

*Автобусная станция «Красногвардейская» г. Москва
Совместный проект
ГУП «Мосгортранс» и ГК «Русские Автобусные Линии»*



Обновленные «южные ворота» Москвы
распахнулись для междугородных автобусов



Группа компаний
Русские Автобусные Линии
ПОЗДРАВЛЯЕТ

*с Днем работника
Автомобильного
транспорта.*

*Желаем Вам и
Вашему коллективу успехов в работе,
жизненного энтузиазма,
профессиональных достижений
и уверенности в завтрашнем дне!*

*Руководитель
Б. О. Лоран*





ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА

Поздравление Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» с Днем автомобилиста..... 4

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: МОСКВА

Обновленная автостанция «Красногвардейская» встречает пассажиров и перевозчиков..... 4
«В каждой подворотне у Московских железнодорожных вокзалов теперь есть свой “автовокзал”»..... 6

ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА

Положение о Совете региональных представителей Партнерства..... 8

РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

Региональное совещание Российского автотранспортного союза..... 9

ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ В ЛИЦАХ

Левитин Игорь Евгеньевич – министр транспорта Российской Федерации..... 12

ТРАНСПОРТНЫЕ СОЮЗЫ: РЕГИОНЫ

Памяти погибшего коллеги..... 13

МИР АВТОБУСОВ 2009

Международный фестиваль «Мир автобусов» в Коломне..... 15

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: АЛТАЙСКИЙ КРАЙ

Число ночных междугородных рейсов хотят сократить на Алтае..... 16

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: ПЕРМСКИЙ КРАЙ

Автостанция в Перми съезжает на окраину..... 17

НОВОСТИ

В Красноярском крае задумались над новым законом о пассажирском транспорте..... 18

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Адыгея..... 19

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Алтай..... 21

ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА

Развитие Единой Транспортной Системы..... 21

ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕВОЙ БЕСПЛАТНОЙ РАССЫЛКИ

Информационный бюллетень Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

Распространяется бесплатно в различных регионах России, странах СНГ и дальнего зарубежья.

Редакция издания не всегда разделяет мнение авторов публикуемых статей.

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

Тираж 900 экземпляров. №25 октябрь 2009г.

Экспертный Совет:

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

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

Козлов М.И. - Президент Российского автотранспортного союза

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

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

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

Свешников Ю.Ю. - Исполнительный директор Московского Транспортного Союза

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

Таксер А.С. - Советник Префекта ЮЗАО г. Москвы, Член Правления НП «ЕТС«Российские Автобусные Линии»

Главный редактор - Б.О. Лоран, Первый зам. главного редактора-П.А. Кошкин, Зам. главного редактора- Г.Д. Шахматов, Над номером работали:

Голощук А.А. , Дубовицкая С.А. , Жарикова Ж.Е., Игнатов В.Г., Коновалова С.Л., Левятов А.И., Маракулин С.Н., Паевская Н.В., Садыкова И.В., Сидоров С.А., Тедорадзе М.Т., Хвостенко Е.О., Щемелева О.Л., Яровенко А.С.

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

Поздравление Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» с Днем автомобилиста

Уважаемые работники автомобильного транспорта России!

Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» поздравляет Вас с профессиональным праздником – Днем автомобилиста!

Этот день объединяет как тысячи частных автовладельцев, так и всех работников автопредприятий.

Уровень развития автомобильного комплекса является одним из критериев процветания любого государства. От степени эффективности работы автомобильного транспорта зависит укрепление экономических связей между регионами нашей страны. Трудно переоценить роль автомобильного транспорта и его работников в нашей жизнедеятельности. Их силами осуществляются пассажирские перевозки, доставка грузов, сообщение с другими городами области и России.

Преданность профессии, высокая ответственность за свое дело, профессионализм и организованность всегда отличали российских автотранспортников.

Коллектив Партнерства выражает слова благодарности всем работникам автомобильного транспорта, которые обеспечивают бесперебойный ритм нашей жизни, и желает новых успехов в этом благородном созидательном труде, счастья, крепкого здоровья, семейного благополучия, ровных дорог!

Правление Партнерства

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: МОСКВА

Обновленная автостанция «Красногвардейская» встречает пассажиров и перевозчиков



С июня 2009 года Правительство Москвы активно занимается ликвидацией несанкционированных мест отправления автобусов междугородного и международного сообщений. Один из наиболее важных элементов этой работы – предоставление возможности перевозчикам, работавшим ранее нелегально, осуществлять прибытие и отправление своих автобусов на официальных автовокзалах и пассажирских автостанциях.

Департамент транспорта и связи Москвы обратился ко всем организациям, эксплуатирующим официальные автовокзалы и пассажирские автостанции,

с просьбой провести необходимую модернизацию своих объектов транспортной инфраструктуры для обслуживания дополнительного пассажиропотока.

ООО «Русские Автобусные Линии», эксплуатирующее автостанцию «Красногвардейская», осознавая большую социальную значимость автобусных перевозок и вытекающую из этого ответственность перед пассажирами и перевозчиками, поддержало инициативу городских властей. Тем более что «Красногвардейская» находится в южной части города, в направлении основного потока автобусов, ранее отправлявшихся от площадей железнодорожных вокзалов.

С июля по сентябрь текущего года с площадей Казанского и Павелецкого железнодорожных вокзалов на автостанцию «Красногвардейская» были переведены следующие маршруты: Москва – Волгоград, Москва – Волгодонск (Ростовская область), Москва – Земетчино (Пензенская область), Москва – Ставрополь и Москва – Тамбов. Одновременно от площади Казанского вокзала до автостанции «Красногвардейская» был организован бесплатный автобусный экспресс-маршрут для пассажиров.

Для перевозчиков, перешедших на автостанцию «Красногвардейская» по инициативе ООО «Русские Автобусные Линии», на время «раскатки маршрутов» сроком от 1 до 3 месяцев был установлен пониженный уровень оплаты услуг автостанции.

Для того, чтобы предотвратить «нездоровую конкуренцию» на данных маршрутах, ООО «Русские Авто-

бусные Линии» рекомендовало перевозчикам устанавливать единые тарифы на маршруте и ввело для всех перевозчиков, работающих на одном маршруте, единый уровень оплаты услуг автостанции. Кроме того, при согласовании расписания организация предлагает перевозчикам такое время отправления автобусов, которое позволяет равномерно распределить пассажиропоток, а, следовательно, и добиться высокого коэффициента загрузки автобусов.

В целях обслуживания дополнительных автобусных маршрутов на автостанции «Красногвардейская» был реализован комплекс мероприятий, позволивший как увеличить пропускную способность автостанции, так и значительно повысить качество обслуживания и уровень безопасности пассажиров.

ООО «Русские Автобусные Линии» провело совместно с 16-м автобусным парком ГУП «Мосгортранс» модернизацию автостанции «Красногвардейская». Работа осуществлялась по трем основным направлениям: обеспечение удобства пребывания на автостанции и безопасности пассажиров; улучшение условий обслуживания пассажирских автотранспортных предприятий и совершенствование технологических элементов работы автостанции.

Так, для обеспечения удобства и безопасности пассажиров на автостанции открыты 2 зала ожидания: малый на первом и большой на втором этажах, оборудованы 3 новые кассы по продаже автобусных билетов и камера хранения. Компьютеры, работающие на автостанции, объединены в беспроводную сеть. Компания изготовила и установила снаружи при входе на автостанцию большое расписание движения автобусов, а дублирующие стенды с расписанием разместила внутри автостанции.

Кроме того, в залах ожидания установлены телевизоры и мониторы с электронным расписанием и выведена громкоговорящая связь для объявлений о прибытиях, отправлениях автобусов и для оповещения пассажиров о действиях в чрезвычайных ситуациях.

На втором этаже автостанции открыто кафе, в залах ожидания и на фасаде автостанции установлены электронные часы.

Перроны отправления оборудованы навесами для защиты пассажиров от осадков, что особенно важно в сезон обильных дождей и снега. По периметру автостанции установлены ограждения, препятствующие бесконтрольному перемещению пассажиров, а также разделяющие пешеходные и транспортные потоки. Проведено освещение перронов, установлены дополнительные уличные скамейки и урны, вывешено достаточное количество информационных указателей и установлены дополнительные кабины туалетов.

Преобразилась на автостанции и комната отдыха для водителей, прибывающих на «Красногвардейскую». Они легко могут принять душ и отдохнуть после длительного рейса или расслабиться и отвлечься пе-



ред поездкой. Тем более, что для этого созданы все необходимые условия. В комнате установлены электрический чайник, микроволновая печь и телевизор. В комнате также есть прикроватные коврики и, естественно, постельные принадлежности, которые регулярно отправляются в прачечную. А желающие водители могут воспользоваться и инфраструктурой 16-го автобусного парка ГУП «Мосгортранс»: гостиницей, столовой и комнатами отдыха.

А что думают сами пассажиры об автостанции, и заметил ли кто-то из постоянных клиентов изменения, произошедшие там? С этими вопросами мы и обратились к тем, ради кого, собственно, все и делается.

Марина, парикмахер:

«Я приехала с Волгограда. Сейчас вот ехала и думала, что буду под дождем стоять, а тут такая прелесть – навесы и уютные залы ожидания».

Оксана, врач:

«Я регулярно пользуюсь услугами этой автостанции. За последнее время она очень изменилась: навесы сделали, скамейки поставили. Раньше было намного хуже. Сидели на сумках. И ограждений не было. Я отдаю предпочтение автобусам, а не другому виду транспорта, потому что по времени очень удобно. Рейсы здесь регулярные: сел и уехал».

Олег, бизнесмен:

«До этого я уезжал с Казанского вокзала. Автобусы там парковались. На автостанции я впервые. По сравнению с Казанским небо и земля. Там приходилось возле вокзала ожидать автобус с бомжами и все такое. А здесь зал ожидания, телевизор можно в тепле посмотреть, время скоротать перед дорогой. И столовая есть. Тоже очень важно. Не бегаешь, шаурму эту не ищешь. Сел, выбрал еду, спокойно покушал».

Тем более что цены, по словам Олега, вполне доступные, выбор неплохой и блюда вкусные.

«Никакого дискомфорта я здесь не ощутил, – продолжил бизнесмен. – Я приехал в 8 утра, время уже



12, а я даже не заметил, как эти 4 часа пролетели. Автобус объявят, за 15 минут выйду на перрон, опять же там навесы. Под дождем стоять не придется. И еще мне очень нравится, что автобусы комфортабельные».

Помимо всего прочего, на автостанцию «Красногвардейская» дополнительно приняты перронные контролеры и вспомогательный персонал. Всему персоналу закуплена форменная одежда, а также необходимое количество раций.

В связи с возросшим количеством подвижного состава для организации межрейсового отстоя транспортных средств на Каширском шоссе согласована большая специальная площадка.

Подводя итоги, хотелось бы пожелать тем перевозчикам южного направления скорейшего перехода на автостанцию «Красногвардейская», где их пасса-

жиры и их водители смогут получить полноценное и достойное обслуживание, а не пытаться не мытьем, так катаньем осуществлять перевозки пассажиров с отправлением из различных закоулков города.

СПРАВКА

Автостанция «Красногвардейская» введена в эксплуатацию в 2004 году при поддержке Правительства Москвы в рамках совместного проекта ООО «Русские Автобусные Линии» и ГУП «Мосгортранс» в связи с отсутствием в Москве необходимого количества объектов инфраструктуры междугородных и международных автобусных перевозок.

Автостанция расположена в южной части города на расстоянии 1,5 км от пересечения Московской кольцевой автомобильной дороги и Каширского шоссе и в 50 метрах от одноименной станции метрополитена. Расчетная пропускная способность автостанции составляет около 250 отправок в сутки. В настоящее время на автостанции обслуживаются 42 пассажирских автотранспортных предприятия, которые ежедневно выполняют 170 рейсов по 47 регулярным автобусным маршрутам. Годовой пассажиропоток автостанции – около 800 тысяч человек.

Функционирование автостанции «Красногвардейская» согласовано Департаментом транспорта и связи Москвы в соответствии с требованиями постановления столичного Правительства от 18 января 2005 года № 24-ПП.

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

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: МОСКВА

«В каждой подворотне у Московских железнодорожных вокзалов теперь есть свой “автовокзал”»

Такой лозунг был озвучен со стороны лиц, которые продолжают «обилечивать» региональных перевозчиков. Эти лица уже пережиток того прошлого, которое существовало в столице последние 15 лет. Но как говорится «поезд ушел», а некоторые граждане, прикрываясь высокими лозунгами, продолжают «разводить» региональных операторов и обещать, что все опять будет по-старому. Тем перевозчикам, которые этому верят и продолжают работать в нелегальном секторе, не позавидуешь. Они по всем надзорным и проверяющим органам Москвы «засветились» и попали «под раздачу». Их даже немного жаль. Они напоминают обманутых вкладчиков начала 90х г., которые поняли, что попали по своей глупости или жадности, но любая возможность вернуться к прежним заработкам – как наркотик для наркомана. Час в nirване – потом опять



серая мгла и уныние. Заметьте, что те «лица», которые это все организовали, вряд ли пострадают финансово как их «паства». Пока последний перевозчик не уведет свой последний автобус из подворотни, эти «лица» будут до последнего пассажира драть глотку перед телекамерами и писать полную ахинею на своих сайтах о своих благих намерениях: отстаивать право малого бизнеса работать. Но тот момент, что это «право» находится в сугубо нелегальном и криминализованном рынке, этими «лицами» не афишируется.

Вернемся к региональным перевозчикам. Действия штаба по контролю за исполнением Московского законодательства на привокзальных площадях железнодорожных вокзалов столицы дали такой эффект, которого никто не ожидал. На нашем рынке, наверное, впервые за последние 10-15 лет, стал наводиться порядок, не на словах, а на деле, да еще и в столь короткие сроки. Перевозчики с привокзальных площадей не были готовы к такому развитию событий. Но выбор невелик: либо работать по закону, либо так и бегать по подворотням от штрафов, эвакуаторов и предписаний надзорных органов. Единственное, что заставляет перевозчиков держаться за привокзальные площади – это привычка пассажиров, что там всегда найдешь автобус, чтобы уехать из Москвы к себе домой.

Но привычки меняются, и Московский Департамент транспорта и связи совместно с Дирекцией железнодорожных вокзалов сделал то, что эту привычку изменит довольно быстро. Это официальные кассы по продаже билетов официальных автовокзалов столицы в зданиях железнодорожных вокзалов и бесплатные чартеры городского транспорта (причем экспрессы) до автовокзалов. Один раз проехав на чартере на автовокзал и поняв всю привлекательность комплекса услуг для пассажира на этом автовокзале, пассажир в следующий раз на железнодорожный вокзал больше не поедет и не будет в подворотнях искать «черный» автобус. Это психология пассажира, современного пассажира, который не желает быть неким бессловесным «грузом», а является полноценным гражданином нашей страны со всеми правами, в том числе и правом на безопасную, комфортную услугу, предоставляемую объектом транспортной инфраструктуры, и такую же услугу по его транспортировке на комфортабельном автобусе в пункт назначения.

Теперь о самих перевозчиках. Многие из них годами боролись за каждого пассажира – широким спектром услуг и качеством этих услуг. То есть у каждого перевозчика есть свой устоявшийся пассажиропоток, который на автовокзале будет искать автобус конкретного перевозчика и поедет на нем. Следовательно, опасения перевозчика по потере пассажиров напрасны. Практика подтверждает это. Дополнительно появляется новый объем пассажиропотока за счет рекламы на самом автовокзале, за счет работающей расширенной сети продаж билетов, в которую вносятся новые рейсы.



Надо отметить еще одну важную деталь, на которую ссылаются некоторые перевозчики, не желая покидать подворотни – это наличные деньги за билеты, которые увозит водитель автобуса и привозит своему хозяину. Это логика 90-х годов. Сейчас налоговое законодательство создало такие условия, что ИП и ООО тяготеют к безналичным расчетам. Кстати в такой юридической форме находятся практически все перевозчики, работавшие и работающие от железнодорожных вокзалов.

Можно еще долго перечислять надуманные аргументы перевозчиков, пока остающихся в подворотнях, но это только потеря времени.

Вывод один – нахождение в подворотне выгодно «лицам», имитирующим автовокзальную деятельность, а по сути являющимся представителями криминала, создающими почву для коррупции «слуг государевых» низшего звена. Так же эта деятельность выгодна тем перевозчикам, которые хотят оттянуть чужого пассажира и любыми способами залезть на «чужое поле», вспаханное добропорядочными перевозчиками. Взять чужое, готовое, не пытаясь создать свое, в нашей стране заканчивалось всегда трагически.

Подводя итог всему вышесказанному, хочется пожелать:

- 1)** Департаменту транспорта и связи г. Москвы, и всем структурам, входящим в штаб: не расслабляйтесь ни на минуту и доведите начатое вами наведение порядка на рынке до конца.
- 2)** Региональным и городским администрациям различных регионов страны: наведите аналогичный порядок в своих городах. Пример уже есть.
- 3)** Перевозчикам: работайте только в легальном секторе рынка и думайте о пассажире.
- 4)** Автовокзалам: активизируйте работу по привлечению перевозчиков из нелегального сектора и улучшайте качество обслуживания не только пассажиров, но и самих перевозчиков.

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

22 октября 2009 г. состоялось очередное заседание Правления Неком-мерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии».

На заседании было утверждено Положение о Совете региональных представителей Партнерства, назначены региональные представители по ряду регионов Российской Федерации, а также рассмотрен вопрос о принятии в состав членов Партнерства новых организаций и индивидуальных предпринимателей.

Региональными представителями Партнерства назначены:

- по Чувашской Республике – Иванов Дмитрий Павлович, генеральный директор ООО «Транспортная компания «Автолига»;
- по Ивановской области – Паевская Наталья Владимировна, генеральный директор ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций»;
- по Калужской области – Тарасов Сергей Николаевич, директор Некоммерческого партнерства «Регион-Пассажир-Автотранс»;
- по Псковской области – Семенов Алексей Евгеньевич, генеральный директор ГП «Псковавтотранс»;
- по Смоленской области – Белобровский Владимир Григорьевич, директор ГУП «Смолоблпассажиртранс»;
- по Тульской области – Ревко Андрей Константинович, начальник отделения Тульского областного совета «Динамо»;
- по г. Москве и Московской области – Кошкин Павел Анатольевич, первый вице-президент Партнерства.

УТВЕРЖДЕНО
решением
Правления Некоммерческого партнерства
«Единая Транспортная Система
«Российские Автобусные Линии»

Протокол №26
от «22» октября 2009 г.

ПОЛОЖЕНИЕ
о Совете региональных представителей
Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная
Система «Российские Автобусные Линии»

1. Общие положения

1.1. Совет региональных представителей (далее – Совет) является коллегиальным совещательным органом, созданным при Некоммерческом партнерстве «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» (далее – Партнерство).

1.2. Совет осуществляет свою деятельность в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации, Уставом Партнерства, а также настоящим Положением, утвержденным Правлением Партнерства.

1.3. Деятельность Совета осуществляется на постоянной основе, срок деятельности Совета не ограничен.

1.4. Участие в работе Совета осуществляется на принципах добровольности, гласности, самостоятельности лиц из его состава в принятии решений в рамках компетенции, установленной настоящим Положением.

1.5. Совет не является вышестоящим органом по отношению к членам Партнерства.

1.6. Участие в работе Совета осуществляется на общественных началах.

2. Основные цели Совета

Основными целями Совета являются:

1) содействие членам Партнерства в:

- создании благоприятных условий осуществления деятельности пассажирского автомобильного транспорта;
- расширении возможностей их производственного, профессионального и социального развития;
- защите их законных прав и интересов;
- обеспечении доступности, необходимого объема и качества услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- создании условий для добросовестной конкуренции на рынке услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- повышении безопасности дорожного движения и обеспечении безопасных условий деятельности пассажирского автомобильного транспорта;

- 2) координация деятельности региональных представителей Партнерства;
- 3) осуществление и развитие деятельности Партнерства в субъектах Российской Федерации.

3. Состав и руководство Совета

- 3.1. Состав Совета формируется из региональных представителей Партнерства (далее – Региональные представители).
- 3.2. Региональные представители назначаются Правлением Партнерства.
- 3.3. Совет возглавляет Председатель Совета, назначаемый Правлением Партнерства.
- 3.4. Организационное и материально-техническое обеспечение деятельности Совета осуществляется Секретарем Совета, назначаемым Президентом Партнерства из числа штатных работников Партнерства.

4. Функции региональных представителей

На Региональных представителей в рамках отдельного субъекта (отдельных субъектов) Российской Федерации возлагаются следующие функции, направленные на содействие членам Партнерства:

- координация деятельности членов Партнерства;
- распространение информации о деятельности Партнерства;
- консультационное обслуживание членов Партнерства;
- мониторинг законодательства и решений региональных органов государственной власти субъектов Российской Федерации в области пассажирского автомобильного транспорта;
- взаимодействие и сотрудничество, от имени Партнерства, с региональными органами государственной власти, органами государственного контроля и надзора, субъектами автотранспортного рынка, некоммерческими и другими организациями субъектов Российской Федерации;
- организация на территории соответствующих субъектов Российской Федерации специализированных коллективных мероприятий: совещаний, круглых столов, конференций для обсуждения актуальных вопросов развития автобусных перевозок;
- участие в разработке региональных и межрегиональных проектов, связанных с развитием рынка междугородных и международных автобусных перевозок и их инфраструктуры;
- привлечение новых членов Партнерства;
- участие в региональных рабочих группах (комиссиях), создаваемых органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и другими уполномоченными органами для решения различных вопросов в области пассажирского автомобильного транспорта, включая законотворческую деятельность.

РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

Региональное совещание Российского Автотранспортного союза

15 октября состоялось расширенное региональное совещание Российского автотранспортного союза, в котором приняли участие более 120 руководителей автотранспортных союзов, ассоциаций и предприятий Дальневосточного, Сибирского и Уральского федеральных округов.

С докладом на тему «О государственном регулировании деятельности по перевозке грузов автомобильным транспортом и об актуальности и необходимости создания саморегулируемых организаций в автотранспортной отрасли» и «О ведомственной целевой программе развития малого и среднего предпринимательства в сфере транспорта» выступил Президент Российского автотранспортного союза Козлов М.И.



В своих выступлениях все участники регионального совещания отметили - поднятые вопросы необходимо решать, что позволит повысить роль и значение автомобильного транспорта на более высокий уровень.

По итогам совещания была принята Резолюция.

РЕЗОЛЮЦИЯ

регионального совещания «О государственном регулировании деятельности по перевозке грузов автомобильным транспортом и об актуальности и необходимости создания саморегулируемых организаций в автотранспортной отрасли» и «О ведомственной целевой программе развития малого и среднего предпринимательства в сфере транспорта»

г. Новосибирск**15 октября 2009 года**

В целях регулирования количественных и качественных параметров грузового автомобильного парка, требуется оптимизация структуры рыночных сегментов участников перевозочного процесса, механизмов допуска к рынку грузовых автотранспортных услуг и допуска к профессии.

В этом году депутатами Государственной думы Федерального собрания Российской Федерации разработан законопроект «О государственном регулировании деятельности по перевозке грузов автомобильным транспортом» и «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Указанные законопроекты были направлены Российским автотранспортным союзом губернаторам и президентам субъектов Российской Федерации и на сегодняшний день получен ответ от 72 субъектов РФ, в которых содержится как одобрение принимаемых законодательных актов, так и множество предложений и замечаний к рассматриваемым законопроектам.

Автотранспортный рынок России в стоимостном выражении является одним из самых ёмких по сравнению с другими отраслями экономики. Однако отмена лицензирования в 2005 году перевозок автомобильным транспортом, без введения альтернативных методов регулирования, привела к хаотичному развитию рынка автотранспортных услуг и фактическому разрушению, как системы регулирования, так и системы управления автотранспортным комплексом.

Инновационное развитие предъявляет высокие требования к стандартам ведения бизнеса, его гибкости, адаптивности. Соответственно должна измениться и вся система государственного регулирования автотранспортной деятельности. Она должна минимально стеснять рыночные отношения, но обеспечивать при этом безопасность транспортной услуги, предоставлять большую свободу предпринимательству, одновременно увеличивая ответственность за недобросовестное поведение, таким механизмом предлагается создание саморегулируемых организаций. Саморегулирование создает более эффективную систему контроля за выполнением стандартов и правил всеми участниками рынка автотранспортных услуг, чем сохранение института частичного лицензирования, потому что саморегулируемая организация материально отвечает перед потребителем транспортной услуги и государством.

В связи с этим, нужна модель эффективного сочетания государственного регулирования экономики с саморегулированием субъектов экономической деятельности и критерии, которым должен соответствовать участник деятельности по перевозке пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом, чтобы сделать рынок автотранспортных услуг прозрачным и понятным для потребителей, очистить его от ненадлежащих и недобросовестных участников и в первую очередь ввести четкую схему ответственности участников рынка перед любыми третьими лицами. Такая модель регулирования соответствует международному законодательству и практике, саморегулируемые организации перевозчиков вырабатывают и внедряют отраслевые стандарты взаимодействия, в конечном итоге ведущие к уменьшению отраслевых и производственных издержек.

Именно саморегулирование заставит автомобильный транспорт подстроиться под условия нормального бизнеса в других отраслях и воссоздать систему управления отрасли. Установление твердых правил на рынке повлечет за собой приток инвестиций в отрасль, а внедрение стандартов деятельности - развитие современных, инновационных технологий управления, развитие логистических технологий, обновление подвижного состава, цивилизованных форм страховой защиты перевозчиков и потребителей автотранспортных услуг, повышение профессиональной подготовки. Закрепление правил и стандартов деятельности и контроль за их соблюдением позволит банковскому сообществу минимизировать риски при выдаче кредитов членам саморегулируемых организаций перевозчиков.

Использование государством столь жесткого инструмента регулирования обосновано, с точки зрения эффективности выполнения государством общественно важных функций, касающихся защиты жизни, здоровья граждан, так как деятельность субъектов предпринимательской деятельности на автомобильном транспорте связана с риском нанесения ущерба жизни, здоровью граждан, а также в силу технологических особенностей процессов производства транспортной услуги может повлечь необратимые последствия для экологии, либо нанести иной ущерб окружающей среде.

Необходимо, чтобы порядок приобретения и прекращения статуса саморегулируемых организаций перевозчиков, функции, права и обязанности, принципы и порядок осуществления деятельности, требования к внутренним органам и документам саморегулируемой организации перевозчиков на автомобильном

транспорте определялись специальным федеральным законом.

Одной из задач саморегулирования является нормативно-правовое регулирование путем установления стандартов по осуществлению деятельности по перевозке пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом, и обеспечение применения существующей отраслевой нормативно-правовой базы в поэтапный переходный период.

Таким образом, саморегулирование позволит использовать требования отраслевого законодательства, в первую очередь, по обеспечению безопасности дорожного движения на всех субъектах предпринимательской деятельности на автомобильном транспорте.

При этом надо учитывать, что становление и развитие в России малого предпринимательства, в том числе на транспорте, является одним из важнейших условий успешного осуществления экономических реформ.

Малый бизнес приносит в бюджеты экономически развитых стран более 50% дохода, в то время как в России этот показатель существенно ниже.

Анализ деятельности субъектов малого и среднего предпринимательства свидетельствует об их существенной роли в обеспечении потребностей населения и отраслевой экономики в услугах транспорта.

С учетом важности роли, которую малое и среднее предпринимательство играет в решении социально-экономических задач, стоящих перед страной, в том числе в части развития инфраструктуры транспорта, в настоящее время поддержка развития данного сектора экономики рассматривается в качестве одного из основных направлений государственной политики.

Основными направлениями поддержки по мнению Российского автотранспортного союза, позволяющими реализовывать потенциальный эффект от развития малого предпринимательства, являются:

- дальнейшее развитие законодательной и нормативной базы, регулирующей их деятельность и учитывающей специфику малого предпринимательства;
- совершенствование законодательной базы и правового регулирования предпринимательской деятельности через систему законов прямого действия позволит создать условия, способствующие свободе предпринимательства и устранению административного вмешательства в деятельность субъектов малого бизнеса;
- предоставление равных условий всем хозяйствующим субъектам для входа на рынок, устранение административных барьеров, регламентация контролирующих функций государства. Усиление государственной поддержки предпринимателей должны стать главными составляющими законодательной деятельности государства, направленными на активизацию предпринимательской деятельности в России.

Участники регионального совещания – члены Российского автотранспортного союза, обсудив рассматриваемые вопросы на автомобильном транспорте, считают, что для дальнейшего развития и функционирования автотранспортной отрасли необходимо провести следующие мероприятия:

1. Проинформировать органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации по итогам проведенного расширенного регионального совещания для совместного решения проблемных вопросов в сфере автомобильного транспорта.

2. Членам Российского автотранспортного союза совместно с органами исполнительной власти обсудить в октябре – ноябре 2009 года вопрос об актуальности и необходимости создания саморегулируемых организаций в автотранспортном комплексе региона. Выработанные совместные предложения направить для обобщения в Российский автотранспортный союз.

3. В целях выполнения Федерального закона от 31 июля 2007 года № 209-ФЗ «О реализации малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации» рассмотреть в октябре-декабре 2009 года проект ведомственной целевой программы «О развитии малого и среднего предпринимательства в сфере транспорта», разработанной Министерством транспорта Российской Федерации, свои предложения и замечания направить в Российский автотранспортный союз. Членам Российского автотранспортного союза в каждом регионе принять активное участие в разработке проекта региональной и муниципальной отраслевой программы «О развитии малого и среднего предпринимательства в сфере транспорта».

4. Членам Российского автотранспортного союза в регионах совместно с органами исполнительной власти рассмотреть проект соглашения о взаимодействии и сотрудничестве Администрации региона с региональным общественным автотранспортным союзом, ассоциацией или партнерством для дальнейшего его подписания.

5. Российскому автотранспортному союзу обобщить и распространить опыт работы по взаимодействию между администрацией Новосибирской области и Некоммерческим партнерством перевозчиков «Транспортный союз Сибири» в решении проблемных вопросов в сфере автомобильного транспорта.

6. Поддержать предложение Российского автотранспортного союза по реализации пилотных проектов саморегулируемых организаций в пяти – шести регионах Российской Федерации.

Левитин Игорь Евгеньевич – министр транспорта Российской Федерации

Министр транспорта Российской Федерации с мая 2004 года. До этого с марта 2004 года занимал должность министра транспорта и связи России. К моменту назначения в Правительство не имел опыта государственной службы. Полковник запаса. Кандидат политических наук, доцент, преподаватель Московского государственного открытого педагогического института.

Игорь Левитин родился 21 февраля 1952 года в Одесской области. С 1970 по 1973 год он служил в Вооруженных силах в Одесском военном округе и в Южной группе войск в Будапеште (Венгрия).

В 1973 году Игорь Левитин окончил Ленинградское училище железнодорожных войск и военных сообщений, в 1983 году - Военную академию тыла и транспорта, получив специальность «инженер путей сообщения». В 1983 году он стал военным комендантом железнодорожного участка Байкало-Амурской магистрали, затем заместителем начальника военных сообщений Московской железной дороги.

В апреле 1994 года Левитин пришел на работу в Финансово-промышленную компанию железнодорожного транспорта, в 1995 стал ее вице-президентом. По данным ряда СМИ, в 1995-1996 годах Игорь Левитин был начальником транспортного отдела ЗАО «Феникс-Транс». В 1996 году он стал работать в ЗАО «Северстальтранс» (курировал железнодорожные перевозки и транспортное машиностроение), в 1998 году занял пост заместителя генерального директора компании. Как представитель ЗАО «Северстальтранс» Игорь Левитин избирался в совет директоров ОАО «Туапсинский морской торговый порт».

В марте 2004 года Левитин был назначен руководителем созданного в ходе административной реформы Министерства транспорта и связи в правительстве Михаила Фрадкова (ранее существовавшее Минсвязи РФ было упразднено, а его глава Леонид Рейман стал заместителем Левитина). Из всего кабинета министров именно назначение Левитина СМИ назвали самым неожиданным, подчеркивая, что к моменту назначения он не имел опыта государственной службы.

Повышение Игоря Левитина, по версии ряда СМИ, было связано с его работой в Общественном совете при правительственной комиссии по реформе железнодорожного транспорта. Кроме того, СМИ отмечали, что «Северстальтранс», где Левитин работал, стала одной из первых и крупнейших частных фирм, созданных в ходе реформы МПС для конкуренции с ОАО «Российские железные дороги». Выдвигались и другие версии.

В мае 2004 года премьер-министр Фрадков объявил о воссоздании Министерства информационных



технологий и связи, которое возглавил Рейман, а Игорь Левитин стал главой Министерства транспорта РФ.

В 2006 году Левитин как министр транспорта России возглавлял правительственные комиссии по расследованию причин и оказанию помощи пострадавшим в авиакатастрофах близ Сочи, под Иркутском и под Донецком.

В сентябре 2007 года правительство Фрадкова ушло в отставку, и Левитин сохранил за собой пост министра транспорта в новом кабинете, который возглавил Виктор Зубков.

В марте 2008 года на президентских выборах победил первый вице-премьер России Дмитрий Медведев. 7 мая 2008 года Медведев вступил в должность президента России. В соответствии с конституцией страны, в тот же день правительство сложило свои полномочия, после чего новый президент страны подписал указ «О сложении полномочий правительством РФ», поручив членам кабинета, в том числе и Левитину, продолжать действовать впредь до формирования нового правительства России. Тогда же Медведев предложил Госдуме утвердить Путина председателем правительства РФ. 8 мая 2008 года на заседании Госдумы Путин был утвержден премьером.

12 мая 2008 года Путин произвел назначения в правительство РФ. В новом кабинете Левитин сохранил пост министра транспорта.

В августе-сентябре 2008 года Левитин фигурировал в сообщениях о создании нового российского авиаальянса. Толчком к его созданию послужил кризис в объединении AirUnion, когда задолженность по оплате топлива входящих в него авиакомпаний привела к массовым задержкам рейсов. После встречи Левитина с премьером Путиным в сентябре 2008 года было объявлено, что альянс AirUnion «реаними-

руют, включив в него новых акционеров». Формирование нового национального авиаперевозчика было поручено госкорпорации «Ростехнологии».

14 сентября 2008 года в России произошла очередная авиакатастрофа: в Перми разбился пассажирский «Боинг-737», на борту которого находились 88 человек (все они погибли). Правительственную комиссию, созданную по поручению президента РФ в связи с катастрофой, возглавил Левитин. 30 октября того же года министр объявил, что к катастрофе самолета привели отсутствие взаимодействия экипажа и недостатки всей системы его подготовки к полетам.

28 октября 2008 года совет директоров ОАО «Аэрофлот» избрал Левитина своим председателем. На этом посту он сменил бывшего помощника президента Путина Виктора Иванова, который перестал занимать должность председателя совета директоров авиакомпании после перехода на пост руководителя Федеральной службы РФ по контролю за оборотом наркотиков (ФСКН).

В январе 2008 года указом президента Путина «за большой вклад в развитие железнодорожного транспорта» Левитин был награжден медалью «За развитие железных дорог».

По материалам
<http://www.peoples.ru>

ТРАНСПОРТНЫЕ СОЮЗЫ: РЕГИОНЫ

Памяти погибшего коллеги



29 сентября 2009 года на шестидесятом году жизни трагически погиб Президент НО «Тульская ассоциация автотранспортных предприятий» Николай Алексеевич Митяев.

Николай Алексеевич Митяев родился в 1949 г. в Тульской области Богородицкого района в семье рабочего шахтера.

Свою трудовую деятельность начал в 1967 г. токарем на Тульском заводе «Железнодорожного машиностроения» и одновременно учился в автошколе на водителя-профессионала.

С 1968 по 1971 г. служил на Северном флоте, ВМФ.

После службы с 1971 г. по 1986 г. его рабочая биография связана с трамвайно-троллейбусным управлением. Начинать слесарем по ремонту подвижного состава, а вскоре выучился на водителя троллейбуса. Прошел все ступени профессионального мастерства: от водителя 3-го класса до водителя 1-го класса и до наставника водителей. За время работы зареко-

мендовал себя грамотным специалистом, хорошим организатором и руководителем коллектива.

В 1986 г. был переведен на работу в горисполком старшим инженером по транспорту. В 1988 г. на сессии городского Совета был утвержден в должности заведующего отделом пассажирского транспорта Тульского горисполкома.

Период перестройки поставил под угрозу функционирование всей системы транспортного комплекса города Тулы. Опыт управленческой работы позволил Николаю Алексеевичу Митяеву сохранить муниципальные транспортные предприятия и их производственную базу, объединив их, создал городское транспортное управление и новые автотранспортные предприятия, такие как: совместное Российско-Чешское автопредприятие «ЧСАД – Горавтотранс»; открыв новые маршруты и организовав по ним движение автобусов, троллейбусов, трамваев.

Митяев Николай Алексеевич возглавлял НО «Тульская ассоциация автотранспортных предприятий» в качестве президента с 2002 г. Ассоциация объединяет автотранспортные предприятия, находящиеся на территории Тулы и Тульской области.

За все время работы на транспорте Митяев Николай Алексеевич зарекомендовал себя грамотным квалифицированным специалистом, хорошим организатором и руководителем трудовых коллективов.

По личной инициативе Николая Алексеевича и под его непосредственным контролем для улучшения качества обслуживания жителей областного центра создана единая диспетчерская служба городского пассажирского транспорта для оперативного управления движением общественного транспорта, так как четкость функционирования городского пассажирского транспорта зависит от применяемой системы регулирования и управления его движением.

Благодаря его огромной трудоспособности и це-

леустремленности в работе, высокой квалификации и повышенной ответственности к своим должностным обязанностям, в городе Туле за перестроечный период не была разрушена и ликвидирована система муниципального пассажирского транспорта, а наоборот, за этот период городской пассажирский транспорт сохранил свой прежний потенциал и имеет тенденцию к его дальнейшему развитию.

Созданное Митяевым Николаем Алексеевичем Управление транспорта и связи Управы г. Тулы и в настоящее время продолжает осуществлять формирование и проведение государственной политики развития сферы транспорта и связи.

В качестве руководителя ассоциации Николай Алексеевич, профессиональный транспортник, смог объединить работоспособные коллективы, которые решают задачи на благо горожан.

В 2006 году было организовано движение транспорта по междугородным маршрутам: Узловая – Москва, Новомосковск – Москва, Тула – Рязань, Новомосковск – Рязань, Ефремов – Москва, Тула – Кишинев и по пригородным маршрутам Тула – Богородицк, Тула – Киреевск, Тула – Липки, п. Рождественский – п. Ясная поляна, Тула – Советск.

С 2006 г. по 2008 г. к перевозке пассажиров привлечено более 300 автобусов частных предпринимателей без образования юридического лица, которые осуществляют перевозку пассажиров по городским маршрутам.

В 2009 г. Николаем Алексеевичем Митяевым были организованы новые диспетчерские пункт в Туле, Новомосковске, Узловая, Ефремове и в целях улучшения обслуживания населения Тульской области организованы пункты предварительной продажи билетов с предоставлением льгот отдельным категориям граждан.

НО «Тульская ассоциация автотранспортных предприятий» с 2006 г. является членом Российского автотранспортного союза, Тульской торгово-промышленной палаты, Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов. Создание Ассоциации позволило Николаю Алексеевичу объединить различные транспортные предприятия, организации и представлять их интересы в органах исполнительной власти и местного самоуправления, федеральных органах, таких как: ГИБДД, УГАДН.

НО «Тульская ассоциация автотранспортных предприятий» и входящие в состав Ассоциации транспортные предприятия пользуются заслуженным уважением и авторитетом в Российском автотранспортном союзе, а также у руководства города Тулы и Тульской области, пассажиров.

За многолетний добросовестный труд, за заслуги в развитии транспортного комплекса России и большой личный вклад в развитии транспорта Тулы и Тульской области Митяев Николай Алексеевич



неоднократно награжден почетными грамотами Администрации Тульской области, Министерства транспорта России. Награжден государственными наградами и отраслевыми нагрудными знаками. Николаю Алексеевичу присвоено звание «Заслуженный работник транспорта России», «Почетный работник транспорта России», «Почетный работник Российского автотранспортного союза», Ветеран труда, Лауреат премии ЦК общероссийского профсоюза жизнеобеспечения. Митяев Николай Алексеевич активно участвовал в общественной жизни области и отрасли, избирался депутатом районного Совета народных депутатов, являлся членом президиума Областного комитета профсоюзов работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, председателем Комитета по транспорту и членом правления Тульской торгово-промышленной палаты, членом местного политсовета партии «Единая Россия» по Пролетарскому району г. Тулы.

Митяев Николай Алексеевич являлся квалифицированным специалистом, способным организатором и лидером коллектива, творчески с сознанием дела выполнял свои должностные обязанности.

Николай Алексеевич был хорошим, добрым, порядочным человеком, патриотом своей Родины, отличным семьянином. У него остались две дочери и сын, внуки. Он был хорошим другом и отличным товарищем. Умел в трудные периоды жизни помочь и подставить друзьям свое плечо, оказать необходимую помощь. Всю свою жизнь он посвятил становлению и развитию автомобильного транспорта, а также своей России, семье и друзьям.

Николай Алексеевич ушел от нас в расцвете сил, не дожив совсем немного до своего юбилея – 60-летия со дня рождения. Мы скорбим вместе с его семьей, друзьями и коллегами по работе. Мы потеряли прекрасного специалиста, великолепного организатора и руководителя транспорта, доброго друга. Таким мы его и запомним!

Годин Л.И.
Генеральный директор
ООО «АвтоТранс-М»

Международный фестиваль «Мир автобусов» в Коломне

В подмосковной Коломне на базе Автоколонны 1417 завершил работу 2-й Международный автотранспортный фестиваль «Мир автобусов-2009». Теперь настало время подводить итоги. Во-первых, мероприятию совершенно не помешал кризис. Число участников было практически таким же, как и в 2008 году. Производители автобусов, шин и автотоплива, а также страховщики и банкиры из Европы посчитали за честь посетить подмосковный фестиваль. Как и в прошлом году, организаторы могут рассчитывать на полную самокупаемость мероприятия.

Но главное, пожалуй, не в этом. Существенно изменилось отношение властей не только к самому «шоу», но и к автобусной тематике в целом. Министр транспорта Московской области Петр Кацыв, участвовавший в открытии выставки и внимательно проинспектировавший «экспонаты», констатировал, что Подмосковью пора уже создавать собственное производство автобусов. «Налоги, рабочие места и удешевление товара - вот чего бы мы добились, если бы автобусы собирались здесь, в Московской области», - отметил Кацыв.

Интересно, что сходного мнения придерживаются чиновники и в изобилующей богатствами Москве. Недавно руководитель Департамента транспорта и связи Москвы Василий Кичеджи заявил, что в столице появится крупный сервисный центр, где будет осуществляться сборка автобусов. «Мы создаем и создадим многофункциональный сервисный центр вместе с зарубежными компаниями. В этом центре даже будут заниматься сборкой автобусов. Мы создаем очень серьезный и большой центр», - отметил Кичеджи. Правда, глава департамента не назвал конкретные компании и сроки создания центра.

От первого нынешний «Мир автобусов» отличался и масштабом – не один, а три выставочных павильона. В первом павильоне царил мир производителей запасных частей, масел, информационных технологий. Во втором фирма «МАН» со своими компаньонами на протяжении всего фестиваля демонстрировала, как рождается современный автобус. В третьем павильоне фестиваля были представлены новые технологии в сервисе и ремонте, где своё мастерство демонстрировали специалисты Технического сервиса автобусов Автоколонны 1417. Значительно расширила свои границы и открытая экспозиция – автобусы производителей ведущих автобусных брендов из Германии, Швеции, Голландии, стран СНГ. Количество моделей автобусов, представленных на выставочных площадках, удвоилось по сравнению с прошлым годом. «Кемпинг» - выставка автодомов и катеров, площадка тест-драйвов компании «Германия-авто», автодром для квадроциклов и Русский центр экипажной езды - всё это 2-й Международный фестиваль



«Мир автобусов».

Соответствовала всему действу и география экспонентов – не девять, как в прошлом году, стран-участников, а 12: свою продукцию в Коломне демонстрировали 89 компаний, работающих в области пассажирских перевозок, автомобилестроения, производства запасных частей и автосервиса. Более того, «Мир автобусов» вышел за пределы ангаров и открытых экспозиций - площадкой фестиваля стал весь город. Любому желающему мог увидеть подвижной состав автоколонны в работе – входным билетом на выставку служила стандартная карта безналичной оплаты проезда транспортной системы «Маршрут», которая используется на всем городском и пригородном транспорте Автоколонны 1417.

Интригой фестиваля стала презентация первого в России городского автобуса MAN Lion's City - A21 от компании «MAN Автомобили Россия». В рамках презентации был также подписан сервисный договор между компанией MAN и Автоколонной 1417, в соответствии с которым на базе автоколонны будет создан авторизованный сервисный центр для ремонта и обслуживания автобусов марки MAN. ООО «MAN Автомобили Россия» реализовала на фестивале уникальный выставочный проект «Как рождается автобус»: в отдельном павильоне был имитирован сборочный цех, в котором демонстрировались наиболее важные технические узлы и несущие конструкции пассажирского автобуса.

Порадовали своими предложениями отечественные производители. В частности, «Группа ГАЗ» представила новинки 2009 года - автобус малого класса ПАЗ 320402 на рессорной подвеске и его удлиненную модификацию ПАЗ 320412, а также автобусы Real и Андаре 1000. Также на стенде компании были представлены автобусы совместного производства компаний «Русские Автобусы – Группа ГАЗ» и «Марко Поло» - автобус малого класса Real и туристический

автобус Андаре - 1000.

Участие профессионалов в выставке оценивалось в четырех номинациях. Лучшим туристическим автобусом был признан автобус Neoplan Starliner. Лучшим маршрутным автобусом стал Volvo 7700A – автобус экологического стандарта Евро-5. В течение года, по соглашению с компанией «Volvo Юго-Восток», машина тестировалась на городских маршрутах Коломны и зарекомендовала себя как надежная, экономичная, экологичная и рентабельная модель. В номинации «Лучший микроавтобус» победу одержал дилерский центр «Авилон» с микроавтобусом Mercedes Benz Sprinter 515 CDI.

Новшеством в «Мире автобусов 2009» стала номинация «Лучшая экспозиция». Организаторы учредили ее для тех компаний, которые производят не автобусы, а их компоненты, технологии и программное обеспечение. Лучшим в 2009 году назван стенд компании «Гэллак» - официального представителя европейских производителей гаражного и диагностического оборудования.

Второй международный фестиваль «Мир автобусов» состоялся и, по общему мнению, прошел с успехом. «Качественный, комфортный и безопасный общественный транспорт – это перспективно, - отметил, подводя итоги, директор МАП № 2 «Автоколонна 1417» Николай Сиделев. – На площадке фестиваля мы создали ту модель автобусного мира, которую хотели бы видеть в каждом российском городе».



По словам министра транспорта Московской области Петра Кацыва, «Мир автобусов» стал проектом конкретной поддержки отечественных предприятий, работающих в области пассажирских перевозок и их зарубежных партнеров, сумевших по достоинству оценить перспективность российского рынка. Проектом, который дает прекрасную возможность для укрепления взаимодействия компаний отрасли, конструктивного обмена идеями и реализации новых перспективных начинаний.

**Газета «Неделя»
29.09.2009**

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: АЛТАЙСКИЙ КРАЙ

Число ночных междугородных рейсов хотят сократить на Алтае



На Алтае проведены проверки владельцев автобусов, осуществляющих перевозку пассажиров в ночное время. В ночное время в крае осуществляется перевозка пассажиров по 75 маршрутам в междугородном и межрегиональном сообщении. Кроме того,

значительная часть перевозок пассажиров осуществляется по заказам.

Проведено 19 проверок по перевозке пассажиров в ночное время. В результате данных мероприятий выявлено 135 нарушений транспортного законодательства. Составлено 20 протоколов, в том числе 4 - на юридических лиц (ООО «Автоколонна № 7», ООО «Автомобилист», ООО «Троицкое АТП», ООО «Алтайавто»), которые направлены в суды для привлечения нарушителей к административной ответственности в виде штрафа от 3000 до 4000 рублей на должностных лиц и от 40 000 до 50 000 рублей - на юридических лиц. Для принятия мер к перевозчикам по месту регистрации направлено в управления других регионов 7 материалов.

В международном сообщении из 37 регулярных автобусных маршрутов по алтайскому участку госграницы в ночное время организовано 30 маршрутов. На АПП проконтролировано 775 автобусов, осуществляющих перевозку пассажиров в международном сообщении, в том числе 558 на паритетной основе по

регулярным международным маршрутам. В результате контроля установлено 3 нарушения, вынесено 3 постановления о наложении штрафа за неиспользование тахографа, сообщает официальный сайт Управления Госавтодорнадзора по Алтайскому краю.

После этих и других проверок Управления в целях повышения эффективности контроля за обеспечением безопасной перевозки пассажиров автотранспортом, предупреждения гибели и травматизма людей на дорогах, принятия предупредительных мер по недопущению правонарушений предложено:

- в договорах на перевозку пассажиров обозначить ответственность за нарушение безопасной перевозки, вплоть до расторжения договоров и отстранения перевозчиков от регулярных перевозок пассажиров;
- обеспечить работу автовокзалов в соответствии с графиками прибытия и отправления автобусов;
- на автовокзалах и автостанциях обеспечить проведение межрейсовых медицинских осмотров води-

телей, осуществляющих междугородные перевозки пассажиров;

- принять решение о проведении курсов обучения ответственных должностных лиц муниципальных образований по организации транспортного обслуживания населения на базе АлтГТУ;
- сократить количество ночных рейсов;
- с целью проверки сотрудниками ГИБДД наличия на автобусах контрольных устройств – тахографов, их исправной работы, определения скоростных режимов работ транспортных средств, а также соблюдения водителями режимов труда и отдыха предусмотреть при составлении графиков и расписаний движения технические остановки на постах КПП и ДПС, работающих в круглосуточном режиме;
- создать саморегулируемые организации автомобильного транспорта.

**ИА «Атмосфера»
23.09.2009**

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ПЕРМСКИЙ КРАЙ

Автостанция в Перми съезжает на окраину

Вслед за автостанцией «Южная», запущенной в прошлом году, правительство и ПКГУП «Автовокзал» приступили к разработке проекта по строительству терминала на шоссе Космонавтов. Новую автостанцию, которая, как и «Южная», должна решить задачу по разгрузке центрального вокзала, планируется построить за счет привлечения инвестора. При этом краевые власти, еще год назад собиравшиеся построить четыре-пять автостанций, теперь не строят планы дальше этих двух. Операторы междугородных перевозок скептически относятся к замыслу правительства, полагая, что лучше все же иметь единый автовокзал.



Как рассказал «Ъ» начальник управления транспорта и связи краевого министерства градостроительства Денис Гвоздев, правительство приступило к реализации проекта по строительству новой автостанции в Перми, предназначенной для обслуживания междугородных перевозок. По словам чиновника сейчас идет формирование участка под станцию на шоссе Космонавтов, 309 - в районе разворотного кольца трамвая. К 1 октября по заказу ПКГУП «Автовокзал» должно быть сформировано инвестпредложение. «Наша задача - с помощью инвестора построить эту станцию. Пока мы ничего им предложить не можем. Думаю, после 1 октября начнем переговоры с потенциальными инвесторами, чтобы в течение следующего года осуществить проект», - отметил господин Гвоздев.

Напомним, что терминал на шоссе Космонавтов

был в числе пяти дополнительных станций, которые в правительстве еще год назад планировали построить для разгрузки центрального автовокзала. Одна из них - «Южная», расположенная на улице Ижевская, 2, была открыта 30 июня прошлого года. С автостанции отправлялось девять маршрутов в южном направлении, в том числе в поселки Звездный, Нефтяник, Машиностроитель, Мостовая, Мулянка. Помимо «Южной» и станции на шоссе Космонавтов, предполагалось строительство автостанций в районе Курьи на улице Якутской и в микрорайоне Гайва на улице Молодежной. Однако сейчас планы краевых властей скорректированы. Денис Гвоздев отметил, что еще в прошлом году правительство считало необходимым построить около четырех-пяти автостанций. Сейчас же их количество будет определяться в рамках раз-

рабатываемого мастер-плана Перми: «Точно будут две дополнительные автостанции, и это согласовано с западными специалистами». Разгрузка же автовокзала необходима, поскольку «транспортная инфраструктура там неэффективна». При этом, как сообщили вчера «Ъ» в краевом агентстве по управлению имуществом, в 2011 году ПКГУП должно быть преобразовано в ОАО, а его приватизация намечена на 2012 год.

Чиновник охарактеризовал новую автостанцию как «некий аналог «Южной» - спутник, который будет иметь свою небольшую целевую аудиторию». «Сегодня с автобусов, приходящих с юго-западного направления - из Усть-Качки, Осы, близлежащих деревень Пермского района - только 40% пассажиров пользуются услугами центрального автовокзала. В большей степени эта автостанция будет направлена на удовлетворение потребностей оставшихся 60%, которые сегодня не бывают на центральном автовокзале. Вполне возможно, за счет наличия рядом обходной дороги и Красавинского моста будут запущены рейсы на Краснокамск», - говорит Денис Гвоздев.

Ориентировочный бюджет проекта в правительстве пока затрудняются назвать. Напомним, инвестором строительства «Южной» в 2007 году выступил автодилер «Верра-Груп». Компания вложила в строительство около 60 млн руб., взамен получив рядом земельный участок под автосалон. При этом еще в прошлом году планировалась передача этой автостанции в управление частному оператору по договору концессии. Однако этого сделать так и не удалось. «Задачи передать в управление станцию «Южная» никто не снимал. Вынужден признать, что

сроки мы сорвали. Отсутствует наработанная практика передачи на условиях концессионного соглашения», - отметил Денис Гвоздев.

Директор ПКГУП «Автовокзал» Сергей Бородулин считает, что строительство вокзала наверняка будет «интересно для бизнеса». «К примеру, можно реализовать такой вариант - часть здания отвести под торговый комплекс, а остальное под вокзал», - полагает господин Бородулин. По словам директора «Автовокзала», подготовка техзадания начнется, когда будет найден инвестор с учетом его интересов.

Операторы междугородных перевозок скептически относятся к планам правительства. По мнению директора ООО «Пермские автобусные линии» Олега Сасунова, лучше, если будет один вокзал, расположенный ближе к центру. «К примеру, в Уфе есть два вокзала - один в центре, а другой, вновь построенный на окраине и приносящий убытки. Там, где сейчас автовокзал, ему не место. Очень хорошей площадкой был бы Товарный двор в районе Перми-2 или, например, Камская долина, где много свободной земли и место недалеко от центра. В любом случае, где бы ни были новые автостанции, пассажиру, приезжающему в Пермь, нужно ехать в центр. А чем больше пересадок, тем неудобнее», - говорит господин Сасунов. «Неверное решение. Та же «Южная» - убыточна и не оправдывает себя. Лучше бы на базе этой станции сделали один большой автовокзал», - говорит частный перевозчик Юрий Никитин.

«Коммерсантъ» (Пермь)
15.09.2009

НОВОСТИ

В Красноярском крае задумались над новым законом о пассажирском транспорте



Власти Красноярского края обсудили основные проблемы, связанные с защитой прав пассажиров на рынке транспортных услуг и положения нового краевого закона о пассажирском транспорте на заседании рабочей группы по потребительскому рынку региона. В ее состав вошли депутаты Законодательного Собрания, представители Правительства края, администрации Красноярска, силовых структур и общественных организаций, сообщает интернет портал «Сибирское Агентство Новостей».

Депутат Законодательного Собрания Владислав Зырянов заявил, что необходимо ужесточить требования к профессиональной подготовке водителей, техническому состоянию подвижного состава и недобросовестным перевозчикам. И это можно сделать путем внесения изменений в краевой закон



«Об автомобильном и городском электрическом пассажирском транспорте».

«Качество транспортных услуг в крае справедливо вызывает много нареканий наших земляков. Это перманентный бардак на наших дорогах, и наплевательское отношение к правам пассажиров. Наш принципиальный подход — пассажиры не должны быть заложниками проблем красноярских перевозчиков. Самое главное — необходимо провести доскональную рецензию нормативных актов, определяющих порядок допуска к перевозкам по регулярным маршрутам. Мы вынесем на обсуждение конкретные предложения по созданию ясных правил игры на этом рынке», - сказал Зырянов.

По информации начальника Управления государственного автодорожного надзора по Красноярскому краю Сергея Приедитиса, «около 80% оборота рынка автотранспортных услуг находится в тени».

«Легкость и низкая стоимость выхода на рынок сделала эту сферу доступной практически для любого непрофессионала», - считает он.

С каждым днем в Красноярске все не безопаснее стало ездить на городских маршрутах. Только с начала года в ДТП по вине водителей пассажирских автобусов пострадало более 70 красноярцев. И постоянно их количество увеличивается.

Кроме того, в конце сентября выяснилось, что большинство автобусов просто не могут пройти техосмотр, за что были сняты с рейсов. Около 300 водителей являются жителями стран ближнего зарубежья, поэтому городские дороги они знают плохо, что повышает вероятность аварий.

На заседании рабочей группы была принята резолюция, в которой, в частности, поддерживаются идеи по наведению порядка на рынке транспортных услуг.

Пресс-служба НП «ЕТС «РАЛ»
13.09.2009

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ

Общественным советом по совершенствованию деятельности автовокзалов совместно с Некоммерческим партнерством «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» ведется работа по формированию Реестра автовокзалов и пассажирских автостанций Российской Федерации.

В настоящем номере начинается публикация реестра по отдельным регионам Российской Федерации.

В целях наиболее полного отражения фактической ситуации по обеспечению междугородных и международных автобусных перевозок автотранспортной инфраструктурой в реестр помимо автовокзалов и пассажирских автостанций включены диспетчерско-кассовые пункты, автокассы и прочие объекты.

На страницах 19 - 21 приведены реестры автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Адыгея и Республики Алтай.

Общественный совет по совершенствованию деятельности автовокзалов и Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» выражают благодарность генеральному директору ОАО «Объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» (г. Майкоп) И.К. Катбамбетову и заместителю министра регионального развития Республики Алтай П.И. Бурлакову за оказанную помощь в составлении реестров.

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Адыгея

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Эксплуатирующая организация	Должность, ФИО руководителя	Телефон, факс
АВТОВОКЗАЛЫ					
1	Автовокзал г. Майкоп	385006, Республика Адыгея, г. Майкоп, ул. Краснооктябрьская, 68	ОАО «Объединение автовокзалов и пассажирских автостанций»	Генеральный директор ОАО «Объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» Катбамбетов Измаил Кадырович Заместитель генерального директора - начальник автовокзала Джанчатова Валентина Хусейновна	т. (8772) 52-50-17 ф. (8772) 52-51-25 т.(8772) 52-50-36

ПАССАЖИРСКИЕ АВТОСТАНЦИИ					
2	Автостанция пос. Тульский	385730, Республика Адыгея, Майкопский р-н, пос. Тульский, ул. Ленина, 39	ОАО "Объединение автовокзалов и пассажирских автостанций"	Начальник автостанции Васильев Александр Александрович	т. (87777) 2-00-07
3	Автостанция аул Кошехабль	385400, Республика Адыгея, Кошехабльский р-н, аул Кошехабль	ОАО "Объединение автовокзалов и пассажирских автостанций"	Билетный кассир-контролер 1 кат. Пшиканова Ира Аскарбиевна	т. (87770) 9-14-01
4	Автостанция с. Красногвардейское	385300, Республика Адыгея, Красногвардейский р-н, с. Красногвардейское, ул. Первомайская, 1	ОАО "Объединение автовокзалов и пассажирских автостанций"	Начальник автостанции Гомлешко Руслан Абдулович	т. (87778) 5-14-25
АВТОКАССЫ					
5	Автокасса г. Майкоп	385000, Республика Адыгея, г. Майкоп, ул. Гоголя, 47/а	ОАО "Объединение автовокзалов и пассажирских автостанций"	Начальник автокассы Хацац Биба Юсуфовна	
6	Автокасса ст. Абадзехская	385774, Республика Адыгея, Майкопский р-н, ст. Абадзехская, ул. Почтовая	ОАО "Объединение автовокзалов и пассажирских автостанций"	Билетный кассир-контролер 1 кат. Дроздова Наталья Петровна	
7	Автокасса пос. Каменно-мостский	385765, Республика Адыгея, Майкопский р-н, пос. Каменно-мостский, ул. Привокзальная, 17	ОАО "Объединение автовокзалов и пассажирских автостанций"	Билетный кассир-контролер 1 кат. Овдиенко Нина Владимировна	
8	Автокасса ст. Кужорская	385765, Республика Адыгея, Майкопский р-н, ст. Кужорская, ул. Шоссейная	ОАО "Объединение автовокзалов и пассажирских автостанций"	Билетный кассир-контролер 2 кат. Малыхина Валентина Владимировна	
9	Автокасса ст. Гиагинская	385600, Республика Адыгея, Гиагинский р-н, ст. Гиагинская, ул. Красная, 266	ОАО "Объединение автовокзалов и пассажирских автостанций"	Билетный кассир-контролер 1 кат. Колесникова Валентина Ульяновна	т. (87779) 9-11-31
10	Автокасса ст. Дондуковская	385635, Республика Адыгея, Гиагинский р-н, ст. Дондуковская, ул. Ленина	ОАО "Объединение автовокзалов и пассажирских автостанций"	Билетный кассир-контролер 1 кат. Колесникова Валентина Ульяновна	



ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ

11	Автокасса Шовгеновский р-н	385440, Республика Адыгея, Шовгеновский р-н, аул Хакуринохабль, ул. Тургенева, 3	ОАО "Объединение автовокзалов и пассажирских автостанций"	Билетный кассир-контролер 1 кат. Кесебежева Рая Галимовна	
12	Автокасса аул Понежукай	385230, Республика Адыгея, Теучежский р-н, аул Понежукай, ул. Мира, 39	ОАО "Объединение автовокзалов и пассажирских автостанций"	Билетный кассир-контролер 1 кат. Хут Райзет Шабановна	
13	Автокасса г. Адыгейск	385200, Республика Адыгея, Теучежский р-н, г. Адыгейск, ул. Коммунистическая, 14	ОАО "Объединение автовокзалов и пассажирских автостанций"	Билетный кассир-контролер 1 кат. Гусейнова Марзьят Шихамзевна	

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Республики Алтай

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Эксплуатирующая организация	Должность, ФИО руководителя	Телефон, факс
АВТОВОКЗАЛЫ					
1	Автовокзал г. Горно-Алтайск	649006, Республика Алтай, г. Горно-Алтайск, пр. Коммунистический, 55	ОАО "Горно-Алтайское ПАТП"	Генеральный директор ОАО "Горно-Алтайское ПАТП" Арепьев Андрей Анатольевич	(38822) 2-24-46
				Директор автовокзала Пигарева Людмила Ефимовна	(38822) 2-38-23
ПАССАЖИРСКИЕ АВТОСТАНЦИИ					
2	Автостанция с. Турочак	649140, Республика Алтай, Турочакский район, с. Турочак, ул. Советская, 53	Муниципальное учреждение "Жилищно-коммунальное хозяйство"	Директор Казанцев Валерий Анатольевич	(38843) 2-27-88
3	Автостанция с. Чемал	649240, Республика Алтай, Чемальский район, с. Чемал	ООО "Горный Алтай-Тур"	Директор Кокинов Игорь Геннадьевич	(38841) 2-25-17

ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА

В целях реализации решений Общего собрания членов Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», состоявшегося 16 июня 2009 г., рабочей группой, состоящей из представителей руководства, Правления и членов Партнерства, подготовлен проект документа «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии». Основные концептуальные положения и направления развития».

На страницах настоящего номера публикуется первая часть проекта. Ваши предложения и замечания по тексту проекта Вы можете направлять в адрес Партнерства: 115419, г. Москва, 4-й Верхний Михайловский пр-д, д. 1, тел./факс (495) 633-12-89, e-mail: info@rosbuslines.ru.

Единая Транспортная Система «РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ»

Руководящий проект РП-1/9 Основные концептуальные положения и направления развития

Запись в реестре за №15804 от 20 октября 2009 года

*о регистрации и депонировании произведения -
результата интеллектуальной деятельности*

РАЗРАБОТЧИКИ ПРОЕКТА:

Лоран Борис Олегович;

Жарков Сергей Александрович;

Игнатов Вадим Геннадьевич;

Кошкин Павел Анатольевич;

Левятов Антон Игоревич;

Ревко Андрей Константинович;

Садыкова Ирина Викторовна;

Сидоров Сергей Александрович;

Шахматов Геннадий Дмитриевич;

Яровенко Андрей Сергеевич

Настоящий проект разработан в целях формирования в Российской Федерации единой системы осуществления автобусных перевозок междугородного и международного сообщения, включая деятельность автовокзалов и пассажирских автостанций (далее – Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»), и предназначен:

- членам Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»;
- организациям и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим автобусные перевозки, эксплуатирующим объекты инфраструктуры пассажирского автомобильного транспорта (автовокзалы, пассажирские автостанции и другие);
- органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, ответственным за организацию транспортного обслуживания населения;
- органам государственного контроля и надзора в сфере автомобильного транспорта;
- прочим организациям, причастным к перевозкам пассажиров автомобильным транспортом.

СОДЕРЖАНИЕ

1. Общие положения
2. Предпосылки создания Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии»
3. Анализ существующего положения в сфере автобусных перевозок междугородного и международного сообщения в Российской Федерации
 - 3.1. Характеристика рынка автобусных перевозок междугородного и международного сообщения в Российской Федерации
 - 3.2. Анализ законодательной и нормативно-правовой базы в сфере автобусных перевозок междугородного и международного сообщения в Российской Федерации
4. Основные цели, задачи и принципы Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии»
 - 4.1. Основные цели Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии»
 - 4.2. Основные задачи Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии»
 - 4.3. Основные принципы Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии»
5. Основные направления развития Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии»
 - 5.1. Подсистема разработки и внедрения инновационных диспетчерско-кассовых программных продуктов
 - 5.1.1. Системы автоматизированной продажи билетов
 - 5.1.2. Технологии удаленных продаж автобусных билетов
 - 5.2. Подсистема совершенствования законодательной и нормативно-правовой базы в сфере автобусных перевозок междугородного и международного сообщения
 - 5.3. Подсистема разработки межрегиональных и региональных проектов, связанных с развитием рынка автобусных перевозок междугородного и международного сообщения и их инфраструктуры
 - 5.4. Подсистема взаимодействия с некоммерческими организациями в сфере транспорта
 - 5.5. Подсистема взаимодействия автобусного транспорта с другими видами транспорта

5.5.1. Взаимодействие и взаимовыгодное сотрудничество между автобусным транспортом и пассажирским железнодорожным транспортом

5.6. Подсистема информационных ресурсов

5.6.1. Информационный обмен и поддержка участников проекта Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

5.7. Подсистема проведения специализированных мероприятий: конференций, круглых столов, совещаний для обсуждения актуальных вопросов развития межрегиональных автобусных перевозок

5.8. Подсистема подвижного состава

5.9. Подсистема обеспечения антитеррористической безопасности

6. Механизм реализации проекта Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» в отдельно взятом регионе Российской Федерации

Приложения.

1. Перечень законодательных и нормативно-правовых документов в сфере перевозок пассажиров автомобильным транспортом

2. Динамика развития пассажирских перевозок на объектах транспортной инфраструктуры, входящих в Единую Транспортную Систему «Российские Автобусные Линии»

1. Общие положения

Автомобильный пассажирский транспорт – важная составная часть экономической, производственной и социальной инфраструктуры Российской Федерации.

Его устойчивое и эффективное функционирование является необходимым условием стабилизации, подъема и структурной перестройки экономики Российской Федерации, улучшения условий жизнедеятельности и уровня жизни населения.

Настоящий проект разработан в рамках формирования в Российской Федерации государственной политики в сфере организации и развития пассажирского автомобильного транспорта, прежде всего транспорта общего пользования, разработки соответствующих федеральных и региональных программ.

Настоящий проект основывается на положениях Конституции Российской Федерации, Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года, программных, нормативных правовых документах органов власти Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, прогнозах состояния и социально-экономического развития страны на среднесрочную и более отдаленную перспективу, а также на разработках перспектив научно-технического прогресса на транспорте.

Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» – это взаимосвязанная система действующих в Российской Федерации и за ее пределами субъектов рынка автобусных перевозок междугородного и международного сообщения, функционирование и развитие которых планомерно согласовано в пространстве и во времени с целью обеспечения максимального удовлетворения потребностей населения Российской Федерации в транспортных услугах.

Обеспечение реализации основных целей Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии» осуществляется путем внедрения инновационных технологий организации и управления перевозками, взаимодействия участников рынка перевозок, развития автотранспортной инфраструктуры.

2. Предпосылки создания и развития Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии»

Результаты анализа существующего положения на рынке автобусных перевозок междугородного и международного сообщения в Российской Федерации (раздел 3 настоящего Проекта) показывают необходимость принятия неотложных, действенных и продуманных мер по обеспечению его интенсивного развития.

В современных условиях разработка и реализация мероприятий, направленных на развитие автобусных перевозок междугородного и международного сообщения, должна инициироваться, в первую очередь, самими участниками рынка перевозок, осуществляться путем формирования единых подходов в вопросах его инновационного развития, единых принципов организации перевозок пассажиров и, таким образом, обеспечивать интересы всех его участников.

Учитывая межрегиональную географию рынка, многообразие количественных и качественных характеристик организаций и индивидуальных предпринимателей, в нем работающих, разработку рассматриваемых мероприятий целесообразно осуществлять в рамках межрегиональной организации, объединяющей весь спектр субъектов рынка и имеющей опыт согласованной работы своих участников.

С момента создания Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» одним из основных направлений его деятельности является разработка и реализация региональных и межрегиональных проектов развития автобусных перевозок и их инфраструктуры.

Настоящий Проект направлен на определение основных концептуальных положений и направлений развития единой системы осуществления автобусных перевозок междугородного и международного сообщения, включая деятельность автовокзалов и пассажирских автостанций.

3. Анализ существующего положения в сфере автобусных перевозок междугородного и международного сообщения в Российской Федерации

3.1. Характеристика рынка автобусных перевозок междугородного и международного сообщения в Российской Федерации

Согласно транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, главной целью развития транспортной системы Российской Федерации является удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.

При этом одним из главных целевых ориентиров транспортной стратегии является обеспечение мобильности населения и доступности транспортных услуг.

В настоящее время в Российской Федерации перевозки пассажиров автобусами являются наиболее распространенным видом пассажирского транспорта, доступным для всех слоев населения. Во многих районах, ввиду отсутствия других видов транспорта, автобусный транспорт предоставляет единственную возможность обеспечения мобильности населения и, соответственно, реализации транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходима высокопроизводительная и безопасная транспортная инфраструктура.

За последние 15 лет произошли значительные изменения на рынке услуг по перевозке пассажиров автобусами в междугородном и международном сообщении, обусловленные появлением большого количества перевозчиков различной формы собственности.

В то же время транспортная инфраструктура данных видов перевозок (автовокзалы, пассажирские автостанции) практически не развивалась, а созданная в советское время приходила в упадок.

В связи с этим возникло множество несанкционированных и необорудованных мест отправления автобусов, контролируемых теневыми структурами. Функционирование этих мест характеризуется большим набором негативных, а большей частью, и опасных факторов. В таких местах:

- не осуществляются мероприятия по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и дорожного движения (не проводятся предрейсовые медицинские осмотры водителей, предрейсовые технические осмотры автобусов; стоянка автобусов осуществляется под запрещающими дорожными знаками; посадка и высадка пассажиров осуществляется на проезжей части);
- не осуществляются необходимые мероприятия по антитеррористической защищенности перевозок пассажиров (продажа билетов осуществляется без предъявления документов, удостоверяющих личность; отсутствует осмотр багажа);
- не предоставляются услуги по предрейсовому и послерейсовому обслуживанию пассажиров;
- продажа билетов на автобусные рейсы проводится без применения контрольно-кассовой техники, в связи с чем не платятся налоги, установленные действующим законодательством;
- осуществляются различные коррупционные действия с целью сохранения несанкционированных мест отправления автобусов.

При этом, очень распространенной формой игнорирования требований по организации регулярных автобусных перевозок стало осуществление регулярных перевозок под видом заказных. В этом случае перевозчик заключает формальный договор фрахта с другим юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, который, в свою очередь, продает билеты (путевки, квитанции и т.п.) пассажирам. А в действительности осуществляются регулярные перевозки без соответствующих разрешительных документов.

Особенно остро данная проблема проявилась на территориях, примыкающих к железнодорожным вокзалам.

Функционирование несанкционированных мест отправления автобусов вызывает справедливое недовольство жителей прилегающих микрорайонов.

В последнее время усилилось внимание органов государственной власти (как федеральных, так и региональных) к состоянию дел в сфере перевозок пассажиров автобусами.

8 ноября 2007 г. был принят федеральный закон Российской Федерации № 259-ФЗ «Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта», постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. № 112 утверждены «Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

Кроме того, разработаны проекты федеральных законов «Об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в Российской Федерации», «Об организации перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам», а также «Правил организации пассажирских перевозок на автомобильном и городском наземном электрическом пассажирском транспорте».

Министерством транспорта Российской Федерации подготовлен проект приказа «Об утверждении минимальных норм оборудования автовокзалов помещениями для обслуживания пассажиров».

В ряде субъектов Российской Федерации приняты нормативно-правовые документы, регламентирующие организацию перевозок пассажиров автобусами в междугородном и международном сообщении.

Целями реализации указанных нормативно-правовых документов являются: создание цивилизованного рынка услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом; повышение безопасности перевозок; увеличение количества перевозчиков, работающих в «белом» секторе экономики и платящих в бюджеты всех уровней установленные законодательством налоги. Достижение этих целей невозможно без соответствующего развития транспортной инфраструктуры.

Это понимают и руководители пассажирских автотранспортных предприятий, рассчитывающих на долгосрочную работу на рынке услуг по перевозке пассажиров.

Уже есть примеры, когда в условиях недостаточного правового регулирования удается без значительных экономических затрат восстанавливать транспортную систему, в сжатые сроки налаживать грамотную эксплуатацию автотранспортной инфраструктуры, а также приводить в порядок пришедшие в полуразрушенное состояние здания, сооружения, перроны и другие объекты.

Такая работа ведется в рамках проекта «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», предусматривающего внедрение инновационной системы управления автовокзалами и пассажирскими автостанциями, который успешно реализуется во многих субъектах Российской Федерации (г. Москва, Смоленская, Ивановская, Калужская обл., Ставропольский край и др.).

3.2. Анализ законодательной и нормативно-правовой базы в сфере автобусных перевозок междугородного и международного сообщения в Российской Федерации

В сфере перевозок пассажиров автотранспортом действует большое количество законодательных и нормативно-правовых документов, перечень которых приведен в приложении 1 к настоящему Проекту.

В настоящее время окончательно сформирована и последовательно проводится в жизнь концепция транспортного законодательства, в основу которой положен принцип законодательного разграничения вопросов гражданско-правового и административно-правового регулирования.

В соответствии с этим можно выделить два метода правового регулирования автотранспортной деятельности:

– гражданско-правовой метод (диспозитивный), который предоставляет субъектам свободу деятельности, в том числе предпринимательской.

– административный метод (императивный), который направлен, во-первых, на обеспечение безопасности транспортной деятельности и, во-вторых, на регулирование рынка транспортных услуг.

Гражданско-правовой метод регулирования автотранспортной деятельности находит свое выражение, прежде всего, в Гражданском кодексе Российской Федерации, Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, а также принятых в соответствии с ним Правилах перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

В числе нормативно-правовых актов, регулирующих безопасность автомобильного транспорта, можно отметить федеральные законы «О безопасности дорожного движения», «О транспортной безопасности», Правила дорожного движения, стандарты по экологической безопасности и т.д.

К способам регулирования рынка транспортных услуг (административный метод) следует отнести: лицензирование; квоты и разрешения (например, для международных перевозок); ограничения (числа компаний, размеров парка и др.).

Однако, законодательство в сфере автомобильного транспорта, на сегодняшний день, не кодифицировано.

Принятие в 2007 г. нового Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (далее – Устав) является положительным моментом в правовом регулировании рынка автомобильных перевозок.

С одной стороны, Устав расширяет возможности сторон по регулированию правоотношений в рамках заключаемых договоров, в том числе и по вопросам взаимной гражданско-правовой ответственности за исполнение принятых обязательств, более четко определяет виды автотранспортной деятельности и существенные условия заключаемых договоров, устанавливает права и обязанности граждан и хозяйствующих субъектов, связанные с использованием услуг пассажирского транспорта.

С другой стороны, рамочный характер Устава создает дополнительные трудности для правоприменительной практики, так как многие вопросы и проблемы, стоящие перед участниками этого рынка, остаются не решенными в транспортном законодательстве.

Анализ Устава позволяет сделать вывод о том, что к условиям перевозки относятся: наличие договорных отношений между пассажиром и перевозчиком, либо фрахтователем и фрахтовщиком; форма договора перевозки (фрахтования); вид сообщения; вид перевозок; маршрут перевозки; пункт отправления и пункт прибытия; расписание регулярной перевозки, либо срок выполнения перевозки в случае выполнения перевозки по заказу; плата за перевозку пассажиров и багажа; условия перевозки детей; условия перевозки багажа, груза и ручной клади; права, обязанности и ответственность пассажира и перевозчика (фрахтователя и фрахтовщика).

Все вышеизложенное корреспондирует нормам Гражданского кодекса РФ (ст. 784 ГК РФ) установившего, что условия перевозки и ответственность сторон определяются соглашением сторон, если ГК РФ, Уставом, иными законами и изда-

ваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное. В Уставе, таким образом, содержатся не все условия перевозки, а лишь основные. Иные условия перевозки определяются Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, которые в соответствии со ст. 3 Устава, утверждаются Правительством РФ.

Уставом, кроме того, установлены обязательные требования к автовокзалу и автостанции, хотя определений и отличительных признаков этих понятий в нем нет. Так, в каждом остановочном пункте по маршруту регулярных перевозок должны быть размещены:

- 1) информация о виде регулярных перевозок пассажиров и багажа;
- 2) информация о расписании;
- 3) информация о времени начала и окончания движения транспортных средств по соответствующему маршруту;
- 4) наименование конечного остановочного пункта маршрута;
- 5) информация о наименовании, об адресе и номерах контактных телефонов органа, осуществляющего контроль за регулярными перевозками пассажиров и багажа.

Причем состав информации, включаемой в расписание, определяется правилами перевозок пассажиров.

Следует отметить, что ряд вопросов, которые должны были быть определены (урегулированы) Уставом в соответствии с главой 40 Гражданского кодекса РФ, так и не нашли в нем своего отражения. Это, в первую очередь, механизм определения провозной платы. В соответствии со статьей 790 ГК РФ, плата за перевозку пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном Уставом. Отсутствие в Уставе механизма определения провозной платы – это серьезный пробел законодательства.

Также, в соответствии со ст. 792 ГК РФ, Уставом должен был быть установлен порядок определения сроков доставки пассажиров и багажа в пункт назначения. И этот вопрос также не нашел своего решения в Уставе.

Позиционируя Устав как рамочный закон, которым устанавливаются общие правила перевозок, законодатели фактически расписались в своей неспособности создать кодифицированный документ, регулирующий всю отрасль автомобильных перевозок. (Подобный положительный опыт имеется, например, в Казахстане или в Беларуси).

Несмотря на то, что Устав автомобильного транспорта РСФСР по современным меркам безнадежно устарел, тем не менее, это был нормативный правовой документ, комплексно регулировавший сферу автотранспорта.

Актуальные вопросы, оставшиеся не урегулированными законодательством РФ до настоящего времени:

- о праве пассажиров как потребителей влиять на формирование маршрутной сети транспорта общего пользования;
- об отсутствии правовых гарантий доступности рынка пассажирских перевозок для представителей малого бизнеса;
- о создании механизмов декриминализации маршрутных перевозок и механизмов, препятствующих коррупции в органах власти, осуществляющих нормативное регулирование, контроль и надзор в сфере автотранспорта.

При этом насуточно необходимо привлекать к участию в обсуждении законопроектов представителей общественности.

Для дальнейшего регулирования рынка пассажирских перевозок автомобильным транспортом необходимо принятие целого ряда нормативных правовых актов. В частности, Федерального закона «Об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в Российской Федерации» (далее – законопроект), который уже прошел первое чтение в Государственной Думе Российской Федерации. Данный закон направлен на установление основ федеральной политики в области организации транспортного обслуживания населения и правовых основ единого рынка услуг пассажирского транспорта.

Законопроект разработан в соответствии с Конституцией Российской Федерации и Гражданским кодексом Российской Федерации в развитие федеральных законов «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации».

Законопроект направлен на установление правовых основ единого рынка услуг автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта, приведение системы управления пассажирским транспортом в соответствие с условиями рыночной экономики.

Предметом законопроекта являются отношения, связанные с организацией транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения. Необходимость правового регулирования данного вида обслуживания населения обусловлена тем, что оно охватывает более 85% перевозок пассажиров автомобильным и городским наземным электрическим пассажирским транспортом, что делает его важнейшим элементом в системе жизнеобеспечения страны.

Учитывая особую социальную значимость данных перевозок, а также то, что пассажирский транспорт является составной частью городской и региональной инфраструктуры, в большинстве стран мира, включая страны с рыночной экономикой, эта деятельность подпадает под особый правовой режим, предусматривающий разумное сочетание механизмов свободного рынка с механизмами административного регулирования.

Федеральное законодательство относит решение вопросов организации транспортного обслуживания населения к компетенции субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления. В то же время соответствующие

полномочия законодательно не определены.

В условиях этой правовой неопределенности органы исполнительной власти субъектов РФ и органы местного самоуправления принимают нормативные правовые акты, которыми устанавливаются механизмы административного регулирования рынка регулярных перевозок. Однако, поскольку в федеральном законодательстве особенности организации рынка регулярных перевозок не отражены, эти правовые акты очень часто опротестовываются, как противоречащие принципам свободной конкуренции.

Законопроект устраняет это противоречие. Им устанавливаются рамки полномочий субъектов РФ и органов местного самоуправления в области административного регулирования соответствующих рынков.

Законопроект вводит норму, согласно которой хозяйствующие субъекты допускаются к выполнению регулярных перевозок только при условии заключения с органами исполнительной власти субъектов РФ, с органами местного самоуправления договоров об организации регулярных перевозок.

Кроме того, законопроект предусматривает включение автовокзалов (автостанций) в состав маршрутов регулярного сообщения только при условии заключения владельцами указанных автовокзалов (автостанций) с органами исполнительной власти соответствующих субъектов Российской Федерации договоров об обеспечении регулярных перевозок.

Основной целью законопроекта является формирование правовых условий, обеспечивающих доступ перевозчика на локальные рынки транспортных услуг в любом субъекте Российской Федерации и муниципальном образовании. Он направлен на развитие конкуренции перевозчиков как основного механизма повышения качества и эффективности пассажирских перевозок.

Для достижения поставленной цели необходимо введение механизмов конкурсного отбора перевозчиков.

Конкурсные процедуры отдают предпочтение тем перевозчикам, которые в наибольшей степени отвечают общественным интересам, т.е. обеспечивают безопасное и качественное обслуживание населения за умеренную плату.

Конкурсы не исключают конкуренцию, а являются одной из ее форм, в наибольшей степени учитывающей особенности рынка регулярных перевозок. Конкурсный допуск на рынок регулярных перевозок получил широкое распространение в странах с рыночной экономикой и, безусловно, способствовал развитию конкуренции перевозчиков.

Законопроект наделяет местные органы власти правом установления критериев конкурсного отбора перевозчиков, исходя из интересов населения и имеющихся ресурсных ограничений, включая пропускную способность объектов транспортной инфраструктуры. Вместе с тем законопроект ограничивает перечень используемых критериев в целях недопущения административного произвола.

Специальная статья рассматриваемого законопроекта посвящена решению проблемы монополизации рынка регулярных перевозок. В нее включены требования по организации маршрутной сети и проведению конкурсов, направленные на формирование конкурентной среды. В частности, устанавливается требование, согласно которому доля перевозчика на локальном рынке транспортных услуг не может превышать 35 процентов. Для выполнения данного требования предусмотрен переходный период, в течение которого рыночная доля перевозчиков сначала должна быть снижена до 65, а затем – до 35 процентов.

В развитие федерального закона «Об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в Российской Федерации» Правительством РФ должны быть приняты «Правила организации пассажирских перевозок на автомобильном и городском наземном электрическом пассажирском транспорте» – это аналог ныне действующего Приказа Минавтотранса РСФСР от 31 декабря 1981 г. № 200.

Проект федерального закона «О прямом смешанном (комбинированном) сообщении» подготовлен Минтрансом РФ, но ещё не внесен в Правительство РФ.

В развитие федерального закона «О транспортной безопасности» Правительством Российской Федерации должен быть принят целый пакет нормативных правовых документов в форме постановлений, регламентирующих деятельность по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах. Это следующие документы:

- об утверждении перечня уровней безопасности и порядка их объявления при изменении степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса;
- об утверждении Положения о порядке аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- о требованиях по обеспечению транспортной безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- об определении отдельных маршрутов перевозки железнодорожным, морским, внутренним водным и автомобильным транспортом, при осуществлении которых формируются автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах;
- о порядке взаимодействия субъектов транспортной инфраструктуры, органов государственной власти и органов местного самоуправления при реализации планов обеспечения транспортной безопасности;
- о порядке получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками от уполномоченных федеральных органов исполнительной власти информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности;
- о перечне работ, профессий и должностей, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности;

а также ряд других документов, регламентирующих деятельность пассажирского автомобильного транспорта, в том числе, объектов транспортной инфраструктуры, к которым относятся автовокзалы и пассажирские автостанции.

4. Основные цели, задачи и принципы Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии»

4.1. Основные цели Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии»

Основными целями Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии» являются:

- 1) создание благоприятных условий для осуществления деятельности пассажирского автомобильного транспорта;
- 2) оказание содействия участникам Системы в расширении возможностей их производственного, профессионального и социального развития;
- 3) защита законных прав и интересов участников Системы;
- 4) обеспечение доступности, необходимого объема и качества услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- 5) создание условий для добросовестной конкуренции на рынке услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- 6) повышение безопасности дорожного движения и обеспечение безопасных условий деятельности пассажирского автомобильного транспорта.

4.2. Основные задачи Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии»

Основными задачами Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии» являются:

- организация взаимодействия участников Системы с органами государственной власти и местного самоуправления, общественными объединениями, некоммерческими организациями, а также иными юридическими и физическими лицами;
- разработка и реализация государственных и региональных проектов и программ, направленных на развитие пассажирского автомобильного транспорта;
- организация взаимодействия, взаимовыгодного сотрудничества и обмена опытом между участниками Системы и иными организациями автотранспортной отрасли;
- способствование развитию объектов автотранспортной инфраструктуры;
- разработка и внедрение современного технического обеспечения деятельности автотранспортного комплекса;
- повышение профессиональной квалификации персонала участников Системы;
- организация взаимодействия предприятий автомобильного транспорта с предприятиями других видов транспорта (железнодорожного, авиационного, речного, морского);
- содействие повышению уровня транспортной безопасности объектов инфраструктуры и подвижного состава пассажирского автомобильного транспорта;
- подготовка предложений по совершенствованию и дальнейшему развитию нормативно-правовой базы федерального и регионального уровней в сфере пассажирского автомобильного транспорта;
- привлечение участников системы к реализации государственной политики в сфере регулирования автотранспортной деятельности;
- оказание информационной, методической и иной поддержки юридическим и физическим лицам, их общественным объединениям, деятельность которых направлена на развитие автотранспортной деятельности в Российской Федерации;
- развитие международной, федеральной и региональной маршрутной сети автобусных перевозок;
- осуществление сотрудничества с международными организациями в сфере автомобильного транспорта;
- освещение деятельности участников Системы в средствах массовой информации и в сети Интернет;
- организация мероприятий (конференций, выставок, семинаров) по тематике автомобильного транспорта;
- формирование баз данных субъектов пассажирского автомобильного транспорта и объектов автотранспортной инфраструктуры;
- способствование развитию систем подтверждения соответствия, в т.ч. добровольной сертификации на пассажирском автомобильном транспорте.

4.3. Основные принципы Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии»

Основными принципами Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии» являются:

- 1) равноправие участников Системы;
- 2) приоритет обеспечения безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом;
- 3) доступность автотранспортных услуг для населения Российской Федерации;
- 4) сочетание государственного регулирования и рыночных отношений в сфере организации перевозок пассажиров автомобильным транспортом в междугородном и международном сообщении;
- 5) равенство доступа автотранспортных предприятий и организаций, эксплуатирующих автовокзалы и пассажирские автостанции на рынок автотранспортных услуг.

5. Основные направления развития Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии»

5.1. Подсистема разработки и внедрения инновационных диспетчерско-кассовых программных продуктов

5.1.1. Системы автоматизированной продажи билетов

Системы автоматизированной продажи билетов на автовокзалах должны обеспечивать продажу, возврат, замену билетов на рейсовые автобусы, а также функции диспетчера, администрирования, заказа и бронирования билетов.

Диспетчерская служба предназначена для автоматизации операций оперативного управления пассажирскими перевозками на автовокзале и позволяет:

- выполнять печать посадочных документов;
- осуществлять оперативное изменение ряда параметров автобусных рейсов;
- открывать допродажу билетов;
- вносить в текущее расписание дополнительные рейсы;
- готовить транзитные рейсы к работе;
- вести диспетчерский журнал, протокол работы диспетчеров;
- автоматически открывать электронные посадочные ведомости для оформления билетов кассирами в соответствие с базовым расписанием отправок рейсов.

Служба Администрирования базы данных позволяет осуществлять формирование и коррекцию служебной и справочной информации о перевозках, выполняемых с автовокзала. На основании этих данных и по результатам работы кассиров и диспетчеров программное обеспечение должно автоматически формировать финансовую и статистическую отчетность о работе вокзала.

Программное обеспечение (ПО) автоматизирует процессы оформления билетов, а именно:

- возврат билетов;
- оформление билетов с открытой датой;
- заказ билетов по Интернету и телефону;
- бронирование и отмену бронирования билетов;
- продажу билетов с других вокзалов;
- оформление платежей с заданной ценой;
- оформление платежей со свободной ценой;
- расчеты с пассажирами.

На текущий момент времени на рынке ПО реально существует несколько систем автоматизированных продаж билетов каждая из которых имеет свои особенности и в той или иной степени обеспечивает выполнение описанного выше набора функций.

С точки зрения успешного долгосрочного и стабильного обеспечения продаж автобусных билетов использование только какой-то одной системы автоматизированных продаж автобусных билетов рискованно по многим причинам.

Рационально работать в многосвязной надпрограммной сети продаж, позволяющей объединять различные компании, работающие как в какой-то одной системе продаж (базовая система), так и в отличных от основной системах.

Надпрограммная многосвязная сеть продаж операционно обеспечивает автоматизацию основных операций (продажу билетов, их заказ и бронирование, Интернет-продажи, формирование финансовой и статистической отчетности) и концептуально позволит:

- уменьшить зависимость от ошибок каждой конкретной системы продаж;
- переходить, в случае необходимости, от одной системы продаж к другой с минимальными потерями и затратами;
- расширять сеть продаж с минимальными затратами.

Расширение диапазона услуг автоматизации продаж автобусных билетов возможно как за счет программного развития самой многосвязной сети продаж, так и за счет возможности подключения и использования других систем автоматизированных продаж билетов или их элементов на конкретных участках.

Целевая рассылка издания

Аппараты Полномочных представителей Президента РФ в федеральных округах;
Совет Федерации Федерального Собрания РФ;
Государственная Дума Федерального Собрания РФ – Комитет по транспорту;
Министерство транспорта Российской Федерации – Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта РФ;
Управления Федеральной службы безопасности Российской Федерации в регионах (Подразделения, обеспечивающие безопасность на транспорте);
Генеральная прокуратура Российской Федерации;
Министерство внутренних дел Российской Федерации;
Федеральная служба по надзору в сфере транспорта;
Администрации субъектов Российской Федерации;
Министерства, департаменты и комитеты транспорта субъектов Российской Федерации;
Управления внутренних дел субъектов Российской Федерации;
Мэрия города Москвы;
Прокуратуры города Москвы и ее административных округов;
Департамент природопользования и охраны окружающей среды города Москвы;
Департамент транспорта и связи города Москвы;
Префектуры административных округов города Москвы;
Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения ГУВД города Москвы;
Российский Автотранспортный Союз – региональные отделения;
Московский Транспортный Союз;
Члены Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»;
Транспортные компании и индивидуальные предприниматели, обслуживающие международные и междугородные маршруты;
Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт;
Региональные ВУЗы автотранспортного профиля;
Московский автомобильно-дорожный институт (ГТУ);
Национальный фонд защиты прав потребителей;
Отечественные производители автобусов;
Зарубежные производители автобусов.

спонсор:
**Ивановский филиал
ООО «Русские Автобусные Линии»**



ДЖИУ-ДЖИТСУ В ИВАНОВЕ

С февраля 2006 года в нашем городе действует ивановская областная спортивная общественная организация — федерация джиу-джитсу, при которой успешно работает клуб боевых искусств «Анаконда» по джиу-джитсу, дзюдо, боевому самбо, рукопашному бою и курсам самозащиты.

С 2008 года стало развиваться контактное джиу-джитсу, в котором действуют те же самые правила, только удары наносятся без ограничения силы и добавлена защита на лицо — металлическая маска.

Тренеры клуба — мастер спорта, чемпион международного турнира по рукопашному бою, чемпион России, призер по русскому бою Андрей Александрович Бычков и президент федерации джиу-джитсу, тренер Михаил Геннадьевич Чижов, имеющие большой опыт в данном виде борьбы, приглашают вас посвятить себя этому виду спорта, чтобы уверенно чувствовать в любой ситуации. Для занимающихся созданы все условия, есть специализированный борцовский, боксерский и тренажерный залы.

Набор в группы идет всех желающих от 6 лет и старше. Занятия проводятся ежедневно с 8 до 22 часов.

В подготовительной группе, включающей детей 6-7 лет, ведутся подготовительные занятия перед единоборствами. Следующий уровень — дети от 9 лет.

Здесь уже проводятся первые уроки борьбы, у занимающихся формируется умение крепко стоять на ногах, идет изучение элементарных постановок движений для ударов.

С 12 лет члены клуба пробуют себя в контактных единоборствах, в частности в рукопашном бое. Ребята и взрослые проявляют себя в контактных единоборствах, применяют удары по голове, ногам и т. д. Занятия проводятся в общих группах, возможно и индивидуальное обучение. Желающие могут заниматься в специализированных группах уличной самозащиты.

Кстати, для этой возрастной категории есть возможность открытия женской подгруппы — были бы желающие! Да-да, иногда женщинам приходится надеяться лишь на себя и самим, что называется, и в огонь, и в воду...

Сами тренеры рады тому, что их работа совпала с хобби, а их задачи соответствуют интересам государственной политики в области развития массового спорта, физкультурного движения в стране. Все этому как раз и способствует организация клубных занятий в спортивных секциях и группах оздоровительной и спортивной направленности. Возможно, для кого-то из участников клуба в дальнейшем хобби станет профессией.

И, безусловно, из всего этого вытекает главная социальная задача клуба и федерации в целом. Увлекаясь спортом, люди, особенно в молодом возрасте, проходят мимо таких пагубных пристрастий, как курение, алкоголизм, наркомания. Члены клуба понимают, что это немодно и разрушающе. Они идут другим путем — выбирают спорт.

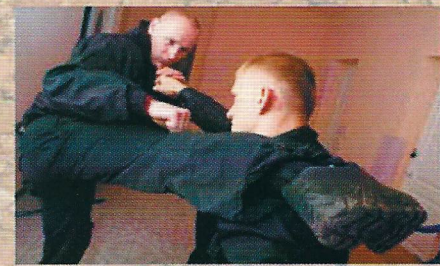
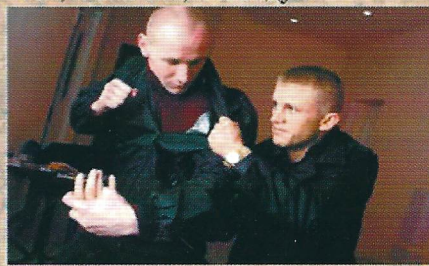
Клуб находится на территории стадиона.

Приглашаются к сотрудничеству заинтересованные лица.



www.iv-jujutsu.ru
e-mail: iv-jujutsu@mail.ru

СК самозащиты «Автокрановец»:
49-15-11, 8 915 825-54-75

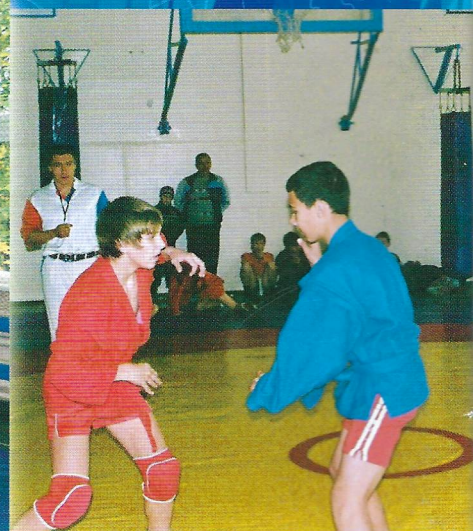




ТУРНИР по САМБО коллектива «Юный динамовец»



ТУЛЬСКОЕ
ДИНАМО



11 октября текущего года в спортивном зале «Динамо» проходил открытый турнир по борьбе самбо коллектива «Юный динамовец» среди юношей 1995-1996 г.р. В котором приняли участие 85 юных спортсменов в 12 весовых категориях, представляющие все областные школы борьбы. Несмотря на юный возраст участников, соревнования получились очень упорными, очень часто исход поединка решался на последних секундах.

Все победители и призеры были награждены дипломами и ценными подарками (беспроводные стереонаушники и туристические фонари), учрежденными Тульским областным советом «Динамо» при поддержке ООО «Русские автобусные линии».

По итогам проведенных соревнований сформирована сборная команда, которая будет представлять Тульское «Динамо» 30.10.2009 г., в г. Москве на всероссийском турнире «Юный самбист», где лучшие детские коллективы будут разыгрывать звание сильнейшей команды в стране. Юные тульские динамовцы трижды участвовали в этих увлекательных и очень эмоциональных по своему накалу соревнованиях, дважды были их призерами, а в 2008 году стали победителями этого престижного турнира.

