



- Защищенность автовокзала
- Безопасность пассажира
- Инновационное управление
- Квалификация персонала
- Качество услуги (стр. 27)



Проект Приказа «Требования к оборудованию автовокзалов» (стр. 45)



Группа компаний АТТ

Официальный дилер Irisbus Iveco, Hyundai

Группа компаний "АТТ" имеет богатый опыт работы на российском рынке автомобильного и специального транспорта уже более двенадцати лет.

На правах официального дилера Группа компаний "АТТ" занимается продажей в России всего модельного ряда автобусов концерна IVECO Irisbus. Являясь также дилером ОАО "ТАГАЗ", наша компания занимается продажей автобусов малого класса Hyundai County. Специалисты нашего сервисного центра осуществляют техническое обслуживание, гарантийный или плановый ремонт всего модельного ряда автобусов, продаваемых нашей компанией.



г. Москва, 1-й Митинский пер., д.25, тел./факс (495) 789-30-00



ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА	
Поздравление с Днем автомобилиста!	5
Правление Партнерства представляет Вице-Президента Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»	5
Нелегалы сменили вывеску	6
План работы Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» по реализации Транспортной стратегии Российской Федерации в сфере развития пассажирского автомобильного транспорта	8
АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ	
«Забота о клиентах – превыше всего!»	12
ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ В ЛИЦАХ	
Козлов Михаил Иванович - президент Российского автотранспортного союза	14
Липсиц Леонид Моисеевич - директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта	15
МЕЖДУГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: МОСКВА	
Удобная тропинка	16
НОВОСТИ	
«Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств»	19
Всероссийская конференция в г. Липецке	19
Мир автобусов – 2010	19
АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ	
Оправдывая звание лидера	20
БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК	
Анализ эффективности современной системы статистических наблюдений в сфере управления безопасностью перевозок пассажиров автобусами	22
АВТОБУСНОЕ РАСПИСАНИЕ	
Аспекты работы с автобусными расписаниями в интернете	25
АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: МОСКВА	
Информация о Группе компаний «Русские Автобусные Линии»	27
ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ	
Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Карелия	30
Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Коми	31
Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Марий Эл	31
Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Ингушетия	34
Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Калмыкия	34
Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Карачаево-Черкесской Республики	35
АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ	
Продолжение книги Ю.А. Гольденберга «Автовокзалы и пассажирские Автостанции»	36
ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ	
Интегрированные системы безопасности - «Эскорт-Центр»	44
НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ	
Аннотация к проекту Приказа «Требования к оборудованию автовокзалов»	46
Проект Приказа «Требования к оборудованию автовокзалов»	46

Использованные фотоматериалы взяты из следующих источников:
<http://images.reklama.com.ua>
<http://blog.nosecret.ru>
<http://mfobzor.info>

Редакция издания не всегда разделяет мнение авторов публикуемых статей.
 Перепечатка текстов допускается только с разрешения редакции.



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

Свидетельство о регистрации: ПИ № ФС77-38352

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

Подписка на Бюллетень «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» осуществляется: Каталог российской прессы «Почта России» - Индекс 11129, а так же непосредственно через редакцию журнала на все номера журнала.

Адрес редакции:

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

Тел./факс (495) 633-12-89

E-mail: info@rosbuslines.ru

www.rosbuslines.ru

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

Тираж - 1000 экземпляров. №5 Сентябрь - Октябрь 2010 г. (№ 31). Подписано в печать 15.10.2010г.

Экспертный совет:

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

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

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

Козлов М.И. - Президент Российского автотранспортного союза

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

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

Свешников Ю.Ю. - Исполнительный директор Московского Транспортного Союза

Главный редактор - **Б.О. Лоран**

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

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

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

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

Юридическое сопровождение - **С.А. Сидоров, А.С. Яровенко**

Корреспондент - **А.С. Суинова**

Фотограф - **Ю.П. Данченко**

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

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

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

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

С Днем автомобилиста!

Уважаемые работники автомобильного транспорта!



Правление Партнерства сердечно поздравляет водителей, ремонтных рабочих, специалистов и руководителей предприятий и подразделений автомобильного транспорта, индивидуальных предпринимателей, занятых автотранспортным бизнесом, с профессиональным праздником.

Автомобилист - профессия особая, со своей романтикой, своим традициями, характером и укладом. Это очень напряжённый и одновременно почётный труд, требующий высокой физической и эмоциональной самоотдачи, профессионализма, таланта.

Невозможно представить современную жизнь без транспортных средств. С каждым годом расширяется сфера применения автотранспорта во всех областях человеческой деятельности, повышается безопасность движения и эффективность работы автотранспортных служб.

Транспортники ставят своей задачей постоянное повышение уровня обслуживания – строятся удобные транспортные развязки и терминалы, обновляется подвижной состав, строятся новые автостанции и станции метрополитена. Внедрение новых технологий и альтернативных видов моторного топлива позволяют более бережно относиться к экологии города.

Залогом успеха отрасли являются, в первую очередь, работающие в ней люди, настоящие мастера своего дела, знающие и любящие свою профессию.

Спасибо вам, дорогие автомобилисты, за ваш самоотверженный труд на благо всей России.

Особая признательность – ветеранам отрасли, посвятившим свою трудовую жизнь становлению и развитию отечественного транспорта.

Пусть продолжают слава и традиции отрасли в третьем тысячелетии. Пусть во всех ваших делах и начинаниях вам сопутствует успех.

Примите искренние пожелания счастья, здоровья, удачи во всех делах и начинаниях. Мира и благополучия вам и вашим семьям.

Правление Партнерства представляет Вице-Президента Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

Крючков Вячеслав Валентинович



Дата рождения - 13 сентября 1954 г.

Место рождения - Украина, Киевская область.

Образование - Высшее

В 1975 году окончил Киевское Высшее Танково-Инженерное училище;

В 1993 году окончил Военную академию БТВ ВАК ВА ГШВС РФ

Периоды работы:

• **1971-2002 г.г.**- Служба в Вооруженных Силах РФ – Генерал-майор;

• **2002-2003 г.г.**- Ведущий специалист – Российский автотранспортный союз;

• **2003-2004 г.г.**-Заместитель директора колледжа «МЭСИ»;

• **2004-2007 г.г.**- Заместитель начальника отдела Департамента транспорта и связи города Москвы;

• **2007-2009 г.г.**- Начальник отдела мониторинга и контроля Управления строительства Общества с ограниченной ответственностью;

• **2010 г. по н/в** - Вице-Президент НП «ЕТС» «Российские Автобусные Линии».

Нелегалы сменили вывеску



В июне 2009 года Правительством Москвы подписано Соглашение с ОАО «РЖД» № 77-402 «О взаимодействии в области обеспечения качественного удовлетворения потребностей пассажиров, их безопасности на железнодорожных вокзалах города Москвы и прилегающих к ним территориях на 2009-2011 г.г.». В рамках Соглашения предполагалось с привлечением сил правоохранительных и контролирующих органов Москвы вытеснить нелегальных перевозчиков с привокзальных площадей Москвы. С этой целью был создан и эффективно функционировал оперативный штаб по наведению порядка.

По истечении нескольких месяцев порядок в основном был наведен, перевозчики, ранее работавшие от привокзальных площадей, ушли на официальные автовокзалы и автостанции, некоторые вообще были вынуждены уйти с этого рынка.

В ходе проведения такой работы, земельный участок у Казанского вокзала был огорожен ООО «Аэровокзал», которое заключило договор аренды с ведомственным охранным предприятием РЖД на охрану указанного земельного участка. Сотрудники охраны, после этого, перестали пропускать какие-либо автобусы, кроме так называемых «шаттлов», т.е. автобусов, осуществляющих перевозку пассажиров от железнодорожных вокзалов (Казанский, Павелецкий и Белорусский) до официально согласованных, Департаментом транспорта и связи города Москвы, автостанций. Указанные «шаттлы» отработали около месяца, а потом, из-за не востребоваемости услуги, были отменены. Потенциальные пассажиры продолжали искать автобусы в близлежащих дворах.

Оценив размер потенциального пассажиропотока, а также, принимая во внимание, что основные конкуренты были вытеснены с привокзальных площадей, ООО «Аэровокзал» предложило Дирекции железнодорожных вокзалов (ДЖВ) ОАО «РЖД» заняться на постоянной основе перевозкой пассажиров, причем нежелание последних ехать на Аэровокзал и пустые

«шаттлы» не смутили будущих транспортников. Видимо их планы были далеко идущими. В итоге, на 03.11.2009 г. был назначен аукцион №А-23, предметом которого являлась реализация билетов на междугородние/международные автобусные перевозки, осуществляемые с городских автобусных вокзалов/станций, а также организация регулярной бесплатной доставки пассажиров трансфертными автобусами от железнодорожных вокзалов до автобусных вокзалов/станций. Однако, как ни странно, этот аукцион не состоялся. Тем не менее, несмотря на отсутствие участников аукциона, 25.12.2009г. был проведен еще один аукцион №А-26. Предметом его снова стала реализация билетов на ежемесячно согласовываемые Заказчиком по времени отправления междугородние/международные автобусные перевозки. Организация регулярной бесплатной доставки пассажиров купивших билеты на согласованные в текущем месяце заказчиком по времени отправления междугородние/международные автобусные перевозки трансфертными автобусами от железнодорожных вокзалов Москвы до автобусных вокзалов/станций. В чем же тут разница? В принципе. В первом случае это реализация билетов только на рейсы, отправляемые от городских автовокзалов, а во втором – от любых мест в Москве. Также было уточнено место отправления трансфертных автобусов – от железнодорожных вокзалов Москвы до автобусных станций без их конкретизации в городе Москве, т.е. в любой город страны. По форме вроде бы одно и то же, а вот по сути – совершенно разные транспортные процессы. Если условия аукциона А-23 действительно соответствовали концепции развития железнодорожных вокзалов по их декриминализации и выводу перевозчиков на периферию города, то условия аукциона А-26 сняли все ограничения и разрешили отправлять автобусы по межрегиональным маршрутам от привокзальных площадей Москвы до других городов России и зарубежья. В итоге, ничего принципиально не изменилось по отношению к несанкционированным местам отправок. Кроме названия перевозчика: ОАО «РЖД-трансфер». Оказывается, это предприятие, 75% акций которого принадлежит ООО «Аэровокзал», а только 25% ОАО «РЖД», не имеющее ни одного автобуса, хотя бы самой малой вместимости, стало монополистом по организации отправок автобусов от привокзальных площадей. И никакие указания органов власти по выводу перевозчиков на санкционированные места отправок не стали препятствием для их деятельности.

После такой рокировки, а проще говоря, рейдерства, ОАО «РЖД-трансфер» развило бурную деятельность. Для начала эти начинающие транспортники стали перетягивать себе перевозчиков, завлекая их относительно небольшим процентом сбора за свои

услуги. Так, например, перевозчикам предлагались услуги автовокзального обслуживания (хотя привокзальные площади не согласованы Правительством Москвы в качестве мест отправления автобусов) за 15% от стоимости билета. При этом скромно умалчивались другие скрытые комиссии и сборы.

Автобусы перевозчиков, прибывающие из регионов по межрегиональным маршрутам, высаживают пассажиров на привокзальных площадях и остаются там же, где ожидают отправки по своему расписанию, а не идут в места отстоя для проведения технического обслуживания (ремонта), отдыха водителей. Как при такой организации транспортной работы соблюдаются требования законодательства по обеспечению безопасности перевозок (предрейсовый медицинский осмотр водителей, межсменный отдых водителей, предрейсовый технический осмотр подвижного состава и др.) остается загадкой. После этого такой автобус с региональными номерами под видом заказной перевозки пассажиров следует от железнодорожного вокзала до Аэровокзала. От этой автостанции перевозчики работают уже по паспортам маршрутов и схемам движения, согласованными с Департаментом транспорта и связи города Москвы. Таким образом «заказной» рейс превращается в «регулярную» перевозку, с заменой соответствующего заказ-наряда на паспорт регулярного междугороднего маршрута. При этом нарушаются: Постановление Правительства Москвы от 18.01.2005г. №24-ПП, Приказ Минтранса РФ от 2003г. №178, Кодекс административных правонарушений города Москвы. Не соблюдается режим труда и отдыха водителей, которые вынуждены находиться в автобусах на привокзальных площадях вместо нормального отдыха, как это положено. При этом перевозка пассажиров хоть и называется заказной или трансфертной, по сути - она регулярная, т.к. такой автобус отправляется в одно и то же место, по одному и тому же маршруту в черте города. Перевозит такой автобус вовсе не неопределенный круг лиц, а определенный круг лиц, вполне конкретных пасса-



жиров, у каждого из них имеется именной билет с их персональными данными.

В итоге получается, что осуществляется регулярная перевозка пассажиров по межрегиональным маршрутам под видом заказной от несанкционированных мест отправления автобусов до конечного пункта. Что и было до 2009г. Ничего не изменилось, кроме названия перевозчика. О каком тогда порядке в транспортной отрасли можно говорить?

У участников транспортного сообщества не может не вызывать опасения такая деятельность ОАО «РЖД-трансфер».

Во-первых, ОАО «РЖД-трансфер» демпингует и использует недобросовестную конкуренцию, организовывая пункты отправления автобусов на базе инфраструктуры ОАО «РЖД», которую строило и оплачивало «РЖД» за счет своей основной деятельности. Из-за этого снижаются издержки на эксплуатацию автовокзальной инфраструктуры.

Во-вторых, создается параллельная система автовокзалов на базе железнодорожных вокзалов «РЖД», которая, используя вышеуказанные элементы недобросовестной конкуренции, разрушит существующую автовокзальную сеть регионов, весьма малоэффективную, нуждающуюся в модернизации. Но никакой модернизации не наступит из-за отсутствия средств.

В-третьих, ОАО «РЖД-трансфер» для достижения своих корпоративных целей часто использует так называемый административный ресурс для борьбы с конкурентами.

Хорошим примером этому является недавнее сошествие в префектуре Южного административного округа города Москвы. Префектурой округа была разослана факсограмма перевозчикам, руководителям УВД и Управы района о проведении презентации нового автовокзала на Котляковском переулке, принадлежащем ОАО «РЖД-трансфер». На этом совещании или презентации, заместитель префекта недвусмысленно дал понять собравшимся, что в округе есть только одна автостанция, удовлетворяющая всем требованиям – на Котляковском переулке. Другие автостанции, организованные в 2005 и 2009г.г., будут закрыты, при этом перевозчикам дали понять, что от добра добра надо искать именно на Котляковке, а не на Щелковском вокзале, например. Представитель УВД подтвердил слова заместителя префекта о борьбе с указанными автостанциями, которые были согласованы в установленном порядке ранее.

Господа из ОАО «РЖД-трансфер» не понимают специфики работы пассажирского транспорта, не предполагают, наверное, что для организации нормального и безопасного для пассажиров перевозочного процесса требуются не только деньги, но и профессиональные знания, и опыт организации и управления, накапливаемый годами.

Российский автотранспортный союз, Некоммерческое партнерство «ИТС«Российские Автобусные Ли-

нии» будут всеми законными методами бороться за права своих членов и ограждать их от недобросовестной конкуренции со стороны ОАО «РЖД-трансфер» и других таких же организаций. Среди членов Партнерства имеется решимость отстаивать интересы транспортников и привлечь внимание Правительства Москвы, Министерства транспорта РФ, Правительства Российской Федерации к существующей проблеме нелегальных перевозок, организованных под эгидой ОАО «РЖД», но, видимо, без его ведома. Также в адрес Президента ОАО «РЖД» будет направлено обращение от участников автотранспортного сообщества по вопросу нецелевого использования объектов

и инфраструктуры «РЖД» в интересах нелегальных перевозчиков, которые, кроме всего прочего, составляют недобросовестную конкуренцию железнодорожным пассажирским перевозкам, в ущерб ОАО «РЖД».

Мы уверены, что совместными усилиями порядок будет наведен. В Москве и регионах продолжится работа по оптимизации междугородных и международных автобусных перевозок в целях повышения рентабельности транспортной отрасли, ее модернизации, эффективности и безопасности перевозок пассажиров.

Вячеслав Крючков

Вице-Президент

НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»

Разработан План работы Партнерства по реализации Транспортной стратегии РФ.

В целях обеспечения реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р) был разработан План первоочередных мер по формированию основных механизмов реализации Транспортной стратегии РФ в сфере развития автомобильного транспорта, одобренный решением Конференции Российского автотранспортного союза от 24 июня 2010 г.

П Л А Н

работы Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» по реализации Транспортной стратегии Российской Федерации в сфере развития пассажирского автомобильного транспорта

№ п/п	Наименование мероприятий	Срок выполнения	Исполнители	Ожидаемый результат
1	Участие в разработке предложений и механизмов по стратегическому плану развития пассажирского автомобильного транспорта.	2010-2011	НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»	Реализация Транспортной стратегии с учетом перехода к интенсивному, инновационному, социально-ориентированному развитию пассажирского автотранспортного комплекса страны на долгосрочную перспективу. Выбор направлений развития пассажирского автомобильного транспорта.
2	Участие в разработке федеральных целевых программ развития пассажирского автомобильного транспорта, региональных и муниципальных программ социально-экономического развития региона (муниципалитета).	2010-2012	НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии», органы исполнительной власти (по согласованию)	Создание условий для социально-экономического развития, за счет: - повышения качества транспортных услуг; - снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта; - повышение конкурентоспособности отечественной транспортной системы; - усиление инновационной, социальной и экологической направленности развития автотранспортной отрасли.

3	<p>Разработка предложений по механизмам государственной поддержки обновления и модернизации парка:</p> <ul style="list-style-type: none"> - пассажирских автотранспортных средств, направленных на улучшение их эксплуатационных и экологических показателей, уровня безопасности, условий перевозок пассажиров и доступности для маломобильных граждан; - Поэтапное введение ограничений по возрасту коммерческой эксплуатации и экологическому классу автомобильного транспорта, особенно при выполнении государственного (муниципального) заказа. 	2010-2012	<p>НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии», органы исполнительной власти (по согласованию)</p>	<p>Снижение среднего возраста парка маршрутных автобусов. Содействие в развитии лизинга современных транспортных средств. Привлечение частных транспортных операторов к обслуживанию пассажиров на городской (муниципальной) маршрутной сети на принципах государственного частного партнерства (ГЧП). Снижение среднего возраста парка автобусов. Содействие в развитии лизинга современных транспортных средств. Использование транспортных средств более высокой категории экологической безопасности.</p>
4	<p>Содействие частным автотранспортным компаниям и индивидуальным предпринимателям по развитию государственно- частного партнерства (ГЧП) с органами государственной власти субъектов РФ и муниципалитетов на автомобильном транспорте общего пользования.</p>	2010-2012	<p>НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии», органы исполнительной власти (по согласованию)</p>	<p>Стимулирование конкуренции и развитие инвестиционного рынка автотранспортной отрасли. Привлечение частных инвестиций, передача права пользования объектами транспортной инфраструктуры частному бизнесу. Гарантия государства перед бизнесом по заключаемым договорам.</p>
5	<p>Оказание помощи и консультаций ассоциациям, союзам, организациям, ИП</p> <ul style="list-style-type: none"> - членам НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» по созданию саморегулируемых организаций в субъектах Российской Федерации. 	2010-2011	<p>НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»</p>	<p>Переход к эффективному сочетанию государственного регулирования экономики с принципами и интересами предпринимательской деятельности в автотранспортной отрасли.</p> <p>Разработка и установление стандартов и правил указанной деятельности, контроль за соблюдением требований указанных стандартов и правил.</p> <p>Обеспечение саморегулируемой организацией дополнительной имущественной ответственности каждого ее члена перед потребителями услуг.</p>
6	<p>Разработка Положения об автовокзалах, требований к их оснащению.</p>	2010-2011	<p>НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии», Общественный совет</p>	<p>Упорядочение работы автовокзалов для создания комфортных условий обслуживания пассажиров и обеспечение комплексной системы безопасности, в части предотвращения чрезвычайных ситуаций и террористических актов, управления и руководства.</p>
7	<p>Создание Некоммерческого партнерства объединения автовокзалов Российской Федерации (НП «Автовокзалы России»).</p>	2010-2011	<p>НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии», Общественный совет</p>	<p>Оказание услуг при перевозке пассажиров по единым стандартам и правилам. Создание саморегулируемой организации.</p>

8	<p>Подготовка предложений в проекты Федеральных законов:</p> <ul style="list-style-type: none"> - «Об автомобильном транспорте и автотранспортной деятельности и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - «Об основах организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» - «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам в Российской Федерации». 	2010-2011	НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии», Общественный совет	<ul style="list-style-type: none"> - обеспечение доступности услуг пассажирского транспорта для населения; - организация маршрутов регулярного сообщения между субъектами Российской Федерации по перевозке пассажиров; - контроль соблюдения установленных условий выполнения регулярных перевозок. <p>Перечисленные законопроекты позволят:</p> <ul style="list-style-type: none"> - разработать и реализовать экономические механизмы, стимулирующие обновление транспортных средств; - предоставить государственные гарантии, по привлекаемым для финансирования наиболее значимых инвестиционных проектов, капиталам отечественных и иностранных инвесторов; - содействовать в развитии лизинга современных транспортных средств; - обеспечить для российских транспортных организаций равных конкурентных условий при работе на автомобильном рынке транспортных услуг с учетом особенностей этого рынка.
9	<p>Разработка Методических рекомендаций:</p> <ul style="list-style-type: none"> - по расчету себестоимости на пассажирские перевозки в городском и пригородном сообщении; - по установлению тарифов на услуги оказываемые автовокзалами и автостанциями; - по оптимизации маршрутной сети муниципального района, городского округа, субъекта РФ, с режимом работы на них подвижного состава на основе выполнения минимальных социальных стандартов транспортного обслуживания населения. 	2010-2011	НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии», Общественный совет	<p>Установление основ регулирования отношений, связанных с организацией регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам. Обеспечить гарантированную комфортность перевозок городского пассажирского транспорта (ГПТ) (интервалы движения, наполняемость подвижного состава, средняя скорость передвижения)</p>
10	<p>Участие в разработке и внедрении единой электронной автоматизированной системы продажи и бронирования билетов с использованием персональных данных на пассажирском автомобильном транспорте межмуниципального, междугородного и международного сообщений. Разработка систем оформления электронных билетов через сеть Интернет.</p>	2010-2011	НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии», Общественный совет	<p>Постепенная интеграция существующих программ по продаже билетов в единую общероссийскую систему. Формирование на ее основе федеральной системы мониторинга, анализа и оптимизации пассажиропотоков на основе современных информационных технологий.</p>
11	<p>Участие в разработке технических и административных регламентов.</p>	2010-2012	НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии», Общественный совет	<p>Регулирование рынка автотранспортных услуг.</p>

12	Участие в разработке учебных программ и современных методик подготовки и повышения квалификации специалистов автомобильного транспорта, включая водителей	2010 - 2012	НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии», Общественный совет	Повышение квалификации и ответственности водителей всех категорий. Разработка квалификационных требований к должностным лицам автотранспортных предприятий на основе государственных стандартов подготовки специалистов ВУЗа-ми и средними специальными учебными заведениями.
13	Подготовить предложения в РАС: - по участию НП «ЕТС «РАЛ» и его членов в субъектах РФ в процессе оформления и согласования межсубъектных автобусных маршрутов, включая разработку паспорта маршрута; - по совершенствованию системы подачи информации перевозчиками и владельцами транспортной инфраструктуры в органы Государственной статистики.	2010-201	НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»	порядочение регулярных маршрутов, их согласование с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации. Улучшение анализа и статистических данных работы автотранспортных предприятий и ИП.
14	Подготовка предложений в нормативно-правовые акты необходимые для реализации положений Федерального закона «О транспортной безопасности» определяющих порядок взаимодействия организаций автомобильного транспорта и государственных органов исполнительной власти в части обеспечения безопасности на автомобильном транспорте.	2010 - 2012	НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии», Общественный совет	Создание комплексной системы обеспечения транспортной безопасности на транспорте по предотвращению чрезвычайных ситуаций и террористических актов.
15	Совершенствование перевозочных технологий на основе оснащения автотранспортных средств навигационными устройствами при использовании спутниковых систем (ГЛОНАСС), в первую очередь, на междугородных и международных маршрутах способствующих повышению эффективности функционирования автотранспортной отрасли за счет улучшения эксплуатационных показателей работы подвижного состава.	2010-2012	НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии», Общественный совет	Использование навигационного оборудования позволит решить следующие задачи: - постоянное отслеживание движения автотранспортных средств; - контроль за внештатными ситуациями и эксплуатационными показателями работы транспортных средств; - контроль за режимом труда и отдыха водителей.
16	Внесение предложений по методике составления транспортно-экономического баланса работы пассажирского автомобильного транспорта в субъектах, муниципалитетах Российской Федерации	2010-2012	НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии», Общественный совет	Позволит определить оптимальное количество подвижного состава и его типах для обеспечения пассажиропотоков.

17	Внедрение систем контроля за режимом движения и режимом труда и отдыха водителей, устанавливаемых на рабочем месте водителя, цифровых тахографов или их электронных спутниковых аналогов, ограничителей скорости движения транспортных средств, систем контроля бодрствования водителя и других.	2010-2012	НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии», Общественный совет	Контроль за движением автотранспортных средств и их эксплуатационными показателями работы, режимом труда и отдыха водителей.
----	--	-----------	--	--

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ
«Забота о клиентах – превыше всего!»


Александр Андриющенко
генеральный директор ООО «Транс-Тур»

Практика летних перевозок показала, что в погоне за деньгами многие, в том числе и перевозчики, предпочитают пренебречь условиями безопасности. О том, как можно заработать честными способами и при этом сохранить уважение клиентов и здоровую атмосферу в коллективе, журналу «Российские Автобусные Линии». Проблемы и перспективы развития» рассказал генеральный директор ООО «Транс-Тур» Александр Андриющенко.

Расскажите, как зародилось Ваше предприятие?

- История нашей организации началась два года назад. Изначально мы были зарегистрированы как

частное предприятие. Работали так довольно продолжительное время, название было то же, что и сейчас - «Транс-Тур». С 1 августа прошлого года мы заявили о себе как общество с ограниченной ответственностью. Для этого мы подготовили всю документацию, прошли все согласования в Министерствах транспорта Республики Калмыкии, Ростовской области, Ставропольского края, г. Москвы. Заключили договора с ОАО «Донавтовокзал» (Ростовская область), ОАО «Автовокзал» (Ставропольский край), ООО «Русские Автобусные линии» (г. Москва). Надо отметить, что это было нелегкой задачей – оформить документально предприятие. Тем не менее, нам удалось с этим справиться

Сколько рейсов в день сегодня Вы выполняете?

- Сегодня наш основной план – три рейса: Элиста - Москва. Получается так, что выходит два основных прямых рейса (экспресс) в Москву, плюс к этому дополнительный рейс, также в направлении Москвы, но с заездами на автостанции Ростовской области и Ставропольского края. Вообще в целом стараемся следить за популярными маршрутами, делать такие, которые удобны нашим клиентам.

На каких автобусах работаете?

- В основном, конечно, это немецкие автобусы фирмы «Mercedes», уже зарекомендовавшие себя. На этих автобусах работаем почти по всем направлениям. Они добротные, по техническим характеристикам превосходят китайские машины. Конечно, немецкая техника на порядок и дороже, однако лучше сразу заплатить приемлемую цену за транспорт, чем платить потом за ремонт китайских автобусов. А к слову сказать, на наших дорогах китайские машины работают недолго, все-таки они не так качественно выполнены.

Наверняка, на немецких и системы безопасности гораздо лучше, нежели на других?

- Естественно, там все до мелочей продумано. Вы же понимаете, что на пластмассовых автобусах и оборудо-

дование другое стоит. И чем дешевле оно, тем меньше гарантий того, что во время рейса ничего не случится.

Какие еще меры, чтобы максимально обезопасить работу, Вы предпринимаете?

- Мы ведем регулярный инструктаж водителей. В первую очередь говорим о правилах скоростного режима на дороге. Во-вторых, тщательно следим за графиком работы. Наша задача – исключить возможности аварий из-за усталости водителя. Этот вопрос особо остро встал после многочисленных аварийных ситуаций летом. Понятное дело, что летом поток пассажиров резко возрастает. Но это не означает, что должна страдать безопасность. У нас есть строгие правила – 3-4 часа за рулем, потом обязательный отдых. Не бывает такого, чтобы один водитель без отдыха проезжал 500 километров и более.

Также надо отметить, что мы моментально отреагировали на требования Президента РФ установить ремни безопасности. Всё было выполнено в кратчайшие сроки. Вдобавок нужно сказать, что без этого не пройдешь технический осмотр. Гостехнадзор тщательно следит за этим.

С какими проблемами Вам приходится сталкиваться по работе? Каким образом пытаетесь их решать?

- Конечно, я скажу, что самая наша главная проблема – плохие дороги. Иногда приходится работать просто в ужасных условиях, некоторые дороги кроме как аварийными и не назовешь.

Однако это только те проблемы, что касаются технической стороны работы. Много неприятностей приносят те предприятия, которые работают нелегально, т.е. кто незаконно осуществляют регулярную перевозку пассажиров. Они стоят, где попало в Москве и на остановках берут людей и вне остановочных пунктов. Такие перевозчики ни за что не платят, фактически никакой ответственности за свое дело они не несут, работают сами на себя, себе же в карман и деньги складывают. Честно, не знаю, как им удастся работать до сих пор. Возможно, они находят свои способы договариваться с различными структурами. Только ясно, что их водители не проходят специального медосмотра, с ними не проводят инструктаж.

Но ведь пассажиры должны понимать, что есть определенная доля риска в том, что они пользуются услугами подобных перевозчиков?

- Понимаете, у нас в России уже своя особая наработанная практика перевозок. Вот мы совсем недолго работаем на этом рынке, а там люди десятилетиями возят. Конечно, у них есть уже свои пассажиры. Конечно, постепенно количество таких нелегальных предприятий уменьшается, но весь этот процесс невероятно долг. Недавно представители государственной власти, наконец – то, навели порядок на Павелецком вокзале, т.е. ликвидировали все незаконные автобусные стоянки междугородних



перевозчиков, но в корне это проблему не решило.

Есть ведь другие способы держаться на этом рынке?

- Первый и самый главный – выстроить хорошие отношения в коллективе. Когда все работают слаженного и работа делается по-другому. Мы стараемся поддерживать дружеские отношения. Постоянно проводим общие собрания, решаем насущные проблемы, которые возникают. И, конечно, все мероприятия и праздники отмечаем всем коллективом.

Другой способ удержаться на рынке – стремиться выстроить комфортные условия для пассажиров. Во-первых, мы периодически покупаем новые автобусы. Европейская техника пользуется спросом среди пассажиров. Для привлечения пассажиров мы используем не только рекламу, но и разрабатываем другие маркетинговые ходы. Наше последнее нововведение – система социальных льгот для пассажиров (льготные пассажирские карты). Согласно положению установленному по системе льгот мы предоставляем каждой отдельной группе населения (студенты, пенсионеры, лица, работающие в г.Москве либо направляющиеся туда в командировку) свою определенную систему поощрений, чтобы они, пассажиры, пользовались услугами нашей транспортной компании, а не иных перевозчиков.

Каковы Ваши собственные критерии успеха?

- Честно Вам скажу, когда начали работать, бывали случаи, что автобус в рейс отправлялся с двумя пассажирами. Не смотря на это, автобус все равно отправлялся в рейс, поскольку наша компания осуществляет регулярные перевозки, и мы должны придерживаться всех условий, определяющих данный тип перевозочной деятельности. Такое в основном происходит из-за жесткой конкуренции на рынке данного вида деятельности, которые не всегда ведут «честную игру», т.е. так называемые «нелегальные перевозчики». Но несмотря на это, мы постепенно нарабатываем свою клиентскую базу, выстраиваем гибкую маркетинговую политику.

ку предприятия. Все это делает работу достаточно рентабельной. Конечно, и сегодня неполные автобусы не редкость. Но такое, как в первое время, уже не случается.

Какие планы на будущее Вы строите? Будете ли дальше развивать свое дело?

- Конечно, будем и дальше развиваться. Есть определенные планы на следующее лето. Постараемся, чтобы на каждом автобусе стояла система кондиционирования воздуха. Иначе летом невоз-

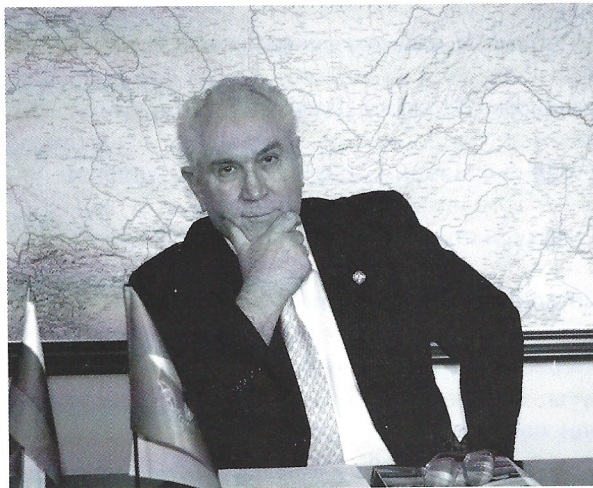
можно работать, очень жарко. Уже всем предпринимателям, что с нами работают, мы сообщили, что ни одна машина не выйдет в рейс без кондиционера.

Также попробуем развиваться в плане направлений. Хотя это уже задачи второго порядка. Первое – забота о клиентах, только они смогут сделать наше предприятие по-настоящему прибыльным.

Антонина Суинова

ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ В ЛИЦАХ

Козлов Михаил Иванович – президент Российского автотранспортного союза



Михаил Иванович Козлов родился 19 ноября 1940 г. в станице Челбасская Каневского района Краснодарского края.

Вся трудовая деятельность Михаила Ивановича связана с транспортом. После окончания **в 1969 году Волгоградского политехнического института** работал **старшим мастером по ремонту автомобилей** на Волжском пассажирском автотранспортном предприятии № 1732. Пройдя большой трудовой путь, раскрывая свои деловые качества, умения и знания, **в 1999 году был назначен на должность заместителя Министра транспорта Российской Федерации** - главного государственного транспортного инспектора Российской Федерации.

Благодаря большому авторитету среди работников автомобильного транспорта **в 2003 году** Михаил Иванович был принят на работу **в Российский автотранспортный союз**

на должность Вице-президента РАС, а в июне 2009 год был избран его Президентом.

Российский автотранспортный союз в настоящее время объединяет в своих рядах более 100 Ассоциаций, Союзов и Некоммерческих партнерств, что составляет около 2000 предприятий, на которых трудятся более 5 миллионов человек. Активно взаимодействует с руководителями администраций республик, краев и областей Российской Федерации. Для усовершенствования работы автомобильного транспорта под непосредственным патронажем Козлова М.И. были созданы и зарегистрированы 5 саморегулируемых организаций в сфере автомобильного транспорта. Оказывает большую помощь автотранспортным предприятиям, как на законодательном уровне, так и методическую помощь по планомерному и сбалансированному их развитию, уделяя особое внимание внедрению инноваций в различные сферы деятельности, в том числе технологических, технических и телекоммуникационных новшеств.

Учитывая большие знания, накопленный опыт работы, компетентность в вопросах транспорта был приглашен Министерством транспорта Российской Федерации в Координационный совет по транспортной политике при Министерстве транспорта Российской Федерации, Общественный Совет при Федеральном дорожном агентстве, Общественный совет при Федеральной службе по надзору в сфере транспорта. Участвует в разработке предложений по совершенствованию нормативно-правовой базы в автотранспортной деятельности, в том числе в разработке и утверждении Устава автомобильного транспорта. Свои предложения активно излагает на заседаниях коллегии Министерства транспорта Российской Федерации, на заседаниях Комитета по транспорту при Государственной Думе Российской Федерации. Совместно с Общероссийским профсоюзом работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства принимает непосредственное участие в разработке и утверждении Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту.

За время работы на всех должностях зарекомендовал себя, как грамотный исполнитель и руководитель, способный организовать работу транспорта с высоким качеством и соблюдением мер безопасности, умеет в

работе видеть главное и принимать грамотные обоснованные решения, поддерживает деловую, творческую атмосферу в коллективе. Доверие и уважение к подчиненным сочетает с принципиальной требовательностью. Работает на перспективу, опережая время.

Козлов М. И. пользуется заслуженным авторитетом во всех регионах нашей страны. За многолетний добросовестный труд неоднократно награждался отраслевыми наградами, в том числе имеет **почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации»**, награжден орденом **«Знак Почета»** и **пятью медалями**.

ПОЗДРАВЛЯЕМ С НАСТУПАЮЩИМ!

В ноябре этого года Михаил Иванович отмечает юбилей, в связи с этим от имени Правления Партнерства хотим поздравить Михаила Ивановича и выразить благодарность за преданность и плодотворный вклад в наше общее дело, и пожелать новых плодотворных успехов в работе, крепкого здоровья и долгой счастливой жизни.

Пусть сердце всегда будет наполнено душевной гармонией, теплом и заботой членов семьи, взаимопониманием коллег, искренностью окружающих. Здоровья и благополучия желаем Вам и Вашим близким людям.

Правление Партнерства
НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»

Липсиц Леонид Моисеевич - директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта



Леонид Моисеевич Липсиц родился 29 апреля 1955 года в г. Москве.

В 1972 году поступил в Московский автомобильно-дорожный институт, который окончил в 1978 году по специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство».

По распределению был направлен на работу в Управление Главмосавтотранс Мосгорисполкома и зачислен инженером в отдел совершенствования перевозок Коммерческого управления Главмосавтотранса.

В 1987 году был переведён на должность начальника отдела эксплуатации Автобазы №21 Объединения «Мосхлебтранс».

В 1990 г. назначен на должность Заместителя генерального директора по перевозкам ПО «Мосхлебтранс», которое позднее было преобразовано ГУТП «Мосхлебтранс».

В 1995 году в порядке перевода принят на должность заместителя ГУП «Мосавтотранс».

В 2000 году, в соответствии с распоряжением мэра г. Москвы №491-РМ от 06 мая 2000 г. назначен на должность Руководителя Государственного учреждения города Москвы – Центр организации дорожного движения Правительства Москвы.

В марте 2006 года Леонид Моисеевич возглавил столичный Департамент транспорта и связи. В марте 2009 года он ушел в отставку после того, как первый заместитель мэра Москвы Петр Бирюков назвал работу департамента неудовлетворительной.

С 2009 по 2010 гг. он возглавлял Департамент АНО «Транспортная дирекция Олимпийских игр». В данный момент является директором Департамента государственной политики в области автомобильного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

Удобная тропинка

Москва. Июль. Десять часов утра. У входа в храм святых мучеников Флора и Лавра группа пассажиров с вещами, чемоданами, баулами ожидают автобус, чтобы выехать в Воронеж. Провожающие под уже припекающем июльским солнцем тоскливым взглядом трамваи, проходящие по Дубининской улице, люди выглядят измученными.

И вот одна из пожилых женщин, обмахиваясь веером, обращается к своей соседке, восседающей на старомодном чемодане на самом солнцепеке:

– Знаешь, в детстве (а жили мы тогда на Чонгарском бульваре) мне отец говорил: «Видишь, на газоне люди тропинку протоптали? Значит, здесь им ходить удобнее. Если с умом подойти, в этом месте и надо проход узаконить, дорожку заасфальтировать, знак нужный поставить. Где-нибудь в европейской стране так и делают. А у нас тропинку обязательно перекопают. Но люди все равно будут ходить там, где им удобнее, и в конце концов полностью газон испортят».

А далее женщина поведала, что уже несколько лет ездит к воронежским родственникам автотранспортом, предпочитая ему услуги железнодорожников. Вот только ожидать междугородный автобус приходится в таких вот спартанских условиях, от которых и другие томящиеся на солнцепеке пассажиры естественно, не в восторге.

Невольно услышанный отрывок разговора сначала удивил, а потом заставил призадуматься. Сколько говорилось о проблемах междугородных автобусных перевозок! Сколько проверяющих из разных контрольных и надзорных органов побывало за последние годы и на площади Павелецкого вокзала, и в других местах несанкционированной парковки автобусов! А всё без толку.

То есть усилиями ОАО «РЖД» и городских властей стоянки междугородных автобусов на привокзальных площадях все же ликвидированы. Но людям, уже привыкшим к такому незатейливому и полуплегалному автосервису, лучше от этого не стало. Скорее наоборот.

Раньше пассажирам предлагали (через мегафон) проезд хоть в Волгоград, хоть в Саратов, непосредственно рядом с автобусами, отправляющимися в нужный человеку город, а теперь о точке отправки можно узнать лишь после приобретения билетов или посадочных талонов. Одно из мест посадки – у храма святых мучеников Флора и Лавра. Другое – на набережной Москвы-реки, у Новоспасского моста. Да и то выяснить это удалось не сразу.

Метро «Павелецкая». Вход в подземный переход. Раньше здесь стояла машина с объявлениями, поясняющими, до какого города можно доехать, воспользовавшись услугами автобусных маршрутов. Теперь её сменила группа пешех агитаторов, про-



фессионально выявляющих в толпе потенциальных клиентов. Предлагают, разъясняют, советуют.

Заданный вопрос о предварительной продаже билетов не остался без внимания, мол – нужно пройти метров пятьдесят – увидев вывеску, можно купить. В указанном направлении – здание с вывеской: «Агентство по продаже билетов «Автовокзал Юг». Вхожу. Все очень цивилизно. Кондиционер работает, что помогает настроиться на деловой лад. Несколько кассовых окошек. На видном месте табличка: «Билеты продаются только по паспортам». За стеклом приказ гендиректора некоего ООО «Каре», про фиксированную стоимость с 4 июля билетов на направлениях Волгоград, Липецк, Тамбов, Саратов. Выходит, серые перевозки легализовались?

Но почему у железнодорожного вокзала нет никакой информации о действующем поблизости пункте отправления автобусов? Нужно послушать, что происходит в очереди.... у одного из окошек. «Паспорт нужен?» – спрашивает женщина, берущая билет. «Не обязательно», – деловито-задумчиво отвечает кассир. Дама, запустившая было руку за паспортом в сумочку, замирает...а потом растерянно берёт билет, глядя на объявление про паспорта.

Подходит очередь...

– Все-таки непонятно: отправка откуда?

– Когда возьмете билет, к вам подойдет диспетчер и все расскажет, – раздраженно откликается кассирша в соседнем окошке.

Ну надо же...как всё непросто!!! Конспирация!!!

По подземному переходу пересекаю площадь, на которой уже несколько лет строится крупный торгово-развлекательный объект. Выхожу. Смотрю по сторонам. Никаких следов перевозочной деятельности. Но ведь где-то высаживаются из автобусов гости столицы? Миную Зацепскую площадь, иду по Дубининской улице, сворачиваю налево, в Жуков проезд. И следом туда же сворачивает комфортабельный автобус. Полный. С пассажирами. Из

Тамбова, как гласит табличка на лобовом стекле. А дальше, за мостом над железнодорожными путями, у обочины смежной Летниковской улицы обнаруживается автобус, прибывший из Липецка. Где-то поблизости, во дворах и переулках, вероятно, отстаиваются после многочасового пути и другие междугородники. Вот что интересно, как именно происходил обязательный предрейсовый техосмотр этого подвижного состава и медицинский контроль водителей.

Около года назад Дирекция железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» и Правительство Москвы предприняли решительные действия, чтобы вытеснить нелегальных автоперевозчиков с привокзальных площадей. Распоряжением московских властей были запрещены несанкционированные стоянки междугородных автобусов у железнодорожных вокзалов. А транзитным пассажирам, прибывающим в столицу по железной дороге, предлагалось воспользоваться услугами шаттлов, которые (причём бесплатно) доставят их до пунктов прибытия и отправления междугородных автобусов, признанных столичными властями легитимными. Идея провалилась... уж больно сложную и нерациональную схему предлагали гостям столицы – тащиться (пусть и на бесплатном автобусе) по перегруженным улицам в другую часть мегаполиса только для того, чтобы на тамошнем автовокзале вновь столкнуться с проблемой приобретения билетов в пункт назначения.

Как известно, московское правительство властей планирует строительство в разных частях мегаполиса, в районах, приближенных к МКАД, нескольких современных автовокзалов. Именно там, по замыслу разработчиков таких проектов, могут разместиться конечные остановки междугородных автобусных маршрутов и перехватывающие стоянки городского транспорта. При этом, планируется создание транспортно-пересадочных узлов, обеспечивающих пересадки на станциях метро и железнодорожных. По идее московских чиновников создание таких объектов выбьет экономическую

платформу из-под ног «теневых перевозчиков». Да, все согласны! Надо не убеждать, а строить! Но проходят годы, в Москве один за другим вырастают торгово-развлекательные комплексы и иные коммерческие объекты, а строительство автовокзалов все откладывается.

И здесь невольно вспоминается подслушанный разговор. А может, действительно не стоит «перекапывать» некоторые из «проторенных дорожек»? Ведь не по одному только желанию оборотистых перевозчиков возникли стихийные автопристани на привокзальных площадях. Ведь это же было удобнее транзитным пассажирам. Так, может быть, стоит задуматься о создании транспортно-пересадочных узлов не только на территориях, прилегающих ко МКАДу, куда добираться от вокзала – сродни приключению, не вписанному в программу сафари, но и рядом с железнодорожными вокзалами.

Такой комплекс, объединяющий пересадку с поездов, метро, автобусов, возможно, мог бы возникнуть и на Павелецкой площади, коль уж пассажиры привычно разъезжаются оттуда по домам (да и по делам) годами, однако городской власти такое решение почему-то не приходит в голову...и распоряжения касаются только запретов на перевозки. Это, конечно, способствует наведению порядка в автобусных перевозках...но...а пассажиры?

А вот на Казанском вокзале автобусные перевозки, похоже, вновь начинают отвоевывать прежние позиции. Площадку справа от вокзального здания ограничили шлагбаумами, и здесь организована парковка межрегиональных автобусов. Пока их немного. Возможно, это результат какого-то компромиссного решения?

Между прочим, на сайте ассоциации «Межрегионавтотранс» можно ознакомиться с подробным расписанием автобусов, отправляющихся с Казанского, Павелецкого вокзалов и автостанции Теплый стан. Если верить этой информации, то только от Казанского вокзала в разное время суток отправляются автобусы более чем в 90 городов России (на многих маршрутах – по несколько раз в день). В расписании указаны время в пути, регулярность маршрута, стоимость билета. То есть перевозочная деятельность позиционируется как абсолютно легальная и прозрачная для любых проверяющих инстанций.

Представители компаний-автоперевозчиков ведут агитацию через мегафон прямо у центрального входа в Казанский вокзал, подчеркивая при этом, что стоимость проезда на ряде маршрутов намного ниже, чем в железнодорожных плацкартных вагонах. Но вот где паркуются эти сотни единиц транспортных средств – абсолютно непонятно. И значатся ли все эти автобусные маршруты в соответствующих документах как регулярные, или перевозки осуществляются под видом заказных? И еще: все ли перевозчики согласно Федеральному Закону № 294





уведомили территориальные органы Ространснадзора о своей предпринимательской деятельности?

Напомню, что на рассмотрении в Госдуме находятся предложения по внесению изменений в КоАП, предусматривающие увеличение штрафных санкций за такое уведомление до 40 тыс. рублей. Но некоторые специалисты настаивают на ужесточении штрафов до 100-150 тыс. рублей. По их мнению, уход перевозчиков в «тень» – от законной регистрации, налогообложения и государственного контроля – ведет к снижению уровня безопасности перевозок, падению качества обслуживания пассажиров.

А позволяет бизнесу работать по серым схемам несовершенство нормативно-правовой базы, регламентирующей организацию пассажирских перевозок. В настоящее время Минтранс России подготовлен проект федерального закона «Об основах организации транспортного обслуживания населения на регулярных перевозках муниципальных и межмуниципальных маршрутов». На этот документ специалисты возлагают большие надежды. Что касается заказных ночных перевозок, то на недавней коллегии Минтранса шла речь об их запрете.

Тема стихийных автовокзалов не оставляет читателей равнодушными.

В частности, не понравились некоторым читателям определения «нелегальный», «незаконный», «левый» в сочетании со словами «автовокзал» и «перевозки». «Господа журналисты, а вы сами не пытались установить законность или незаконность данного вида деятельности?» – спрашивают нас. Но такую оценку дают подобным пунктам отправления и прибытия автобусов сотрудники контрольных и надзорных органов. Такое определение перевозок, осуществляемых по серым схемам, прозвучало и на состоявшемся весной этого года совещании руководителей автовокзалов разных регионов страны. Там подчеркивалось, что незаконные перевозки наносят ущерб экономике добросовестных перевозочных компаний. Деятель-

ность перевозчика должна быть прозрачной. И если он совершает даже чартерный рейс, должно быть понятно, кто его заказчик, сколько пассажиров и куда он везет. И, конечно же, у каждого из них должен быть именной билет с паспортными данными. Стихийные пункты отправления и прибытия автобусов, расположившиеся, как правило, в многолюдных местах, являются зонами, наиболее уязвимыми в случае теракта. Именно этим объясняется столь пристальное внимание к ним в последнее время контролирующих органов.

Однако читателями участвовавшие проверки автовокзалов зачастую расцениваются как административное давление на малый и средний бизнес. По словам другого автора, перевозчики, оказывающие транспортные услуги населению с привокзальных площадей, всегда платили и платят налоги. Но вот вопрос, как соотносятся размеры этих налоговых платежей с масштабами перевозочной деятельности?

«Без нормативно-правового фундамента добиться порядка с перевозками невозможно! – пишет ещё один читатель, – Тех же требований к автовокзалам просто нет. НИИАТ готовил ГОСТ, а где он? Там же, где и требования к качеству оказания услуг и многое другое». Вспоминает автор и о ремнях безопасности, которыми обязали оборудовать кресла всех междугородных автобусов. Но технические условия их установки, как обычно, разработать забыли. «Ждите теперь нашествия китайских подделок ремней безопасности, прибитых гвоздями к сидениям», – делает вывод автор.

По словам наших читателей, перевозчики неоднократно обращались в правительство Москвы с предложением согласовать возле каждого железнодорожного вокзала хотя бы 3–4 перрона для посадки и высадки пассажиров и кассу для продажи билетов. Но поддержки чиновников не нашли, хотя за последние полтора десятка лет возле каждого вокзала появились торговые комплексы, масса всяких коммерческих построек вдоль дорог – цветочных палаток, обменных пунктов, забегаловок. «Поэтому, – делают выводы авторы писем, – хватит навешивать ярлыки. Несанкционированные стоянки? Да! Ну, так санкционируйте!!! И если пассажирам удобно садиться в междугородные автобусы на привокзальных площадях, – облагородьте эти места, обезопасьте их, создайте инфраструктуру».

Наверное, к такому предложению стоит прислушаться тем органам, от которых зависит его реализация (вспомните пассажиров на жарком июльском солнце). Но при одном условии: чтобы представители бизнеса, маскирующие регулярные перевозки под заказные, наконец, стали во всем придерживаться буквы закона. Тогда бы ни у кого язык не повернулся назвать эти услуги нелегитимными.

*По материалам
<http://www.transportrussia.ru>
автор Сергей Озун*



«Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств»

23 сентября 2010 года вступил в силу «Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств» (Постановление Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. № 720 «Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств»).

Кроме того, 30 сентября 2010 года вступает в силу постановление правительства РФ от 10 сентября 2010 года «О внесении изменений в Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств». Текст данного постановления опубликован «Российской газетой». Согласно им конструкция транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров, специальных и опасных грузов, должна обеспечивать возможность оснащения аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS. Также ужесточаются требования к автобусам, используемым для коммерческой перевозки пассажиров и перевозящим опасные грузы автомобилям. Они также в обязательном порядке должны оснащаться аппаратурой спутниковой навигации. В документе отмечается, что конструкция этих машин должна обеспечить возможность установки приборов. Массовое применение оборудования ГЛОНАСС в России начнется в 2011 году.

Автобусы и грузовики, занимающиеся коммерческими или пассажирскими перевозками, должны быть оборудованы техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха. Сделать это необходимо до 23 января 2012 года, когда наличие тахографов в них станет обязательным. В регламенте оговаривается, что порядок оснащения уже находящихся в эксплуатации транспортных средств данных категорий определяется Министерством транспорта РФ «по согласованию с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти».

По мнению экспертов, выполнение требований регламента должно привести к снижению рисков возникновения дорожно-транспортных происшествий, а также тяжести последствий ДТП для водителей, пассажиров и пешеходов.

По материалам
www.rosbuslines.ru

Всероссийская конференция в г. Липецке

9-10 сентября 2010 года в г. Липецке при участии Министерства транспорта Российской Федерации прошла Всероссийская конференция «Внедрение новых технологий на автомобильном и городском пассажирском транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, интеграция с системами обеспечения безопасности».

В работе конференции приняли участие специалисты Минтранса России, МЧС России, ФСБ России, Федерального дорожного агентства, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Российского автотранспортного союза, представители научных и транспортных организаций.

В рамках проводимой конференции участники ознакомились с работой предприятий г. Липецка МУ «МФЦ» и МУП «ЛПАТП», а также эксплуатируемой с января 2010 года в городе Липецке комплексной системой управления пассажирскими перевозками (КАСУПП), включающую навигационную автоматизированную систему диспетчерского управления на базе приемника ГЛОНАСС/GPS и автоматизированную систему оплаты проезда. Была продемонстрирована работа единой общегородской диспетчерской службы управления пассажирскими перевозками.

По материалам
www.nporrtu.ru

Мир автобусов - 2010

14 сентября 2010 года в г. Коломна (Московская область) на базе автоколонны 1417 состоялось открытие III-го Международного Автотранспортного Фестиваля «Мир автобусов-2010». Фестиваль подготовлен ГУП МО «Мострансавто» под руководством Министерства транспорта Московской области.

В церемонии открытия Фестиваля и его работе приняли участие Директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ

Липсиц Л.М., Глава города Коломна Шувалов В.И., заместитель министра транспорта Московской области Блудян Н.О., первый заместитель руководителя Департамента транспорта и связи города Москвы Казанин А.Г., руководители транспортных предприятий Москвы, Московской области и ряда регионов РФ, руководители Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии».

В транспортном комплексе Московского и других регионов РФ особую роль играют пассажирские автобусные перевозки. Повышение качества и надежности подвижного состава, уровня комфортности автобусов, их безопасности на базе внедрения новых технологий производства, обслуживания и ремонта - основные задачи заводов-производителей и транспортных компаний, эксплуатирующих эти автобусы.

«Мир автобусов – 2010» состоит из большой научно-теоретической части, где участники Фестиваля могут получить прекрасную возможность обменяться передовым опытом по обеспечению пассажирских перевозок, как в мегаполисе, так и в небольших городах. На обсуждение участникам вынесены животрепещущие проблемы автотранспортной сферы, в ходе которых принимаются решения.

На Фестивале представлена открытая экспозиция образцов подвижного состава внутригородских, между-городных и международных перевозок пассажиров ведущих мировых производителей автобусов, таких как «МАН», «Мерседес» и др., площадка для проведения тренингов и мастер-класс, площадка для проведения конкурсов и соревнований.

В выставочном павильоне представлены новейшие разработки в области технологии ремонта и обслуживания автобусов, инновационные технологии, в том числе навигационная система «ГЛОНАСС», а также запасные части, инструмент и принадлежности, масла и смазки от ведущих производителей.

На Фестивале проводились семинары, круглые столы по вопросам развития и внедрения новейших технологий в области автомобильного и городского пассажирского транспорта. Большое внимание уделено вопросу - безопасности на транспорте.

Интересна также развлекательная часть Фестиваля: конкурсы, экскурсии, в том числе и на омнибусе, филателистическая выставка «Автомобильный транспорт страны Советов».

*По материалам
www.rosbuslines.ru*

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ

Оправдывая звание лидера



Сегодня наш журнал рассказывает о Барнаульском автовокзале - одном из крупнейших предприятий автотранспортной отрасли в Сибирском федеральном округе. Всего за четверть века вокзал сумел не только стать связующим элементом транспортной инфраструктуры региона, но и инициатором установления деловых отношений с транспортниками соседних регионов.

Более двадцати пяти лет назад в Барнауле открылось новое государственное предприятие – автовокзал. Правда, государственным оно было недолго. В период разгосударствления предприятий автовокзал стал открытым акционерным обществом. Это были тяжелые девяностые, сокращалось количество рабочих мест на станции, падали объемы перевозок и многое другое. Однако сам факт того, что 80% акций было на руках сотрудников автовокзала, помог существенно изменить отношение владельцев к предприятию. В это время изменяется не только название на ОАО «Барнаульский автовокзал», более эффективным стало управление перевозками, рабочие места оснастили современным оборудованием. Это, а также ряд организационных мер, позволило выйти из кризисного состояния, увеличить объем перевозок. Уже к 1997 году предприятие показывало наращивание производственных мощностей, работало в плюс.

Во многом благодаря правильно выбранной в конце столетия финансовой политике автовокзал стало успешно функционировать в условиях рыночной экономики. С 1999 года ежегодно коллектив получает от краевой налоговой инспекции сертифи-



каты доверия: сначала простой, затем серебряный и, наконец, в 2002 году золотой. Нужно отметить, что далеко не каждое предприятие может получить этот сертификат. Такой благодарственный документ является большой редкостью для предприятий всех хозяйствующих субъектов и говорит о высокой профессиональной надежности главного бухгалтера и его аппарата. Помимо этого есть и другие показатели успешности автовокзала. В 2001 году акционерное общество стало лауреатом Всероссийского конкурса «Трудовая слава России», в 2008 году номинировалось на национальную общественную премию транспортной отрасли России «Золотая колесница». Технологические разработки, применяемые в ОАО «Барнаульский автовокзал», получили высокую оценку министра транспорта Российской Федерации И.Е. Левитина в ходе посещения им предприятия 8 апреля 2010 года.

Сегодня Барнаульский автовокзал является одним из лучших транспортных сооружений Сибирского региона. Через него проходят не только общение населения края, но и связь с другими областями и республиками ближнего зарубежья по экономическим и социально-культурным мероприятиям. Основными видами деятельности открытого акционерного общества является организация продажи билетов и организация международных, межсубъектовых, муниципальных перевозок пассажиров автобусами.

Благодаря слаженной работе автовокзала почти все районные центры, города и более тысячи малых сел имеют прямое сообщение с краевой столицей. Ежедневно с Барнаульского автовокзала выполняется более 400 междугородных рейсов, 8 международных рейсов в Казахстан, еще 53 межсубъектных рейса в соседние регионы – от Горного Алтая до Красноярска. В год автовокзал перевозит более двух миллионов пассажиров. И это при численности населения края 2,5 миллиона человек!

Начиная с 2006 года было открыто более десяти филиалов и дочерних предприятий «Барнаульского автовокзала» в Алтайском крае. За все время работы станции запущены в эксплуатацию автовокзал

«Пригородный», автостанции «Западная» и «Южная». Не менее важно то, что на этом предприятии останавливаться не намерено. Ежегодно проводятся производственно-технологические структурные и другие преобразования, направленные на дальнейшее улучшение обслуживания населения. Руководством автовокзала с помощью проектно-технологического бюро определяется порядок, последовательность и сроки выполнения операций каждой из служб. Немало внимания уделяется взаимодействию каждой из служб. Рабочие места служб автовокзала комплектуются необходимым оборудованием и приборами, устанавливаются технические средства связи. Следует отметить, что с 1995 года на автовокзале применяется автоматизированная система управления (АСУ) которая сегодня уже успешно функционирует на автовокзалах в Рубцовске, Бийске, Ленинске-Кузнецком, Белокурихе, Новосибирске, Томске, Екатеринбурге.

В 2001 году по инициативе ОАО «Барнаульский автовокзал» создана лизинговая компания для обновления изношенного парка автобусов, что позволило за прошедшие годы оказать помощь в приобретении более 400 автобусов.

Однако, прежде всего, компания работает на улучшения качества предоставляемых услуг. Уже не первый год на автовокзале функционирует новая система продажи билетов. Внедряются инновационные методы работы по различным сферам деятельности, начиная от работы касс по направлениям, когда за каждой из них закрепляется определенная группа маршрутов, до компьютерного обслуживания пассажиров на любом направлении и на любой день. Приоритетными задачами предприятия руководство называет сегодня обеспечение максимальной доступности в приобретении билетов через разветвленную сеть и гарантированную доставку пассажира до пункта назначения. Помимо этого автовокзал работает над ускорением процесса продажи билетов, повышением точности предоставляемой



пассажирам информации, также над возможностью приобретения билетов на сложные маршруты, включая бронирование. Все эти меры позволяют предприятию успешно существовать на рынке транспортных перевозок.

В последние 10 - 15 лет ОАО «Барнаулский автовокзал» получает высокие и стабильные доходы. Эффективность работы станции обусловлена не только возрастающим объемом перевозок, но и развитием нетрадиционных методов получения доходов: торговля, сдача в аренду площадей, инвестирование высокорентабельных программ. Предприятие активно взаимодействует более чем со 190 автотранспортными предприятиями и индивидуальными предпринимателями, фондом социального страхования, пенсионным фондом, фондом обязательного медицинского страхования. Нужно отметить и то, что далеко не последнее место в деятельности органи-

зации занимает благотворительная деятельность. Ежегодно часть финансовых средств автовокзала распределяются в различных направлениях, основную часть этих средств составляют перечисления Бийской церкви, в фонд грекоримской борьбы, постоянная поддержка оказывается автомотоклубу «Современник», Дворцу детского творчества Железнодорожного района, ветеранским организациям.

Тому, что «Барнаулский автовокзал» является ведущим предприятием Алтайского края, способствует не только инновационность методов или честный подход к работе. Но и, как отмечают руководители предприятия, слаженная работа всего коллектива. Именно коллектив делает компанию лидером, и ничто иное.

*По представленным материалам
ОАО «Барнаулский автовокзал»
Антонина Суинова*

БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК
Анализ эффективности современной системы статистических наблюдений в сфере управления безопасностью перевозок пассажиров автобусами


Дмитрий Владимирович Енин
Директор-руководитель научного центра
«Управление транспортным
обслуживанием населения»
ОАО «НИИАТ», к.т.н.,
доцент кафедры «Логистика» МАДГТУ(МАДИ)

Обеспечение безопасности перевозок пассажиров автобусами в различных видах сообщения является не только важнейшим элементом транспортного процесса, но и одной из основных функций государства, выступающего гарантом конституционных прав и свобод его граждан.

В настоящее время совокупный парк автобусов в России насчитывает более 900 тыс. ед. В 2010 году количество выданных лицензионных карточек со-

ставило более 340 тыс. (что на 5 % меньше по сравнению с 2009 годом). Согласно данным Росстата, транспортные средства, имеющие лицензионные карточки, ежегодно осуществляют перевозку более 14 млрд. человек.

В сфере обеспечения безопасности перевозок пассажиров, по данным Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, за первое полугодие 2010 г. с участием автобусов, имеющих лицензионные карточки, произошло 3138 отчетных ДТП. 1009 ДТП совершено по вине водителей этих автобусов (прирост на 8% относительно того же периода 2009 г.), в которых погибло 67 и ранено 1567 человек (прирост на 9,6% и 4,1%, соответственно, по сравнению с аналогичным периодом 2009 г.). В целом, за последние три года, отмечается тенденция сохранения уровня аварийности и ее последствий на автобусах общего пользования и увеличение соответствующих показателей на автобусах необщего пользования за тот же период.

Официальная статистика подчеркивает сохранение незначительных объемов перевозок пассажиров автомобильным транспортом и стабильность уровня аварийности на автобусах общего пользования. Однако, за пределами официальных цифр остается необозначенным целый ряд системных проблем, которые скрывают реальное состояние безопасности на пассажирском транспорте общего пользования и не позволяют эффективно управлять им. В числе важнейших следует выделить проблему неэффективности действующей системы статистических наблю-

дений на автомобильном транспорте общего пользования в целом и на автобусах, в частности.

При подготовке в 2008 году принятой в настоящее время Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, проведенные в ОАО «НИИАТ» расчеты и экспертные оценки показали, что действительный годовой объем перевозок пассажиров автобусами общего пользования в Российской Федерации составляет не 14, а 55-60 млрд. человек (рисунок 1)! Основной причиной такой значительной разницы в цифрах являются недостатки действующей нормативной базы, согласно которой статистическому учету подлежат только средние и крупные автотранспортные организации. В итоге, значения относительных показателей аварийности с заниженным объемом перевозимых пассажиров не отражают реальной ситуации в сфере безопасности их перевозок и в 5-6 раз завышают действительные значения.

В отношении субъектов автотранспортной деятельности, осуществляемая государством политика по поддержке малого бизнеса, в частности, за счет упрощения системы налогообложения таких хозяйствующих субъектов, привела к тому, что в 2008 году на территории России на долю организаций среднего и крупного бизнеса приходилось лишь 18% от общей численности парка автобусов в стране. Анализ ситуации в подотрасли за прошедшие два года свидетельствует о продолжающемся процессе разукрупнения таких организаций, действия которых обусловлены прямой экономической целесообразностью в налоговой сфере. Если в 2007 году в крупных городах Российской Федерации (за исключением г. Москвы и ряда отдельных городов) доля средних и крупных организаций пассажирского автомобильного транспорта составляла не менее 5%, то в 2009 году это соотношение в редких случаях превысило 2%. Одновременно с процессом разукрупнения, происходит сокращение численности хозяйствующих субъектов, имеющих лицензии на перевозку пассажиров автобусами: в период с 2008 по 2010 гг. их количество снизилось с 79 до 64 тысяч. Важно отметить, что 83,5% этих субъектов обладают парком автобусов не более 10 ед. (преимущественно автобусы малой вместимости), в т.ч. 71% из них имеют в собственности не более двух транспортных средств. По данным Ространснадзора и ГИБДД МВД РФ именно эти группы хозяйствующих субъектов вносят наибольший негативный вклад в общее количество ДТП и тяжесть их последствий с участием автобусов.

Таким образом, отмена обязательной статистической отчетности у субъектов малого бизнеса привела к тому, что преобладающее большинство из них, пре-



Рисунок 1

кратили вести самостоятельный учет аварийности в целях упрощения своей хозяйственной деятельности. Такой процесс является вполне естественным, но он не позволяет обеспечить эффективную работу по предупреждению ДТП у перевозчиков.

Ряд существенных недостатков характерен для самой системы статистических наблюдений в сфере обеспечения безопасности перевозок пассажиров автобусами. С одной стороны статистика свидетельствует о том, что в общем объеме ДТП и их последствий автобусы общего пользования в Российской Федерации являются наиболее безопасными (число погибших и раненых в ДТП людей составляет около 1,5 %, а число ДТП – 0,8% от общей аварийности на автомобильном транспорте). Однако в действующей системе статистических наблюдений не учитывается тот факт, что риск ДТП на 10 тыс. автобусов, в т.ч. общего пользования, более чем на 20% превышает этот риск относительно общего парка автотранспортных средств в России (т.е. автобусы чаще остальных транспортных средств являются участниками ДТП). С другой стороны, статистические наблюдения в данной сфере осуществляются ГИБДД МВД РФ и обеспечивают учет показателей аварийности исключительно по видам транспорта (в т.ч. отдельно по маркам отечественных транспортных средств). И если для осуществления контрольных функций в сфере безопасности дорожного движения существующая система статистических наблюдений может быть в той или иной степени приемлема, то для эффективного управления в области обеспечения безопасности перевозок пассажиров она явно недостаточна, что наглядно подтверждают следующие два примера.

1. Действующая в ГИБДД МВД РФ система статистических наблюдений на федеральном уровне учитывает только отчетные ДТП – с пострадавшими в них участниками дорожного движения. На долю таких ДТП, по экспертным оценкам, приходится не более 10% от всех ДТП с участием автобусов. Вместе с тем, субъекты автотранспортной деятельности должны уделять особое внимание профилактике аварийно-

сти, а государство, в соответствии с Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ, обязано обеспечивать контроль за осуществлением ими соответствующих профилактических мероприятий. Выходит, что основные функции субъектов автотранспортной деятельности и надзорных органов в нормативной базе прописаны, однако федеральная система статистики не позволяет выявить такие правонарушения и эффективно и своевременно локализовать их. В этих условиях система управления безопасностью перевозок пассажиров не имеет возможностей для эффективных воздействий на водителей, являющихся, например, виновниками множества нарушений Правил дорожного движения или мелких аварий. Следовательно, государство не может гарантировать потребителям автотранспортных услуг соблюдения их конституционного права на сохранение жизни и здоровья.

2. Предварительные результаты работ, выполненных ОАО «НИИАТ» в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» показали значительные различия в значениях абсолютных и относительных показателей аварийности на автобусах междугородного и городского и пригородного сообщений, что связано с различными условиями дорожного движения, режима работы водителей, иными внешними факторами. В ходе работы также была выявлена существенная разница между значениями показателей аварийности на автобусах малой вместимости и автобусах средней и большой вместимости, работающими в городском и пригородном сообщениях. Результаты исследований позволили сделать вывод, что управляющие мероприятия для автобусов различных видов сообщений должны быть различны. Однако в связи с отсутствием в действующей системе статистических наблюдений сведений по видам автобусного сообщения, учесть их не представляется возможным. Наличие помарочного учета транспортных средств в ГИБДД МВД РФ также не позволяет выявить значений показателей по видам сообщения, поскольку значительную часть парка автобусов в России составляют автобусы зарубежного производства, помарочный учет которых в нашей стране не осуществляется.

Важным элементом в сфере обеспечения безопасности перевозок пассажиров автобусами является предупреждение актов незаконного вмешательства. В развитие Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ были подготовлены и приняты ряд документов, разработана «Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте». Между тем, разработанные в настоящее время проектные предложения по показателям критериев категорирования автотранспортных средств предполагают учет количества совершенных актов незаконного вмешательства (не более 15, 15-30, 30 и более), а также число пострадавших в результате совершен-

ных актов (не более 20, 20-50, свыше 50 человек) или размер материального ущерба. Предложенные критерии не обеспечивают возможности оценки мер по предупреждению таких актов, а их количественные составляющие на автобусах в реальных условиях вряд ли превысят 15 ед. в год, особенно по видам сообщения. Остается непонятной ситуация с показателями безопасности на объектах инфраструктуры автомобильного транспорта.

В целях устранения существующих системных недостатков в сфере обеспечения безопасности перевозок пассажиров автобусами в числе первоочередных мероприятий на федеральном уровне следует уделить серьезное внимание вопросам: совершенствования системы статистических наблюдений на автомобильном транспорте; разработке и внедрению на базе федерального органа управления, уполномоченного в сфере транспорта единой электронной системы учета основных показателей безопасности перевозок на автомобильном транспорте; совершенствования системы количественных и качественных критериев категорирования автотранспортных средств и объектов их инфраструктуры.

Совершенствование системы статистических наблюдений на автомобильном транспорте должно быть направлено на включение организаций автомобильного транспорта малого бизнеса и индивидуальных предпринимателей в перечень подотчетных хозяйствующих субъектов, хотя бы по минимальному перечню показателей, включающих в своем составе основные технико-эксплуатационные показатели по результатам их работы за год.

Разработка единой электронной системы учета основных показателей безопасности перевозок на автомобильном транспорте возможна на основе предварительных результатов работ, выполненных ОАО «НИИАТ» по Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах». В частности, данные об аварийности, полученные с помощью руководителей и специалистов по безопасности движения различных





пассажирских автотранспортных организаций России (Воронеж, Краснодар, Красноярск, Норильск, Санкт-Петербург, Череповец и др.) явились ценным материалом для разработки и научного обоснования критериев оценки безопасности перевозок пассажиров (за исключением критериев транспортной безопасности). Согласно разработанной концепции, передача полномочий по осуществлению мониторинга значений этих критериев целесообразна Ространснадзору. Важное внимание в работе отведено: внедрению мер дистанционного мониторинга значений указанных критериев; взаимодействию баз данных Ространснадзора и ГИБДД МВД РФ в части обмена информацией по фактам нарушений водителями автобусов Правил дорожного движения и ДТП с участием автобусов; введению самостоятельной дистанционной отчетности перевозчиков (полное саморегулирование).

Помимо антикоррупционной направленности, предлагаемый подход позволит обеспечить снижение временной и психологической нагрузки на субъектов автотранспортной деятельности, связанной с реализацией региональными подразделениями федерального органа по надзору в сфере транспорта установленных законодательством контрольно-надзорных функций. Вместе с тем, наличие объективной информации со стороны перевозчиков и службы ГИБДД о характере осуществления автотранспортной деятельности, ее фактических результатах и реализуемых мерах по предупреждению аварийности, позволят в кратчайшие сроки применять эффективные управляющие воздействия целевой направленности.

Совершенствование системы критериев категорирования автотранспортных средств и объектов инфраструктуры автомобильного транспорта возможно

на основе разработки и применения интегрального критерия степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства, включающего в свой состав: вероятностный уровень опасности акта незаконного вмешательства; конструктивные параметры и особенности транспортного средства и объекта транспортной инфраструктуры с учетом вероятностного уровня их наполнения; оснащенность транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры специальными средствами контроля доступа пассажиров (с персонализацией их данных) и размещения багажа, мониторинга ситуации и контроля наличия опасных веществ в салоне и багажном отделении автобуса, а также на территории объекта транспортной инфраструктуры; качество подготовки персонала всех субъектов автотранспортной деятельности, включая индивидуальных предпринимателей по вопросам обеспечения транспортной безопасности.

Уже в ближайшей перспективе система статистических наблюдений в сфере управления безопасностью перевозок пассажиров автобусами должна стать полностью автоматизированной, обладающей целым рядом преимуществ, включая: максимальное снижение трудозатрат субъектов автотранспортной деятельности при формировании отчетной документации, понятность и простота ее использования, доступность информации о ситуации на автомобильном транспорте для всех заинтересованных лиц, в т.ч. потребителей транспортных услуг. Одновременно с доработкой и внедрением данной системы следует усовершенствовать действующую нормативную базу в области статистических наблюдений, в сфере контрольно-надзорной деятельности, а также по вопросам обеспечения безопасности перевозок пассажиров субъектами автотранспортной деятельности.

Д.В. Енин

АВТОБУСНОЕ РАСПИСАНИЕ

Аспекты работы с автобусными расписаниями в интернете

Справка по путешествиям | Настройки | Помощь

расписания **В Киеве 00:30, среда, 16 апреля 2008**

Поиск маршрута

откуда куда когда и обратно самолетом поездом

Киев Львов 18 апреля / 25 апрель

Расписание вокзалов и аэропортов Киева

рейс	маршрут	время	терминал	статус
832K	Киев - Житомир	16 апреля, 23:35	Киев-Пассажирский	Отправлен
835K	Киев - Житомир	23:45	Киев-Большой	Отправлен
049K	Киев - Труславец	23:50	Киев-Пассажирский	Отправлен
007K	Киев - Чоп	23:55	Киев-Пассажирский	Отправлен
026Q	Киев - Кисловодск	23:59	Киев-Пассажирский	Отправлен
056K	Хмельницкий - Москва	17 апреля, 00:24	Киев-Пассажирский	Отправлен
116P	Труславец - Харьков	00:42	Киев-Пассажирский	Ожидается
146K	Киев - Симферополь	00:49	Киев-Пассажирский	Ожидается
141K	Москва - Черновцы	01:19	Киев-Пассажирский	Ожидается
024M	Одесса - Москва	01:24	Киев-Пассажирский	Ожидается
UV2658	Киев - Тель-Авив	01:50	Борисполь	Ожидается
617K	Киев - Хмельницкий	01:43	Киев-Пассажирский	Ожидается
089B	Москва - Житомир	01:43	Киев-Пассажирский	Ожидается

Аэропорты: Борисполь
Вокзалы: Киев-Пассажирский, Киев-Пассажирский

Когда в 2008 году мы открыли сервис «Яндекс.Расписания» (rasp.yandex.ru), то расписаниями движения междугородных и пригородных автобусов мы собирались заниматься в последнюю очередь – после работы с поездами дальнего следования, самолётами и электричками.

Только к середине 2010 года, когда ежедневная посещаемость сервиса перевалила за 200 000 человек и нами был накоплен огромный опыт по работе с самыми разными форматами данных – от довольно продвинутого в техническом отношении формата xml до присылаемых по электронной почте «телеграмм» из некоторых дирекций РЖД – мы попытались заняться и автобусными расписаниями.

Старт был дан весьма неплохой: довольно быстро мы стали демонстрировать автобусное расписание компании «Русские Автобусные Линии», региональных агрегаторов «Олвен Авто» (г. Ульяновск) и «Автовокзалы Удмуртии» (г. Ижевск), а также несколько отдельных частных перевозчиков. На очереди на подключение сейчас находятся еще два крупных агрегатора данных и несколько отдельных автовокзалов.

Таким образом, планы на 2010-2011 годы весьма обширны.

Тем не менее, реализация этих планов не будет безоблачной. Проблем с добавлением и удобством поиска расписания автобусов в интернете великое множество. Чуть ниже я попробую описать основные из них – эта информация будет полезна тем перевозчикам, которые собираются информировать население о своих маршрутах в интернете. А таких, полагаю, будет всё больше: в условиях возросшей конкуренции это обязательное требование нынешнего времени.

Если посмотреть на сервис Яндекс.Расписания, то можно заметить, что расписание автобусов можно узнать из двух мест: из **поиска маршрута** и из **расписания по станции**.

Алгоритм **поиска** очень простой: пользователь задаёт запрос типа «Москва – Воронеж» на какую-то конкретную дату, и сервис отвечает ему сводной таблицей вариантов проезда, из которых он может выбрать нужный ему рейс по времени отправления и по цене. Плюс этого варианта в том, что он привлекает пользователей, которые даже понятия не имеют, что автобус вашей компании идёт в Воронеж, к примеру, от автостанции Красногвардейская. Или что автобусы в Воронеж вообще существуют.

Если пользователь уверен, что он собирается уехать только автобусом, то он выберет именно этот вид транспорта еще до задания поискового запроса.

Просмотр **расписания по станции** же более нужен тем, кто чётко знает, откуда и чем он поедет, и он хочет уточнить, сколько сейчас стоит билет и будет ли подходящий ему по времени рейс, скажем, в воскресенье.

Также сервис Яндекс.Расписания позволяет искать сложные маршруты – например, из Петербурга в Белёв мы найдём вам вариант с поездом до Москвы, а далее с пересадкой на автобус Москва – Белёв.

Казалось бы, всё это очень просто и красиво. На самом деле существует ряд серьезных проблем, которые препятствуют быстрой обработке и правильному показу данных. Выделим основные:

1) Отсутствие единой системы кодов остановочных пунктов.

Сколько бы вопросов не было к структуре РЖД, надо признать, что наличие единой системы кодов остановочных пунктов облегчает жизнь всем, кто пытается работать с железнодорожными данными. Единожды расставив железнодорожные станции

на карте, в дальнейшем мы просто привязываем маршруты к уже существующим остановкам по указанному в маршруте коду. В случае с автобусами нам приходится разбираться, что имел в виду перевозчик, указывая в своём маршруте «Тула». Автовокзал? Остановку на трассе? Автостанцию Заречье? Площадь железнодорожного вокзала? Заранее это не ясно. Пока не разработана единая система кодов, попробуйте максимально точно указывать название вашей остановки – всем от этого будет легче. Например, «Тула (автовокзал)».

2) Свои форматы расписания у каждого перевозчика

Эту проблему, конечно, усилим одного или нескольких перевозчиков не решить: инициатива должна идти либо со стороны государства, либо со стороны крупного агрегатора вроде Яндекса. Но когда у каждого перевозчика даже сокращение дней недели происходит по разному, это увеличивает в разы объем ручного труда при обработке. Если вы перевозчик, то вам имеет смысл использовать максимально понятные сокращения и обозначения в своей информации.

3) Отсутствие расписания по промежуточным пунктам

Нужно понимать, что если вы хотите, чтобы информация о вашем рейсе показывалась в поиске, мало одного времени отправления с базового автовокзала. Как минимум нужно время прибытия на конечный пункт, а лучше – время проследования всех пунктов, где люди могут сесть в автобус или выйти из него. Без этих данных маршрут как бы «подвисает в воздухе», не ищется в поиске и становится бесполезен для пользователей. Не забывайте, пожалуйста, указывать максимально подробное расписание своих маршрутов.

4) Неточное расписание

Автобусы идут не по рельсам, и, соответственно, могут опаздывать или опережать график гораздо чаще, чем поезд или самолёт. Мы понимаем, что глобально с этим сделать ничего нельзя, и если автобус встал в пробке перед МКАД, то и на конечную остановку он приедет позже. Но кое-как помочь горю всё-таки можно: мы просим перевозчиков заранее указывать адекватное время в пути, а не утверждать, например, что автобус дойдёт от Москвы до Тулы за 1 час 50 минут. Не дойдёт, и это повредит имиджу не только Яндекс.Расписаний, но и того перевозчика, кто предоставляет заведомо неверные данные, и имиджу всей автобусной отрасли.

5) Указывать ту остановку в городе, где реально останавливается ваш маршрут

Очень портит жизнь и поиск желание некоторых перевозчиков не указывать остановку в городе, куда прибывает маршрут. Разница между автовокзалом Тулы и, скажем, остановкой на трассе у поворота на Тулу огромна. Не считайте пассажиров за дураков – предоставляйте актуальные сведения по тому, где



останавливается ваш автобус.

б) Проблема промежуточных остановок в длинных маршрутах

В случае ночных маршрутов вроде Москва – Ростов или Москва – Пятигорск автобус может проходить через несколько крупных городов. Однако зачастую бывает довольно сложно поймать автобус на Пятигорск, скажем, в Воронеже, пусть даже остановка на трассе для этого автобуса указана правильно. В этом случае, вероятно, полезно указывать контактные телефоны компании-перевозчика или даже водителя автобуса, чтобы пассажиры на промежуточных остановках могли узнавать о реальной возможности уехать.

Есть и более мелкие проблемы – например, как правильно указывать цены, особенно если они варьируются от категории места или возраста пассажира. Увы, иногда у перевозчика не хватает грамотных специалистов в команде – бывает так, что нет не только разработчика, к которому можно обратиться, но и людей с навыками элементарной компьютерной грамотности.

Итак, тяжело. Но при этом положительных перспектив гораздо больше.

Во-первых, набирает силу возможность продавать билеты через интернет – а это не только информирование пассажира, но и реальные деньги для перевозчика. Яндекс готов помогать перевозчикам подключать свою платёжную систему Яндекс.Деньги для удобства оплаты.

Во-вторых, когда мы всё-таки соберём единую базу остановок, мы сможем грамотно отображать маршруты на картах – вещь, которая в России до сих пор никем не сделана.

В-третьих, быстро увеличивается уровень оснащения пользователей мобильными телефонами с выходом в интернет. Это должно в первую очередь интересовать автовокзалы – довольно удобно указывать текущий статус рейса и платформу посадки (это уже реализовано в Ульяновске и Ижевске).

В-четвёртых, данные, предоставленные в Яндекс.Расписаниях, будут в скором времени показываться

и в «большом» поиске Яндекса. При запросе пользователем в поисковой строке «Москва – Чебоксары» первой строкой выдачи будет идти актуальное расписание по этому маршруту.

Яндекс.Расписания всячески поддерживают инициативу «Русских автобусных линий» и «Единой Транспортной Системы» к объединению автобусного рынка России. Понятно, что у каждого перевозчика были и будут свои интересы, но в рамках информирования пользователя интерес у них общий. Сейчас конкуренция между железной дорогой, авиацией и автобусами обостряется, и многие люди выбирают «заново», на чём им ехать. С точки зрения информатизации автобусам надо догонять своих конкурентов.

Мы призываем перевозчиков предоставлять актуальные данные и Яндекс.Расписаниям, и «Единой Транспортной Системе».

В заключение отвечу на довольно распространённый вопрос – какая выгода такой крупной компании как Яндекс, заниматься автобусными расписаниями? Ответ может оказаться неожиданным: напрямую выгоды нет. К сожалению, автобусные расписания пока ищут слишком мало людей (по сравнению, скажем, с теми, кто пользуется электронной почтой или поиском), чтобы от этого была какая-то прибыль. Тем не менее, спрос населения на информацию о транспорте растёт, и люди всё чаще приходят в интернет, чтобы узнать, во сколько уходит нужный им автобус или поезд. Мы хотим, чтобы этим людям было удобно получать ответы на их вопросы. Более того, Яндекс, как крупнейший российский интернет-портал, всегда смотрит в будущее, и реализация проекта планировщика маршрутов по всей стране в перспективе 2-3 лет представляется нам крайне интересной.

В завершение скажу, что в Европе поиск и покупка билетов практически на все автобусные маршруты уже давно доступны в интернете. Давайте вместе докажем, что мы не хуже.

*Руководитель сервиса Яндекс.Расписания
Дмитрий Крюков*

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: МОСКВА

Информация о Группе компаний «Русские Автобусные Линии», одной из крупнейшей компании, эксплуатирующей сеть автовокзалов в Москве и ряде субъектов РФ, члена Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», об оказываемых перевозчикам услугах в сфере междугородных пассажирских перевозок.

Уважаемые руководители автотранспортных предприятий!

Группа компаний «Русские Автобусные Линии» - одна из крупнейших компаний, эксплуатирующая сеть автовокзалов и автостанций в Москве (автостанции «Теплый Стан» и «Красногвардейская») и ряде субъектов РФ, предоставляющая широкий спектр транспортных услуг, как перевозчикам, так и пассажирам.

Основными принципами работы ООО «РАЛ» являются обеспечение безопасности перевозок пассажиров и доступность автотранспортных услуг для населения.

Положительный опыт деятельности ООО «РАЛ» был высоко оценен не только пассажирами, но и Правительством г. Москвы, что позволило ООО «РАЛ», занять прочные позиции на рынке и зарекомендовать себя как надежного и профессионального партнера.

На сегодняшний день на объектах транспортной инфраструктуры эксплуатируемых ООО «РАЛ» обслуживаются более 300 перевозчиков, которые ежедневно выполняют более 1000 рейсов по 450 регулярным маршрутам.

Инновационные методы управления объектами транспортной инфраструктуры позволяют ООО «РАЛ» реализовать оптимальные логистические схемы, обеспечивающие пассажиров возможностью выбирать оптимальный способ передвижения по маршруту с помощью различных видов транспорта.



В ходе своей деятельности ООО «РАЛ» предоставляет перевозчикам следующие услуги:

1. по диспетчерскому руководству перевозками, в том числе:

- ведение учета прибытия и отправления автобусов, отметка путевой документации, проверку правильности ее заполнения и ведения;
- контроль за подачей перевозчиками автобусов для отправки с Автостанции в надлежащем санитарном состоянии и в установленное расписанием время;
- обеспечение безопасной посадки и высадки пассажиров и погрузки багажа в автобусы на специально оборудованных перронах Автостанции;
- контроль за посадкой пассажиров в автобусы на Автостанции в соответствии с приобретенными проездными документами на проезд и провоз багажа;
- контроль за соблюдением перевозчиками согласованных схем движения по территории города Москвы, в зоне ответственности Автостанции.

2. по реализации билетов на рейсы перевозчика, в том числе:

- продажа билетов для проезда и провоза багажа в междугородном и международном сообщении с использованием кассовых аппаратов при наличии у пассажиров документов, удостоверяющих личность, с соблюдением норм вместимости подвижного состава, в соответствии с утвержденными перевозчиками тарифами и графиком движения автобусов;
- организация предварительной продажи пассажирам билетов;
- организация продажи билетов, с помощью единой системы автоматизированной продажи билетов с использованием сервиса электронного билета через сеть аккредитованных агентств (1500 агентств) на всей территории РФ (система «АБС»).
- учет перевезенных пассажиров и багажа.

3. оказание пассажирам – клиентам перевозчика - комплекса услуг, неразрывно связанных с их перевозкой, в том числе:



- наглядное информационное обеспечение о расписаниях движения автобусов, действующих тарифах, номерах и месте расположения перронов прибытия и отправления автобусов, Правилам перевозки пассажиров и провоза багажа автомобильным транспортом и другой справочной информацией;
- звуковое информационное обеспечение о номерах и месте расположения перронов прибытия и отправления автобусов, времени прибытия автобусов, времени начала посадки, времени отправления автобуса в рейс, размещение и нумерация мест в салоне автобуса, опоздании автобусов с прибытием или отправлением, наличии свободных мест в автобусе, Правилах пользования Автостанцией и другой справочной информацией;
- обеспечение бесперебойной работы электронного сайта Автостанции в сети Интернет со всей необходимой справочной информацией, в том числе и с возможностью бронирования (покупки) билетов;
- предоставление услуг по пользованию залами ожидания Автостанции;
- контроль за соблюдением пассажирами на территории Автостанции Правил пользования Автостанцией, техники безопасности, санитарии и общественного порядка;
- предоставление комнаты матери и ребенка;
- заказа и бронирования гостиницы;
- заказа такси;



- предоставления услуг по обслуживанию пассажиров в камере хранения багажа и ручной клади Автостанции.

4. оказание перевозчикам услуг, связанных с предоставлением машино-мест для межрейсовой стоянки автобусов и осуществлением ежедневного технического контроля при выезде автобусов в рейс на линию. Указанные услуги оказываются на специализированных базах расположенных в шаговой доступности от территории автостанций.

5. оказание консультационно-информационных услуг по оформлению маршрутной документации (по составлению, расписаний, схем маршрутов движения, графиков режимов труда и отдыха водителей).

Расширение спектра оказываемых услуг при неизменно высоком уровне качества строится на требованиях максимальной антитеррористической защищенности. Так, в числе принимаемых мер по обеспечению безопасности и антитеррористической защищенности подведомственных объектов, а также надежной работы транспорта было реализовано следующее:

1. В кассах автостанций с 2005 года проездные билеты пассажирам продаются только при предъявлении ими документов удостоверяющим личность. Продажа билетов осуществляется с помощью программы по продаже билетов ООО «КВЦ-Сервис», позволяющей вести автоматизированный учет персональных баз данных о пассажирах в соответствии с ФЗ «О транспортной безопасности» 16-ФЗ от 09.02.2007 года.

2. Разработаны паспорта безопасности Автостанций;

3. Разработаны схемы пунктов отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов. Определены режимы работы автостанций, количество и расположение перронов посадки и высадки пассажиров. Эти перроны находятся в огражденных зонах, доступ в которые контролируется круглосуточным постом из числа сотрудников Частного охранного предприятия (далее – «ЧОП»), а также перронными контролерами;

4. Все происходящие на автостанциях события фиксируются с помощью рационально установленных видеокамер, объем блока памяти, которых позволяет сохранять поступившую информацию сроком не менее одного месяца. Также в настоящее время на Автостанциях проводятся монтажные работы по установке дополнительных видеокамер;

5. Для проверки пассажиров входы на автостанции были оборудованы металлодетекторами;

6. Места въезда пассажирских автобусов на посадочные перроны постоянно контролируются сотрудниками ЧОПа, а процесс безопасности при посадке (высадке) пассажиров в каждый автобус обеспечивается сотрудниками ЧОПа, перронными контролерами и водителями транспортных средств;

7. Въезд и выезд на территорию автостанции оборудованы шлагбаумами с круглосуточными постами охраны;

8. Во время посадки (высадки) пассажиров, а также погрузки (разгрузки) багажа, в междугородные автобусы их осмотр осуществляется перронными контролерами совместно с сотрудниками ЧОПа с применением металлодетекторов. Погрузка багажа в междугородные автобусы осуществляется только при наличии багажной квитанции (бирки);

9. Перед посадкой пассажиров салоны всех автобусов обследуются водителями и перронными контролерами с целью обнаружения бесхозных или забытых вещей и предметов, представляющих угрозу безопасности процессу пассажирских перевозок. В случае обнаружения таких предметов персонал автостанции действует согласно разработанной инструкции;

10. В целях предотвращения несанкционированной погрузки багажа, а также проникновения посторонних лиц, межрейсовая стоянка междугородных автобусов производится на закрытой и охраняемой территории;

11. Необходимые сведения о пассажирах, маршрутах, времени продажи билетов и отправлениях автобусов хранятся в электронной базе данных и вся информация может быть представлена в порядке, установленном законом;

12. На автостанциях организовано регулярное (не реже 10-и раз в час) оповещение пассажиров по громкоговорящей связи о действиях, при возникновении нестандартных ситуаций;

13. Автостанции оборудованы кнопками экстренного вызова милиции;

14. На каждой автостанции разработаны схемы (список справочных телефонов) и порядок оповещения территориальных органов исполнительной власти в случае выявления признаков подготовки и совершения диверсионно-террористических актов.

Мы будем рады видеть ВАС в нашем офисе, расположенном по адресу: 115419, Москва, 4-й Верхний Михайловский проезд, д. 1 (ст. метро «Шаболовская», «Тульская»).

Тел: (495) 786-23-28; 229-37-64

Факс: (495) 633-12-83

www.aaa77.ru

e-mail: info@aaa77.ru

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Карелия

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Должность ФИО руководителя Эксплуатирующая организация	Телефон, факс
Автовокзалы				
1	Автовокзал г. Петрозаводск	185007, г. Петрозаводск, ул. Чапаева, 3	Генеральный директор Кокшаров Николай Борисович ГУП РК «Карелавтотранс»	(8142) 72-20-12 факс (8142) 72-20-04
2	Автовокзал г. Сегежа	186422, Республика Карелия, г. Сегежа, ул. Спиридонова, 22	Директор Карпеко Валерий Константинович ООО «Автобусное сообщение»	(81431) 4-27-80 факс (81431) 4-27-42
3	Автовокзал г. Суоярви	186870, Республика Карелия, г. Суоярви, ул. Ленина, 32	Воробьев Андрей Андреевич ИП Воробьев А.А.	(81457) 5-26-28 б
Автостанции				
4	Автостанция г. Олонец	186000, Республика Карелия, г. Олонец, ул. Комсомольская, 28	Директор Семенов Александр Михайлович ООО «АТП» г. Олонец	(81436) 4-18-24 факс (81436) 4-12-32
5	Автостанция г. Питкяранта	186810, Республика Карелия, г. Питкяранта, Привокзальная, 30	Директор Дронов Николай Сергеевич ЗАО «Авторанта»	(81433) 4-12-84 факс (81433) 4-31-94
6	Автостанция г. Медвежьегорск	186300, Республика Карелия, г. Медвежьегорск, ул. Артемьева, 20	Виноградов Владимир Владимирович ИП Виноградов В.В.	(81434) 5-84-88 факс (81434) 5-62-55
7	Автостанция г. Кондопога	186225, Республика Карелия, г. Кондопога, Привокзальная пл., 4	Данилкин Евгений Иванович ИП Данилкин Е.И.	(81451) 2-14-44
8	Автостанция п. Калевала	186910, Республика Карелия, п. Калевала, ул. Советская, 12	Тимонен Андрей Анатольевич ИП Тимонен А.А.	89210175480 факс (81454)4-12-29
Кассовые пункты				
9	Кассовый пункт г. Сортавала	186792, Республика Карелия, г. Сортавала, ул. Кирова, 1	И.о. директора Кокшаров Николай Борисович ГУП РК «Карелавтотранс-Сервис»	89114158509 (8142) 72-20-12
10	Кассовый пункт г. Пудож	186150, Республика Карелия, г. Пудож, ул. Ленина, 69	И.о. директора Кокшаров Николай Борисович ГУП РК «Карелавтотранс-Сервис»	89114158511 (8142) 72-20-12
11	Кассовый пункт п. Пряжа	186120, Республика Карелия, п. Пряжа, ул. Строительная, 2	И.о. директора Кокшаров Николай Борисович ГУП РК «Карелавтотранс-Сервис»	(81456) 3-13-08 (8142) 72-20-12
12	Кассовый пункт г. Лахденпохья	186730, Республика Карелия, г. Лахденпохья, ул. Ленина, 17	Директор Марьин Валентин Леонидович ООО «АТП» Лахденпохья	(81433) 2-35-99
13	Кассовый пункт г. Костомукша	186930, Республика Карелия, г. Костомукша, ул. Ленина, 1Б	Колдаев Александр Николаевич ИП Колдаев А.Н.	89114006806, 89212280608, 89114103503

При составлении реестра использована информация, предоставленная ГУП РК «Карелавтотранс».

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

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Коми

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Должность, ФИО руководителя Эксплуатирующая организация	Телефон, факс
Автовокзалы				
1	Автовокзал г. Сыктывкар	167000, Республика Коми, г. Сыктывкар, ул. Заводская, 13	Директор Дитц Валерий Александрович ООО «Автоперевозчик»	(8212) 22-68-15
2	Автовокзал г. Ухта	169311, Республика Коми, г. Ухта, ул. Октябрьская, 24	Кислинская Наталья Сильбаевна, индивидуальный предприниматель	(82147) 6-34-96
Пассажирские автостанции				
3	Автостанция с. Айкино	169040, Республика Коми, с. Айкино, ул. Центральная	Директор Кукушкин Вадим Викторович ООО «Микуньское АТП»	(82134) 2-12-98
4	Автостанция с. Визинга	168100, Республика Коми, с. Визинга, ул. 50 лет ВЛКСМ, 6	И.о. генерального директора Морозов Александр Павлович ЗАО «Визингское АТП»	(82131) 9-14-83
5	Автостанция с. Объячево	168130, Республика Коми, с. Объячево, ул. Мира, 104	Директор Казаков Николай Егорович ООО «Автодиагностика»	(82137) 2-17-06
6	Автостанция с. Усть-Кулом	168060, Республика Коми, с. Усть-Кулом, ул. Советская, 43	Директор Уляшева Ирина Станиславовна ООО «Усть-Куломское автопредприятие»	(82137) 9-44-91
Кассово-диспетчерские пункты				
7	Кассово-диспетчерский пункт г. Елма	169203, Республика Коми, г. Елма, ул. Гущина, 2	Директор Костина Татьяна Федоровна ООО «Княжпогостское АТП»	(82139) 2-18-71

При составлении реестра использована информация, предоставленная Министерством промышленности и энергетики Республики Коми.

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

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Марий Эл

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Должность, ФИО руководителя Эксплуатирующая организация	Телефон, факс
Автовокзалы				
1	Автовокзал г. Волжск	425009, Республика Марий Эл, г. Волжск, ул. Строительная, 1	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажирские перевозки»	т. (83631) 2-36-89 т. (83631) 2-35-30
2	Автовокзал г. Йошкар-Ола	424000, Республика Марий Эл, г. Йошкар-Ола, Кокшайский пр-д, 19	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажирские перевозки»	т. (8362) 45-03-05 т. (8362) 56-57-37 т. (8362) 56-57-36
3	Автовокзал г. Козьмодемьянск	425350, Республика Марий Эл, г. Козьмодемьянск, ул. Гагарина, 103	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажирские перевозки»	т. (83632) 7-16-51
Пассажирские автостанции				
4	Автостанция с. Арда	425290, Республика Марий Эл, Килемарский р-н, д. Павловкино, ул. Зеленая, 3	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажирские перевозки»	
5	Автостанция п. Визимьяры	425295, Республика Марий Эл, п. Визимьяры, ул. Горького, 10	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажирские перевозки»	
6	Автостанция г. Звенигово	425060, Республика Марий Эл, г. Звенигово, ул. Ленина, 106а	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажирские перевозки»	т. (83645) 7-12-03
7	Автостанция п. Зеленогорск	425143, Республика Марий Эл, Моркинский р-н, п. Зеленогорск, ул. Кооперативная, 2	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажирские перевозки»	

8	Автостанция с. Казанское	425464, Республика Марий Эл, Сернурский р-н, с. Казанское, ул. Садовая, 2	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
9	Автостанция д. Карлыган	425527, Республика Марий Эл, Мари-Турекский р-н, д. Карлы- ган	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
10	Автостанция п. Килемары	425270, Республика Марий Эл, п. Килемары, ул. Комсомоль- ская, 35	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	т. (83643) 2-11-38
11	Автостанция п. Кокшайск	422915, Республика Марий Эл, Звениговский р-н, п. Кокшайск, ул. Кологривова, 26	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	т. (83645) 6-82-83
12	Автостанция с. Коротни	425331, Республика Марий Эл, Горномарья́нский р-н, с. Коротни, 1	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	т. (83632) 6-53-52
13	Автостанция п. Красногорский	425091, Республика Марий Эл, Звениговский р-н, п. Красногор- ский, ул. Центральная	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
14	Автостанция п. Куженер	425550, Республика Марий Эл, п. Куженер, ул. Строителей, 1	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	т. (83637) 9-14-30
15	Автостанция д. Кужеры	Республика Марий Эл, Моркин- ский р-н, д. Кужеры, ул. Совет- ская, 6	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
16	Автостанция д. Кукнур	425467, Республика Марий Эл, Сернурский р-н, д. Кукнур, ул. Конакова	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
17	Автостанция д. Мари-Биямор	425511, Республика Марий Эл, Мари-Турекский р-н, д. Мари- Биямор, ул. Комсомольская, 5	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
18	Автостанция п. Мари-Турек	425500, Республика Марий Эл, п. Мари-Турек, ул. Красноармей- ская, 31	Каби́ров Ильда́р Якубович, индивиду- альный предприниматель	
19	Автостанция п. Морки	425120, Республика Марий Эл, п. Морки, ул. Ленина, 20	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	т. (82635) 9-11-00
20	Автостанция п. Молчалище	425051, Республика Марий Эл, Звениговский р-н, п. Молчали- ще, ул. Пионерская, 18	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
21	Автостанция п. Новый Торъял	425430, Республика Марий Эл, п. Новый Торъял, ул. Советская, 100а	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	т. (83636) 9-13-90
22	Автостанция п. Октябрьский	425130, Республика Марий Эл, Моркинский р-н, п. Октябрьский, ул. Первомайская, 11	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
23	Автостанция п. Оршанка	425250, Республика Марий Эл, п. Оршанка, ул. Советская, 129	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	т. (83641) 2-36-56
24	Автостанция п.г.т Параньга	425570, Республика Марий Эл, п.г.т Параньга, ул. Советская, 50	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	т. (82639) 4-11-70
25	Автостанция с. Пектубаево	425443, Республика Марий Эл, Новотарья́льский р-н, с. Пекту- баево, ул. Советская, 42а	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
26	Автостанция п.г.т Сернур	425450, Республика Марий Эл, п.г.т Сернур, ул. Коммунистиче- ская, 138а	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	т. (83633) 9-71-7
27	Автостанция п.г.т Советский	425400, Республика Марий Эл, п.г.т Советский, ул. Шоссейная, 3	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	т. (83638) 9-43-67
28	Автостанция д. Сысоево	425502, Республика Марий Эл, Мари-Турекский р-н, д. Сысое- во, Центральная усадьба	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	т. (83634) 9-57-49

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ


29	Автостанция с. Хлебниково	425520, Республика Марий Эл, Мари-Турекский р-н, с. Хлебни- ково, ул. Советская	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	т. (83634) 9-14-32
30	Автостанция д. Шиньша	425154, Республика Марий Эл, Моркинский р-н, д. Шиньша, ул. Школьная, 2	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
31	Автостанция п.г.т Юрино	425370, Республика Марий Эл, п.г.т Юрино, ул. Р. Люксембург, 2	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	т. (83632) 7-11-31
32	Автостанция п. Юркино	425384, Республика Марий Эл, Юринский р-н, п. Юркино	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
Кассовые пункты				
33	Кассовый пункт Большеникольский	425411, Республика Марий Эл, Советский р-н, с. Большени- кольское	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
34	Кассовый пункт Косолаповский	425531, Республика Марий Эл, Мари-Турекский р-н, с. Косола- пово	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	т. (83634) 7-34-48
35	Кассовый пункт Кукмарьский	425419, Республика Марий Эл, Советский р-н, д. Кукмарь	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
36	Кассовый пункт Кумьинский	425280, Республика Марий Эл, Килемарский р-н, с. Кумья	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
37	Кассовый пункт Лумарьский	425433, Республика Марий Эл, Новотаръяльский р-н, д. Б. Лумарь	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	т. (83636) 9-41-20
38	Кассовый пункт Мариец	425524, Республика Марий Эл, Мари-Турекский р-н, с. Мариец	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	т. (83634) 9-63-48
39	Кассовый пункт Масканурский	425432, Республика Марий Эл, Новотаръяльский р-н, д. Маска- нур	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
40	Кассовый пункт Немдаобалыжский	425435, Республика Марий Эл, Новотаръяльский р-н, д. Немда- Обалыж	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	т. (83636) 9-74-54
41	Кассовый пункт Ожигановский	425441, Республика Марий Эл, Новотаръяльский р-н, д. Ожига- ново	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
42	Кассовый пункт Оршинский	425405, Республика Марий Эл, Советский р-н, д. Орша	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
43	Кассовый пункт «Рассвет»	425407, Республика Марий Эл, Советский р-н, колхоз «Рассвет»	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
44	Кассовый пункт Русскошойский	425569, Республика Марий Эл, Куженерский р-н, д. Русские Шои	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
45	Кассовый пункт Салтакъяльский	425554, Республика Марий Эл, Куженерский р-н, д. Салтакъял	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
46	Кассовый пункт Шорсолинский	425555, Республика Марий Эл, Куженерский р-н, д. Шорсола	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
47	Кассовый пункт Шулкинский	425261, Республика Марий Эл, Оршанский р-н, д. Шулка	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	
48	Кассовый пункт Эшполдинский	425468, Республика Марий Эл, Сернурский р-н, д. Эшполдино	И.о. директора Бирюков Александр Анатольевич ГУП РМЭ «Пассажи́рские перевозки»	

При составлении реестра использована информация, предоставленная Министерством экономического развития, промышленности и торговли Республики Марий Эл.

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

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Ингушетия

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Должность, ФИО руководителя	Телефон, факс
Автовокзалы				
1	Автовокзал Назрань	г. Назрань, ул. Муталиева, 2	Начальник Цороев Саламан Османович ГУП «Ингушавтотранс»	(8732) 22-16-97, 22-67-14
2	Автовокзал ст. Орджоникидзевская	Республика Ингушетия, ст. Орджоникидзевская, ул. Калинина, 162	Начальник Хидиров Амирхан Мусаевич ГУП «Ингушавтотранс»	8-928-741-91-42
Автостанция				
3	Автостанция г. Малгобек	Республика Ингушетия, г. Малгобек, ул. Нурадилова, 78	Старший диспетчер Мержоев Ахмед Мусаевич ГУП «Ингушавтотранс»	(8734) 62-47-75 8-928-092-88-32

При составлении реестра использована информация, предоставленная Министерством экономики и промышленности Республики Ингушетия.

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

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Калмыкия

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Должность, ФИО руководителя Эксплуатирующая организация	Телефон, факс
Автовокзалы				
1	Автовокзал г. Элиста	358011, Республика Калмыкия, г. Элиста, Привокзальная пл.	Генеральный директор ОАО «Калмавтовокзал» Улюмджиев Санал Лиджиевич ООО «Калмавто»	т. (84722) 3-79-39
Пассажирские автостанции				
2	Пригородная автостанция г. Элиста	358000, Республика Калмыкия, г. Элиста, ул. Братьев Алехиных, 34	ООО «Калмавто»	т. (84722) 3-79-39
3	Автостанция г. Городовиковск	359050, Республика Калмыкия, Городовиковский р-н, г. Городовиковск, пер. Западный, 31	ООО «Калмавто»	т. (84731) 9-11-49
4	Автостанция г. Лагань	359221, Республика Калмыкия, г. Лагань, пер. Крупской, 1"а"	ООО «Калмавто»	т. (84733) 9-10-86
5	Автостанция п. Большой Царын	359450, Республика Калмыкия, Октябрьский р-н, п. Большой Царын, ул. Ленина	ООО «Калмавто»	т. (84747) 9-13-52
6	Автостанция п. Ики-Бурул	359130, Республика Калмыкия, п. Ики-Бурул, ул. Октябрьская, 26	ООО «Калмавто»	т. (84732) 9-11-23
7	Автостанция п. Кетченеры	359120, Республика Калмыкия, п. Кетченеры, ул. Мучкаева, 23	ООО «Калмавто»	т. (84735) 9-15-66
8	Автостанция п. Комсомольский	359240, Республика Калмыкия, Черноземельский р-н, п. Комсомольский, ул. Ленина	ООО «Калмавто»	т. (84743) 9-15-31
9	Автостанция п. Улан-Хол	359210, Республика Калмыкия, Лаганский р-н, п. Улан-Хол	ООО «Калмавто»	
10	Автостанция п. Цаган-Аман	359300, Республика Калмыкия, Юстинский р-н, п. Цаган-Аман, ул. Элистинская, 79	ООО «Калмавто»	т. (84744) 9-20-96
11	Автостанция п. Яшкуль	359150, Республика Калмыкия, п. Яшкуль, ул. Клыкова, 25	ООО «Калмавто»	т. (84746) 9-17-06
12	Автостанция с. Джалыково	359212, Республика Калмыкия, Лаганский р-н, с. Джалыково	ООО «Калмавто»	т. (84733) 9-61-86

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ



13	Автостанция с. Малые Дербеты	359420, Республика Калмыкия, с. Малые Дербеты, ул. 40 лет Победы	ООО «Калмавто»	т. (84734) 9-14-81
14	Автостанция с. Приютное	359030, Республика Калмыкия, с. Приютное, ул. Московская, 78а	ООО «Калмавто»	т. (84736) 9-16-46
15	Автостанция с. Садовое	359410, Республика Калмыкия, Сарпинский р-н, с. Садовое, ул. Дорожная, 11	ООО «Калмавто»	т. (84741) 2-24-64
16	Автостанция с. Троицкое	359180, Республика Калмыкия, Целинный р-н, с. Троицкое, ул. Чкалова	ООО «Калмавто»	т. (84742) 9-17-80
17	Автостанция с. Яшалта	359010, Республика Калмыкия, с. Яшалта, ул. Пэрна	ООО «Калмавто»	т. (84745) 9-12-12
Кассово-диспетчерские пункты				
18	Кассово-диспетчерский пункт г. Элиста, ул. Горького	358000, Республика Калмыкия, г. Элиста, ул. Горького, 13	Генеральный директор Арнаев Евгений Джалович ООО «Альянс-Тур»	т. (84722) 2-64-28
19	Кассово-диспетчерский пункт г. Элиста, ул. Братьев Алехиных	358000, Республика Калмыкия, г. Элиста, ул. Братьев Алехиных, 29А	Генеральный директор Наминова Саглара Викторовна ООО «Нежин-Экспресс»	т. (84722) 2-67-79 ф. (84722) 2-78-74
20	Кассово-диспетчерский пункт г. Элиста, ул. Пушкина	358009, Республика Калмыкия, г. Элиста, ул. Пушкина, 5, каб. 5	Генеральный директор Бугаев Александр Николаевич ООО «Экспресс-Тур»	т. (84722) 3-39-48
Кассовые пункты				
21	Кассовый пункт г. Элиста	358000, Республика Калмыкия, г. Элиста, ул. Республиканская, 12	Генеральный директор Бугаев Александр Николаевич ООО «Экспресс-Тур»	т. (84722) 2-72-11

При составлении реестра использована информация, предоставленная Агентством по строительству, транспорту и дорожному хозяйству Республики Калмыкия.

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

**Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций
Карачаево-Черкесской Республики**

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Должность, ФИО руководителя Эксплуатирующая организация	Телефон, факс
Автовокзалы				
1	Автовокзал ст. Зеленчукская	Карачаево-Черкесская Республика, ст. Зеленчукская, ул. Гагарина, 77	Генеральный директор Кутяк Владимир Аслановна ОАО «Зеленчукавтотранс»	(8787) 84-21-84
2	Автовокзал г. Карачаевск	Карачаево-Черкесская Республика, северная часть г. Карачаевска	Генеральный директор Болатчиев Бородин Ахматович ОАО «Чарх»	(8787) 93-16-62
3	Автовокзал ст. Преградная	Карачаево-Черкесская Республика, ст. Преградная, ул. Асканова, 2	Генеральный директор Биджиев Ибрагим Магомедович ОАО «Урупавтотранс»	(8787) 84-21-84
4	Автовокзал г. Теберда	Карачаево-Черкесская Республика, г. Теберда, ул. Домбайская, 2	Генеральный директор Батчаева Зубайда Аслановна ООО «Экспресс»	(928) 399-36-27
5	Автовокзал г. Черкесск	Карачаево-Черкесская Республика, Черкесск, пл. Привокзальная, 1	Конов Руслан Абубекирович ИП Конов Р.А.	(8782) 21-48-08
Автостанции				
6	Автостанция ст. Исправная	Карачаево-Черкесская Республика, ст. Исправная, ул. Казачья, 1а	Генеральный директор Кутяк Владимир Аслановна ОАО «Зеленчукавтотранс»	(8787) 84-21-84

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Должность, ФИО руководителя Эксплуатирующая организация	Телефон, факс
7	Автостанция г. Черкесск	Карачаево-Черкесская Республика, г. Черкесск, ул. Магазинная, 11, «Рынок»	Конов Руслан Абубекирович ИП Конов Р.А.	(8782) 21-48-08
8	Автостанция г. Черкесск	Карачаево-Черкесская Республика, г. Черкесск, ул. Космонавтов – ул. октябрьская «Южная»	Конов Руслан Абубекирович ИП Конов Р.А.	(8782) 21-48-08
9	Автостанция п. Московский	Карачаево-Черкесская Республика, п. Москов- ский	Генеральный директор Лагучев Муаяд Мухарбиевич ОАО «Автоколонна 1719»	(8787) 53-17-19
10	Автостанция а. Хабез	Карачаево-Черкесская Республика, а. Хабез, ул. Умара Хабекова, 67а	Генеральный директор Туаршев Юрий Муратович ООО «Хабезтранском»	(8787) 32-17-87
11	Автостанция с. Учкёкен	Карачаево-Черкесская Республика, с. Учкёкен	Директор Тамбиев Рашид Джараш- тыевич РГУП «Малокарачаевское АТП»	(8787) 72-56-10
12	Автостанция ст. Кардоникская	Карачаево-Черкесская Республика, ст. Кардоник- ская, ул. Красная	Генеральный директор Кутяк Влади- мир Аслановна ОАО «Зеленчукавтотранс»	(8787) 84-21-84
13	Автостанция г. Карачаевск	Карачаево-Черкесская Республика, г. Карача- евск, «Горянка»	Генеральный директор Болатчиев Бородин Ахматович ОАО «Чарх»	(8787) 93-16-62
14	Автостанция г. Карачаевск	Карачаево-Черкесская Республика, г. Карача- евск, ул. Магометова, 4	Генеральный директор Борлаков Юсуп Сулейменович ООО «Диорит»	(8787) 93-17-77

При составлении реестра использована информация, предоставленная Министерством строительства, энергетики и ЖКХ Карачаево-Черкесской Республики.

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

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ

Продолжение книги Ю.А. Гольденберга «АвтОВОКзалы и пассажирские АвтОстанции».

Медпункт должен располагаться таким образом, чтобы транспортировка носилок с больными могла осуществляться беспрепятственно через служебный проход по кратчайшему расстоянию на наружную территорию к санитарному автомобилю.

Спальные комнаты рассчитываются на ночное пребывание пассажиров, приехавших в период прекращения работы городского транспорта, и водителей иногородних автобусов, имеющих перерыв между рейсами на ночь. Блок спальных комнат с необходимыми бытовыми, административными и хозяйственными помещениями размещается в изолированном отсеке здания.

Размещение санузлов должно быть предметом особого внимания. Автобусы в отличие от всех других видов транспорта общего пользования не имеют туалетов, поэтому санузлы на пассажирских автостанциях и в автОВОКзалах привлекают большое количество прибывающих пассажиров; в особенности значительно пользование санузлами на транзитных остановочных пунктах.

В связи с этим санузлы должны располагаться таким образом, чтобы к ним был беспрепятственный и короткий доступ как из пассажирских помещений, так и обязательно с перрона. Это двойное условие должно неукоснительно соблюдаться в планировке здания. Во избежание проникновения запаха в помещения входы в санузлы должны предваряться тамбурами, надежно изолирующими их от других помещений.

Служебные помещения не должны перемежаться с пассажирскими, их надлежит компоновать в едином блоке, изолированном от пассажирских помещений.

Это положение должно соблюдаться и при размещении служебных помещений в разных этажах. Блок служебных помещений должен иметь самостоятельные выходы на внутреннюю транспортную территорию. Не допускаются связи с диспетчерской, помещением для водителей, помещениями для сдачи выручки и другими помещениями только через пассажирские помещения.

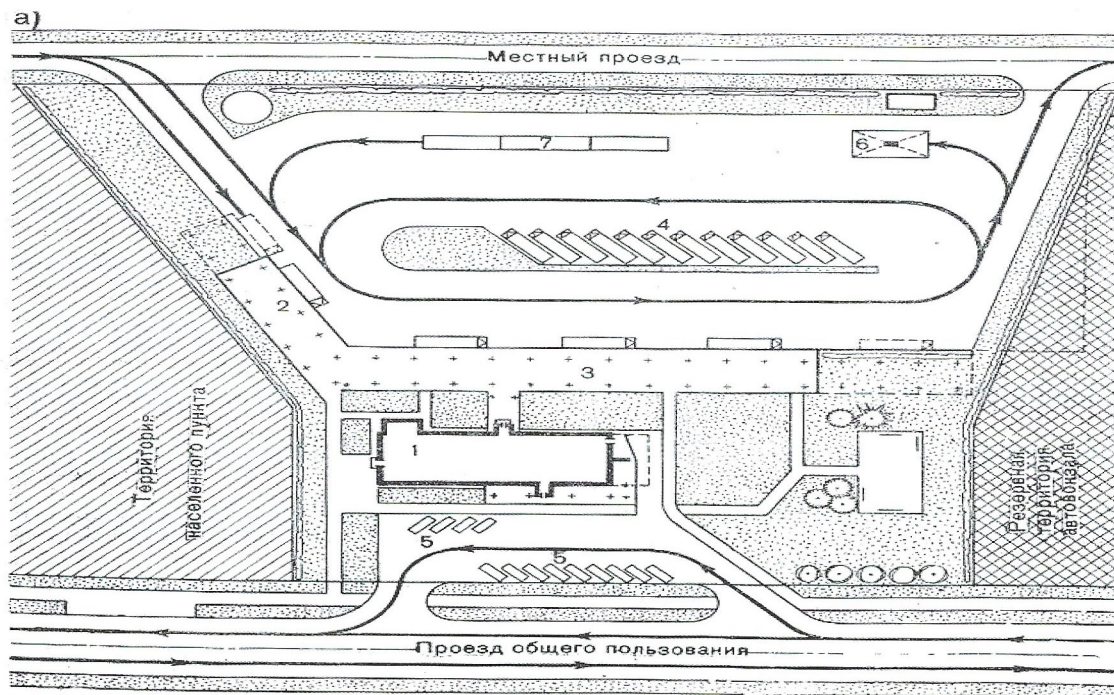
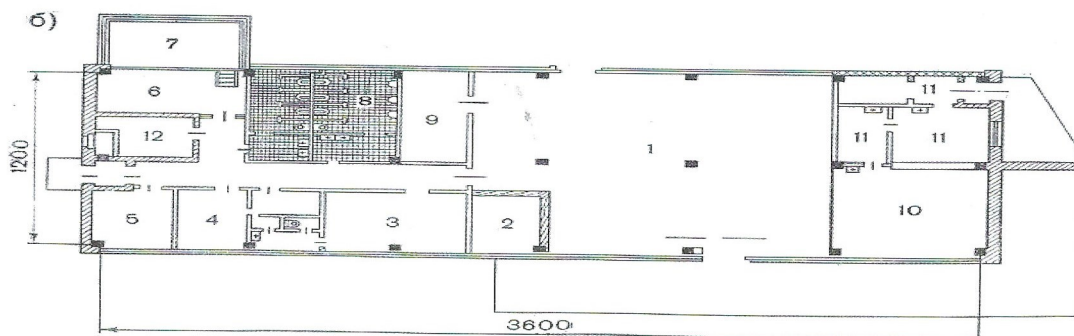


Рис. 28. Автовокзал вместимостью 100 чел. (типовой проект, Ленинградский филиал
 а — генеральный
 1 — пассажирское здание; 2 — перрон прибытия; 3 — перрон отправления; 4 — стоянка автобусов
 мойки автобусов между рейсами;
 б — план
 1 — пассажирский зал; 2 — кассы; 3 — помещение для пассажиров с детьми; 4 — администрация,
 ния багажа; 10 — торговый зал кафе; 11 — подсобные

Диспетчерская размещается обязательно со стороны внутренней транспортной территории автовокзала и таким образом, чтобы диспетчер имел беспрепятственное наблюдение за прибытием и отправлением автобусов, за посадкой и высадкой пассажиров. Для этого часть помещения диспетчерской выдвигается за линию стены здания на остекленный балкон и пол помещения поднимается над отметкой первого этажа на 0,7 м.

В помещении диспетчерской или в примыкании к ней располагаются звукоизолированные кабины информатора-диктора и информатора радиосправки.



Гипроавтотранс и ГПИ-6, 1966 г.):
 план:
 между рейсами; 5 — посадка и автомобиль-такси и стоянка легковых автомобилей; 6 — место для
 7 — эстакада для осмотра автомобилей;
 этажа:
 5 — контора; 6 — помещение для водителей; 7 — диспетчерская; 8 — туалеты; 9 — камера хранения
 помещения кафе; 12 — техническое помещение

Помещение для водителей обязательно должно примыкать к диспетчерской и сообщаться с ней оконными проемами.

Комната для дневного отдыха водителей между рейсами располагается на любом этаже в блоке служебных помещений и должна быть изолирована от шума.

Блок помещений для сдачи выручки и получения билетов состоит из трех помещений: помещения, где водители и кондукторы подсчитывают выручку; помещения кассира, принимающего выручку; помещения, кассира, выдающего билеты водителям и кондукторам. Продажа билетов на конечных пунктах междугородных линий производится, как правило, в кассах. Получает также широкое распространение кассовая продажа билетов на конечных пунктах пригородных линий. На промежуточных остановочных пунктах, кроме тех, где билеты продаются в кассах, продажа

билетов производится в автобусе водителями на междугородных и кондукторами на пригородных линиях. Поэтому необходимость в блоке указанных помещений зависит от системы продажи билетов и организации работы водителей и кондукторов. Пассажирская автостанция или автовокзал могут обслуживать только транзитные автобусные

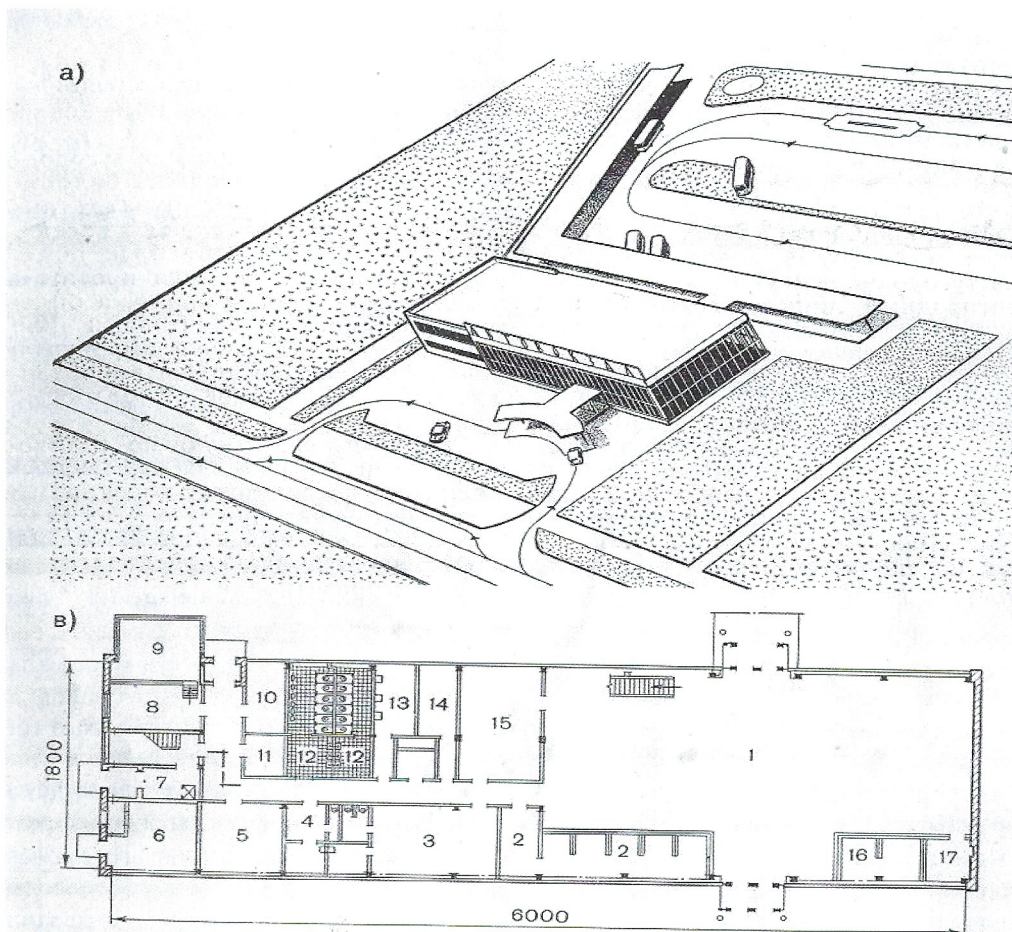


Рис. 29. Автовокзал вместимостью 500 чел. (типовой проект, Ленинградский филиал Гипроавтотранса и ГПИ-6, 1966 г.):

- а — общий вид; б — генеральный план:
 1 — пассажирское здание; 2 — перрон прибытия; 3 — перрон отправления; 4 — стоянка автобусов между рейсами; 5 — посадка в автомобили-такси и стоянка легковых автомобилей; 6 — место для мойки автобусов между рейсами; 7 — эстакада для осмотра автобусов; 8 — остановка городского транспорта;
 в — план первого этажа; г — план второго этажа:
 1 — пассажирский зал; 2 — билетные кассы; 3 — помещение для пассажиров с детьми; 4 — медпункт; 5 — служебное помещение; 6 — техническое помещение; 7 — загрузочное помещение кафе с подъемником; 8 — помещение для водителей; 9 — диспетчерская; 10 — милиция; 11 — хозяйственное помещение; 12 — туалеты; 13 — парикмахерская; 14 — администрация; 15 — камера хранения багажа; 16 — почта; 17 — дежурный по вокзалу; 18 — торговый зал кафе; 19 — кухня и подсобные помещения кафе; 20 — спальная комната

16

маршруты, и тогда рассматриваемый блок помещений не требуется. Они могут являться конечным пунктом маршрутов, но сдача выручки и получение билетов водителями и кондукторами будет производиться в автобусном парке, и тогда блок помещений также не нужен. Блок помещений не требуется и в тех случаях, когда обслуживаются только междугородные сообщения и продажа билетов на всех остановочных пунктах линий производится только в кассах.

Таким образом, этот блок помещений предусматривается проектом в тех случаях, когда продажа билетов производится водителями или кондукторами и сдача выручки и получение билетов должны производиться на пассажирской автостанции или автовокзале.

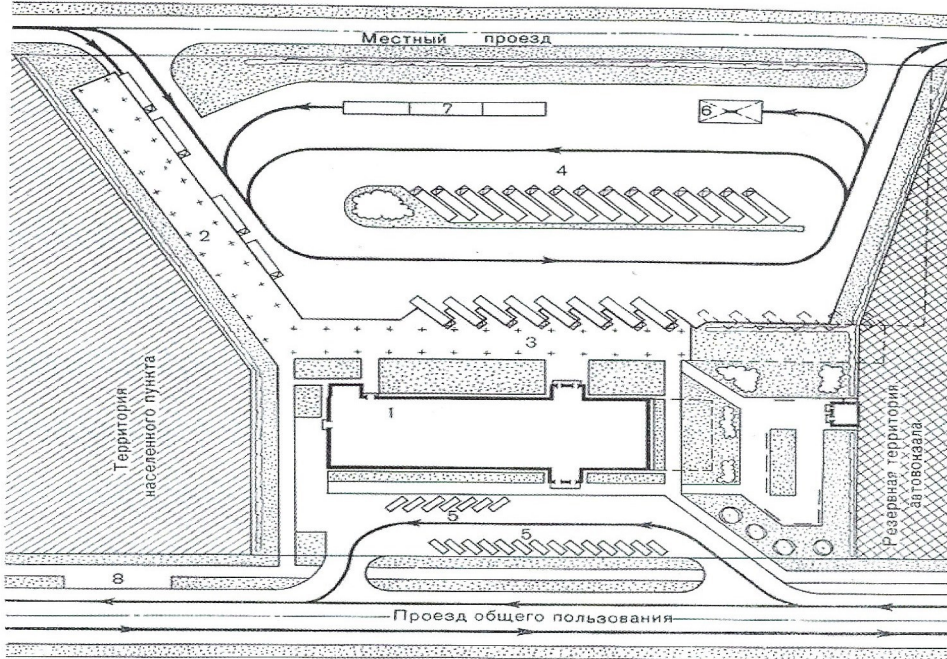
Операторская, откуда по громкоговорящей связи с кассирами распределяются между кассами места в автобусах при продаже билетов в каждой кассе на любое направление, должна располагаться либо в примыкании к диспетчерской, либо над ней. В последнем случае в перекрытии устраивается отверстие для транспортировки посадочных документов от оператора диспетчеру.

Подсобные помещения билетных касс обязательно размещаются в примыкании к кассам с устройством непосредственного прохода в них из закассовой зоны.

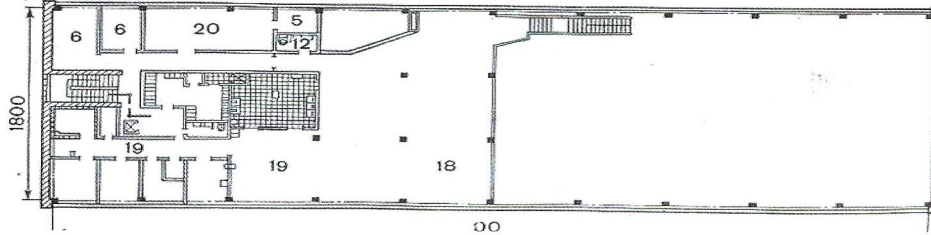
Помещение устройств связи размещается вблизи диспетчерской или над ней.

Исходя из требований взаимосвязей между элементами автовокзала основные пассажирские и служебные помещения могут быть разделены по признакам целесообразности их размещения по этажам на три группы:

б)



г)



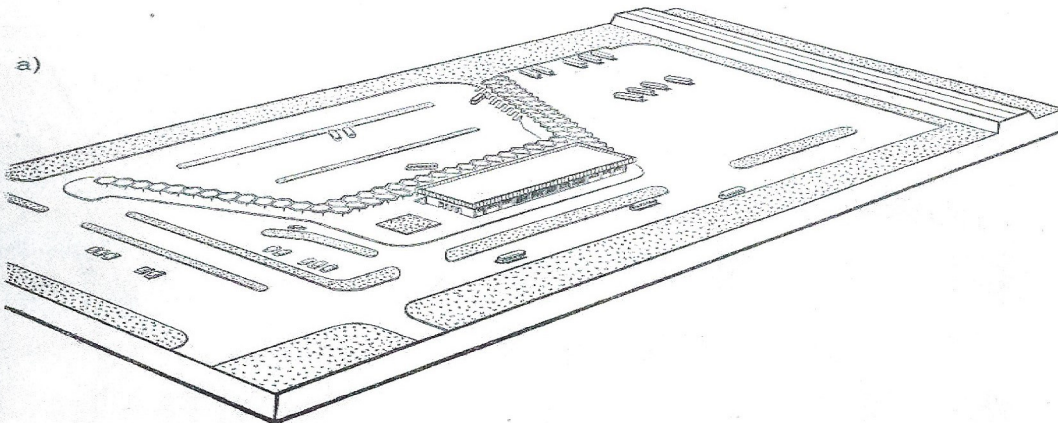
а) только на первом этаже — единый пассажирский зал или кассовый зал и зал ожидания, камера хранения ручной клади, багажные помещения, медпункт, диспетчерская, помещение для водителей; пассажирские санузлы, хозяйственные помещения (помещения для уборщиц, кладовые), тепловой узел;

б) лучше на первом, но можно и на втором этаже: помещение для пассажиров с детьми, кабинет начальника вокзала;

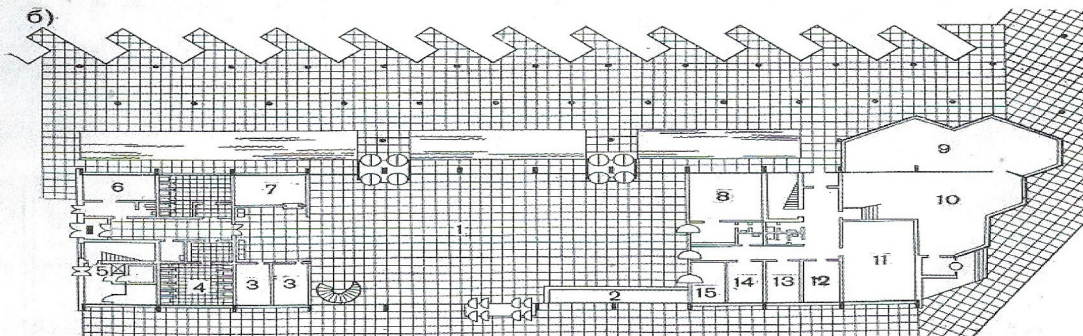
в) на втором этаже: предприятия общественного питания, парикмахерская, спальные комнаты для пассажиров и водителей, контора, устройства связи.

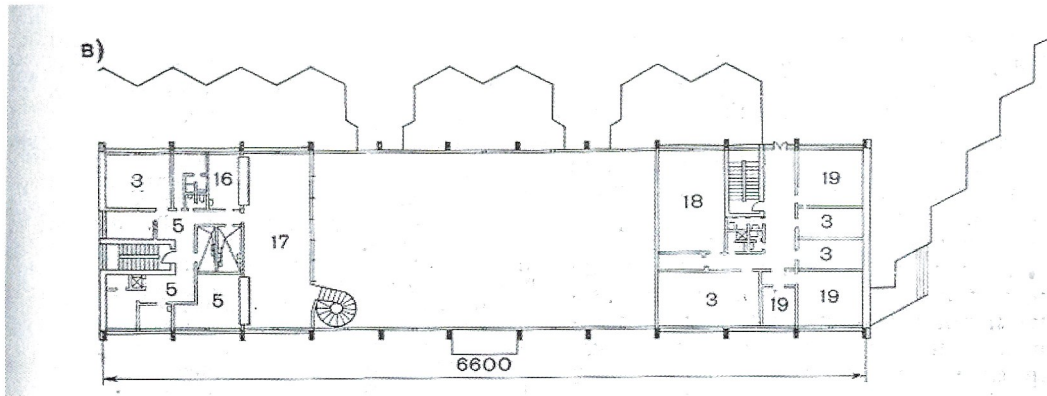
На обоих этажах размещаются технические помещения в зависимости от условий тяготения (вентиляционные камеры, электрощитовые и пр.).

а)



б)





В соответствии с указанными соображениями разработана серия типовых проектов автовокзалов вместимостью 100, 200, 300 и 500 чел., действующих для применения в

строительстве в настоящее время. На рис. 28 и 29 показаны автовокзалы одноэтажный вместимостью 100 чел. и двухэтажный вместимостью 500 чел.

В типовых проектах планировка в возможной степени выполнена с учетом предоставления пассажирам наибольших удобств. Пути движения пассажиров и автобусов нигде не пересекаются, четко разграничены потоки отправляющихся и прибывающих пассажиров, обеспечены прямые и короткие связи между привокзальной площадью и перронами посадки и высадки пассажиров как через здание, так и, минуя его, по боковым проходам. Размещение помещений в здании обеспечивает простоту ориентации и минимальные пути прохода между помещениями. Единый пассажирский зал просторен и простирается на всю глубину здания, крупное остекление на всем протяжении стен, выходящих с одной стороны на привокзальную площадь, а с другой — на перрон, способствует быстрой ориентации пассажира на всем пути от городского транспорта, к кассам, к зоне ожидания, к выходу на перрон, к месту посадки в автобус. Диспетчерская обращена к перрону, выдвинута в стеклянный балкон и поднята над полом первого этажа на 0,75 м, что обеспечивает беспрепятственное наблюдение за посадкой и высадкой пассажиров и движением автобусов. Блок служебных помещений четко разграничен с пассажирскими помещениями и имеет непосредственный

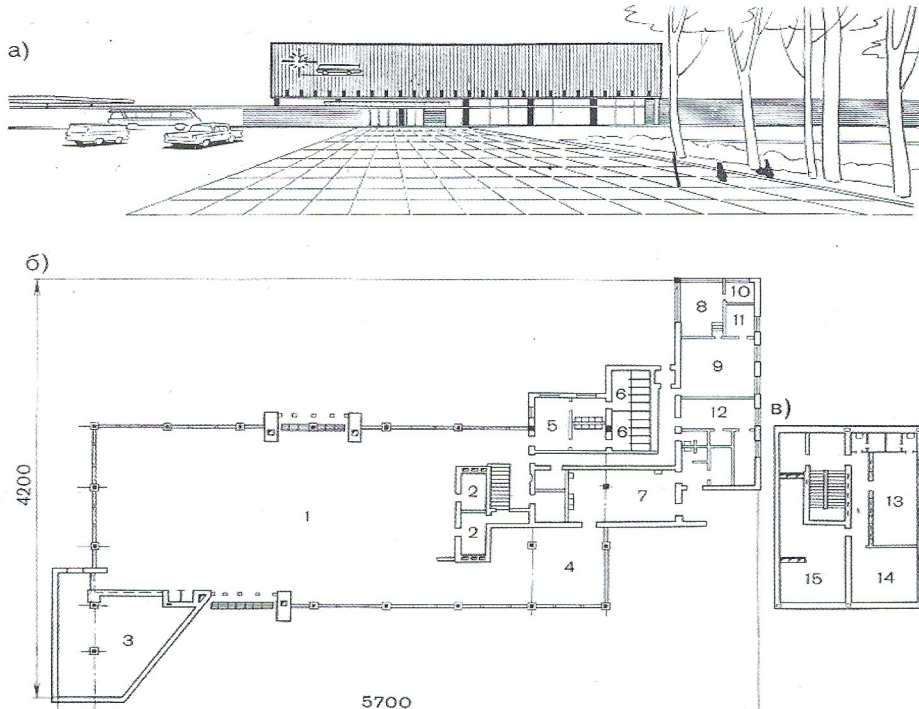
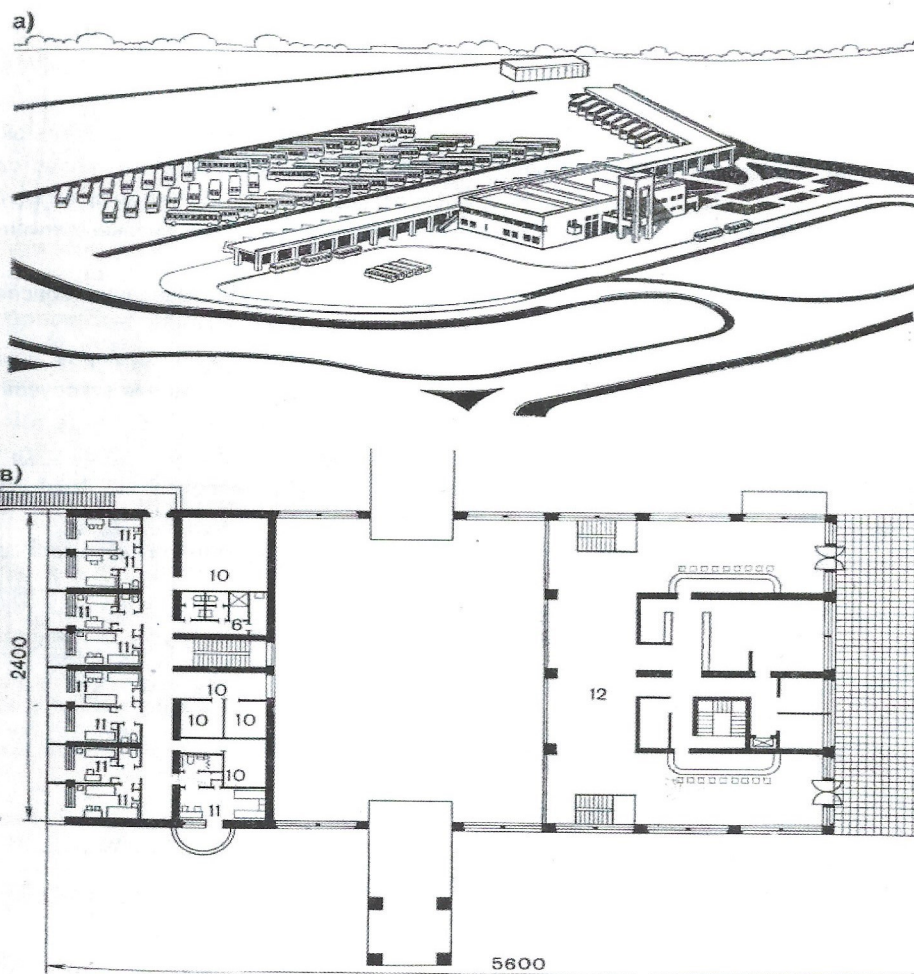


Рис. 31. Автовокзал в Калининграде (Ленинградский филиал Гипроавтотранса, 1967 г. авторы Л. М. Гольдвассер, В. В. Федорович, Э. С. Журавлева, Ю. А. Гольденберг, Э. Ю. Джигурда):

а — главный фасад; б — план первого этажа; в — план второго этажа:
1 — пассажирский зал; 2 — билетные кассы; 3 — камера хранения багажа; 4 — буфет; 5 — курительная; 6 — туалеты; 7 — подсобные помещения буфета; 8 — диспетчерская; 9 — помещение для водителей; 10 — оператор билетных касс; 11 — техническое помещение; 12 — контора; 13 — помещение для пассажиров с детьми; 14 — начальник автовокзала; 15 — комната отдыха водителей между рейсами



проход на перрон. К санузлам имеется доступ как с перрона, так и из пассажирского зала. Показатели типовых проектов приводятся в гл.IV.

В соответствии с теми же принципами распределения помещений по этажам и взаимосвязи между ними выполнена планировка автовокзалов юго-западного в Ленинграде, Калининграде и Суздале.

В проекте юго-западного автовокзала Ленинграда, генеральный план которого рассмотрен выше (см. рис. 13), здание размером 66X18 м имеет два этажа (рис. 30). Основной объем здания в центральной его части занимает на высоту обоих этажей единый пассажирский зал площадью 540 м² с билетными кассами и зоной ожидания пассажиров. Пассажирские и служебные помещения сконцентрированы в двух четко локализованных блоках с самостоятельными входами и выходами. Помещение диспетчерской поднято над полом первого этажа на 0,7 м и вынесено в остекленный балкон с криволинейным очертанием, обеспечивающим обзор перрона и транспортной территории. Автовокзал имеет вместимость 570 чел. и рассчитан на отправление 13 000 пассажиров в сутки (44000 междугородных и 9000 пригородных) и 90 автобусов в час. У перронов уступообразной конфигурации одновременно могут находиться под посадкой 22 автобуса и на высадке 11 автобусов. Площадь земельного участка — 2,47 га. Площадь застройки здания — 1500 м², полезная площадь — 1914 м², строительный объем — 12 000 м³; площадь перронов — 4 845 м² (прибытия 1 055 и отправления 3 790 м²)\ площадь проездов и площадок — 15 595 ж²; вместимость стоянки автобусов между рейсами — 40 машино-мест.

Автовокзал в Калининграде (см. рис. 15) спроектирован с учетом соседства с большим железнодорожным вокзалом, где имеются рестораны, буфеты, гостиница, парикмахерская и другие службы, которыми могут воспользоваться пассажиры автобусных помещений. Поэтому в автовокзале предусмотрен ограниченный состав помещений (рис. 31). На первом этаже основную часть занимает единый пассажирский зал площадью 540 м², простирающийся на всю глубину здания. Три стеклянные стены дают возможность обзора изнутри всей транспортной территории и привокзальной площади. Автовокзал рассчитан на вместимость 500 чел. и отправление 14 300 пассажиров в сутки (7100 междугородных и 7200 пригородных) и 30 автобусов в час (18 междугородных и 12 пригородных). У внутреннего перрона автовокзала одновременно могут находиться под посадкой 14 автобусов и на высадке 6, у перронов

пригородной платформы соответственно 4 и 2 автобуса. Площадь участка составляет 2,85 га, площадь застройки здания — 1230 м², полезная площадь 1114 ж², строительный

объем — 8878 м³, площадь перронов — 2630 м².

В автовокзале в Суздале сохранены основные принципы решения генерального плана (см. рис. 18) и планировки здания (рис. 32), характерные для автовокзалов в Ленинграде и Калининграде, но внесен ряд специфических элементов, обуславливаемых тем, что основным назначением автовокзала является обслуживание экскурсионных и туристских перевозок: предусмотрены помещения бюро экскурсионного обслуживания, кроме торгового зала кафе, имеются помещения бара с выходом на открытую террасу кафе, откуда открывается вид на архитектурные памятники Суздаля, запроектировано девять одноместных и двухместных комфортабельных спальных комнат для туристов и пр. Широкий перрон от

правления под навесом и зеленая зона, примыкающая к зданию и к перрону отправления, обеспечивают пассажирам в летнее время хорошие условия для отдыха на воздухе в ожидании отъезда.

Автовокзал, рассчитанный на уплотненные часы «пик» прибытия и отправления пассажиров, оснащен системами сигнализации, оповещения и автоматических устройств для регулирования движения автобусов на внутренней территории и для организации пассажиропотоков. Площадь участка автовокзала — 5,2 га (в том числе резервная территория — 1,59 га), площадь застройки — 4318 м², полезная площадь здания — 2480 м² (в том числе пассажирский зал — 560 м²), строительный объем здания — 10 700 лг³, площадь перронов — 2700 м², общая стоимость строительства — 1133 тыс. руб.

За последние годы созданы получившие широкую известность своей архитектурной значимостью автовокзалы в Киеве и Сочи.

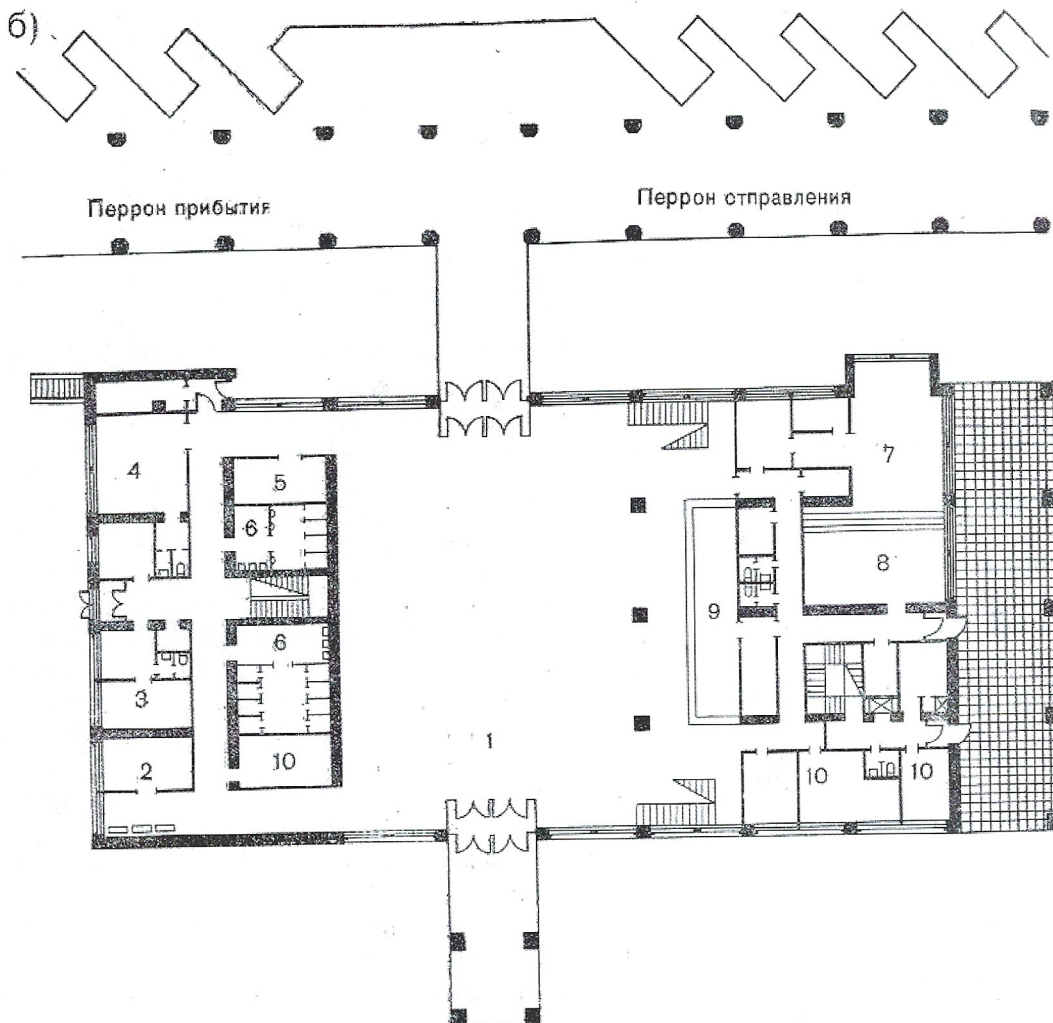


Рис. 32. Автовокзал в Суздале (Ленинградский филиал Гипроавтотранса, 1970 г., архитекторы С. Ф. Энтелис, Л. Н. Травина, С. М. Белый, Ю. А. Гольденберг, Э. Ю. Джигурда): а — общий вид; б — план первого этажа; в — план второго этажа;

1 — пассажирский зал; 2 — экскурсионное бюро; 3 — медпункт; 4 — помещение для пассажиров с детьми; 5 — камера хранения; 6 — туалеты; 7 — диспетчерская; 8 — помещение для водителей; 9 — кассы; 10 — служебные помещения; 11 — комнаты отдыха; 12 — кафе

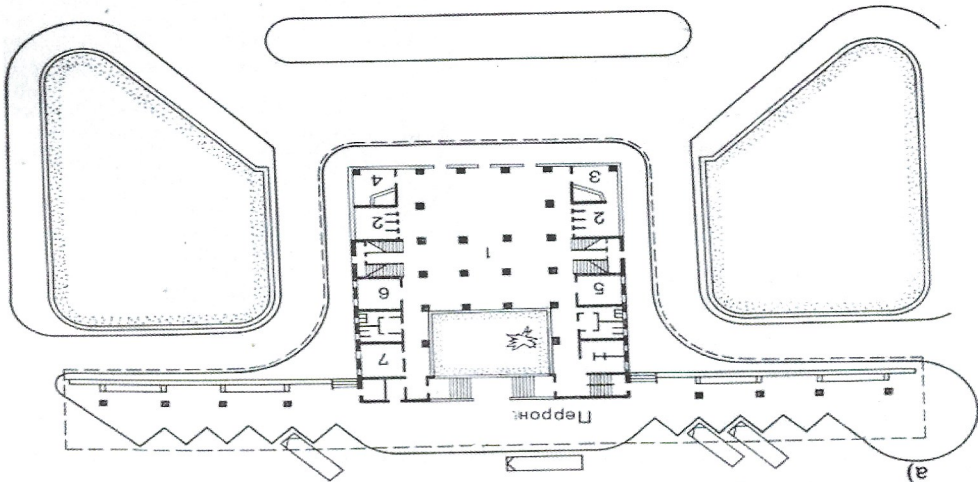


Рис. 33. Автовокзал в Киеве (Киевпроект, 1965 г., архитекторы А. Митюкин, Н. Мельник, Э. Дыльский); а — план первого этажа; б — план второго этажа;

1 — операционный зал; 2 — билетные кассы; 3 — диспетчерская; 4 — почта; 5 — камера хранения гаража; 6 — гаражное отделение; 7 — мужской туалет; 8 — зал ожидания; 9 — ресторан; 10 — мужской туалет; 11 — туалеты; 12 — парник-камерная; 13 — бухгалтерия; 14 — аптека.

качестве примеров типового решения автовокзалов, сооружаемых на ровном участке в небольших городах, могут быть приведены польский и французский типовые проекты.

Автовокзал в Киеве имеет трехэтажное здание (рис. 33). Неудачами проекта является размещение зала ожидания на втором этаже и диспетчерской — на стороне, противоположной от перрона, у стены, выходящей на прилегающую площадь. Опыт эксплуатации показал, что пассажиры в ожидании отъезда предпочитают находиться на первом этаже в операционном зале и мало посещают зал ожидания на втором этаже. Поскольку операционный зал пронзает во всех направлениях проходы, пребывание в нем не обеспечивает необходимых удобств. Намерение проектировщиков заменить визуальное наблюдение диспетчера за движением автобусов и посадкой пассажиров на внутренней 54

третрпории телевизионной системой не дало надежных результатов; наблюдение только при помощи телевизионной системы оказалось неэффективным. В целом проектное решение Киевского вокзала следует считать неудачным. Крайне затесненная транспортная третрпория, на которой располагается перрон с двумя постами посадки пассажиров, находится в очевидной диспропорции с величиной здания; предполагается в будущем расширить третрпорию с устройством второго перрона, параллельного первому, не сможет обеспечить перспективного увеличения перевозок. Суточное обслуживание составляет до 6000 пассажиров и 190 автобусов. Автовокзал введен в эксплуатацию в 1963 г. Стоимость строительства — 840 тыс. руб.

На первом этаже автовокзала в Сочи расположен операционный зал с билетными кассами; для ожидания пассажиров предоставляются помещения и широкие балконы, опоясывающие здание, на втором этаже. При удобных подьемах на второй этаж внутри и снаружи здания обеспечиваются надлежащие удобства для пассажиров, ожидающих отъезда. Неудачным являются недостаточные размеры внутренней транспортной третрпории. Суточное обслуживание составляет до 4000 пассажиров и 150 автобусов. Общая полезная площадь помещений — 1500 м². Стоимость строительства автовокзала — 626 тыс. руб. Введен в эксплуатацию в 1967 г.

Во многих зарубежных странах получило широкое развитие строительство автовокзалов, разрабатываются типовые проекты, представляющие интерес с точки зрения использования планировочного опыта зарубежных проектировщиков. В качестве примеров типового решения автовокзалов, сооружаемых на ровном участке в небольших городах, могут быть приведены польский и французский типовые проекты.

Продолжение читайте в следующем номере журнала.

Интегрированные системы безопасности - «Эскорт-Центр»


Юрий Борисович Иванов
Генеральный директор
ЗАО «Эскорт-Центр»

Компания «Эскорт-Центр» основана в 1991 году и является одним из лидеров в области предоставления услуг по комплексным системам безопасности в России. Главное направление деятельности ЗАО «Эскорт-Центр» — создание интегрированных систем безопасности крупных объектов «под ключ»: разработка концепции безопасности, оценка уязвимости, проектирование, монтаж, сервис и обучение персонала заказчика, включая разработку и собственное серийное производство компонентов систем безопасности. Фирма объединяет более 1000 квалифицированных специалистов, которые работают в головном предприятии в Москве, а также в дочерних предприятиях, филиалах и представительствах в Калининграде, Мурманске, Ростове-на-Дону, Пятигорске, Санкт-Петербурге, Самаре, Новосибирске, Хабаровске.

Компанией «Эскорт-Центр» оборудованы комплексными системами безопасности:

- более 20 ядерно-опасных объектов гражданского назначения (Российский научный центр «Курчатовский институт», атомные ледоколы и другие);
- более 10 объектов нефтегазовой промышленности, это площадки таких компаний как Лукойл, Транснефть и Газпром;
- более 30 объектов Министерства обороны РФ, в том числе ядерно-опасные объекты, базы атомных подводных лодок, Генеральный штаб ВС РФ и другие;
- более 100 государственных объектов, среди них Московский Кремль, государственные резиденции первых лиц государства, включая государственный комплекс «Дворец конгрессов» в гос. Стрельня;
- более 100 объектов на государственной границе - терминалы аэропортов и морских портов, автомобиль-

ные и железнодорожные пункты пропуска;

- все объекты принимаются на гарантийное и сервисное обслуживание;
- проводится плановая модернизация объектов.

Давно и плодотворно осуществляется сотрудничество с Министерством транспорта России, так, только за последние 5 лет выполнены работы на 40 объектах транспортной инфраструктуры. В рамках реализации Федерального закона «О транспортной безопасности» в 2008 году была выполнена НИР по исследованию вопросов создания Единой системы управления и обеспечения безопасности объектов транспортного комплекса на базе опытного района Сочинского транспортного узла. Эта работа позволила определить направления создания иерархически распределенной, объектно-ориентированной, многоуровневой системы управления обеспечением безопасности объектов транспортного комплекса. Система основана на оптимальных, обоснованных, экономически целесообразных и эффективных функционально-технологических, конструктивных и инженерно-технических решениях по оснащению наиболее уязвимых объектов транспортной инфраструктуры. Оснащение таких объектов специализированными техническими средствами позволит:

- надежно обеспечить проведение Олимпиады, жизнедеятельность и безопасность населения и гостей города-курорта, на базе систем, комплексов и средств, разработанных с использованием передовых технических решений и инновационных технологий;
- создать механизм по продвижению передовых технических решений в регионы Российской Федерации;
- исключить дублирование, параллелизм в работе и неэффективное использование финансовых средств;
- обеспечить единые технические решения во всех подсистемах, обеспечивающих безопасность объектов, подведомственных Министерству транспорта Российской Федерации.

В 2009 году Дирекцией развития и работы с корпоративными заказчиками ЗАО «Эскорт-Центр» под руководством Бориса Давидовича Кузнецова, с целью обеспечения безопасности населения на транспорте выполнена научно-исследовательская работа, в рамках которой разработаны рекомендации для нормативно-правовых актов для модели антитеррористической защищенности объектов транспорта, а именно:

- порядок определения и мониторинга угроз совершения актов незаконного вмешательства;
- способы реализации указанных угроз («модель нарушителя»);
- методика оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, в соот-

ветствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности»;

- методика категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- типовые планы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, применительно к виду транспорта (структура).

В августе 2010 года «Эсорт-Центр» получил свидетельства Федерального агентства морского и речного транспорта об аккредитации на выполнение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств как морского и внутреннего водного транспорта, так и автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, Федерального дорожного агентства. Это позволило выполнить оценку уязвимости гаража-стоянки автотранспорта ОАО «Ярославское ПАТП-3» и трамвайного депо ОАО МУП «Яргорэлектротранс» для практической реализации разработанной методики.

Идя в ногу с техническим прогрессом, компания «Эсорт-Центр» интегрирует инновационные решения в создаваемые комплексные инженерно-технические системы обеспечения транспортной безопасности (далее - КИТСОТБ). Одним из таких решений является, разрабатываемый в отделении инновационных проектов компании программный комплекс позволяющий, на этапе оценки уязвимости, смоделировать трехмерную КИТСОТБ на 3D модели объекта и оценить эффективность принятого решения. Через моделирование сценариев реализации потенциальных угроз, разрабатываемый комплекс позволит выявить потенциальные слабые стороны системы обеспечения безопасности объекта еще на стадии моделирования, что приведет к снижению трудовых и финансовых затрат, сокращению времени проектирования и в целом времени реализации проекта.

Кроме того, программный комплекс позволит ре-

шить множество задач:

- реинжиниринг проектных данных при подготовке и проведении модернизации и наращивания комплексной инженерно-технической системы обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры;
- ведение реестров объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в 3D моделях;
- возможность «виртуального присутствия» на территории объектов транспортной инфраструктуры;
- обучение сотрудников ведомственной охраны Минтранса РФ;
- разработка действий при чрезвычайных ситуациях;
- участие заказчика в проекте на ранней стадии, когда наглядность позволяет заказчику вносить пожелания в процессе проектирования, что значительно сократит время на приемку работы, ее доработку и на исправление ошибок;
- ведение авторского надзора за внедрением проекта КИТСОТБ и сопровождение при его эксплуатации;
- сокращение затрат на проведение дорогостоящих экспериментов в реальных условиях, проведение которых зачастую невозможно в силу специфики поднадзорного объекта.

Обеспечение безопасности объектов транспортного комплекса, сложная многоплановая задача, в результате решения которой, в общем случае, должна быть обеспечена безопасность людей. Понимая и учитывая различия в обеспечении безопасности объектов транспортной инфраструктуры от защиты промышленных объектов, специалисты «Эсорт-Центра» предлагают комплексную систему предупреждения, а не мониторинга ситуации на объекте. При таком подходе, все компоненты КИТСОТБ работают в единой информационной среде на базе программного комплекса «Операнд» - продукт ЗАО «Эсорт-Центр». Это позволяет иметь общую базу данных, включающую возможность репликации, единый (распределенный или удаленный) ситуационный центр управления и контроля – это автоматизированные рабочие места со стационарными и мобильными терминалами, развитую систему самодиагностики, единую систему телеметрии и контроля действий оператора, а так же систему реагирования.

КИТСОТБ поддерживает работу на сосредоточенных и распределенных объектах транспортной инфраструктуры, допускает возможности:

- поэтапного ввода новых подсистем;
- расширения;
- модернизации системы.

Следует отметить, что имеющийся в ЗАО «Эсорт-Центр» научно-технический и производственный потенциал позволяет в максимальной степени обеспечить выполнение требований Указа Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» по единому замыслу в соответствии с требованиями национальной безопасности.

Ю.Б. Иванов



Борис Давидович Кузнецов
докладывает Президенту РФ
Д.А. Медведеву, посетившему стенд
ЗАО «Эсорт-Центр»

Аннотация к проекту Приказа «Требования к оборудованию автовокзалов»

В принятый в 2007 году Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта впервые была включена статья, устанавливающая, что требования к оформлению и оборудованию транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, используемых для перевозок пассажиров и багажа, определяются правилами перевозок пассажиров.

Несмотря на отсылочный характер этой статьи, не стоит её недооценивать. Цель ведения данной правовой нормы – унификация на федеральном уровне минимальных требований к оформлению и оборудованию транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, связанных с информированием населения о видах и условиях предоставления услуг по перевозке пассажиров и багажа.

Такие требования определены утверждёнными Постановлением Российской Федерации от 14.02.2009 г. № 112 Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. В частности, этими Правилами сформулировано понятие «автовокзал», как объекта транспортной инфраструктуры, и установлены требования к качеству и форме предоставления услуг на автовокзалах пассажирам и перевозчикам.

В целях дальнейшего развития правовой базы, регламентирующей деятельность автовокзалов, Министерством транспорта Российской Федерации подготовлен проект Приказа «Требования к оборудованию автовокзалов».

Данным проектом сформулирован ряд требований, соблюдение которых позволит обеспечить качественное и безопасное предоставление услуг автовокзалов.

Обязанность обеспечить эти требования возлагается на владельца автовокзала - юридическое лицо или индивидуального предпринимателя, имеющего автовокзалом на праве собственности или на ином праве и оказывающего услуги по его использованию.

Новыми правилами определяется перечень обязательных для автовокзалов помещений и перронов, их количество в зависимости от пассажиропотока. Также устанавливается требование об обязательном наличии асфальтобетонного или бетонного покрытия для перронов отправления и прибытия, посадочные площадки и площадки для высадки пассажиров.

Следует также обратить внимание на норму, запрещающую использовать помещения, предназначенные для оказания услуг пассажирам и перевозчикам, использовать для других целей.

Таким образом, проект приказа направлен на дальнейшее развитие сформулированной в Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта идеи о необходимости принятия на федеральном уровне минимальных требований к оформлению и оборудованию объектов транспортной инфраструктуры, **которые, в свою очередь, позволяют гарантировать высокое качество предоставляемых предприятиями автотранспорта услуг.**

Правление Партнерства

ПРОЕКТ

Требования к оборудованию автовокзалов

I. Общие положения

1. Требования к оборудованию автовокзалов разработаны в соответствии с пунктом 20 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. № 112 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, № 9, ст. 1102).

2. Требования к оборудованию автовокзалов (далее – **настоящие** Требования) обязательны для выполнения юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями, владеющими автовокзалами на правах собственности или ином законном основании (далее – **Владельцы автовокзалов**).

3. Владельцы автовокзалов с целью повышения качества услуг, оказываемых пассажирам и перевозчикам, вправе устанавливать дополнительные требования к оборудованию **тех автовокзалов, которыми они владеют на правах собственности или ином законном основании. Эти требования не должны: противоречить настоящим Требованиям, снижать уровень качества услуг, оказываемых пассажирам и перевозчикам.**

4. Владельцы автовокзалов выполняют наряду с настоящими Требованиями иные обязательные требования, предусмотренные законодательством Российской Федерации, нормативными актами, техническими требованиями и санитарными нормами и правилами.

II. Требования к оборудованию автовокзалов

помещениями для оказания услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа

5. Автовокзал, на территории которого размещается остановочный пункт, входящий в состав одного или нескольких маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа, по которому (ым) максимальный интервал отправления транспортных средств превышает 2 часа, а общее количество отправляемых из остановочного пункта пассажиров по этому (этим) маршруту (ам) больше 1 тысячи человек в сутки, для оказания услуг пассажирам и перевозчикам имеет в своем составе помещения:

- для организации работы билетных касс;
- для оборудования выделенных линий связи и нахождения оборудования хранения персональных данных пассажиров (возможно совмещение с кассами);
- для организации проведения предрейсовых медицинских осмотров водителей;
- для ожидания пассажирами прибытия или отправления транспортных средств, следующих по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа, в состав которых включен остановочный пункт, расположенный на территории этого автовокзала;
- для организации работы по приему и выдаче багажа и ручной клади пассажиров (камер хранения);
- для размещения комнаты матери и ребенка;
- для размещения общественных туалетов;
- для размещения пункта общественного питания;
- для организации работы диспетчерской службы по регулированию движения автотранспортных средств, следующих по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа, в состав которых включен остановочный пункт, расположенный на территории этого автовокзала;
- для отдыха водителей автотранспортных средств, следующих по регулярным маршрутам перевозок пассажиров и багажа, в состав которых включен остановочный пункт, расположенный на территории этого автовокзала.

6. Автовокзал, на территории которого размещается остановочный пункт, входящий в состав одного или нескольких маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа, по которому (ым) максимальный интервал отправления транспортных средств не превышает 2 часов и (или) общее количество отправляемых из остановочного пункта пассажиров по этому (этим) маршруту (ам) до 1 тысячи (включительно) человек в сутки, оборудуется помещениями для оказания услуг пассажирам и перевозчикам:

- для организации работы билетных касс;
- для оборудования выделенных линий связи и нахождения оборудования хранения персональных данных пассажиров (возможно совмещение с билетными кассами);
- для организации проведения предрейсовых медицинских осмотров водителей;
- для ожидания пассажирами прибытия или отправления автотранспортных средств, следующих по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа, в состав которых включен остановочный пункт, расположенный на территории этого автовокзала (возможно совмещение с помещением для организации работы билетных касс);
- для размещения общественных туалетов;
- для организации работы диспетчерской службы по регулированию движения автотранспортных средств, следующих по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа, в состав которых включен остановочный пункт, расположенный на территории этого автовокзала;
- для отдыха водителей автотранспортных средств, следующих по регулярным маршрутам перевозок пассажиров и багажа, в состав которых включен остановочный пункт, расположенный на территории этого автовокзала (возможно совмещение с помещением для диспетчерской службы).

7. Помещения автовокзалов, предназначенные для оказания услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа, должны соответствовать требованиям согласно приложению № 1 к настоящим Требованиям¹.

8. Помещения, предназначенные для оказания услуг пассажирам и перевозчикам, запрещается использовать для целей, не связанных с их обслуживанием.

9. При организации продажи билетов вне автовокзала количество касс возможно уменьшать в соответствии с объемами продажи билетов вне автовокзала.

III. Требования к оборудованию автовокзалов

перронами отправления, перронами прибытия, посадочными площадками, площадками для высадки

10. Автовокзалы оборудуются перронами отправления, перронами прибытия, посадочными площадками и площадками для высадки пассажиров.

11. Количество перронов отправления и перронов прибытия должно соответствовать требованиям согласно приложению № 2 к настоящим Требованиям.

12. Посадочные площадки и площадки для высадки пассажиров размещаются в примыкании к перронам.



13. Перроны отправления, перроны прибытия, посадочные площадки и площадки для высадки пассажиров должны иметь асфальтобетонное или бетонное покрытие.
14. Если на территории автовокзала размещается остановочный пункт, входящий в состав только пригородных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа, возможно совмещение перронов отправления и перронов прибытия.
15. На территории автовокзала наносится специальная разметка для организации движения транспортных средств и пассажиров.
16. Перроны отправления, перроны прибытия, посадочные площадки и площадки для высадки пассажиров, а также залы ожидания оборудуются системами громкой связи и информации.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Требованиям к оборудованию
автовокзалов (п. 7)

ТРЕБОВАНИЯ
к оборудованию автовокзалов
помещениями для оказания услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении регулярных перевозок
пассажиров и багажа

№ п/п	Помещения для оказания услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа	Общее расчетное суточное отправление пассажиров, человек												
		до 250	до 500	до 1000	1001-2000	2001-3000	3001-4000	4001-6000	6001-8000	8001-10000	10001-15000	15001-20000	20001-25000	свыше 25000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Помещение для организации работы билетных касс, количество билетных касс (не менее):	1	2	3	5	6	7	8	9	10	11	13	15	17
		Площадь комнаты устанавливается из расчета не менее 4,5 м ² на одно рабочее место												
2	Помещение для ожидания пассажирами прибытия или отправления автотранспортных средств, число мест для сидения (не менее):	9	15	21										
		площадь помещения в м (не менее): климатическая зона «А»												
					-	80	120	160	200	250	330	410	490	580
3	Помещение для организации работы по приему и выдаче багажа и ручной клади пассажиров, количество мест хранения (не менее):													
					-	60	80	100	120	140	165	200	240	280
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
4	Помещение для размещения комнаты матери и ребенка, количество индивидуальных детских спальных мест (не менее):													
		Площадь комнаты устанавливается из расчета не менее 1,5 м ² на одно индивидуальное детское спальное место												
5	Помещение для размещения общественных туалетов, количество отдельных кабин с санитарными приборами (не менее):													
		4	6	8	10	10	12	12	16	20	24	28	34	38

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

6	Помещение для размещения пункта общественного питания, число мест для приема пищи (не менее):	-	12	16	20	24	32	44	52	64	72	84
7	Помещение для организации работы диспетчерской службы, м ²	Площадь комнаты устанавливается из расчета не менее 4,5 м ² на одно рабочее место										
8	Помещение для отдыха водителей, м ²	Площадь комнаты устанавливается из расчета не менее 1,7 м ² на одно индивидуальное место для отдыха водителя										
9	Помещение для организации проведения пред-рейсовых медицинских осмотров водителей, кол-во комнат	Не менее двух										

Примечание: зона «А» - все климатические районы, кроме отнесенных к климатической зоне «Б»; зона «Б» - климатические районы с продолжительностью периода со среднесуточной температурой наружного воздуха 0°С менее 100 дней.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Требованиям к оборудованию автовокзалов (п. 11)

ТРЕБОВАНИЯ
к оборудованию автовокзалов перронами отправления и перронами прибытия

№ п/п	Общее расчетное суточное отправление пассажиров, человек	Количество перронов для автобусов междугородных маршрутов:		Количество перронов для автобусов пригородных маршрутов:	
		отправления	прибытия	отправления	прибытия
1	2	3	4	5	6
1	до 1000	1-4	1	1	1
2	от 1 001 до 4 000	5-7	2	1	1
3	от 4 001 до 10 000	8-10	3	2	1
4	Свыше 10 000	+1 перрон на каждые 2 000 пассажиров	+1 перрон на каждые 4 000 пассажиров	+1 перрон на каждые 4 000 пассажиров	+1 перрон на каждые 4 000 пассажиров

15 сентября 2010 года на 61-ом году жизни скончался Волков Владимир Леонидович, заместитель директора ООО «Комавтотранс» (г.Калуга).

Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» выражает искреннее соболезнование по поводу невозможной утраты родным и близким нашего товарища-коллеги, а также члена Партнерства. Светлая память о Владимире Леонидовиче, заслуженного транспортника надолго останется в сердцах всех, кто его знал и работал с ним.

Правление партнерства

Целевая рассылка издания

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

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

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

Адрес редакции:

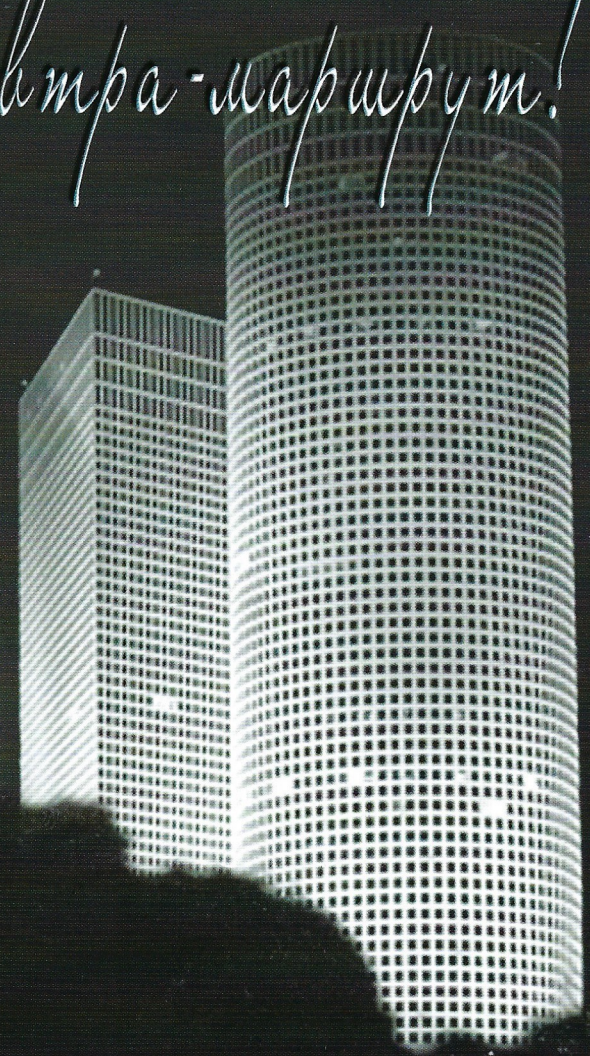
115419, г. Москва, 4-й Верхний Михайловский пр-д., д. 1

Тел. \факс (495) 633-12-89

E-mail: info@rosbuslines.ru

www.rosbuslines.ru

Сегодня премьера, завтра - маршрут!



**НОВЫЙ АВТОБУС
МЕЖДУГОРОДНЕГО НАЗНАЧЕНИЯ
ГОЛАЗ - 5251**

РЕКЛАМА



ООО "Русские Автобусы - Группа ГАЗ"

г. Москва
г. Санкт-Петербург
г. Павлово
г. Курган

тел.: +7(495)720-50-29/63, факс.:+7(495)720-50-06
тел./факс: +7(812)449-70-66
тел./факс: +7(83171)3-12-59, 2-88-75,3-10-70
тел./факс: +7(3522)44-41-92, 44-92-77

rap@ruspromauto.ru
buyukliES@centr.bus.ru
export@paz.nnov.ru
report@tdkavz.ru

www.bus.ru

Товар сертифицирован

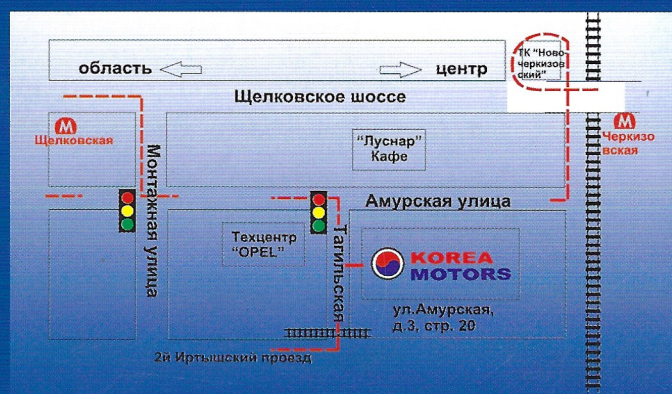
KOREA MOTORS

**Автобусы • Грузовики • Запчасти
в наличии и на заказ**



Россия, г. Москва
ул. Амурская, д. 3, стр. 20
e-mail: kmm495@gmail.com

Тел.: 8 (495) 508-48-98
Тел./факс: 8 (495) 789-37-66
Запчасти: 8 (926) 757-82-21



www.km-irk.ru