



РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



Транспорт
объединяет Россию!

№ 26 Ноябрь - Декабрь 2009 г.

ООО "АВТО ВЕКТОР"

ПЕРЕОБОРУДОВАНИЕ САЛОНОВ АВТОБУСОВ И МИКРОАВТОБУСОВ



Наша компания специализируется на доработке внутреннего дизайна интерьера в автобусах и микроавтобусах.

Мы можем предложить :
установку кофеварок, БИО туалетов, вентиляции и вентиляционных люков, обшивку салона звукопоглощающим и ковровым покрытием и т.п.



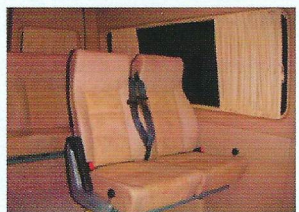
СИДЕНИЯ ЗАМЕНА ОБШИВКИ СИДЕНИЙ



Вы можете подобрать сидения на любой вкус:

- антивандальные с велюровой обшивкой;
- с регулируемой или жесткой спинкой;
- подголовниками и откидными подлокотниками;
- откидные столики на спинках;
- ручки на спинках сидений;
- сетка для газет.

Все сидения оснащены 2-х или 3-х точечными ремнями безопасности.



УСТАНОВКА И РЕМОНТ АВТО-КОНДИЦИОНЕРОВ



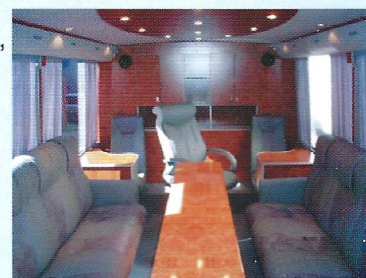
Компания поставяет и устанавливает кондиционеры различной мощности на автобусы и микроавтобусы, а также холодильное оборудование для изотермических кузовов.

УСТАНОВКА AUDIO И VIDEO СИСТЕМ

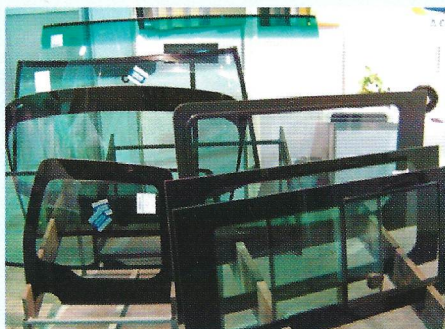


Для комфорта пассажиров и удобства водителя, мы устанавливаем:

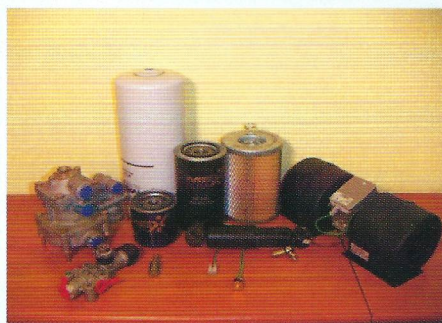
- уникальные навигационные комплексы;
- многоканальные автомобильные DVD- театры;
- сложнейшие бортовые мультимедиа-системы;
- экономичные источники освещения;
- подсветка подножки;
- индивидуальные лампы для чтения.



АВТОСТЕКЛА ЛОБОВЫЕ БОКОВЫЕ ЗАДНИЕ ПРОДАЖА И ЗАМЕНА



ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ К АВТОБУСАМ И МИКРОАВТОБУСАМ



г. Москва, Дмитровское шоссе, д.81 тел./факс: (495) 651-07-88, (495) 411-79-78
сайт: www.vector-avto.ru e-mail: 6510788@bk.ru

ОТ РЕДАКЦИИ.....	4
ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА.....	5
АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ:ТУЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ.....	9
АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ.....	11
БЕЗОПАСНОСТЬ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК.....	12
ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ В ЛИЦАХ.....	18
НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ.....	19
ЗАРУБЕЖНЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ АВТОБУСОВ.....	20
АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ:РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН.....	21
АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ:РЕСПУБЛИКА ТАТАРСТАН.....	26
АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ:РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ.....	28
НОВОСТИ:.....	28
АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ:ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ.....	29
ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ:РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ.....	30
ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА.....	30
ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕВОЙ БЕСПЛАТНОЙ РАССЫЛКИ.....	38

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. №26 ноябрь-декабрь 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

Главный редактор - Б.О. Лоран, Первый зам. главного редактора - П.А. Кошкин,

Зам. главного редактора - Садыкова И.В., Технический редактор - Шахматов Г.Д.

Над номером работали:

Голошуков А.А., Дубовицкая С.А., Жарикова Ж.Е., Игнатов В.Г., Коновалова С.Л., Левятов А.И., Маракулин С.Н., 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

Итоги 2009-го и перспективы на грядущий 2010-й год!

Подходит к концу 2009 год. Он оказался не самым простым для автотранспортной отрасли, как и для всей страны в целом. Мировой экономический кризис по-разному отразился на автопредприятиях в регионах Российской Федерации. И в этот момент все перевозчики старались объединиться и совместно решать многочисленные проблемы. Во многом им поспособствовал в данном вопросе Общественный совет по совершенствованию деятельности автовокзалов. За год было организовано и проведено большое количество мероприятий, посвященных проблемам автотранспортных предприятий и всей отрасли в целом. Наше издание – информационный бюллетень «Российские Автобусные линии» проблемы и перспективы развития» – стало трибуной для высказываний и дискуссий специалистов сферы пассажирских автоперевозок.

В конце года каждый подводит итоги, и мы тоже оглянулись на 12 месяцев назад и посмотрели, что же было сделано за это время и каких результатов удалось добиться. И так, с начала года вышли в свет 7 номеров бюллетеня «Российские Автобусные линии» проблемы и перспективы развития».

Появились новые постоянные рубрики, такие как: Общественный совет по совершенствованию деятельности автовокзалов, посвященная собственно его работе; безопасность пассажирских перевозок, затрагивающая одну из важнейших составляющих этой сферы деятельности, особенно в свете регулярно происходящих в последнее время трагических событий с участием рейсовых автобусов; транспортная отрасль в лицах, которая знакомит читателей с ее работниками и международные автобусные перевозки.

Живой интерес читателей вызвала рубрика Общественный совет: реестр автовокзалов, освещающая процесс по формированию этого самого единого реестра автовокзалов и пассажирских автостанций Российской Федерации. Кроме того, в целях наиболее полного отражения фактической ситуации по обеспечению междугородных и международных автобусных перевозок автотранспортной инфраструктурой в реестр помимо автовокзалов и пассажирских автостанций были включены диспетчерско-кассовые пункты, автокассы и прочие немаловажные объекты. Регионы откликнулись на призыв составить единый перечень, который позволит отразить реальную картину состояния автотранспортной инфраструктуры по всей стране, и в следующем году работа по сбору таких данных будет продолжена.

Особое внимание мы уделяем публикации различных нормативных документов – как действующих, так и проектов. Мы считаем что сами участники рынка автобусных перевозок должны вносить дополнения и изменения в существующую, и разрабатываемую нормативную базу, потому что именно им и приходится работать в рамках этой базы. Так же через размещение информации на обложке и цветных вкладках бюллетеня мы пытаемся осветить основные смежные виды бизнеса для рынка межрегиональных автобусных перевозок. Это, публикация материалов от производителей и продавцов автобусов, компаний занимающихся продажей б/у техники, запасных частей к автобусам и различного дополнительного оборудования. Регулярно размещается информация и предложения от топливных, страховых и лизинговых компаний. По нашему мнению такая информация позволяет перевозчику ориентироваться в предложениях и развивать свой бизнес в более выгодных экономических условиях.

Мы еще раз подчеркиваем что наш бюллетень – единственное на сегодняшний день узкопрофильное издание в сфере транспорта освещающие проблемы и перспективы развития рынка междугородных автобусных перевозок и автовокзалов.

Приятно, что бюллетень, который создавался в 2006 году, за последние годы приобрел много соратников, и как следствие – авторов и читателей. На 200 единиц увеличился тираж издания по сравнению с 2008-м годом, и сейчас он составляет 900 экземпляров против прошлогодних 700. Пусть небольшое, но все-таки достижение!

И в дальнейшем мы планируем только наращивать обороты, тем более что в следующем году издание выйдет на совершенно новый уровень и будет зарегистрировано, как средство массовой информации. А соответственно увеличится и тираж.

Так что 2009-й год можно считать вполне удачным для нашего информационного бюллетеня и знаковым в преддверии очень важного для редакции события. До новых встреч в 2010-м!!!

Редакция
НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»

Информация о деятельности Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

Деятельность Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» в 2009 году осуществлялась в целях содействия своим членам в:

- созданию благоприятных условий осуществления деятельности пассажирского автомобильного транспорта;
- расширении возможностей их производственно-го, профессионального и социального развития;
- защите законных прав и интересов членов Партнерства;
- обеспечении доступности, необходимого объема и качества услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- создании условий для добросовестной конкуренции на рынке услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- повышения безопасности дорожного движения и обеспечения безопасных условий деятельности пассажирского автомобильного транспорта, определенных Уставом Партнерства.



**Президент
НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»
Лоран Борис Олегович**

Одним из главных событий года стало Общее собрание членов Партнерства, которое состоялось 16 июня 2009 года в здании ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» (НИИАТ). На Общем собрании Партнерства было рассмотрено большое количество вопросов, в том числе был представлен отчет единоличного исполнительного органа Партнерства за 2008 год, утверждена новая редакция Устава Партнерства, избран новый состав Правления Партнерства, определены приоритетные направления деятельности, принципы формирования и использования имущества Партнерства. Также был рассмотрен вопрос о делегировании Правлению Партнерства полномочий избрания ревизора (контрольно-ревизионной комиссии).

Одним из наиболее важных моментов Общего собрания стало избрание президента Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии». Им стал генеральный директор ООО «Русские Автобусные Линии» Борис Лоран.

Основными направлениями деятельности Партнерства в 2009 году явились:

1. Информационная поддержка членов Партнерства.
2. Совершенствование документации, определяющей деятельность Партнерства.
3. Совершенствование региональной структуры Партнерства.
4. Организация взаимодействия Партнерства с Российским автотранспортным союзом.
5. Обеспечение деятельности Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов.
6. Совершенствование законодательной и нормативно-правовой базы в сфере междугородных и международных автобусных перевозок.
7. Разработка проектов, связанных с развитием рынка междугородных и международных автобусных перевозок и их инфраструктуры.
8. Организация взаимодействия и сотрудничества между автобусным транспортом и пассажирским железнодорожным транспортом.

1. Информационная поддержка членов Партнерства

Информационная поддержка членов Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» осуществляется путем:

- 1) Выпуска информационного бюллетеня «Российские Автобусные Линии – Проблемы и перспективы развития»;
- 2) Функционирования специализированного сайта Партнерства в сети Интернет (www.rosbuslines.ru).

В 2009 году Партнерством было выпущено 7 номеров информационного бюллетеня, в которых публиковалась актуальная информация о событиях в сфере автобусных перевозок в междугородном и международном сообщении.



**Съезд НП «ЕТС Российские Автобусные Линии»
15 июня 2009г.**

Регламент Наблюдательного Совета Партнерства, Регламент о членстве в Партнерстве, Регламент финансово-хозяйственной деятельности Партнерства, Регламент Президента Партнерства и Регламент Ревизора.

3. Совершенствование региональной структуры Партнерства

В целях совершенствования региональной структуры Партнерства было разработано и утверждено Правлением Партнерства Положение о Совете региональных представителей Партнерства.

Правлением Партнерства были утверждены региональные представители Партнерства по Чувашской Республике, Ивановской области, Калужской области, Псковской области, Смоленской области, Тульской области, г. Москве и Московской области.

4. Организация взаимодействия Партнерства с Российским автотранспортным союзом

В начале 2009 г. Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» вступило в состав членов Российского автотранспортного союза.

Партнерство приняло участие во внеочередном съезде Российского автотранспортного союза, состоявшемся 25 июня 2009 г. в г. Сочи. Партнерством была поддержана кандидатура Козлова Михаила Ивановича на должность Президента Российского автотранспортного союза.

Также представители Партнерства принимали активное участие в следующих мероприятиях, проводимых Российским автотранспортным союзом:

- круглом столе на тему «О ситуации, складывающейся на автомобильном транспорте в условиях экономического кризиса, и необходимых мерах по минимизации негативных последствий», состоявшемся 26 марта 2009 г. в г. Москве;
- круглом столе на тему «Развитие автотранспортной отрасли в Российской Федерации и совершенствование деятельности Российского автотранспортного союза», состоявшемся 4 июня 2009 г. в г. Москве;
- круглом столе на тему «Автомобильный транспорт в Российской Федерации – состояние, проблемы, перспективы», состоявшемся 26 июня 2009 г. в г. Сочи;
- конференции на тему «Автотранспортная отрасль XXI века», круглых столах «Организация пассажирских перевозок в межрегиональном, международном, городском и пригородном сообщениях» и «Саморегулирование в автоперевозках», состоявшихся 15-16 сентября 2009 г. в г. Москве в рамках проведения ежегодного Международного автотранспортного форума;
- региональном совещании на темы «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», состоявшемся 28 октября 2009 г. в г. Калуге.

5. Обеспечение деятельности Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов

В рамках работы Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов в 2009 году были проведены следующие мероприятия:

- заседание Общественного совета 23 января 2009 г. в г. Москве. На заседании Председателем Общественного совета по совершенствованию Деятельности автовокзалов был избран генеральный директор ООО «Русские Автобусные Линии» Лоран Борис Олегович;

- региональное совещание по вопросам взаимодействия автовокзалов и автостанций г. Москвы, Ивановской, Ярославской и Владимирской областей 5 февраля 2009 г. в г. Владимир;
- совещание по вопросам организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом между г. Москвой и городами Саратовской области 17 марта 2009 г. в г. Москве;
- межрегиональная конференция «Развитие и совершенствование деятельности автовокзалов и пассажирских автостанций в Российской Федерации» 16 апреля 2009 г. в г. Смоленске;
- круглый стол «Перспективы развития рынка автобусных перевозок в Смоленской области» 20 мая 2009 г. в г. Смоленске.

В 2009 году была начата работа по формированию Реестра автовокзалов и автостанций Российской Федерации. Формирование реестра осуществлялось с использованием ранее собранной информации, информации, имеющейся в сети Интернет, а также путем обращения в органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и в региональные организации, осуществляющие эксплуатацию автовокзалов и пассажирских автостанций.

Мы выражаем свою благодарность всем организациям, оказавшим помощь в формировании реестра.

Обобщенные реестры автовокзалов и пассажирских автостанций по отдельным субъектам Российской Федерации публикуются на сайте Партнерства и в информационном бюллетене «Российские Автобусные Линии – Проблемы и перспективы развития».

По состоянию на 1 декабря 2009 года сформированы и опубликованы на сайте Партнерства реестры автовокзалов и пассажирских автостанций 15 субъектов Российской Федерации: Республики Адыгея, Республики Алтай, Республики Башкортостан, Кабардино-Балкарской Республики, Республики Калмыкия, Республики Коми, Республики Мордовия, Республики Северная Осетия – Алания, Республики Татарстан, Республики Тыва, Удмуртской Республики, Республики Хакасия, Чеченской Республики, Чувашской Республики и Ставропольского края.

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

В течение 2009 года количество членов Общественного совета увеличилось с 18 до 39. Члены Общественного совета представляют 30 субъектов Российской Федерации, все 7 федеральных округов Российской Федерации, а также Республику Беларусь.

Сдерживающим фактором развития деятельности Общественного совета является его финансирование исключительно за счет Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии». Другие члены, а также Российский автотранспортный союз деятельность Общественного совета не финансируют.

Деятельность Общественного совета освещается в информационном бюллетене и на сайте Партнерства.

6. Совершенствование законодательной и нормативно-правовой базы в сфере междугородных и международных автобусных перевозок

В 2009 году Некоммерческим партнерством «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», а также Общественным советом по совершенствованию деятельности автовокзалов были рассмотрены проекты следующих документов:

- приказа Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении минимальных норм оборудования автовокзалов помещениями для обслуживания пассажиров»;
- Федерального закона «Об организации перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам»;
- постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

Замечания и предложения по указанным проектам были направлены в Министерство транспорта Российской Федерации и в Российский автотранспортный союз.

7. Разработка проектов, связанных с развитием рынка междугородных и международных автобусных перевозок и их инфраструктуры

В 2009 году в целях реализации решений Общего собрания Партнерства осуществлена разработка руководящего проекта РП-1/9 «Основные концептуальные положения и направления развития Единой Транспортной Система «Российские Автобусные Линии».

Кроме того, разработаны проекты по развитию автобусных перевозок междугородного сообщения и внедрению инновационных систем управления автовокзалами и пассажирскими автостанциями в Псковской и Ярославской областях.



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

Автобусные Линии» является формирование в Российской Федерации цивилизованного рынка услуг по перевозке пассажиров в междугородном и международном сообщении.

При этом, взаимовыгодный характер сотрудничества заключается в следующем:

Для ОАО «Российские железные дороги»:

- 1) высвобождение подвижного состава (пассажирских вагонов), неэффективно используемых в настоящее время;
- 2) отмена нерентабельных пассажирских поездов;
- 3) получение дополнительных источников доходов от обслуживания предприятий автобусного транспорта на территориях ОАО «Российские железные дороги»;
- 4) получение дополнительных источников доходов при пользовании пассажирами автобусного транспорта услугами, предоставляемыми в помещениях железнодорожных вокзалов;
- 5) обеспечение порядка на привокзальных площадях за счет ликвидации несанкционированных автобусных перевозок.

Для предприятий автобусного транспорта:

- 1) развитие инфраструктуры автобусного транспорта;
- 2) организация кассовой продажи билетов;
- 3) предоставление пассажирам услуг по предрейсовому обслуживанию;
- 4) проведение мероприятий по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и дорожного движения (предрейсовый медицинский осмотр водителей, стоянку автобусов на специально оборудованных территориях вне привокзальных площадей).

Для государственных органов:

- 1) проведение мероприятий по антитеррористической защищенности перевозок пассажиров (продажу билетов по предъявлению документов, удостоверяющих личность; осмотр багажа);
- 2) уплата налогов, установленных действующим законодательством, от деятельности по перевозке пассажиров автомобильным транспортом в региональные и федеральный бюджеты;
- 3) предотвращение коррупционных действий с целью сохранения несанкционированных мест отправления автобусов.

В течение 2009 года шла активная работа по привлечению в ряды Партнерства новых членов. По состоянию на 1 декабря 2009 года членами Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» являются 74 юридических лица и индивидуальных предпринимателя из 14 субъектов Российской Федерации: Чувашской Республики, Ставропольского края, Владимирской, Ивановской, Калужской, Курской, Московской, Орловской, Ростовской, Рязанской, Саратовской, Смоленской и Тульской областей, г. Москвы. Свое намерение о вступлении в члены Партнерства выразили перевозчики и автовокзальные структуры Республики Калмыкия, Кабардино-Балкарской Республики, Псковской и Ярославской областей.

Тяжелыми утратами для Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» и всего автотранспортного сообщества в 2009 году стали уход из жизни исполнительного директора Партнерства Галкина Анатолия Васильевича, руководителя представительства Партнерства по Калужской области, директора ГП «Автовокзал Калуга» Хохлова Евгения Аркадьевича и президента НО «Тульская ассоциация автотранспортных предприятий» Митяева Николая Алексеевича.

Безопасность и удобство пассажиров превыше всего

О проблемах, связанных с организацией пассажирских автоперевозок в нашей стране, можно говорить бесконечно. Вот мы и решили подготовить серию интервью с автоперевозчиками, которые смогут со страниц нашего издания рассказать о своей автотранспортной организации, о том, как все началось и что было достигнуто за годы работы в этой сфере, а также о перспективах и планах на будущее.

А начнем мы с беседы с индивидуальным предпринимателем города Алексин Тульской области Александром Большаковым, осуществляющим междугородные перевозки пассажиров по маршруту Алексин-Москва.

– Александр Сергеевич, расскажите для начала о своем предприятии, о том, когда и как оно возникло? И почему Вы решили заниматься именно перевозкой пассажиров?

– Заниматься пассажирскими перевозками я начал в 99-м году. Естественно неофициально, потому как тогда официального еще не существовало ничего, за исключением городских автобусов. А в 2005 году тульские перевозчики помогли нам связаться с «Русскими Автобусными Линиями», и с мая 2006 года мы стали работать по оформленному маршруту Москва - Алексин. «Раскаталось» все скоро, людям понравилось с нами ездить: удобно, быстро и безопасно.

– Сколько рейсов на Москву Вы осуществляете ежедневно сейчас, и сколько их было, когда Вы только начинали работать?

– Когда мы начинали, у нас было всего 4 рейса на Москву. Постепенно, достаточно быстро, их количество возросло до 11. То есть сейчас у нас 11 выходов на Москву каждый день, соответственно автобусы отправляются каждый час-полтора. При этом наш автопарк насчитывает 13 машин. Два автобуса – это резервный запас, на случай выходных, если какую-то машину надо ставить на ТО, или срочно заменить перед выходом в рейс.

– А что касается автопарка... На каких автобусах Вы работаете?

– Сначала мы осуществляли перевозки на микроавтобусах корейского производства. Постепенно, за 2 года, поменяли весь автопарк на более вместительные и комфортабельные автобусы марок Мерседес и Хайгер.

– Откуда осуществляется отправление автобусов в Алексине?

– Администрация определила нам место, которое мы оборудовали необходимым: лавочки, урны, расписание, информация о пунктах продажи билетов, контактные телефоны. Город небольшой, с населением порядка 100 тысяч человек, поэтому не приходится задумываться о строительстве автовокзала, так как у города есть свой автовокзал.



Большаков Александр Сергеевич

– А почему бы не осуществлять перевозки с него?

– Отправляться с него нам просто нет необходимости. Для удобства пассажиров дежурный автобус доставляет их к месту отправления изо всех микрорайонов города.

– Есть ли у вас трудности или проблемы, связанные с осуществлением пассажирских перевозок?

– Только если совсем мелкие. В основном это касается того, что на автостанции «Красногвардейская» людям приходится отстаивать большие очереди, чтобы приобрести билет: согласно с последними изменениями в законодательстве многие ранее нелегально работавшие перевозчики перешли на официально действующие автовокзалы и автостанции, в связи с чем существенно увеличилось количество пассажиров. Но в настоящее время решение проблемы найти удалось, в чем нам в частности очень помог юрист компании «Русские Автобусные Линии» Андрей Яровенко. С его помощью мы установили программу, которая позволяет пассажиру купить в Алексине обратный билет из Москвы через интернет. Это очень удобно: люди покупают обратный билет здесь, в Алексине, и не стоят уже в очередях в Москве, приходят на автостанцию и сразу садятся в свой автобус. У нас 5 точек продажи билетов по всему городу. Человек быстро и легко может купить билет и в Москву, и из Москвы, минуя очереди, так как у нас такого наплыва людей, как на «Красногвардейской», естественно нет. При этом обратный билет продается по такой же цене, как и билет до столицы.

– Касается ли вашего города вопрос нелегальных перевозок пассажиров?

– Он касается нашего города и он всех касается, на мой взгляд. Ровно половину доходов забирают

нелегально работающие перевозчики у официально работающих организаций. Неподконтрольность, игнорирование нелегалами всех законов и правил оставляет им больше, так сказать, пространства для маневров. Отсюда вытекают все очевидные моменты, благодаря которым пассажир зачастую оказывает им, нелегалам, предпочтение, не понимая, что неподконтрольность - это в первую и главную очередь безответственность. Вопрос нелегальных перевозок - это конечно экономический вопрос, но в той же мере это вопрос безопасности и ответственности.

- А затронул ли ваше предприятие экономический кризис?

- Был спад пассажиропотока первые 2-3 месяца, но не более того, - люди ищут работу в Москве... А в целом бывает чуть меньше людей, бывает чуть больше. Пару месяцев назад стояла одна цифра по перевозкам, на сегодняшний день согласно нашим статистическим данным пассажирский поток увеличился на 200-300 человек. Как завтра?.. Но конечно скорейший выход страны из экономического кризиса сделает нашу работу более уверенной и продуктивной, а также откроет перспективы для дальнейшего роста.

- Что касается безопасности на транспорте. Какое внимание Вы уделяете этому вопросу? Тем более что в последнее время происходит устрашающее количество аварий с участием рейсовых автобусов.

- По-моему девизом каждого перевозчика должен быть лозунг: безопасность пассажира - превыше всего! В этом вопросе мы строго придерживаемся установленных правил и уделяем ему самое большое внимание. Существует несколько основных принципов, соблюдать которые следует тщательно и неукоснительно. Во-первых, техническое состояние и техническое обслуживание транспортных средств. Нашей организацией арендован специально оборудованный бокс, в котором дипломированным механиком производится ежедневный технический осмотр каждого автобуса перед выходом на линию, а также предусмотренные установленными требованиями еженедельные и ежемесячные ТО. Во-вторых, мы строго следим за соблюдением режима труда и отдыха водителей, не допуская переработок и обеспечивая их всеми условиями для нормальной деятельности. Кроме того, мы стараемся подбирать квалифицированных водителей с большим опытом работы, что так же очень важно. В-третьих, предусмотрен и соблюдается обязательный медицинский дорейсовый и послерейсовый осмотр. Помимо этого проводятся регулярные обязательные и дополнительные инструктажи с водительским составом и служащими организации по вопросам безопасности дорожного движения и организации деятельности предприятия, а также совместно с сотрудниками ГИБДД проверки на линии на предмет соблюдения водителями правил дорожного движения, например,



скоростного режима.

- Ну, и напоследок, поделитесь планами на будущее. Каковы перспективы развития Вашей организации?

- В данный момент проводится очень серьезная работа по оформлению следующего маршрута. Сейчас наши автобусы прибывают на автостанцию «Красногвардейская», а в проекте - маршрут с конечной остановкой на автостанции «Теплый Стан», многие пассажиры просят об этом. Будет набран дополнительный штат сотрудников. Будет расширяться и автобусный парк. То есть это, прежде всего, рабочие места и, конечно же, таким образом, создаются дополнительные удобства для пассажиров. Мы с «Русскими Автобусными Линиями» сейчас работаем над этим.

- И когда ожидается введение в действие нового маршрута?

- В Москве сказали, что все вопросы, связанные с его открытием, будут решены очень быстро. Вся загвоздка в тульском департаменте транспорта. Как всегда бюрократические проволочки затягивают процесс оформления паспортов. Надеюсь, что в ближайшее время этот вопрос будет все же решен, и тогда дело за открытием нового маршрута не станет.

Александр Сергеевич в беседе с нами отметил большое внимание к себе со стороны ООО «Русские Автобусные Линии» и, в частности, юриста компании Андрея Яровенко.

В завершении разговора он подчеркнул, что очень доволен сотрудничеством с этой компанией и намерен продолжать работать с ними и в дальнейшем.

Мы, в свою очередь, желаем Александру Большакову успехов в работе предприятия, как можно больше пассажиров и взаимовыгодного сотрудничества.

Если Вы хотите присоединиться к беседе и высказаться о наблевшем на страницах издания «Российские автобусные линии» пишите в нашу редакцию по адресу 4-й Верхний Михайловский пр-д, д. 1, тел: (495)786-23-28

Дубовицкая С.А.

Инновационные технологии в системе взаиморасчетов «Автовокзал-Перевозчик»

Система взаиморасчетов «автовокзал-перевозчик» в нашей стране не претерпела сколь-нибудь существенного изменения за последние полвека, а точнее – с самого начала появления автотранспортной отрасли. Особняком стоят лишь межрегиональные и международные перевозки, сама специфика которых предъявляет совершенно другие требования к осуществлению таких отношений.

Для начала рассмотрим широко распространенную, доставшуюся по наследству ситуацию объединений, когда эксплуатацию вокзалов и станций осуществляют сами транспортные предприятия. В виду того, что в условиях рынка бюджетное дотирование перевозок в перспективе стремится к нулю, автопредприятия вынуждены искать способы элементарного выживания. Естественно, что ни о каких вложениях в инфраструктуру вокзалов и станций речи идти не может. Сами же вокзалы по понятным причинам могут заработать только на билечивании и диспетчеризации рейсов «чужих» перевозчиков. При этом зачастую «чужим» бывает очень сложно получить согласование расписаний у таких вокзалов, поскольку существует опасение падения собственного пассажиропотока. Как правило, министерства и департаменты транспорта поддерживают собственное автопредприятие, поскольку социально значимые (и, как правило, самые убыточные) маршруты закрывать нельзя, а поручить их больше некому. В итоге мы имеем обшарпанный вокзал, низкоэффективную систему управления, инфраструктуру уровня «каменного века», безысходность для пассажиров, отсутствие надежды на «светлое будущее» и все предпосылки для возникновения коррупционной составляющей и нелегальных перевозок.

Вариант второй: вокзалы и предприятия осуществляют свою хозяйственную деятельность самостоятельно. С точки зрения вокзалов вариант существенно лучше предыдущего: появляется доход, который можно вложить в развитие инфраструктуры, или, на худой конец, банально «проесть». Очень многое здесь зависит от формы собственности и квалификации персонала, в первую очередь, управляющего. Не желая ни в коей мере принизить профессионализм сотрудников унитарных предприятий, стоит отметить, что эффективность работы таких предприятий оставляет желать лучшего. Причины, на мой взгляд, кроются в невозможности оперативного принятия руководством самостоятельных решений, в частности, изменение штатного расписания, материальное стимулирование персонала, инвестирование в развитие инфраструктуры и так далее. А главное – отсутствие установки на успех.



**Член Правления
НП «ЕТС Российские Автобусные Линии»
Игнатов Вадим Геннадьевич**

Совершенно иначе обстоят дела в случае, когда вокзал является частной собственностью, либо, когда он передан в управление специализирующейся на этом компании. Как результат – эффективность управления объектами растет, достигается прозрачность деятельности. А само понятие «коррупцированности» теряет экономическую целесообразность. Не вдаваясь в подробности технологического процесса, рассмотрим взаимодействие с транспортными предприятиями именно в данном варианте.

Итак, целью любого хозяйствующего субъекта является получение прибыли. Основным источником доходов, как вокзалов, так и предприятий является обслуживание пассажиров. Цель у партнеров одна – максимальное увеличение пассажиропотока, в том числе за счет резервов скрытых теневым рынком. «По наследству» расчеты между предприятием и вокзалом ведутся в рамках оговоренного процента от стоимости билета (за диспетчерско-кассовое обслуживание). В стоимость процента включены расходы на содержание и развитие инфраструктуры вокзала, диспетчеризацию и собственно деятельность по реализации перевозочных документов: вокзал выступает в качестве агента перевозчика. Существует несколько методик расчета этого процента (Должен заметить, что фактически существующие ставки процента существенно ниже рассчитанных по любой из методик). При этом подразумевается, что 100% билетов реализуются автовокзалом. Однако тенденция развития такова, что в целях расширения географии продаж перевозчики все чаще и чаще прибегают к услугам специализированных агентств по продаже билетов (в том числе ж/д и авиа). Особенно это актуально для динамично развивающихся современных транспортных предприятий, зарабо-

тавших себе доброе имя безупречным сервисом и имеющих здоровые амбиции.

Нельзя не упомянуть о возможности реализации билетов конкретного вокзала другими автовокзалами, входящими в единую сеть продаж. И теоретически может возникнуть ситуация, когда вокзал выпускает в рейс автобус, на который сам не продал ни единого билета. То есть, услуги пассажирам и перевозчику оказаны, диспетчерское обслуживание исполнено, а вокзал при этом не получил ни копейки.

Хотя функция диспетчеризации – краеугольный камень создания грамотного логистического процесса, это не гадание на кофейной гуще, а статистический анализ пассажиропотока, основанный на реальных данных автоматизированной системы.

Выходом из, казалось бы, тупиковой ситуации может стать юридическое разделение функций вокзала на собственно вокзально-диспетчерскую, связанную с обслуживанием пассажиров и автопредприятий, и агентскую – по реализации билетов. То есть предприятия по умолчанию должны компенсировать вокзалу

вокзально-диспетчерскую деятельность. А доверять реализацию билетов вокзалу или сторонним агентам – выбор самого предприятия. Можно провести аналогию с договорными отношениями авиакомпаний с аэропортами и агентствами по реализации билетов (Авиакомпания платит вознаграждения агентам и аэропортовый сбор, включаемый в стоимость билета). При таком подходе перевозчик не будет ограничен пропускной способностью кассового узла автовокзала, а пассажиру не придется ехать на вокзал для приобретения билета.

Каким будет размер вокзального сбора, по какой методике он будет рассчитан? В рамках Общественного Совета по совершенствованию деятельности автовокзалов создана рабочая группа, которая занимается выработкой единых норм расчета и рекомендаций по применению этого сбора. Приглашаем к сотрудничеству автовокзалы и транспортные компании. Все ваши конструктивные предложения будут учтены.

Игнатов В.Г.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Влияние технических средств контроля на состояние аварийности дорожного движения

Тема влияния технических средств контроля на состояние аварийности дорожного движения достаточно обширная, вести разговор можно о различных технических средствах, остановимся на наиболее актуальном сегодня вопросе, это технические устройства контроля режимов труда и отдыха водителей и скоростных режимов движения транспортных средств.

Типичная ситуация для водителей, осуществляющих междугородние и международные рейсы - нарушение норм времени управления автомобилем и времени отдыха водителей и безопасных скоростных режимов движения. Последствия таких нарушений – это невозполнимые человеческие жертвы, экономический и экологический ущерб.

Где решение?

Безусловно, сегодня уже многое делается для снижения рисков возникновения ДТП, а также снижения тяжести их последствий.

В последнее время в прессе появилось много информации о том, что решение найдено. Все транспортные средства будут оснащены тахографами. Существуют исследования, проведенные, например, в Германии, показывающие снижение количества ДТП с тяжкими последствиями при установке на транспортные средства – тахографов.



Заместитель начальника отдела технической политики Департамента государственной политики в области автомобильного и городского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации Котов Владимир Семенович

Однако сам по себе тахограф не решает проблемы. Это всего-навсего техническое устройство контроля, которое и сегодня уже применяется, но не приносит должного эффекта. В ДТП, обсуждаемых в последнее время, тахографы на транспортных средствах были установлены.

Хотелось бы отметить, что эффективность принимаемых мер во многом определяется их системностью, наличием следующих неразрывных составляющих:

1) Это сами требования к режимам труда и отдыха водителей и скоростными режимами движения. Сегодня они установлены соответственно: Правилами дорожного движения и Положением о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобилей при перевозках в пределах Российской Федерации и соглашением ЕСТР при международных перевозках.

2) Методы контроля установленных требований, предусматривающие сегодня использование специальных технических средств контроля - тахографов. Они не имеют сегодня должно нормативного регулирования.

3) Порядок контроля за выполнением установленных требований, роль в этом соответствующих надзорных служб: Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и ГИБДД МВД России. Фактически нормативно не урегулирована. Вопросы взаимодействия ФСНТ и ГИБДД МВД России не определены.

4) Система ответственности за нарушение режимов труда и отдыха и скоростных режимов движения транспортных средств. Требуется пересмотра на предмет дифференциации ответственности и расширения круга ответственных лиц.

То есть речь идет о целой системе специальных мер государственного регулирования, реализацией которых занимается в настоящее время Министерство транспорта Российской Федерации и МВД России совместно с иными заинтересованными ведомствами.

Каковы же сегодня нормативные основы применения технических средств контроля за режимами труда и отдыха водителей и скоростными режимами движения транспортных средств тахографов?

При перевозках в пределах Российской Федерации это:

- Постановление Правительства РФ «О повышении безопасности международных и междугородних перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом»;

- Правила использования тахографов на автомобильном транспорте в РФ, утвержденные Приказом Минтранса России

При перевозках в международном сообщении - это:

- Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР);

- Постановление Правительства РФ № 922 «О повышении безопасности международных и меж-

дугородних перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом»;

- Правила использования тахографов на автомобильном транспорте в РФ, утвержденные Приказом Минтранса России

- директивы и постановления ЕС.

По поручению Правительства РФ МВД России совместно с Минтрансом России разработан проект внесения изменений в закон «О безопасности дорожного движения» и в Административный кодекс РФ.

Данные проекты предусматривают:

- обязательность установки устройств контроля за режимами труда и отдыха водителей, параметрами движения транспортных средств;

- усиление ответственности перевозчиков за нарушения режимов труда и отдыха и не применение контрольных устройств.

Говоря об усилении ответственности, необходимо сделать так, чтобы ответственность была адекватна выявленному нарушению, и чтобы данное нарушение не носило общий неопределенный характер. Решению данной проблемы в том числе способствуют технические устройства контроля, которые позволяют фиксировать конкретные нарушения.

В законе Эстонии «О дорожном движении» в части нарушений режимов труда и отдыха водителей и скоростных режимов каждое из указанных нарушений фиксируется устройством и имеет соответствующую ответственность.

Сегодня Минтрансом предлагается при внесении изменений в Административный кодекс идти по аналогичному пути.

В развитие закона «О безопасности дорожного движения» предполагается разработать Постановление Правительства РФ. Концепция данного Постановления уже разработана как МВД, так и Минтрансом России. Концепция предусматривает последовательное оснащение транспортных средств контрольными устройствами. В перспективе речь идет об оснащении контрольными устройствами всех грузовых автомобилей свыше 3,5 т и автобусов свыше 8 мест для сидения пассажиров.

Сегодня при перевозках в международном сообщении мы уже имеем полностью оснащенный тахографами парк грузовых автомобилей свыше 3,5 т и автобусов свыше 8 мест для сидения пассажиров. Здесь речь и не об установке контрольных устройств, а о смене одной конструкции контрольного устройства на другую – более современную.

Что же мы понимаем под контрольным устройством - оборудование, предназначенное для установки на дорожных транспортных средствах в целях показания или регистрации в автоматическом или полуавтоматическом режиме данных о движении этих транспортных средств или об определенных периодах работы их водителей.

Контрольное устройство позволяет:

- обеспечить реальное повышение безопасности дорожного движения;
- обеспечить соблюдение предписанных режимов движения, за счет этого – обеспечить повышение ресурса двигателя, шин, тормозных систем и автомобиля в целом, а также снижение потребления топлива и расходов на ТО и, следовательно, расходов на эксплуатацию;
- исключить несанкционированные перевозки и приписки не выполненных работ;
- обеспечить социальную и правовую защиту водителей.

В настоящее время на транспортных средствах в Российской Федерации применяются аналоговые тахографы, использующие для фиксации режимов труда и отдыха регистрационные листы.

В международном движении в соответствии с требованиями Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, в настоящее время осуществляется переход на цифровые контрольные устройства (цифровые тахографы), использующие специальные смарт-карты.

Сегодня в соответствии с международными требованиями имеют одобрение типа 4 модели цифровых тахографов:

- Stoneridge Electronics SE 5000;
- Actia SMATACH STDII
- Siemens VDO DTCO 1381;
- EFKON AG EFAS-3 V01.01

Российские производители в этот список пока не попали.

В целом, структура требований, связанных с контрольными устройствами включает в себя:

- требования к обязательному применению контрольных устройств. Минтранс России в настоящее время запланировано проведение разработки технических требований к контрольным многофункциональным устройствам, методам их

испытания и оценки соответствия с учетом практики работы по реализации требований ЕСТР, а также разработок, ведущихся в Российской Федерации, в том числе в области систем навигации.

- требования к системе эксплуатации контрольных устройств. Данный вопрос также целесообразно решать, основываясь на практике реализации международных требований.

Остановимся на отдельных составляющих жизненного цикла тахографа.

1. Одобрение типа.

В соответствии с международными требованиями Одобрение типа выдается после получения следующих сертификатов:

- **Сертификат безопасности** выдается организацией информационной технологической безопасности (ИТСЕК).

- **Сертификат эксплуатационной (технической) совместимости** различных устройств и испытания на эксплуатационную (техническую) совместимость проводятся лабораторией Главного сертификационного органа Европейской комиссии.

- **Сертификат функциональности** выдается Компетентным органом соответствующих стран.

2. Обеспечения работоспособности контрольных устройств предусматривает выполнение комплекса регламентированных процедур, выполнение которых должно осуществляться специальными уполномоченными сервисными службами – мастерскими (механиками).

Указанные процедуры включают:

- установку,
- активацию,
- настройку (калибрацию),
- периодические проверки,
- ремонт и техническое обслуживание контрольных устройств.

Сегодня Россия не производит современных цифровых контрольных устройств, отвечающих требованиям ЕСТР. Данная ситуация не препятствует реализации РФ своих обязательств в части ЕСТР.

Однако если сегодня мы говорим о массовом внедрении тахографов в России, мы, безусловно, хотели ориентироваться на Российских производителей.

В России ведутся работы по созданию цифровых контрольных устройств и их оценке соответствия на международном уровне. Это в том числе конструкции, использующие передовые технические решения, основанные на использовании навигации при определении местоположения транспортного средства.

В Минтранс России, как Компетентный орган по ЕСТР, уже подана заявка на выдачу одобрения типа такого цифрового тахографа, использующе-

Виды технических устройств контроля за режимами труда и отдыха водителей и скоростными режимами движения АТС



Новое поколение технических средств контроля с использованием средств навигации

го навигационный блок для позиционирования транспортного средства. Данный прибор готовится к испытаниям и в скором времени будет продемонстрирован для ознакомления. Его стоимость значительно ниже зарубежных аналогов.

Особенностями применения цифровых тахографов является использование специальных электронных карт. Предусматривается использование 4-х типов карт:

- карта водителя;
- карта предприятия;
- карта мастерской, осуществляющей деятельность по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту цифровых контрольных устройств;
- карта контролера, осуществляющего контроль режимов труда и отдыха водителей на соответствие требованиям ЕСТР.

Российские водители, предприятия, механики и сотрудники надзорных органов, как ГИБДД МВД России, так и ФСНТ Минтранса России также должны быть оснащены такими картами.

Условием получения карт является специальная подготовка персонала, в том числе сотрудников надзорных органов, которые должны быть не только знакомы с устройством тахографов и правилами их применения, но и владеть вопросами выявления различных манипуляций с контрольными устройствами.

ФСНТ уже готовит проведение такой подготовки для своих сотрудников, аналогичная подготовка должна быть проведена и для сотрудников ГИБДД МВД России.

Сегодня в условиях решения задачи массового внедрения контрольных устройств для России стоит вопрос не только выпуска тахографов, но и выпуска карт. Россия сегодня не производит даже регистрационные листы для аналоговых тахографов.

Производство карт может осуществляться любым производителем, имеющим необходимые производственные мощности при условии наличия одобрения типа.

В России существует ряд производителей, готовых выпустить и сертифицировать карты в соответствии с международными требованиями.

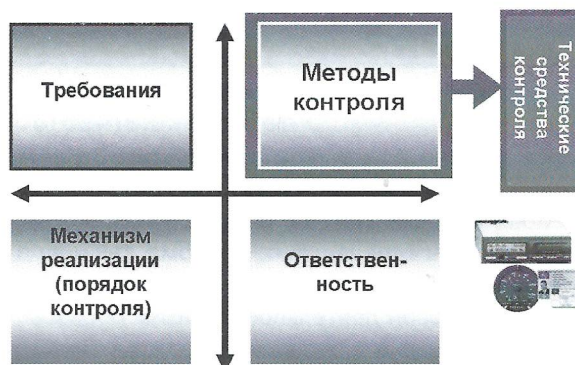
Карты подлежат строгому учету путем ведения автоматизированной базы данных, основывающейся на использовании локальных информационных сетей на территории Российской Федерации, отвечающих специальным требованиям информационной безопасности.

Структура базы данных должна обеспечивать учет:

- персональных данных о владельцах карточек;
- информации об утере, краже, замене, либо актуализации карт.

При реализации ЕСТР используется единая для

Решение проблемы требует комплексного подхода, включающего в себя 4 основные составляющие :



всех стран участниц ЕСТР - сеть TAXONET, предназначенная для защищенного обмена достаточными данными между Государствами-членами ЕСТР. В Российской Федерации это должна быть единая для надзорных органов база данных.

Применение контрольных устройств связано с рядом социальных, экономических и правовых аспектов, определяемых установлением норм и ограничений на осуществление автотранспортной деятельности, а также на использование персональных данных о водителях автотранспортных средств. Данные вопросы решаются за счет применения специальных нормативных документов: политики безопасности, документов по защите персональных данных и т.п.

Одним из элементов информационной безопасности является использование при хранении и передаче информации о водителях криптографических ключей. При реализации ЕСТР криптографический ключ имеет несколько уровней защиты и кодирования информации. На уровне ЕС криптографические ключи выпускаются главным сертификационным центром Евросоюза. В России все эти вопросы находятся только в стадии проработки.

Порядок контроля за режимами труда и отдыха водителей, скоростными движениями АТС должен быть единым для надзорных органов, осуществляющих контроль с использованием технических средств контроля и строиться на принципах эффективного взаимодействия ФСНТ и ГИБДД МВД России.

Изменение норм ответственности за нарушение требований к режимам труда и отдыха водителей и не применение контрольных устройств должно предусматривать:

- распространение ответственности за нарушение режимов труда и отдыха не только на водителей, но и на предприятия;
- дифференциация ответственности;
- увеличение размер санкций за выявленные нарушения.

Котов В. С.

БАГРАТИ ((•)) Н

**117418, г. Москва, ул. Новочеремушкинская, д. 49;
 тел./факс: 8(495)662-47-02-многоканальный;
 E-mail: bagrationtm@mail.ru; сайт: www.bagrationtm.ru**

Современный мир постоянно совершенствуется и предлагает всё более новые возможности, которые способны облегчить наш быт, как дома, так и на работе. Спутниковые технологии начали своё развитие уже многие годы назад, и за это время успели доказать людям, что они способны быть полезными в различных областях трудовой деятельности. Таким образом, спутниковый мониторинг давно используется не только в научных целях, но и в бизнесе. Наша компания готова предложить Вам внедрение в Ваш бизнес инновационную систему спутникового мониторинга в области мониторинга транспортных средств. Мы уверены, что успешность любой транспортной компании достигается за счёт экономии денежных средств и сокращения времени доставки грузов и расхода топлива, а также возможности грамотно и быстро корректировать задания для водителей. Непосредственно сам контроль, при помощи спутникового мониторинга, осуществляется в режиме реального времени через специальное серверное WEB-приложение. Клиентская часть работает в стандартном браузере, установленном на компьютере. В связи с этим не возникает необходимости в установке дополнительных программ и модулей.

С помощью WEB-приложения Вы сможете:

- вести он-лайн наблюдение (актуальность информации будет зависеть от частоты посылок данных на сервер устройством).
- использовать различные карты (на проекте поддерживаются следующие типы карт: WebGIS, Yandex Maps, OpenStreetMap, Google Maps, Microsoft Live Maps)
- задавать и отслеживать геозоны (определенная область на карте, интересующая пользователя)
- настроить уведомления (если Вам необходимо быть в курсе всех дел относительно какого-либо объекта, используйте уведомления для контроля за входом/выходом из геозон, контроля скоростного режима, нажатия тревожной кнопки, активации/деактивации цифрового входа, контроля параметра значения датчика. Задайте параметры и укажите наиболее удобный способ получения уведомления: по электронной почте или SMS сообщением на моб.тел)
- создавать отчеты (в системе реализовано множество отчётов, выполняемые по устройствам: по поездкам и стоянкам, по маршрутам, SMS сообщениям, по разнообразным датчикам, по топливу, скорости, качеству связи, событиям, посещению геозон. Также можно получить графики скорости и датчиков с возможностью масштабирования. Любой отчёт можно экспортировать в файл для последующего анализа. Поддерживаются следующие типы файлов: HTML, PDF, Excel, XML.)
- устанавливать маршруты на интересующие объекты. Если объект будет отставать, опережать или сойдёт с маршрута, Вы будете знать об этом.

Используемое нами оборудование зарекомендовало себя как надежное и безотказное, проверенное временем и огромным количеством абонентов. Возможности оборудования очень широкие и позволяют использовать большое количество различного дополнительного оборудования.

Схема работы оборудования Возможности и характеристики оборудования:

- Поддерживает следующие GSM носители связи: GPRS class 10 (до 85,6 kbps), GSM (text/data)
- Внутренняя перезарядная батарея
- Dual-band GSM-900 MHz/1800 MHz
- Наблюдение в реальном времени,
- Возможность подключения внешних датчиков
- Передача полученных данных посредством GPRS (TCP/IP и UDP/IP протоколы)
- Гибкая передача данных в роуминговых сетях.
- Мульти географические зоны (квадрат или круг)



- Sleep mode (сохранение энергии аккумулятора транспорта)
- Установка акселерации (резкое прерывание и измерение ускорения)
- Голосовая функция (возможность установки прослушивания салона авто).

Сферы применения оборудования:

- пассажирский транспорт,
- маршрутные такси,
- строительная и коммунальная техника,
- грузовой транспорт, эвакуаторы,
- экстренные службы (МЧС) и службы реагирования (ГИБДД),
- железнодорожный транспорт,
- сельское хозяйство,
- такси и многое другое.

Преимущества и польза от внедрения системы мониторинга на предприятии очевидны:

Повышение качества транспортных услуг и объёма перевозок за счёт:

- мгновенного доступа к информации о местонахождении и состоянии автотранспорта, прибытия и отправки грузов;
- оперативного реагирования на нештатные ситуации;
- рационального составления маршрутов и долгосрочного планирования перевозок;
- увеличения срока эксплуатации транспортных средств.

Значительное снижение операционных затрат за счёт:

- исключения нецелевого использования автотранспорта, приписок пройденного пути
- уменьшения непроизводительного и холостого пробега;
- экономии ГСМ и других ресурсов, связанных с эксплуатацией автотранспорта;
- повышения дисциплины персонала;
- снижения аварийности;
- принятия управленческих решений на основе достоверных статистических данных.

По самым скромным оценкам система спутникового мониторинга помогает сэкономить до 25% затрат на автопарк.

Цена оборудования напрямую зависит от количества ТС в автопарке предприятия. Минимальная стоимость блока - 11 000,00 рублей!

Так же мы предлагаем услуги по монтажу оборудования и дополнительных датчиков контроля.

Стоимость монтажных работ.

Монтаж (демонтаж) оборудования на ТС	
- в пределах г. Москвы и Московской области	1 500,00 руб.
- за пределами г. Москвы и Московской области (*1)	3 000,00 руб.
Устранение неисправностей, причиненных действиями третьих лиц (за каждый выезд специалиста)	3 000,00 руб.
Монтаж ультразвукового датчика уровня топлива	2 000,00 руб.
Монтаж температурного датчика	1 500,00 руб.
Монтаж датчика уровня топлива ДУТ-Е	5 370,00 руб.
Демонтаж и монтаж бака для установки ДУТ	3 225,00 руб.
Тарировка бака	2 301,00 руб.

(*1) - компенсацию ранее согласованных командировочных расходов Исполнителя, покрывает Заказчик, путем оплаты расходов по представленным Исполнителем командировочных чеков / документов.

Дополнительное оборудование

Ультразвуковые датчики – простота установки без деформации бака, бесконтактный способ измерения. Погрешность измерения менее 0,1%.

Ультразвуковой датчик уровня топлива УЗИ-М-1.2	9 500,00 руб.
Монтажный комплект для датчика	310,00 руб.
Универсальный датчик механизмов УДМ-М-1.1	5 000,00 руб.

Врезные датчики уровня топлива – врезается непосредственно в бак. Длина датчика зависит от размера бака. Погрешность измерения 1%

Датчик уровня топлива ДУТ-Е (длина от 180 до 700 мм)	4 910,00 руб.
Датчик уровня топлива ДУТ-Е (длина 1000 мм)	5 370,00 руб.
Датчик температуры (контроль температурного режима перевозки)	2 000,00 руб.

ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ В ЛИЦАХ

Префект Южного административного округа г. Москвы в ранге министра Правительства Москвы. Доктор экономических наук. Заслуженный строитель Российской Федерации.

Петр Павлович Бирюков родился в 1951 г. в Курской области.

Окончил Курский государственный педагогический институт, Курский политехнический институт. Доктор экономических наук.

Работал учителем, занимался профсоюзной работой.

С 1978 г. на руководящих должностях Мостранстроя, Главмосстроя.

В 1991 г. стал супрефектом муниципального района Выхино Юго-Восточного административного округа города Москвы.

С 1996 г. работал первым заместителем префекта Центрального административного округа, с января 2000 г. - префект Северного административного округа города Москвы.

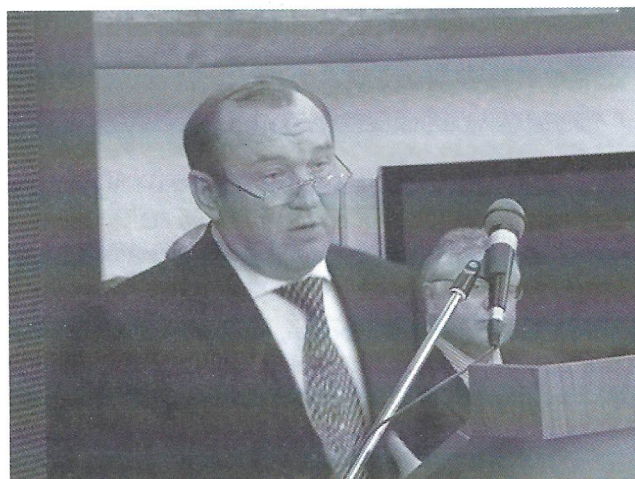
С 2002 г. по 2003г. - префект Южного административного округа города Москвы в ранге министра Правительства Москвы.

В декабре 2003 года вновь назначен префектом Южного административного округа города Москвы в ранге министра Правительства Москвы.

Награжден орденом Почета и медалями, Благодарностью Президента, заслуженный строитель Российской Федерации.

В июле 2007 года назначен первым заместителем Мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководителем Комплекса городского хозяйства Москвы.

На должность первого заместителя мэра Москвы, руководителя Комплекса городского хозяйства Петр Бирюков был назначен в июле 2007 года. К этому моменту он уже имел за плечами многолетний опыт не



только производителя, но и руководителя. Получив в свое время два высших образования – математика и строителя, – он почти 20 лет проработал в стройиндустрии, пройдя путь от прораба до управляющего трестом. Крутым поворотом в судьбе Петра Бирюкова стало назначение на работу в органы исполнительной власти. Теперь сфера его деятельности охватывала различные отрасли экономики и множество социально-бытовых вопросов. Супрефект муниципального округа Выхино, первый заместитель префекта ЦАО, префект Северного, а затем Южного административных округов Москвы в ранге министра, он осваивал науку переустройства столицы и улучшения условий жизни москвичей, опираясь на большой жизненный опыт, собственное видение путей развития экономики города, строгий научный подход. За годы работы в ЮАО Петру Бирюкову удалось сделать многое. Особенно велика роль префекта в реализации самого масштабного столичного проекта последних лет – реконструкции музея-заповедника «Царицыно». Не только Москва, но и Россия получили великолепный дворцовый ансамбль – около 30 тыс. кв. метров музейных и выставочных площадей, 1300 га великолепного ландшафта. Но сегодня масштабы ответственности Петра Павловича неизмеримо больше. **В его ведении** – все хозяйство Москвы. Это **эффективное функционирование и развитие** системы энергоснабжения, водоснабжения, дорожного хозяйства, **всех видов транспорта** и связи. Это реформа жилищно-коммунального хозяйства города. Озеленение и благоустройство Москвы. В декабре 2007 года к таким известным всем москвичам программам, как «Молодой семье – доступное жилье» и «Мой двор, мой подъезд», добавилась новая – программа по капитальному ремонту многоквартирных домов «Ответственным собственникам отремонтированный дом». Ее цель – создание комфортных и безопасных условий проживания. Об этой программе Петр Бирюков может говорить часами. Она рассчитана на семь лет и по масштабам превосходит программу сноса и реконструкции ветхих домов и пятиэтажек. В программу капремонта включены все жилые дома, построенные в Москве до 1991 года. Комплексу городского хозяйства предстоит привести в порядок около 164 млн. кв. метров жилья, причем 12 млн. из них будут отремонтированы с полной заменой инженерных систем, в остальных произведен выборочный капремонт. Параллельно с этой работой в Москве идет реорганизация ДЕЗов – на их базе создаются открытые акционерные общества. Решаются дорожно-транспортные проблемы, которых в Москве накопилось немало – это и развитие общественного транспорта, расширение и строительство новых дорог и развязок, улучшение эксплуатации дорог в зимнее время и множество других. Подвижнический труд Петра Бирюкова высоко оценен государством. Ему присвоено звание Заслуженного строителя РФ, он награжден орденами Почета и «За заслуги перед Отечеством» IV степени.

*По материалам
www.capitalstyle.ru*

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

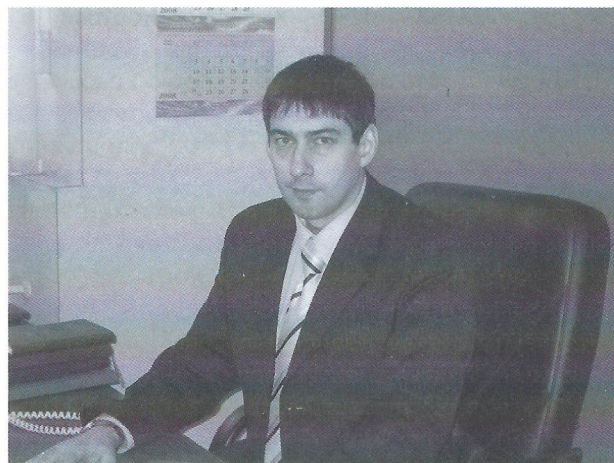
В Москве увеличены штрафы за незаконную деятельность по перевозке пассажиров и багажа автобусным транспортом общего пользования, включая междугородные и международные маршруты

7 ноября 2009 г. вступил в силу Закон города Москвы от 7 октября 2009 г. № 42 «О внесении изменений в Закон города Москвы от 21 ноября 2007 года № 45 «Кодекс города Москвы об административных правонарушениях».

Указанным законом, во-первых, введена административная ответственность за эксплуатацию городских и пригородных автобусных маршрутов, не согласованных в порядке, установленном Правительством Москвы, а также с нарушениями условий согласования (ранее закон предусматривал лишь ответственность за эксплуатацию несогласованных межрегиональных и международных автобусных маршрутов).

Во-вторых, закон ввел административную ответственность за данные правонарушения для граждан, чего ранее не было.

В-третьих, закон исключил так называемую «вилку» наказаний, то есть правоприменительные органы не смогут «по своему усмотрению» налагать мини-



*Советник президента по правовым вопросам, Член
Правления НП «ЕТС Российские Автобусные Линии»
Сидоров Сергей Александрович*

мальное, либо максимальное наказание – теперь этого права у них нет.

При этом существенно увеличены размеры штрафов за указанные деяния. Если ранее ст. 10.7 Кодекса предусматривала наложение административного штрафа на юридических лиц – от пяти тысяч до двадцати тысяч рублей, то с 7 ноября 2009 г. административная ответственность для юридических лиц за аналогичные правонарушения увеличена до пятидесяти тысяч рублей.

Ответственность должностных лиц, наоборот, снижена до четырех тысяч рублей по ч. 1 ст. 10.7 Кодекса.

Наконец, закон ввел дифференциацию наказаний по признаку повторности деяния. Так, для граждан и должностных лиц размер штрафа по ч. 2 ст. 10.7. Кодекса установлен пять тысяч рублей, а для юридических лиц – сто тысяч рублей.

Изменения коснулись также подведомственности дел об административных правонарушениях, предусмотренных ст. 10.7. Кодекса.

Если ранее аналогичные дела мог рассматривать от имени уполномоченного органа исполнительной власти города Москвы в области транспорта только Департамент транспорта и связи города Москвы, в лице руководителя, его заместителей, а также иные должностные лица, осуществляющие в соответствии с нормативными правовыми актами Мэра Москвы или Правительства Москвы надзорные или контрольные функции, то, по новому закону, указанные полномочия переданы также органам внутренних дел (подпункт 3 пункта 1 статьи 16.3 Кодекса).

Производство по делам об административных правонарушениях, предусмотренных Кодексом, и исполнение постановлений о назначении административных наказаний осуществляются в соответствии с Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях.

Сидоров С.А.

ЗАРУБЕЖНЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ АВТОБУСОВ

Общая информация о компании TEMSA



Компания «**TEMSA**» была образована в 1968 году для производства и поставки на внутренний и мировой рынок различных транспортных средств, - от легковых автомобилей и легкого грузового транспорта до средних и крупногабаритных междугородных туристических автобусов. Компания является самостоятельным дочерним предприятием финансово-промышленного холдинга «**Sabancı**» (7,8% от ВВП Турции).

Завод «**TEMSA**» начал выпуск автобусов в 1984 году. Сегодня, являясь одним из крупнейших автомобильных заводов Европы, «**TEMSA**» выпустила свыше 25000 междугородных и среднегабаритных автобусов и неуклонно расширяет свою деятельность на рынке производителей. С 2001 года на заводе производятся туристические автобусы на базе шасси **MAN**. В настоящее время с компанией работает бывший главный конструктор автобусного завода «**Neoplan**» **Боб Ли (Bob Lee)** и главный конструктор и инженер автобусного завода «**VAN HOOL**» **Ван Хоол (Van Hool)**, совместная работа которых позволяет достичь высокого качества производимой продукции.

Все автобусы соответствуют самым строгим европейским требованиям по экологии EURO 3 – Евро 5, безопасности и качеству. Укомплектованы основными агрегатами немецкого производства: двигатель, передний и задний мосты - **MAN**; рулевое управление и коробка переключения передач – ZF и т.д. Автобусы Safari HD комплектуются двигателями DAF Euro 4- Euro 5. Сегодня, владея современными производственными комплексами, включающими в себя 4 завода и научно-исследовательский центр, «**TEMSA**» ежегодно выпускает более 1500 туристических автобусов и 2000 среднегабаритных автобусов.

Благодаря постоянному развитию «**TEMSA**» выигрывает тендеры, которые приносят ей заслуженное признание и прочную позицию среди крупнейших европейских производителей. Подтверждением высокого качества и уровня выпускаемых туристических автобусов являются крупные поставки автобусов на европейский рынок. Во **Францию** за два года было реализовано более 600 автобусов, в **Германию** - более 1000. В **Австрии** завод «**TEMSA**» выиграл европейский тендер на поставку более 120 автобусов. В 2009 году «**TEMSA**» экспортирует свою продукцию уже в 52 страны.



На Российском рынке продукцию завода «**TEMSA**» с 2004 года представляет официальный дилер завода - ГК «Коста».

В России ассортимент продукции «**TEMSA**» представлен следующими моделями: автобусом класса «Люкс»- «Diamond» (кол-во мест до 59+1+1), туристическими автобусами «Safari HD» и «Euro Safari» (кол-во мест до: 55+1+1) и среднегабаритным автобусом - «Opalin» (кол-во мест до: 35+1+1).

Diamond, Safari и Opalin являются многофункциональными транспортными средствами. Общим для этих моделей является то, что при их создании учитывались российские погодные условия. Специально для северных регионов России разработан особый пакет комплектации автобусов, позволяющий переносить специфические северные условия, и работать в холодном климате при температуре до 50 градусов ниже нуля. Кроме того, многие детали автобуса имеют изоляцию для защиты от соли и песка, которые часто встречаются на российских дорогах. Автобусы имеют усиленную конструкцию, более сильный двигатель, соответствующую амортизацию, выполненные из пластика открытые детали, - все это говорит о том, что автобусы «**TEMSA**» обладают качеством европейских автобусов, устойчивостью и силой скандинавских автобусов и стоимостью российских автобусов. В Российской Федерации «**TEMSA**», в лице эксклюзивного дилера в России – ГК «Коста» организовала собственную станцию технического обслуживания «**TEMSA**» и оперативную передвижную сервисную службу, которая осуществляет техническую поддержку в любом городе Российской Федерации.

Гарантийное обслуживание агрегатов **MAN** осуществляется на официальных технических станциях **MAN**, расположенных в 20 главных городах России.

Гарантия на автобусы: 2 года или 200000,00 км., что наступит ранее.

В настоящее время автобусы «**TEMSA**» эксплуатируют такие компании, как:

ОАО «ГАЗПРОМ», ОАО «ЛУКОЙЛ», ОАО «СИБНЕФТЕГАЗ», ОАО «Российские железные дороги», ОАО «Московская теплосетевая компания», АМО «ЗИЛ», ООО «Газпром Трансгаз», ООО «Новоуренгойский газохимический комплекс», Госкорпорация «РОСАТОМ», Центральный Банк Российской Федерации и его филиалы, МУП «САРОВГОРТРАНС», Администрации Правительства Удмуртии и Тюменской области, Государственные образовательные учреждения: «Московский Институт Инженеров Транспорта» и «Московская Сельскохозяйственная Академия им. К.А. Тимирязева», а также крупные транспортные и туристические компании.

**Финансовый директор
ЗАО «КОСТА»
Кирий Т.В.**

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

**Автобус тронется – хаос останется.
Ситуация на дорогах Казахстана**

Нелегал там правит бал

Пассажирские перевозки отданы на откуп мафии

За десятилетия реформ и либерализации в сфере пассажирских перевозок накопилось столько проблем, что разгрести их придется годами. Одна из самых очевидных – полнейшая анархия среди перевозчиков на многих региональных и межобластных маршрутах. Сотни частных водителей-нелегалов обслуживают пассажиров без какой-либо гарантии их безопасности, обкрадывая бюджет. На этом фоне Минтранс и Минфин, демонстрируя свою беспомощность перед нелегалами, два года занимаются «бюрократическими играми», решая, как поделить полномочия в системе транспортного контроля.

Для многих казахстанцев автобус – безальтернативный способ добраться «из пункта А в пункт Б». Особенно для сельчан и жителей областных центров.

К примеру, по маршруту Караганда-Астана, Кокшетау-Астана и обратно бойко барражируют автоне- легалы. Можно назвать точную дату зарождения этой



«автобусной мафии» - период провозглашения новой столицы и начала массовой миграции в Астану чиновников и гастарбайтеров. Сначала теневыми перевозками занимались потрепанные «ПАЗики», стартующие от площадей перед железнодорожными вокзалами этих городов. Потом на смену им пришли

«ГАЗели». В последние годы по капитально отремонтированным автобусам колесят комфортабельные иномарки - бусики и минивэны. Неизменным остается только одно - горластые зазывалы, сотрясающие окрестности различных «пятак» и «платформ».

И народ откликается, люди спешат занять удобные места. Бусики отправляются в столицу с привокзальной площади Караганды один за другим. Куда чаще, чем большие автобусы АО «Автопарк № 3», следующие с получасовым интервалом. Спрос на услуги нелегалов - стабильный! Частники в обычные дни берут не дороже «официалов», 800 тенге за поездку, едут быстрее - два с половиной часа, к тому же готовы высадить вас чуть ли не у подъезда. Еще и фильмец из серии «ментовские войны» в дороге покажут на установленном в салоне DVD.

Единственным недостатком нелегалов одно время являлось отсутствие билетов. Но и этот вопрос, чутко реагируя на запросы командировочных, они успешно решили. Два-три года назад стали выдавать на принтере отпечатанные квиточки. С одной стороны в него можно самому вписать дату, маршрут и стоимость проезда. А с обратной - самодеятельность эту «узаконивает» синий штампик какого-нибудь ТОО, занимающегося легальным извозом.

Ситуация с нелегалами, полностью захватившими в свои руки маршрут Караганда-Астана-Караганда и не только его, отлично известна сотрудникам Комитета транспортного контроля. В сентябре председатель КТК Мин-транскома Адилет Барменкулов, рассказывая журналистам о ситуации на рынке междугородных пассажирских перевозок, прямо признал, что «с привокзальной площади Астаны ежедневно в направлении Караганды и Кокшетау перевозку пассажиров осуществляют около 50 микроавтобусов и легковых автомобилей». А с рынка «Шанхай» и других стихийных мест ежедневно в южные регионы отправляются до 10-20 автобусов. «Этот транспорт занимается перевозкой пассажиров на нерегулярной основе, без наличия разрешительных документов», - отметил руководитель КТК, напомнив о предлагаемых мерах по противодействию этому бардаку: введение законодательной нормы о лицензировании междугородных перевозок пассажиров и расширение полномочий транспортно-контрольного ведомства, чтобы сотрудники его могли проверять автобусы не только на стационарных постах.

Ситуация с автошашбашниками известна и руководству, водителям предприятий, обслуживающих автобусные маршруты официально - через тендер, договор с министерством, билетные кассы и диспетчеры автовокзалов. Ведь именно у них пираты отбирают честный шоферский хлеб. Сколько ругательств довелось слышать от автопарковских водителей по адресу теневиков. Но извоз и ныне там! Кому-то это явление может показаться малозначимым или даже безобидным. Ну, катаются ребята, народ возят, те им еще и спасибо говорят. Однако от теневого ав-

тобусного извоза - масса издержек: экономических, правовых, морально-нравственных, имиджевых, наконец. Начнем с того, что на каждом билете, оформленном в кассе автовокзалов, пропечатаны тариф и его налоговая составляющая. Нетрудно подсчитать, что от бойкой деятельности нелегалов только на маршруте из Караганды в Астану и обратно и только по НДС бюджет теряет ежедневно около 100 тыс. тенге. Выручка нелегалов (с учетом частных такси и минивэнов) достигает на этом направлении 500 тыс. тенге в день! В предпраздничные дни - и того больше. В месяц общий доход нелегалов, прибравших к рукам этот маршрут, достигает 15 млн тенге. За год - 180 миллионов. И это только с одного маршрута!

Пусть дальше фискалы подсчитают, сколько в масштабах страны недополучает бюджет из-за неупорядоченных, мягко говоря, перевозок.

Иногда стражи порядка и инспекторы транспортного контроля устраивают облавы на привокзальных «пятак». На день-два нелегалы уходят в «подполье», но вскоре бодрые кричалки (порой с использованием мегафона) вновь зазывают потенциальных пассажиров. Если приглядеться, нетрудно заметить четкое распределение ролей в этой «автобусной мафии». Есть свои диспетчеры, устанавливающие очередность, «контролеры», которым водители тут же отстегивают процент с выручки. Сами водители, занимающиеся нелегальными перевозками, хмуро отнекиваются в ответ на праздные расспросы. Зато мать одного из них однажды позвонила в редакцию и, чуть не плача, рассказала трагическую историю о том, как ее сын попытался «попасть на маршрут».

- Сначала на своем бусике пытался сам собирать пассажиров, - поведала апашка. - Но после двух рейсов к нему подошли крепкие парни и потребовали 500 долларов «вступительных» за право ездить из Караганды в Астану. Главным заправилой у них там некий Жуман. Сын отказался и на следующий день вновь «встал на маршрут». Вечером, когда он привез пассажиров из столицы, его жестоко избили! Тут же, на площади, на виду у других водителей. Несколько недель отлеживался дома, в полицию мы, естественно, обращаться не стали - жизнь дороже!

Пожилая женщина категорически отказалась представиться. Но не доверять ее рассказу нет оснований. В том, что на этом маршруте есть свои боссы, установившие свои порядки, убеждает сама обстановка на «пятак» и практика безбилетных поездок. Обороты нелегального бизнеса таковы, что их хватает для налаживания непромокаемой «крыши» в лице криминальных авторитетов либо сотрудников контролирующих ведомств. Доходит до того, что «автобусная мафия» в дни зимних метелей и сильного гололеда преодолевает запреты дорожной полиции. Когда трассы из-за непогоды перекрыты и официальные перевозчики стоят на приколе, нелегалы как-то договариваются с блокпостами и везут народ в столицу уже по тройному тарифу.

Говорить о безопасности проезда и страховании пассажиров и багажа при таком раскладе - совсем неуместно.

Вадим Широкобородов (г. Астана)

Рейс с дырявыми шинами. Ситуация в ЮКО

Автоперевозчиков в Шымкенте - пруд пруди! Только автостанций, откуда отправляются в междугородные рейсы, почти десяток. Конкуренция жесткая. Несколько лет назад произошел «передел маршрутов» под предлогом избавления от «ГАЗелей». Их убрали, заменив автобусами (в основном дешевыми «китайцами» и бэушными из Германии), но никто из владельцев автотранспортных фирм, даже самых процветающих, не обновил свой парк современными комфортабельными машинами. На фоне нескончаемого потока крутых иномарок - одна дороже другой - общественный транспорт выглядит скромно.

И все же внешний фасад - это полбеда. В погоне за прибылью автоперевозчики не боятся использовать совсем уж негодную технику. Лично я, как и другие пассажиры, набившиеся в маршрутную «ГАЗель» до дачного массива «Кайнар булак», чудом уцелела, отделавшись нешуточным испугом, когда у минитакси на ходу отлетело колесо. Только благодаря мгновенной реакции водителя машина не перевернулась. И такие ЧП - не редкость. Подтверждение тому - недавняя проверка сотрудниками прокуратуры Енбекшинского района фирм-автоперевозчиков, расположенных на его территории.

Правилами дорожного движения, утвержденными постановлением Правительства, закреплены основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. А еще перечень неисправностей, при которых нельзя выпускать авто на линии. Но сплошь и рядом эти требования игнорируются. Например, у водителя автобуса, принадлежащего ТОО «Автобус сервис», на диске заднего колеса отсутствовали три болта крепления. Также без болтов перевозили пассажиров водители ТОО «Саяхат-сервис-юг», «ЯНС-2», «Даулет



сервис», «Галиев и К», «Эрик и К», «Автоимпульс», «Спецавтотранспорт». Ну а «высшим пилотажем» преступного разгильдяйства можно назвать прецедент, когда водитель ТОО «Автоимпульс» О. Сугуров выехал по маршруту с дырявыми шинами и обнаженным кордом.

Все эти нарушения были выявлены только в ходе единственного рейда. Пока Бог миловал шымкентцев и гостей города от страшных аварий на общественном транспорте. Но при таком преступном отношении владельцев частных транспортных фирм и попустительстве контролирующих организаций беда может случиться в любой момент.

Что касается конкуренции среди перевозчиков, то тут победители тендеров жестко отстаивают свои права. Чужаку на своем маршруте запросто могут устроить мордобой - мало тому не покажется. Все сосредоточено на том, чтобы как можно больше перевезти пассажиров и, соответственно, максимально заработать.

Зато после 21 часа, вопреки договорным обязательствам, общественный транспорт покидает шымкентские улицы, отправляясь на отдых. Видите ли, вечером им ездить невыгодно, нет «навару». Потенциальным пассажирам приходится брать такси, а если нет наличных, топать пешком из одного конца города на другой. И ничего с этой прихотью хозяев транспортных фирм и их наемных работников местные власти поделаться не могут.

Лариса Новицкая

Колесные страдания. Ситуация в СКО

Перед тем, как обратиться за официальным комментарием в начальственные кабинеты, собкор «ОКО» в Петропавловске решила сначала «пойти в народ» и пообщаться с перевозчиками, что называется, по душам. Выяснилось, что в многострадальной отрасли накопилось столько нерешенных проблем, что многие водители решили уходить из этого бизнеса.

...На подходе к зданию Петропавловского автовокзала на тебя буквально накидываются громогласные таксисты-частники. Потенциальных клиентов зазывают рифмованными «агитками»:

- Девушка, девушка, куда едем? Садись, недорого возьму - с ветерком прокачу!

В ожидании пассажиров таксисты долго не простаивают. Заполучив заветных клиентов, легковушки с шашечками на крыше, визжа колесами, срываются с места. По другую сторону здания, где стоят маршрутные автобусы, тусуются хмурые водители. Хмурые - потому что клиентов уводят прямо из-под носа. И поделаться с этим, похоже, ничего нельзя.

- Вот, смотрите, - протягивает мне путевой лист водитель микроавтобуса Александр. - Вчера у меня, например, было всего два пассажира. Я вожу людей в райцентр Сергеевку, это два с лишним часа езды в один конец. Мне, чтобы окупиться по нулям, надо

хотя бы тысяч восемь тенге в день заработать. А я вчера заработал 3200 в оба конца. Таксисты нахальным образом цены сбивают. К примеру, официальный билет до Сергеевки в кассах автовокзала стоит 800 тенге, и они за эту цену везти соглашаются. На все идут, лишь бы пассажиров отбить. Это вообще беспредел какой-то! Неизвестно, куда только транспортная инспекция смотрит?

- Сколько я тут работаю, всегда таксисты перехватывали пассажиров, - сокрушается пожилой водитель из ТОО «Партнер-Авто» Василий. - Мы работаем на законных основаниях, тендеры выиграли по пассажирским перевозкам, налоги платим. А они? Да из этих леваков добрая половина работает нелегально!

Не только нелегалы доставляют проблемы законопослушным водителям. Многие из них сетуют на то, что руководство автовокзала относится к ним, мягко говоря, как к людям второго сорта. В здании вокзала нет даже комнаты отдыха для водителей-дальнорейсовиков, где бы можно было передохнуть, погреться с мороза, выпить чаю перед долгой утомительной дорогой. В кафе особо не разгуляешься, дорого там сидеть при скудных зарплатах шоферской братии. Тот же Василий признался, что получает всего 25 тысяч тенге в месяц.

- Хорошо, что мы люди деревенские, держим хозяйство, иначе разве на такие деньги проживешь? - восклицает он. - Хотя раньше мне вообще 15 тысяч платили, а я за сутки, бывало, по 800 км накручивал.

Такие, как Василий, работают, что называется, «на хозяина». Однако в автобусном бизнесе много и «единоличников». В основном это молодые энергичные мужчины, которые на свой страх и риск влезли в кредиты, купив миниавтобус, чтобы самому крутить баранку, развозя пассажиров по окрестным деревням. Как признаются сами водители, в последнее время их бизнес становится убыточным. Виною тому - не только нелегалы-стервятники, но и многочисленные странности при проведении транспортных тендеров.

- Правила для участников тендеров по пассажирским перевозкам постоянно меняются и зачастую противоречат здравому смыслу, - возмущается «единоличник» Александр, - владелец новенького итальянского микроавтобуса на 16 посадочных мест. - Когда я начинал, было строгое правило: в тендере могут участвовать машины не позже 2002 года выпуска. Поэтому я специально влез в расходы, приобрел автомобиль 2006-го года. Но сейчас эти правила оказались не актуальны. Зато появилось новое требование: в автобусе должно быть не меньше 18 посадочных мест. Получается, я «пролетаю», хотя по уровню комфортабельности мой «итальянец» ни в какое сравнение не идет с ветхими «ПАЗиками» и допотопными «ЛиАЗами», которые снова вылезли на маршруты! О каком удобстве и безопасности пассажиров вообще может идти речь!

За комментариями по сложившейся ситуации об-

ратилась в управление дорожной полиции по СКО и акимат Петропавловска. В первой инстанции согласились, что «пора наводить порядок» в отрасли пассажирских перевозок. По мнению главного дорожного полицейского области Ерлана Акылбекова, ситуацию может значительно улучшить введение тахографов на пассажирском транспорте и лицензирование всех перевозчиков. С соответствующими предложениями дорожные полицейские уже вышли на законодателей. А вот в городском акимате на журналистский запрос «ОКО» предпочли отмолчаться.

Не считают проблему настолько важной? Или в упор ее не замечают?

Вера Гаврилко

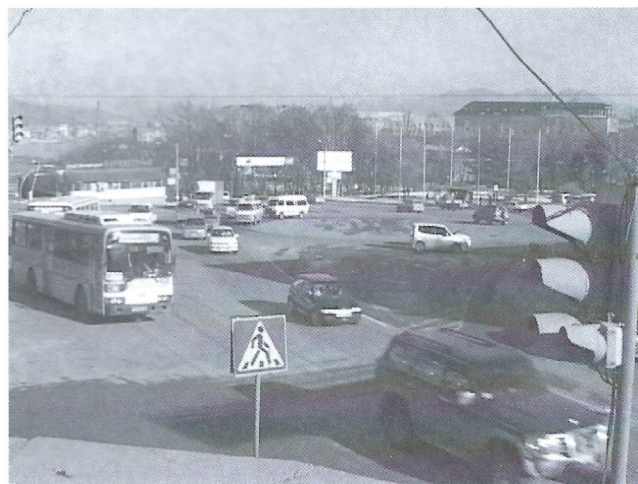
А нарушения все те же... Ситуация в Костанайской области

Как сообщил «ОКО» главный специалист отдела филиала №1 межрегиональной инспекции транспортного контроля (МИТК) «Солтустік» Асхат Акшукин, за этот год их ведомство выявило во время проверок на линиях и плановых проверок 38 нарушений со стороны автобусных перевозчиков. Самыми распространенными нарушениями в инспекции называют игнорирование медосмотра водителей перед их выходом на линию, отсутствие предрейсового техосмотра и отсутствие свидетельства, подтверждающего право обслуживания маршрута.

Медосмотр водители игнорируют в силу своей недобросовестности, убеждены в инспекции. Особенно это касается маршрутов в дальние поселки, где вроде и фельдшерско-акушерский пункт есть, но ноги перевозчика туда не доходят.

В филиале №1 МИТК ждут, чем закончится обсуждение законодательной новации о введении обязательной лицензии для всех автобусных перевозчиков. В инспекции считают, принятие этого документа, который обсуждается на уровне министерств, решит ряд проблем с безопасностью на дорогах.

Простая арифметика показывает: после появления лицензий нарушать законы станет дорогим удовольствием. К примеру, за распространенное





нарушение правил перевозок пассажиров и багажа (перегруз и перевес) сейчас «светит» максимальный штраф до 15 МРП. А вот за нарушение лицензионных условий, согласно КоАП РК, верхний штрафной предел составляет 100 МРП. Плюс государство может отозвать лицензию у злостных нарушителей.

С введением лицензий удар по карману получают и те, кто сейчас под шумок экономического кризиса нелегально возит пассажиров. Нередко бывает так - человек просто подъезжает к общественной остановке и забирает людей. После рейдов нелегалы на хлебном месте какое-то время не появляются. Но потом все возвращается на круги своя.

Говорят, установка тахографов на внутриобластных линиях не предусмотрена. Но есть, к примеру, рейсы из Костаная в Торгайский регион, куда приходится добираться на автобусе все девять и более часов. А именно после 9 часов непрерывной работы водитель обязан сделать перерыв.

Последнюю плановую проверку транспортная инспекция проводила в феврале. Потом наступил мораторий. Следом августовские изменения в Закон «О частном предпринимательстве», Министерство транспорта и коммуникаций и Министерство юстиции подписали меморандум о том, что плановых проверок не будет до появления системы их кратности. Пока этой системы нет, специалисты МИТК работают только по обращениям и жалобам граждан. Либо совместно с дорожной полицией в профилактических целях.

Станислав Нам

Борьба на обочине. Ситуация в Актюбинской области

Сотрудники фирмы-перевозчика, работающей по автобусному маршруту Актобе - Кандыагаш, объявили акцию протеста. Настолько достали их, видимо, таксисты-нелегалы.

- С понедельника водители автобусов и «ГАЗелей» откажутся возить людей, у нас акция протеста, - сообщил прессе директор ТОО «Жолаушы» Тулеген Буктубаев. - Мы устали от таксистов, которые работают неофициально и отнимают наш хлеб.

Корреспондент «ОКО» выехала в город Кандыагаш. Под знак «Стоянка запрещена» возле здания автовокзала спокойно подъезжают таксисты, зазывают пассажиров и отправляются в путь. Проезд Кандыагаш - Актобе на автобусе стоит 350 тенге, на такси - 500 тенге. Разница в 150 тенге для большинства пассажиров незначительна, поэтому они голосуют кошельком за такси, а не за новенькие и комфортабельные автобусы. Немаловажно, что таксисты приезжают до места назначения на 20-40 минут быстрее.

- Нам рекомендовали из министерства закупить новые автобусы, - рассказывает директор ТОО «Жолаушы» Тулеген Буктубаев. - Через алматинскую фирму «Вираз-Лизинг» два года назад взяли 24 ма-



шины. На них ездить безопасно. Ежемесячный платеж за них составляет почти 3 миллиона тенге. И мы едва справляемся. Порой на 3-4 дня задерживаем платежи по лизингу. Нам не дают работать таксисты. В выходные мы записывали всех, кто на площади перед автовокзалом шабашил частным извозом. Получилось, что перевозками занимаются 48 автомашин. А сколько такси собирают пассажиров для поездок в Актобе возле железнодорожного вокзала и в других частях Кандыагаша? Мы этого даже не считали. На шабашку в наш райцентр приезжают таксисты из Кобды, Алги и даже карагандинцы. У нас рай для шабашников - налоговая наличие патента у них не проверяет, пост транспортной инспекции далеко. Частники покупают 7-местные автомашины, в которых только одна дверь в салон. Не приведи что случится, люди не смогут выбраться из машины. Зато выручка ощутимая. За один рейс - в Актобе и назад они накручивают 14 тысяч тенге. Мы как-то подсчитали: водитель при ежедневной работе и двух рейсах в сутки может в Кандыагаше заработать 630 тыс. тенге за месяц! Вот и получается, что на маршруте ежедневно работает около 40 таксистов-нелегалов. Если бы каждый из них работал по патенту, местный бюджет пополнился бы почти на 760 тысяч тенге в месяц.

Иду за комментарием в управление Комитета транспортного контроля по Актюбинской области.

- Таксисты-частники должны иметь 3-месячные патенты на перевозку пассажиров и багажа, регистрироваться в налоговом комитете в качестве ИП, - разъясняет ситуацию начальник отдела контроля на автотранспорте Амандык Зербаев. - Раньше мы вместе с сотрудниками дорожной полиции проводили рейдовые проверки. Однако в августе вступил в силу Закон «О предпринимательстве». Налоговые проверки отменили, остались только плановые и внеплановые. Таксистов-частников в ходе них не проверишь, только юридических лиц.

Мы пока не имеем полномочий останавливать автотранспорт на дорогах, такие права есть у нас только на постах транспортного контроля. На трассе Актобе - Атырау есть только один пост - на 135-м километре. Он находится за Кандыагашем. Несколько лет назад



мы направили предложение в комитет перенести пост транспортного контроля в Алгу. Тогда мы могли бы контролировать транспорт, идущий в Алгу, Кандыгаш, Жанажол, Темир. Но пока такое решение в Астане не приняли.

Светлана Меркулова

Крепче за поручень держись, пассажир! Ситуация в Карагандинской области

Ездить в карагандинских автобусах и микроавтобусах - дело небезопасное. Мало того, что водитель может оказаться в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, бывает еще и так, что самому транспортному средству место только на свалке. Но люди ездят. А куда деваться? Общественный транспорт, как самый дешевый способ передвижения, остается востребованным.

Проверить соответствие перевозчиков каким-либо стандартам никто не в состоянии, сетуют в управлении транспортного контроля. Они бы и рады, но мораторий не позволяет. Предпринимателям-то хорошо, а вот безопасность пассажиров страдает. Последний раз перевозчиков Караганды проверяли в 2007 году. А пока транспортные инспекторы лишь издали наблюдают, какие изменения происходят в «парке машин». По словам специалистов управления, перевозчики работают без лицензии. Оказывается, такой вид деятельности, как перевозка пассажиров, - не лицензируется! Те, у кого постоянный маршрут, подают заявку на участие в тендере, получают свидетельство в управлении ЖКХ и автомобильного транспорта. И все.

- Если в Парламенте примут поправки в законодательство, касающиеся лицензирования перевозчиков, это будет замечательно, - считают в Карагандинском управлении транспортного контроля. - Потому как лицензирование будет обязывать перевозчиков соблюдать определенные правила перевозки пассажиров. А пока есть такие водители, которые ездят

без всякого разрешения. Взял в аренду микроавтобус, и покатил по маршруту.

Сами водители в ответ на мои расспросы уверенно говорят, что у них есть все необходимые документы. Мол, нарушать закон им невыгодно - штраф в 19 тыс. тенге сильно урежет семейный бюджет. Кроме того, перед выездом все водители должны пройти медосмотр и проверить техническое состояние машины. Делается это, как правило, в автобусных парках, или на базах ТОО, занимающихся перевозками. В последнее время бизнесмены стараются не пускать на линию машины, водители которых не прошли данных процедур, так как это влечет за собой уже штрафы до 50 МРП. Однако в семье, как говорится, не без уroda. Встречаются еще водители «маршруток», работающие исключительно по принципу «время - деньги». И проверяющие им ни по чем, так как посты транспортного контроля есть далеко не на всех дорогах.

В последние годы в сфере пассажирских перевозок появилась еще одна проблема - скорость. Если раньше водители крутили баранку «ГАЗелей», то сейчас в основном «Мерседесов» и иных навороченных минивэнов. Гонять на мощных машинах - одно удовольствие. В целом сотрудники дорожной полиции выявляют немало нарушений правил перевозки пассажиров. В том числе переоборудование микроавтобусов для увеличения посадочных мест, явные технические неисправности - неработающие фары, трещины на лобовом стекле, износившиеся шины...

Кстати, и дороги, по мнению полицейских, оставляют желать лучшего, особенно трасса в направлении южной столицы. Расширить бы ее надо, сетуют «гаишники». И в очередной раз напоминают: несоблюдение правил перевозки пассажиров, дорожного движения и всех остальных может привести к печальным последствиям.

*По материалам:
Газета «Око»
06.11.2009
Дана Арбенина*

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: РЕСПУБЛИКА ТАТАРСТАН

Депутатам предложили по штрафной. Парламент Татарстана обсудит меры борьбы с нелегальными перевозчиками

Власти Татарстана намерены ужесточить контроль за работой пассажирского автотранспорта, ликвидировав нелегальных перевозчиков, доля которых на рынке оценивается в 30%. В ноябре правительство республики планирует внести в Госсовет законопроект, предусматривающий штрафы за работу на маршрутах без договора с Минтрансом или муниципалитетом. Участники рынка, ущерб которых только на междугородних перевозках от

действий «серых» перевозчиков оценивается в 400 млн руб. в год, поддержали инициативу властей.

В распоряжении «Ъ» имеется проект республиканского закона о внесении изменений в Кодекс Татарстана об административных правонарушениях «в части совершенствования законодательства в сфере организации пассажирских перевозок». Согласно ему, в республике планируется ввести систему штрафов за работу на регулярных между-

ниципальных и муниципальных маршрутах без договора с заказчиком пассажирских перевозок и без маршрутной карты. Для водителей штраф предлагается установить в размере от 2 до 5 тыс. руб., для должностных лиц — от 40 до 50 тыс. руб., для юрлиц — от 50 до 60 тыс. руб. Предполагается, что при повторном нарушении сумма штрафа будет увеличиваться: для водителей — от 4 до 5 тыс. руб., для должностных лиц — от 40 до 50 тыс. руб., для юрлиц — от 100 до 120 тыс. руб.

Разработчиком законопроекта является Министерство транспорта и дорожного хозяйства Татарстана. В ведомстве полагают, что санкции «послужат реальным рычагом воздействия на нелегальных перевозчиков». «В настоящее время деятельность нелегалов не урегулирована в части привлечения их к ответственности», — пояснил «Ъ» заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Азат Галиахметов. Их доля в общем объеме пассажирских перевозок, по оценкам министерства, составляет около 30%. «Например, в междугородних перевозках оборот „серого“ рынка достигает 400 млн рублей. Это то, что теряют легальные перевозчики и бюджет», — сказал господин Галиахметов.

Объем рынка междугородних перевозок в Татарстане оценивается в 1,2 млрд руб. В Казани объем рынка перевозок пассажиров общественным транспортом в 2008 году, по данным комитета по транспорту горисполкома, составил 4 млрд руб. 54,8% рынка делят между собой 12 частных перевозчиков, 45,2% принадлежит муниципальным ПАТП-2, ПАТП-4 и «Метроэлектротранс».

Ранее власти уже предпринимали меры по реформированию рынка пассажирских перевозок. В 2006 году так называемую реформу транспортной сети инициировала Казань: муниципалитет отказался заключать договоры с перевозчиками, не обладающими автобусами большой вместимости. В результате вместо 260 организаций (более 250 из которых были небольшими частными компаниями) на рынке пассажирских перевозок Казани осталось 19 крупных компаний. Они поставили на маршруты более тысячи автобусов марок Golden Dragon, Hinger (Китай), «НефАЗ» вместо 2,5 тыс. «Газелей» и ПАЗов, которые городские власти признали низкоэффективными и опасными. С 1 марта 2008 года Минтранс республики запретил использовать «Газели» и на междугородних маршрутах. Однако некоторые частные перевозчики продолжили работать на своих «Газелях» нелегально. В конце 2008 года 60 китайских автобусов марок Golden Dragon и Higer были обстреляны из пневматического оружия. Мэр Казани Ильсур Метшин связал случившееся с «пиратскими перевозчиками».

Участники транспортного рынка Казани положительно оценили инициативу. «Сейчас кто угодно может выйти на маршрут, например, просто имея лицензию на заказные пассажирские перевозки», —



отмечает директор МУП ПАТП-4 Наиль Садриев. «Администрация города распределяет маршруты так, чтобы между ними по возможности не было конкуренции», — говорит председатель ассоциации частных перевозчиков Казани Евгений Солодков. — Нелегальные предприниматели дублируют уже существующие маршруты и создают между перевозчиками недопустимую конкуренцию, которая отражается на качестве работы».

Между тем поправками в кодекс Минтранс рассчитывает воздействовать и на легальных перевозчиков. За несогласованные с заказчиком (муниципалитетом и Минтрансом) отмену рейсов, изменение расписания и маршрута также предлагается штрафовать. Водителей — на сумму от 1 до 3 тыс. руб., должностных лиц — от 5 до 10 тыс. руб., юридических лиц — от 10 до 15 тыс. руб. Осуществление межмуниципальных перевозок не с автовокзалов будет стоить водителю 2-5 тыс. руб., должностным лицам — от 30 до 40 тыс. руб., юридическим лицам — от 50 до 60 тыс. руб. Однако господин Садриев считает, что нарушение расписания часто происходит «по не зависящим от перевозчика причинам». «Уже сейчас город ведет масштабную реконструкцию дорог к Универсиаде, соблюдение графика движения при этом весьма затруднительно», — напоминает он. Господин Солодков также полагает, что перевозчики «будут противостоять нововведению» и, возможно, «попытаются отменить решение через суд». «Бизнесмену выгодно пускать большое количество автобусов в часы пик, а в середине дня, когда пассажиров мало, экономить бензин», — говорит он.

Законопроект рассматривался на сессии Госсовета Татарстана 5 ноября.

По материалам:
«Коммерсант»
(Казань) № 197
от 22.10.2009

Туда и обратно. До конца года автовокзалы почти 20 городов Беларуси объединят в общую сеть продажи билетов

Планировать поездки на автобусе по Беларуси станет намного проще. По примеру единой сети продажи билетов на железной дороге централизованной сетью объединят и многие автовокзалы. В перспективе же, когда в нее войдут все автовокзалы страны, билеты «туда и обратно» можно будет купить в любой точке Беларуси, причем независимо от пункта отправления и прибытия.

Объединение на пользу пассажиру

— В прошлом году специальная компьютерная система централизованной продажи билетов на проезд в пассажирском транспорте была внедрена на пассажирских терминалах во всех областных городах, Минске, Орше, Борисове, Кличеве, — объяснили «НГ» в отделе автомобильного и городского электрического транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Беларуси. — В 2009 году планируется внедрение на автовокзалах Молодечно, Слуцка, Пинска, Иваново, Логишина, Бобруйска, Барановичей, Ляховичей, Лиды, Щучина, Мозыря, Узды, Бешенковичей.

Такое нововведение, как предполагают специалисты, особенно должны оценить студенты, которые часто ездят домой к родителям. До недавнего времени человек сам мог купить билет, например, из Минска в Лиду, а вот на обратный путь билеты в столице не продавали, приходилось просить кого-нибудь купить их на автовокзале в Лиде. В ближайшее время документы на проезд можно будет купить по принципу «одна касса».

А потом — через инфокиоски и Интернет

— Практически все автовокзалы, на которых завершена установка новой системы, имеют и специальные терминалы, где пассажир может увидеть время отправления необходимого ему автотранспорта и узнать, есть ли там свободные места, — рассказал «НГ» Эдуард Титков, директор ОДО «Белтранском»

— одного из разработчиков централизованной сети. — Это удобно, поскольку сокращает время поиска необходимой информации и разгружает справочные службы на автостанциях.

По словам специалиста, в перспективе покупать билеты на междугородные маршруты можно будет и через банковские инфокиоски. Такая возможность уже предоставляется примерно на трехстах терминалах «Беларусбанка» в Минске.

В следующем году предполагается наладить продажу билетов и через Интернет.

Как «состыковать» автобус с поездом?

«Подключение» автовокзалов страны к централизованной сети продолжится и в 2010 году. В дальнейшем, как обещают в Министерстве транспорта и коммуникаций, планируется в централизованную сеть объединить кассы по продаже билетов на разные виды транспорта. Это значит, что можно будет прийти, например, на железнодорожный вокзал и купить билеты и на поезд, и на автобус, и даже на самолет.

Впрочем, признают специалисты, для этого придется решить не только финансовые, но и технические проблемы. Например, на автомобильном транспорте используется одна система продажи билетов, разработанная в Беларуси, а на железной дороге — другая, созданная россиянами. И «состыковать» их не так-то просто.

Тем не менее, вкладывать деньги в централизацию продаж все-таки будут. Иначе государственные автопарки, в частности, могут потерять часть пассажиров, «подарив» их частным перевозчикам. Ведь частники уже давно смекнули, в чем заинтересован клиент, и бронируют билеты даже по телефонному звонку.

*По материалам:
«Народная газета»
от 25.11.2009г.*

НОВОСТИ:

В Нижневартовске пассажиров в автобусы заманивают подарками

В автобусах Нижневартовска (Ханты-Мансийский автономный округ) проходит лотерейная акция. Теперь все пассажиры, оплачивая проезд, получают не обычный талон, а лотерейный билет с нанесенным на него скрытым шифром.

Стерев защитную пленку, человек сразу узнаёт, получил он приз или нет. Таким образом, транспортники города решили привлечь в автобусы как можно больше пассажиров.

Как сообщили организаторы акции, среди возможных подарков - канцелярские принадлежности с символикой города, шоколад или конфеты и электроприборы.

Идея была не напрасной: за первые несколько дней акции количество пассажиров заметно выросло.

*По материалам:
ГТРК «Регион-Тюмень»
06.11.2009г.*

В Грозном открыт автобусный маршрут до Москвы

Новое автобусное сообщение открыто между Грозным (Чеченская республика) и Москвой. Автобусы марки MAN Lion's Coach отправляются в российскую столицу два раза в неделю, в перспективе планируются ежедневные рейсы. Транспорт адаптирован для междугородных перевозок и оснащен новейшей техникой.

«Эти автобусы являются одними из лучших в мире. Они оборудованы DVD-проигрывателем, 18-дюймовым экраном, туалетной кабиной, холодильником для напитков и даже мини-кухней. Каждый рейс обслуживают по два водителя, которые прошли специальную подготовку. Для них предусмотрена спальная кабина, где они смогут поочередно отдыхать», - рассказал начальник отдела транспорта Минтранса Чечни Саид-Эмин Данаев.

По его словам, четыре автобуса были приобретены в рамках федеральной целевой программы восстановления республики. Билет в одну сторону стоит 2060 рублей. Маршрут пролегает через Пятигорск, Невинномысск, Воронеж, Каширу, при этом время в пути составляет около 36 часов, сообщили в пресс-службе президента и правительства Чеченской Республики.

По материалам:
портала Краснодарского края
от 02.12.2009г

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

Автостанция в Кинешме переедет в декабре, а в Плесе будет отремонтирована

В начале декабря справит новоселье автостанция г. Кинешма Ивановской области. Об этом сообщил на заседании регионального правительства заместитель директора ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» Андрей Неупокоев. Кинешемская автостанция из старого деревянного здания переедет на первый этаж здания железнодорожного вокзала, полностью оборудованный в соответствии с нормативными актами, устанавливающими требования к современному уровню качества обслуживания и безопасности пассажиров.

Кроме того, с северной РЖД заключен договор аренды привокзальной площади и помещения для создания автобусной станции в г. Тейково.

После открытия на территории Ивановского вокзала кассы № 11 (экспресс Кинешма, Вичуга) объем перевозимых пассажиров по этим направлениям вырос в 2 раза. Планируются отправления автобусов от ТЦ «Серебряный город» (документы находятся на согласовании в администрации ТЦ).

Нерешенной остается проблема ремонта автостанции в Плесе. Переговоры с потенциальными инвесторами закончились ничем. Губернатор Михаил Мень предложил выходить с соответствующим письмом прямо на него: «Причем сделать это надо



**Заместитель директора
ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций»
Неупокоев Андрей Александрович**

уже сейчас, чтобы к лету все было готово», что и было оперативно сделано. На данный момент ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» ожидает ответа от главы области.

Неупокоев А.А.

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ

На страницах настоящего номера продолжаем публикацию реестра по отдельным регионам Российской Федерации.

На странице 30 предлагаем ознакомиться с реестром автовокзалов и пассажирских автостанций Кабардино - Балкарской Республики.

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Кабардино-Балкарской Республики

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Эксплуатирующая организация	Должность, ФИО руководителя	Телефон, факс
Автовокзалы					
1	Автовокзал г. Баксан	361500, Кабардино-Балкарская Республика, г. Баксан, ул. Ленина, 3	ОАО "Баксанавтотранс"	Директор Аюбов Абугали Адамович	(86634) 2-42-70, (86634) 2-37-75, (86634) 2-48-85
2	Автовокзал г. Нальчик	360000, Кабардино-Балкарская Республика, г. Нальчик, ул. Пачева, 52	МУП "Нальчикмежтранс"	Директор Гетегежев Владимир Измаилович	(8662) 96-10-48, факс (8662) 96-03-52
3	Автовокзал г. Нальчик	360000, Кабардино-Балкарская Республика, г. Нальчик, ул. Идарова, 124	МУП "Нальчикский автовокзал"	Директор Улумбашев Борис Хасанович	(8662) 91-47-00, факс (8662) 91-38-90
4	Автовокзал г. Нарткала	360000, Кабардино-Балкарская Республика, г. Нарткала, ул. Ахметова, 4	МУП "Нарткалинское АТП-2"	Шандиров Альбек Хазритович	(86635) 2-32-00, (86635) 2-21-06, (86635) 2-28-53, (86635) 2-20-22
5	Автовокзал г. Прохладный	361000, Кабардино-Балкарская Республика, г. Прохладный, ул. Адмирала Головки, 235	МУП "Автотранспортная компания"	Татаров Артур Урузбиевич	(86631) 3-11-84, (86631) 3-11-82, (86631) 3-11-83, (86631) 4-24-83
Пассажирские автостанции					
6	Автостанция г. Майский	361100, Кабардино-Балкарская Республика, г. Майский, ул. 9 Мая, 9	МП ММР "Пассажирские автоперевозки"	Холетский Олег Михайлович	(86633) 2-17-00, факс (86633) 2-14-36
7	Автостанция г. Терек	361200, Кабардино-Балкарская Республика, г. Терек, ул. Лермонтова, 69	МУП "Терская автостанция"	Дышеков Олег Владимирович	(86632) 4-59-19

ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА

Продолжение проекта документа «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии». Основные концептуальные положения и направления развития» опубликованного в №25 октябрь 2009г.

Единая Транспортная Система «РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ» Руководящий проект РП-1/9 Основные концептуальные положения и направления развития

*Запись в реестре №15084 от 20 октября 2009г.
о регистрации и депонировании произведения -
результата интеллектуальной деятельности*

5.4. Подсистема взаимодействия с некоммерческими организациями в сфере транспорта

За время деятельности Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» взаимодействие между Партнерством, его отдельными членами и Российским автотранспортным союзом постоянно усиливалось, и в 2009 году оно вышло на качественно новый уровень.

Во-первых, Партнерство подало заявку на вступление в состав Российского автотранспортного союза.

Во-вторых, Партнерство взяло на себя организационные и координирующие функции по обеспечению деятельности Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском автотранспортном союзе.

Роль Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» в составе Российского автотранспортного союза – это, в первую очередь, представление интересов малых и средних предприятий и индивидуальных предпринимателей рынка автобусных перевозок междугородного и международного сообщения.

В настоящее время некоторые региональные члены Российского автотранспортного союза уполномочены на проведение работ по экспертизе маршрутной документации по организации межрегиональных автобусных маршрутов. При этом, в отдельных регионах, такая работа осуществляется качественно, как, например, в Москве Московским транспортным союзом, а в других регионах она оставляет желать лучшего.

В таких условиях Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» готово взять на себя функции уполномоченных представителей Российского автотранспортного союза по отдельным регионам Российской Федерации.

Кроме того, планируется вступление Партнерства в Торгово-промышленную палату Российской Федерации, а также осуществление взаимодействия с Союзом транспортников России, Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), региональными отраслевыми союзами и ассоциациями.

5.5. Подсистема взаимодействия автобусного транспорта с другими видами транспорта

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

В настоящее время актуальной стала проблема взаимодействия и взаимовыгодного сотрудничества предприятий железнодорожного и автобусного транспорта при организации перевозок пассажиров в междугородном и международном сообщении.

Актуальность рассматриваемой проблемы обусловлена тем обстоятельством, что за последние 15 лет в условиях перехода к рыночным отношениям вопросы взаимодействия различных видов транспорта практически не решались. Это привело к различным негативным последствиям: недобросовестной конкуренции, «переманиванию» пассажиров, несогласованности в развитии инфраструктуры пассажирских перевозок.

Учитывая, что как перед пассажирским железнодорожным, так и перед автобусным транспортом стоят одинаковые задачи – своевременная, безопасная и качественная перевозка пассажиров, сейчас требуется объединение усилий ОАО «Российские железные дороги» и пассажирских автотранспортных предприятий, автовокзалов и пассажирских автостанций. При этом, следует говорить о том, что пассажирский железнодорожный и автобусный транспорт должны не конкурировать между собой, а совместно решать общие задачи.

Как образец взаимодействия и взаимовыгодного сотрудничества пассажирского железнодорожного и автобусного транспорта можно взять пассажирские транспортные системы, работающие в Германии и других европейских странах.

В связи с этим, предлагается разработать совместный проект, направленный на работы по следующим направлениям:

1. Формирование транспортно-пересадочных узлов железнодорожно-автобусного транспорта, обеспечивающих максимальные удобства для пассажиров.

В зависимости от специфики конкретных железнодорожных вокзалов и станций, а также специфики пассажиропотоков и маршрутной сети, необходимо рассматривать вопросы обустройства автобусных станций и остановочных пунктов, в том числе используя инфраструктуру пассажирского железнодорожного транспорта.

Особенно это актуально в связи с эксплуатацией большого количества несанкционированных автобусных маршрутов междугородного и международного сообщения, отправляющихся от железнодорожных вокзалов (наиболее характерный пример – г. Москва, где эта проблема напрямую влияет на загрузку автотранспортом центральной части города внутри Третьего Транспортного Кольца).

Использование инфраструктуры пассажирского железнодорожного транспорта для организации автобусных перевозок позволит ОАО «Российские железные дороги» получить новый источник дохода, а автотранспортным предприятиям значительно повысить уровень предрейсового и послерейсового обслуживания пассажиров.

2. Координация расписаний движения пассажирского железнодорожного и автобусного транспорта в целях сокращения времени ожидания пассажиров при пересадках с одного вида транспорта на другой.

3. Согласованность действий при формировании тарифной политики пассажирского железнодорожного и автобусного транспорта.

В частности, необходимо не допускать фактов необоснованного занижения цен на автобусные перевозки с целью «переманивания» пассажиров с железной дороги.

4. Организация автобусных маршрутов вместо отдельных нерентабельных железнодорожных поездов местного сообщения (направлений обслуживания), которые в настоящее время не могут быть отменены из-за своей высокой социальной значимости.

В связи с тем, что автобусная сеть более гибкая, в случаях значительного изменения пассажиропотока возможно оперативно решать вопросы о соотношении железнодорожных и автобусных перевозок по конкретным направлениям.

5. Организация мультимодальных перевозок «поезд-автобус» и «автобус-поезд» по единому билету;

Для решения этой задачи необходимо рассмотреть вопросы, связанные с состыковкой диспетчерско-кассовых программ, используемых на железнодорожном и автобусном транспорте;

6. Координация расписаний движения пассажирских транспортных средств на маршрутах, обслуживаемых параллельно как железнодорожным, так и автобусным транспортом.

7. Организация продажи железнодорожных билетов и информационного обеспечения пассажиров о железнодорожном расписании на объектах автобусного транспорта и, соответственно, организация продажи автобусных билетов и информационного обеспечения пассажиров об автобусном расписании на объектах железнодорожного транспорта.

Для крупных городов Российской Федерации (Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Казань) не может подойти вариант, предусматривающий использование инфраструктуры пассажирского железнодорожного транспорта для организации автобусных перевозок.

В настоящее время одной из главных проблем для крупных городов является избыточная автотранспортная загруженность, перманентные пробки.

Учитывая данное обстоятельство, предлагается более гибкая система взаимодействия железнодорожного и автобусного транспорта, а именно:

– обустройство автостанций, автовокзалов на конечных (или приближенных к конечным) станциях метрополитена;

– в соответствии с «Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» применение остановочных пунктов с диспетчерско-кассовым обслуживанием (ОПДКО) для целей пригородного сообщения с ограничением проходимости до 1000 чел. в сутки, с короткими интервалами движения. Цель данных пунктов – разгрузить автостанции и автовокзалы, которые в первую очередь должны использоваться для межсубъектных, дальнемагистральных рейсов. Требования к размещению и оборудованию ОПДКО более «льготные», чем к полноценным автовокзалам и автостанциям;

– использование технологий взаимодействия железнодорожного и автобусного транспорта, приведенных в пп. 5-7 настоящего раздела.

Разумное применение данных логистических схем позволяет, с одной стороны, создать удобство для пассажиров, и с другой стороны, минимизировать автотранспортные потоки внутри крупных городов, а также свести к минимуму издержки предприятий, эксплуатирующих автовокзалы, автостанции и ОПДКО.

5.6. Подсистема информационных ресурсов

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

Подсистема информационных ресурсов направлена, в первую очередь, на информационный обмен и поддержку участников проекта Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», а также других организаций рынка автобусных перевозок междугородного и международного сообщения путем:

1) Выпуска информационного бюллетеня «Российские Автобусные Линии – Проблемы и перспективы развития»;

2) Функционирования специализированного сайта Системы в сети Интернет, содержащего, помимо прочего, актуальную информацию для пассажиров, с обязательным использованием современных способов обратной связи (форумы, разделы «вопрос-ответ» и т.д.).

Информационный бюллетень «Российские Автобусные Линии – Проблемы и перспективы развития» и специализированный сайт Партнерства позиционируются как трибуны для всех участников рынка автобусных перевозок междугородного и международного сообщения, даже для тех, чье мнение расходится с официальным мнением участников Системы.

На страницах бюллетеня и сайта планируется предоставлять актуальную информацию, давать возможность специалистам-автотранспортникам высказывать свое мнение, публиковать новые нормативные документы, а также, для обсуждения, проекты новых документов.

Бюллетень бесплатно распространяется среди участников Системы, общественных организаций в сфере пассажирского автомобильного транспорта, органов исполнительной власти Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, органов государственного контроля и надзора, отраслевых научно-исследовательских организаций.

Первоочередные усилия планируется направить на то, чтобы сделать указанные информационные трибуны более актуальными, интересными и оперативными.

5.7. Подсистема проведения специализированных мероприятий: конференций, круглых столов, совещаний для обсуждения актуальных вопросов развития автобусных перевозок междугородного и международного сообщения

В первой половине 2009 г. участники Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии» организовывали и участвовали в нескольких мероприятиях:

1. Заседание Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов в г. Москве 23 января 2009 г.
2. Совещание по вопросам взаимодействия автовокзалов и автостанций г. Москвы, Ивановской, Ярославской и Владимирской областей в г. Владимир 5 февраля 2009 г.
3. Совещание по вопросам организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом между г. Москвой и городами Саратовской области в г. Москве 17 марта 2009 г.
4. Межрегиональная конференция Российского автотранспортного союза «Развитие и совершенствование деятельности автовокзалов и пассажирских автостанций в Российской Федерации» в г. Смоленске 16 апреля 2009 г.
5. Круглый стол «Перспективы развития рынка автобусных перевозок в Смоленской области» в г. Смоленске 20 мая 2009

Результаты проведенных публичных мероприятий показывают необходимость регулярного очного общения субъектов рынка для обсуждения актуальных вопросов развития автобусных перевозок междугородного и международного сообщения.

Такие мероприятия (круглые столы, конференции, совещания) предполагается проводить по региональному и тематическому (подсистемному) признакам.

5.8. Подсистема подвижного состава

В условиях, когда автобусными перевозками занимается большое количество малых предприятий и индивидуальных предпринимателей, для производителей подвижного состава встает вопрос о способах распространения информации о своей продукции.

На практике видна заинтересованность в использовании для этих целей информационных ресурсов проекта Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»: бюллетеня, сайта, публичных мероприятий. На страницах бюллетеня регулярно публикуются соответствующие рекламные и информационные материалы.

Дополнительно для производителей автобусов возможно размещать непосредственную рекламу на автостанциях с целью достижения эффекта «выбор пассажира», когда при наличии альтернативы на одних и тех же маршрутах пассажир выбирает более комфортабельную и современную технику, что косвенно подталкивает перевозчиков к своевременной замене подвижного состава.

Вместе с тем, информационные ресурсы проекта Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» позволяют консолидировать наиболее конкурентные предложения банковских структур, лизинговых и страховых компаний за счет достижения эффекта «максимально комфортных условий» для большого количества участников проекта.

5.9. Подсистема обеспечения антитеррористической безопасности

На автовокзалах и пассажирских автостанциях, работающих в рамках проекта Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» предусматривается осуществление следующих основных мероприятий по обеспечению антитеррористической защищенности:

1. Продажа автобусных билетов по предъявлению документов, удостоверяющих личность пассажиров (именные билеты).
2. Использование специализированной диспетчерско-кассовой программы. Программа позволяет осуществлять мониторинг пассажиропотока, хранить информацию о перевезенных пассажирах и предоставлять информацию о пассажиропотоке компетентным органам (в частности, территориальными подразделениями Федеральной службы безопасности) для использования при проведении антитеррористических и антикриминальных мероприятий.
3. За время работы функционирования Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии» предоставленная указанной информации позволило выявить и задержать несколько лиц, находящихся в розыске.
4. Также информация о перевозимых пассажирах позволяет оказывать помощь миграционной службе в выявлении граждан, не имеющих соответствующих разрешительных документов на право пребывания в Российской Федерации.
5. Организация видеонаблюдения с сохранением видеозаписей.
6. Осмотр багажа пассажиров с использованием специальных технических средств.
7. Организации многостороннего контроля за водителями и подвижным составом.
8. Звуковое и визуальное информирование пассажиров о действиях в чрезвычайных ситуациях. Организация звукового оповещения пассажиров об опасности.
9. Проведение инструктажей сотрудников о действиях в случаях выявления подозрительных лиц и обнаружения подозрительных предметов на территории автовокзалов и пассажирских автостанций и в подвижном составе.
10. Охрана объектов автотранспортной инфраструктуры.
11. Организация единой скоординированной системы антитеррористической защищенности автовокзалов и пассажирских автостанций в рамках отдельного субъекта Российской Федерации.

10. Организация взаимодействия с правоохранительными органами и органами государственного контроля и надзора (территориальными подразделениями Федеральной службы безопасности, внутренних дел, ГИБДД, Госавтодорнадзора, миграционной службы), а также органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

11. Организация оперативного взаимодействия и обмена информацией с другими автовокзальными структурами (включая информацию о пассажиропотоках). Адаптация специализированной диспетчерско-кассовой программы, используемой Группой компаний «Русские Автобусные Линии», к другим программам, используемым на автовокзалах и пассажирских автостанциях Российской Федерации.

12. Координация деятельности автовокзалов и восстановление единой автовокзальной системы Российской Федерации в рамках Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском автотранспортном союзе и Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии».

Работа по обеспечению антитеррористической безопасности основана на соблюдении требований следующих документов:

- Федерального закона «О транспортной безопасности»;
- Федерального закона «О противодействии терроризму»;
- Федерального закона «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера»;
- Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. № 112);
- «Комплексной городской целевой программы профилактики правонарушений, борьбы с преступностью и обеспечения безопасности граждан в городе Москве на 2006-2010 годы», утвержденной Законом города Москвы от 19 апреля 2006 г. № 16. При этом, требования, предъявляемые к антитеррористической защищенности автовокзалов и автостанций в рамках проекта Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» во многом превосходят требования, предъявляемые перечисленными законодательными и нормативно-правовыми документами.

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

Основным способом реализации проекта Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» является инновационное управление автовокзалами и автостанциями (либо сетью автовокзалов и автостанций) силами специализированной организации, которая не осуществляет перевозочную деятельность.

Управление включает в себя оперативное руководство технологическим процессом организации пассажирских автобусных перевозок, т.е. прием и отправление автобусов, реализацию пассажирам проездных документов, диспетчеризацию перевозочного процесса (диспетчерско-кассовое обслуживание), организацию объектов транспортной инфраструктуры, их содержание и эксплуатацию, мониторинг пассажиропотока, контроль за безопасностью объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств при осуществлении перевозки пассажиров, оказание иных услуг по предрейсовому и послерейсовому обслуживанию пассажиров и персонала пассажирских автотранспортных предприятий (водителей, кондукторов и до.).

Осуществление функций инновационного управления достигается за счет:

1. Внедрения специализированной программы продажи билетов и адаптации ее к другим программам, используемым в регионах Российской Федерации, с целью:

- организации продажи и бронирования автобусных билетов на отправление с любого автовокзала или автостанции, эксплуатируемых в рамках Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии» и сети объектов транспортной инфраструктуры ОАО «Российские железные дороги»;
- организации предварительной продажи билетов;
- указания в билетах сведений о пассажирах (именные билеты).

2. Разработки и реализации мероприятий по антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры (охрана, видеонаблюдение, мониторинг пассажиропотока и др.).

3. Организации многостороннего контроля за водителями и подвижным составом.

4. Проведения анализа действующей маршрутной сети (включая социально ориентированные внутриобластные маршруты), по результатам которого:

- осуществляется подготовка предложений по ее развитию, включая организацию новых маршрутов, обеспечение автобусным сообщением максимально возможного количества населенных пунктов;
- определяются механизмы, позволяющие эксплуатировать автобусные маршруты, востребованные, в основном, льготными категориями населения, а также маршруты в удаленные районы.

5. Организации, совместно с областными пассажирскими автотранспортными предприятиями, работы по открытию новых внутриобластных и межрегиональных маршрутов.

6. Организации кассовых пунктов в местах скопления потенциального пассажиропотока.

7. Организации на автовокзалах, автостанциях и в подвижном составе предоставления населению социально значимой информации (включая информации с использованием теле- и аудиотехники).

8. Сохранения работы автостанций в небольших населенных пунктах.
9. Определения места для строительства новых автостанций на территории соответствующего региона.

Основой инновационного управления являются юридические конструкции, позволяющие активно влиять (воздействовать) на технологический процесс организации перевозок посредством организации хозяйственного использования (эксплуатации) объектов транспортной инфраструктуры и внедрения инновационных методов управления им.

К таким конструкциям относятся:

1. Владение и пользование имуществом (вещные или обязательственные права):
 - аренда объекта транспортной инфраструктуры как объекта недвижимости (либо как имущественного комплекса);
 - доверительное управление объектом транспортной инфраструктуры.
2. Управление бизнесом (хозяйствующим субъектом) через:
 - исполнение функций единоличного исполнительного органа юридического лица, эксплуатирующего объект транспортной инфраструктуры;
 - вхождение в состав учредителей (участников, акционеров) юридического лица, эксплуатирующего объект транспортной инфраструктуры (участие в приватизации; создание специализированной управляющей компании).
3. Комбинированные конструкции:
 - договор о совместной деятельности;
 - инвестиционный контракт;
 - консультационный аутсорсинг.

Приложение 1
к Руководящему проекту РП-1/9

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

1. Законы Российской Федерации, Федеральные законы Российской Федерации

- 1.1. Гражданский кодекс Российской Федерации.
- 1.2. Закон Российской Федерации от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей».
- 1.3. Федеральный закон Российской Федерации от 21 декабря 1994 г. № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера».
- 1.4. Федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
- 1.5. Федеральный закон РФ от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации».
- 1.6. Федеральный закон РФ от 8 августа 2001 г. № 128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности».
- 1.7. Федеральный закон Российской Федерации от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании».
- 1.8. Федеральный закон Российской Федерации от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».
- 1.9. Федеральный закон Российской Федерации от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму».
- 1.10. Федеральный закон Российской Федерации от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».
- 1.11. Федеральный закон Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
- 1.12. Федеральный закон Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

2. Нормативные правовые акты Президента Российской Федерации

- 2.1. Указ Президента Российской Федерации от 7 июля 1992 года № 750 «Об обязательном личном страховании пассажиров»

3. Нормативные правовые акты Правительства Российской Федерации

- 3.1. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения».
- 3.2. Постановление Правительства Российской Федерации от 3 августа 1996 г. № 922 «О повышении безопасности междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом».

3.3. Постановление Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

3.4. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года».

4. Нормативные правовые акты органов исполнительной власти Российской Федерации

4.1. Приказ Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 31 декабря 1981 г. № 200 «Об утверждении Правил организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте».

4.2. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации и Министерства труда Российской Федерации от 11 марта 1994 г. № 13/11 «Об утверждении Положения о порядке аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов предприятий транспорта».

4.3. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 9 марта 1995 г. № 27 «Об утверждении Положения об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов».

4.4. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 8 января 1997 г. № 2 «Об утверждении Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами».

4.5. Методические рекомендации «Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения. Организация и порядок проведения предрейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств» (утверждены Министерством здравоохранения Российской Федерации и Министерством транспорта Российской Федерации 29 января 2002 г.).

4.6. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 14 августа 2003 г. № 178 «Об утверждении Порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации».

4.7. Письмо Министерства здравоохранения Российской Федерации от 21 августа 2003 г. № 2510/9468-03-32 «О предрейсовых медицинских осмотрах водителей транспортных средств».

5. Межгосударственные стандарты (ГОСТ) и национальные стандарты Российской Федерации (ГОСТ Р)

5.1. ГОСТ Р 17.2.02.06-99. Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы содержания окиси углерода в отработавших газах газобаллонных автомобилей

5.2. ГОСТ 30594-97/ГОСТ Р 51004-96. Услуги транспортные. Пассажирские перевозки. Номенклатура показателей качества.

5.3. ГОСТ Р 51709-2001. Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки.

5.4. ГОСТ Р 51825-2001 Услуги пассажирского автомобильного транспорта. Общие требования.

6. Законы субъектов Российской Федерации и распорядительные документы органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации

6.1. Закон города Москвы от 19 апреля 2006 г. № 16 «О Комплексной городской целевой программе профилактики правонарушений, борьбы с преступностью и обеспечения безопасности граждан в городе Москве на 2006-2010 годы».

6.2. Постановление Правительства Москвы от 18 января 2005 г. № 24-ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы».

**Приложение 2
к Руководящему проекту РП-1/9**

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

1. Автостанция «Красногвардейская» (г. Москва)

Площадь здания автостанции: 188 кв. м.

Площадь участка автостанции: 1 700 кв. м.

Период	Пассажиропоток, чел.	Количество перевозчиков	Количество рейсов	Количество маршрутов
2005	341 112	5	18 122	4
2006	496 860	28	32 352	24
2007	533 198	27	33 516	26
2008	673 614	28	34 912	30
2009	800 850	42	62 050	47

2. Автостанция «Теплый Стан» (г. Москва)

Площадь участка автостанции: 4 000 кв. м.

Период	Пассажиропоток, чел.	Количество перевозчиков	Количество рейсов	Количество маршрутов
2005	298 556	20	19 879	28
2006	492 180	25	27 186	31
2007	554 468	31	28 464	44
2008	556 654	35	30 436	43
2009	600 597	40	39 785	46

3. Проект «Иваново» (городской автовокзал + сеть областных автостанций)

Площадь здания автовокзала: 934 кв. м.

Площадь участка автовокзала: 12 502 кв. м.

Период	Пассажиропоток, чел.	Количество перевозчиков	Количество рейсов	Количество маршрутов
2006	1 465 010	65	119 400	50
2007	1 535 722	65	136 440	50
2008	1 900 382	85	158 099	80
2009	2 200 000	140	182 500	95

4. Проект «Смоленск» (городской автовокзал):

Площадь здания автовокзала: 4 602 кв. м.

Площадь участка автовокзала: 14 512 кв. м.

Период	Пассажиропоток, чел.	Количество перевозчиков	Количество рейсов	Количество маршрутов
2005	1 192 780	58	59 396	57
2006	1 157 527	51	59 317	61
2007	1 229 326	57	61 454	58
2008	1 245 987	57	65 135	52
2009	1 500 947	58	75 555	58

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.



YUTONG

Залог благополучия



Компания СТОРК
официальный дистрибьютор
YUTONG (ЮТОНГ)
в Российской Федерации.
Продажа автобусов, сервис,
поставка запасных частей.

www.yutong.ru



8 800 333 2808
(звонок по РФ бесплатный)



На правах рекламы. Товар сертифицирован.

Смена «Днепра» наращивает игровой опыт

Успешно выступила в зональном турнире первенства России среди юношей 1992 года рождения команда смоленского «Днепра» (тренер Александр Попов).



В соревнованиях, состоявшихся в Калуге, смоляне заняли третье место. Они одержали уверенные победы над сверстниками из подмосковных клубов «Звезда» (Серпухов), «Нара-ШБФР» (Наро-Фоминск) и «Истра», а также столичным «Зеленоградом». С московским «Спортакадемклубом» смоленские ребята сыграли вничью, уступив лишь представителям Санкт-Петербурга «Смена-Зенит» и «Динамо», занявшим в итоге первое и второе места. Подопечные Попова забили в Калуге 19 голов, а пропустили 11.

А команда «Днепра» 1996 года (тренер мастер спорта Николай Булгаков) приняла участие в Орле в финальном турнире розыгрыша МОА «Черноземье». Смоляне одержали три победы и столько же матчей проиграли.



Футбольный клуб «Днепр» выражает искреннюю благодарность за организацию поездки детской команды в Орел Группе компаний «Русские Автобусные Линии» (и лично генеральному директору Борису Олеговичу Лорану)