и чемпионка мира по тайцзицюань, чемпионка мира по муай-тай, чемпионка СНГ по ушу-саньда

Мнение эксперта

Александр Скалозуб – президент Межрегиональной федерации илицюань, личный ученик сына патриарха стиля Чин Ликюна – мастера Чин Фансёна, носитель традиции в 2-м поколении: «В илицюань есть упражнения, которые дают определенные навыки, необходимые в боевых искусствах, но одновременно они обладают оздоровительным эффектом – за счет координации движений, дыхательной гимнастики, обращения к скрытым ресурсам организма. Для того чтобы в полной мере изучать илицюань, нужно быть до-

статочно зрелым человеком, поскольку мы тренируем не мускулы, а, прежде всего, сознание. Но каких-то четких возрастных ограничений для занятий не существует: развивать внутреннюю энергию можно с юности до самых преклонных лет. Главное – делать это под руководством мастера, учителя, который знает, какой результат должны давать определенные упражнения, и покажет вам, как правильно прислушиваться к собственному телу, управлять обменными процессами, чувствовать внутри себя любой дисбаланс и осознанно восставливать утраченную гармонию».

СТОЛИЧНЫЙ АВТОБУС: ОТ ИСТОКОВ К СОВРЕМЕННОСТИ

Как капля воды отражает все свойства Мирового океана, так и история автобусного транспорта Москвы отражает всю его историю в нашей стране. История эта на удивление коротка, но необычайно динамична. С того момента, как в 1924 году в столице был запущен первый автобусный маршрут, прошло всего 90 лет.



Конечно, определенная предыстория все-таки была, и связана она с именем графа Шереметьева. В девяностые годы позапрошлого столетия московские предприниматели, оценив по достоинству опыт своих архангельских коллег (см. статью «Первый автобус: в мире и в России» в журнале РАЛ № 7(51) за 2013 г. – авт.), попытались наладить автобусное сообщение в столице. С этим предложением они обратились в Городскую думу и... получили отказ! Власти города обосновали его узостью московских улиц, по которым такой широкий транспорт просто не пройдет.

Впрочем, это была вовсе не причина, а предлог: на самом деле город, которому принад-

лежали конные рельсовые «линейки» и сами рельсы, боялся конкуренции со стороны нового вида транспорта, тем более что проезд на нем был очень дешевым. То, что мы со своими конками существенно отстаем от Европы, Думу, видимо, совершенно не волновало.

И все-таки попытка поступить наперекор властям состоялась. С 17 июля 1907 года два открытых автобуса, принадлежавшие графу Шереметьеву, – восьмиместный «Даймлер» и двенадцатиместный NAG (фото 1) – начали курсировать между Марьиной рощей и Останкино. Стоимость проезда составляла 15 копеек. И хотя позднее в столице было запущено еще несколько маршрутов, этот со-

вместный «праздник души» пассажиров и предпринимателей завершился очень быстро: немногим более года спустя большинство автобусов сломалось, не выдержав неравной борьбы с московскими мостовыми... После этого о возможности обзавестись общественным автобусным транспортом хотя бы в российских столицах на долгие годы прочно забыли. Конечно, тому немало способствовали политические события – две революции, создание СССР. Отсюда и временной пробел в истории российского автобуса длиной почти в два десятилетия.

...В середине 20-х годов прошлого века Москва стремительно росла, потребность в перевозках увеличивалась: перегруженность трамвайной сети становилась угрожающей. И тогда Министерство жилищно-коммунального хозяйства (МЖКХ) приняло решение об организации регулярного автобусного сообщения.



Фото 1. Автобусы «Даймлер» и NAG



Фото 2. Автобус английской фирмы «Лейланд»

18 апреля 1924 года несколько импортных и несколько самодельных (переделанных из грузовиков) автобусов открыли новую веху в истории общественного транспорта Москвы, которая продолжается и по сей день.

Первые «ласточки» курсировали по дачной линии Пресненская застава – Серебряный Бор. Эксплуатация показала отличные результаты, летом этого же года МЖКХ запустило маршрут уже в черте города: автобус связал Каланчевскую площадь с Белорусским вокзалом. Поначалу – без расписания: восемь автобусов английской фирмы «Лейланд» передвигались вне определенного графика. Каждая машина развивала максимальную скорость 30 км/ч и могла перевезти до 28 пассажиров (фото 2).

На другой день – 9 августа 1924 года – о знаменательном событии сообщила газета «Рабочая Москва»: «Вчера в 12 часов в Москве открылось регулярное автобусное сообщение от Каланчевской площади до Тверской заставы. Весь маршрут в 8 верст разбит на 4 станции и 13 остановок,

в пути – 25–27 минут. По линии курсируют 8 автобусов с интервалом 6–8 минут. Плата за одну станцию 10 копеек. В ближайшее время МЖКХ получает из-за границы еще 8 автобусов, которыми будет обслуживаться вторая линия. Автобус облегчит работу трамвая».



Фото 3. Автобус Я-3

Первые автобусы советского производства появились в ком-

мунальном хозяйстве Москвы в 1929 году. Их выпускали на автозаводе в Ярославле (сначала Я-3 (фото 3), затем Я-6 на 36 мест на базе грузовика Я-5), затем в процесс включился завод АМО в Москве (АМО-4 на 26 мест с 1931 г. и АМО-Ф-15 на 28 мест с 1932 года). Завод в 1931 году переименовали в автомобильный завод им. Сталина, или ЗиС, и эта аббревиатура дала название всем его последующим маркам машин.

Во второй половине 1930-х годов автобусные линии столицы развивались все интенсивнее, ими были охвачены не только окраины города, лишенные трамвая и троллейбуса, но и центральные магистрали, особенно те, где в 1936–1937 гг. были сняты трамвайные пути. При этом на следующий же день трамвайный маршрут заменялся автобусным. В конце 1937 г. в Москве работал 41 автобусный маршрут. Кроме того, курсировали два ночных – «Б» (по Садовому кольцу) и № 24 (площадь Свердлова – автозавод им. Сталина) (фото 4).

В военное время практически все московские автобусы были сняты с линий и отправлены на фронт. Часть оставшейся техники обслуживала гостиницы и нужды местной



Фото 4. Автобус АМО-4 на площади Свердлова, 1933 год

противовоздушной обороны. В Бахметьевском гараже устроили центральные авторемонтные мастерские, где чинились фронтные машины. Эта страница – одна из самых славных и по-настоящему героических в истории московского автобуса.

Вот только один из эпизодов.

В январе 1942 г. СНК СССР поручил Моссовету создать колонну из 40 автобусов для вывоза жителей осажденного Ленинграда по льду Ладжского озера... Для этого тяжелейшего задания были выбраны машины марки ЗиС-8 выпуска 1934 года. С заданием они справились блестяще: 169 тысяч ленинградцев-блокадников были перевезены по ненадежному озерному льду и доставлены в Москву. А машины вернулись на фронт и использовались вплоть до окончания войны. Самое поразительное – вся колонна в 1945 году вернулась в столицу на собственных колесах (фото 5).



Автобусы ЗиС-16 и ЗиС-154 у Белорусского вокзала, 1950 год

Уже с января 1945-го начали увеличиваться производственные мощности всех крупных заводов СССР – в Горьком, Питере, Ярославле, Яхроме, Москве. Началась работа по восстановлению автобусного хозяйства России и капитальному

ремонту машин, возвращенных с фронта и находившихся в частичной консервации в автобусных парках страны. В конечном счете производством автобусов в СССР занимались 43 предприятия – как специализированных, так и выпускавших небольшие опытные партии. И это было только начало все более ускоряющегося развития системы наших автобусных линий, постепенно занявшей определяющее место в наземном транспорте России, о чем красноречиво свидетельствуют цифры: к 1981 году в городах СССР уже 58% пассажиров предпочитали автобус любым другим видам транспорта. Сейчас в крупных российских городах, включая Москву, автобусами пользуются уже более 70% пассажиров.

История автобуса продолжается...

Алла Минина
По материалам сайтов:
<http://www.busnews.ru>,
<http://avtobusmaz.ru>,
<http://autoinvalid.net.ru>,
<http://vaostory.ru>



Фото 5. Автобус ЗиС-8



ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

- ◆ Организации – члены Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны».
- ◆ Организации – члены Некоммерческого партнерства «Развитие Автовокзалов Страны».
- ◆ Организации – члены Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов.
- ◆ Организации – члены Association of Pan-European Coach Terminals (APC).
- ◆ Пассажирские автотранспортные предприятия.
- ◆ Организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции.
- ◆ Некоммерческие организации в сфере транспорта.
- ◆ Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта.
- ◆ Комитет по транспорту Государственной Думы 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 ее территориальные управления.
- ◆ Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, территориальные управления государственного автодорожного надзора.
- ◆ Научно-исследовательские и высшие учебные организации в сфере автомобильного транспорта.
- ◆ ОАО «Российские железные дороги».
- ◆ Организации в сфере реализации автобусов, запасных частей, топлива, технического обслуживания, ремонта, переоборудования автобусов, спутниковой навигации, страхования, рекламы.
- ◆ Редакции отраслевых автотранспортных изданий.

