



16 апреля в г. Смоленске состоялась Межрегиональная конференция Российского автотранспортного союза и Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов на тему: «Развитие и совершенствование деятельности автовокзалов и пассажирских автостанций в Российской Федерации».



# UNIVERSE

Новое поколение  
легендарных автобусов Aero Space/Express



Продажа и обслуживание  
от Балтики до Тихого океана  
2 года или 100 000 км гарантии



**EURO 3**  
мощность  
380 л.с.



**Несущий**  
кузов



**47+1**  
пассажиро-  
местимость

Официальные дилеры в России:

**Москва:** «Хендэ КомТранс» (499) 795-2912, «Центр «Автофургон» (495) 744-0616, «Русбизнесавто» (495) 785-9999, «Элекс-Полюс» (495) 741-4800, «Корея Автоцентр» (495) 430-9888, «Каширка 39» (495) 323-7974, «Блок КомТранс» (495) 231-2350, «Хендэ КомТранс Юг» (495) 229-1213, «Транспортный центр Hyundai» (495) 788-7783, «Кваттро-Сервис» (495) 225-7745, «АвтоКомТранс» (495) 789-9635.  
**Санкт-Петербург:** «Росспан» 325-0065, «ТД «Мосдизайнмаш» 715-1754.  
**Астрахань:** «Атолл-Авто» 39-5380. **Владивосток:** «Хендэ КомТранс ДВ» 300-829. **Волгоград:** Компания «ВАЛ» 36-2222. **Воронеж:** «ДОКА» 21-4989. **Дмитровград:** «Спецтехника-Симбирск» (846) 923-0436. **Екатеринбург:** «ГК Восточный Ветер» 233-5888, «Уралкомтранс» 349-0760. **Иваново:** «Радар Авто» 42-3334. **Ижевск:** «Хендэ КомТранс Ижевск» 63-7747. **Иркутск:** «Алан-Авто» 227-227, «Автолайн» 55-3383. **Казань:** «Нур-Авто» 251-7766. **Кемерово:** «Хендэ Вектор» 777-207. **Киров:** «Престиж Авто»

56-8400. **Краснодар:** «ЮПТО» 225-9380. **Красноярск:** «Хендэ Красноярск» 290-6400, «Политехника» 20-6460. **Курск:** «Орлов» 50-6032. **Липецк:** «Липецк Викинги» 45-6666. **Магнитогорск:** «Юрма-М» 21-4479. **Набережные Челны:** «КомТранс НЧ» 44-3366. **Нижний Новгород:** «Агат» 79-0077, «БЦР-Автоком» 582-999, «ТП Нижегородец» 75-9952. **Новосибирск:** «Лорри-Авто» 303-1285. **Оренбург:** «Центр коммерческой техники» 95-2270. **Пермь:** «Уралавтоимпорт» 210-5739, «Сильвер-Моторс» 250-7800. **Петрозаводск:** «Автэкс» 70-5927. **Рязань:** «Фёст» 34-0356. **Самара:** «Автосалон Арго» 263-5353. **Ставрополь:** «Hyundai Service» 28-4848. **Старый Оскол:** «Дукатснаб-Авто» (4725)44-3246. **Сургут:** «СК-Моторс» 76-4039. **Сыктывкар:** «Партнер Лукойла» 57-7187. **Томск:** «Автоцентр «Велес-40» 76-3308. **Тюмень:** «Антипино 2006» 24-47-31. **Ульяновск:** «Автоальянс» 405-777. **Уфа:** «Корея Центр» 79-8453. **Челябинск:** «ФМ-КомТранс» 725-7652. **Ярославль:** «ЯрКамп» 73-7773.

В коммерческом транспорте мы доверяем



Shell

**RIMULA**





**АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ**

Пассажирская автотранспортная отрасль: борьба за выживание..... **4**

**АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ**

В новый сезон с новыми силами..... **14**

**НОВОСТИ:**

Группа «ГАЗ» отгрузила первую партию автобусов ПАЗ 3204 на рессорной подвеске..... **15**

Остановки междугородних автобусов перенесут из центра города на периферию..... **16**

По требованию прокуратуры пресечено осуществление  
незаконных пассажирских перевозок..... **17**

Межведомственная комиссия начала проверку организаций,  
предоставляющих услуги автобусных пассажирских перевозок на  
привокзальных площадях Москвы..... **17**

**РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ**

Отражение мирового финансовоэкономического кризиса ..... **18**  
в зеркале автотранспортной отрасли Российской Федерации

**НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ**

Требования к выбору автобусов по видам, технологиям и дорожным  
условиям перевозки пассажиров..... **29**

СОГЛАШЕНИЕ № МТ-СН/08-201 о взаимодействии Министерства..... **36**

транспорта Московской области и Некоммерческого партнерства  
Московского областного транспортного союза «АСМОР» по вопросам  
развития транспортного комплекса на территории Московской области

**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.

**Экспертный Совет:**

**И.Д. Марчук** - Президент Российского автотранспортного союза

**Б.А. Винокуров** - Президент Российской транспортно - экспедиционной компании «Росстранссервис»  
Президент Московского Областного Транспортного Союза.

**С.А. Жарков** - Первый заместитель Президента - Председателя Совета директоров ООО «Управляющая компания «АВТОЛАЙН-ТРАНСЛАЙТ»

**А.С. Таксер** - Советник Префекта ЮЗАО г. Москвы, Председатель наблюдательного совета НП  
«ЕТС«Российские Автобусные Линии»

**Ю.Ю. Свешников** - Исполнительный директор Московского Транспортного Союза

**Б.О. Лоран** - Руководитель проекта «Русские Автобусные Линии»

**А.В. Галкин** - Исполнительный директор НП «ЕТС«Российские Автобусные Линии»

**Над номером работали:**

Б.О. Лоран, А.В. Галкин, П.А. Кошкин, Г.Д. Шахматов, И.В. Садыкова, А.В. Кузин, А.И. Левятов,  
В.Г. Игнатов, С.А. Сидоров, А.С. Яровенко, М.Т. Тедорадзе, А.А. Голощук, С.Н. Маракулин, Ж.Е. Жарикова,  
Е.О. Хвостенко, Ю.Н. Акимова, С.А. Дубовицкая, М.С. Сорокина, Н.В. Разумова

**Адрес Правления Партнерства:**

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

## Пассажирская автотранспортная отрасль: борьба за выживание

Межрегиональная конференция Российского автотранспортного союза на тему: «Развитие и совершенствование деятельности автовокзалов и пассажирских автостанций в Российской Федерации» прошла в Смоленске 16 апреля. Инициатором встречи работников автотранспортной отрасли выступил председатель Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов Борис Лоран. На конференции присутствовали представители органов исполнительной власти в области транспорта, общественных объединений (союзов, ассоциаций), автовокзалов и пассажирских автостанций Белгородской, Брянской, Калужской, Московской, Пензенской, Псковской, Смоленской, Тверской, Тульской областей, а также Москвы, Санкт-Петербурга и Республики Беларусь.

На конференции были затронуты основные проблемы отрасли, в том числе такие, как внедрение инновационных технологий в работу автовокзалов и пассажирских автостанций, выработка антикризисных мероприятий в этой сфере, взаимодействие автовокзалов и автостанций с органами исполнительной власти субъектов России, органами государственного контроля и надзора, а также многие другие вопросы.

Открывая конференцию, президент Российского автотранспортного союза (РАС) **Павел Златин** в своем приветственном слове сказал о том, что в настоящее время сделано далеко не все для обеспечения безопасности и повышения качества обслуживания пассажиров. Он напомнил, что в России сегодня зарегистрировано 42 миллиона транспортных средств на 140 миллионов граждан страны.

Президент РАС обратился к участникам мероприятия с предложением наметить конкретные пути улучшения работы автотранспортников, чтобы их можно было предложить законодательной и исполнительной властям.

«К сожалению, и криминальные формы работы сегодня имеют место на магистралях, и безопасность обслуживания пассажиров неудовлетворительная», – сказал он, и привел в пример ДТП с участием автобуса, в котором заживо сгорели люди, не так давно произошедшее в Петушках.

Проводя аналогию с захватами судов пиратами в Сомали, Златин говорил о состоянии рынка пассажирских автоперевозок.

«Сегодня одиозно звучат вопросы пиратства в Сомали, которые захватывают 1 – 2 транспортных судна в месяц, а у нас на дорогах России пиратство национальное процветает, если не на каждом километре, то, во всяком случае, на сотнях километров бескрайней России. Мы видим бесчинство силовых структур по отношению к автотранспорту. И это пиратство



ежедневно касается десятков тысяч автотранспортных средств», – подчеркнул он.

Председатель Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов **Борис Лоран** обозначил в своем выступлении проблемы, мешающие развиваться и полноценно работать рынку пассажирских перевозок, а также высказал предложения по их решению.

Он напомнил, что Общественный совет по совершенствованию деятельности автовокзалов основной своей задачей ставит защиту интересов автовокзала, как основной составляющей рынка межсубъектных автобусных перевозок.

«Проблема первая заключается в отсутствии выстроенных отношений между авто- и железнодорожными вокзалами. Российские железные дороги в большинстве регионов воспринимают нас, как конкурентов. Мы пытаемся убедить их в обратном. По сути, мы выполняем одинаковую функцию, и воспринимать автобусников как перевозчиков, крадущих пассажиров от железнодорожных касс нельзя. Эти два вида транспорта не должны между собой конкурировать, они должны взаимодействовать и совместно решать общие задачи. На сегодняшний день этого взаимодействия нет», – отметил Лоран.

В качестве решения этой проблемы он предложил президенту РАС Павлу Златину выступить организатором встречи представителей Общественного совета с Российскими железными дорогами и содействовать этому сотрудничеству.

«Вторая проблема. Мы предлагаем, наконец, принять реальную структуру рынка регулярных автобусных перевозок. Это схема «Пассажир – Автовокзал – Перевозчик» и никак по-другому, имея в виду последовательность и значимость каждой составляющей. «Его Величество Пассажир» первичен. Под его потребности и для его удобства выстраивается вся система перевозок. Лишение его права на передвижение автомобильным транспортом – это, по сути, нарушение его конституционных прав и свобод»,



– констатировал председатель Б.О. Лоран.

В этой схеме «Автовокзал» вторичен. Он должен по заказу администрации и по собственному мониторингу пассажиропотока и маршрутной сети, выстраивать эту сеть и привлекать к ее обслуживанию перевозчиков, вести ее контроль и оптимизацию расписания. В этой ситуации перевозчик, как третья составляющая, должен заниматься только своей непосредственной работой, то есть подавать качественный подвижной состав, предоставлять квалифицированных водителей и перевозить пассажиров.

В современной ситуации каждый перевозчик занимается борьбой со своими конкурентами на нелегальном рынке, рекламой и прочими несвойственными ему вещами, которыми должен заниматься автовокзал. «Предложение тут простое: закрепить указанную схему в нормативной документации и государственным структурам в своих действиях и проверочно - надзорных мероприятиях учитывать ее», – резюмировал Б.О. Лоран

В числе проблемных оказался вопрос методик расчетов стоимости услуг автовокзалов за диспетчерско - кассовое обслуживание.

Большинство автовокзалов работают за 15 % от суммы проданных билетов. Если бы не было нелегального рынка, можно было бы говорить и о снижении этой цифры, но реальность такова, что во многих регионах вокзалы даже при 15 % кассовом сборе не могут окупить свои прямые затраты. В этой ситуации начинаются различные сборы денег с перевозчиков: платный въезд на перрон, медицинский осмотр за деньги и так далее. В это время нелегальные пункты «у столбов» снимают с перевозчиков до 33 % от тарифа и затраты несут только на взятки за то, чтобы их не трогали».

В связи с этим Б.О. Лоран предложил всем автовокзалам рынка предоставить в Общественный совет методику собственных расчетов с подробным ее объяснением и с учетом объемов нелегального рынка в своем регионе, а также прочих фактов.

«Исполнительная власть должна, наконец, понять, что через пресечение деятельности нелегального рынка лежит дорога к снижению процента автовокзалов, к снижению тарифов. Соответственно отпадет и надобность в бюджетных дотациях перевозчикам», – убежден Борис Олегович.

Он также рассказал о проекте федерального закона по организации межсубъектных перевозок, который случайно попал ему в руки.

«Это только попытка написать такой закон. Прочитав текст, я увидел сразу, что нам, как вокзалам, этим будущим законом сразу же связывают руки. Отсюда вытекает проблема, что существующие на нашем рынке законы реально пишутся без учета мнения специалистов, работающих на земле. То есть мы будем стоять перед фактом конкретного закона, который мы не писали и коррективы свои не вносили», – сказал Б.О. Лоран.

Он предложил заинтересованным лицам обращаться на «горячую линию», открытую в рамках Общественного совета для обсуждения несовершенства законов, а также самим участникам рынка представлять свои дополнения и изменения как в федеральные, так и в региональные законы.

«Следующая проблема состоит в том, что в ряде регионов плохо осуществляется взаимодействие между руководителями автовокзалов и станций, отраслевыми органами исполнительной власти, транспортной инспекцией и другими структурами, отвечающими за рынок пассажирских автоперевозок. В результате какая - либо такая недоговоренность или недопонимание между этими структурами приводят к перекосам либо в сторону нелегального рынка, либо в пользу нерентабельных местных транспортных предприятий, которые каким - то путем хотят реанимировать» – сообщил Б.О. Лоран.

Он также отметил, что в ряде регионов идут массовые проверки для отчетности перед властью, в ходе которых проверяются перевозчики, работающие **ОТ** автовокзалов, в то время, как нелегальные перевозчики существуют спокойно. В результате такой «работы» происходит отторжение добросовестных перевозчиков от автовокзалов «к столбам»,

Б.О. Лоран привел в пример Москву, где под эгидой Департамента транспорта была создана рабочая группа по контролю над выполнением местного закона, а именно постановления правительства города № 24 (Постановление Правительства Москвы «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории Москвы от 18 января 2005 года – прим. ред.). С его точки зрения, это опыт показал, что в рамках рабочей группы вместе с силовиками, представителями исполнительной власти и т.д., с участием автовокзалов и ведущих перевозчиков появляется возможность решить в прямом диалоге ряд проблем, чем оказывается помощь перевозчикам и автовокзалам.

«Хотелось бы, чтобы в регионах подобные рабочие





группы создавались под эгидой заместителей губернаторов, отвечающих за транспорт», – высказал пожелание Б.О. Лоран.

В своем выступлении он также подчеркнул, что автовокзал не должен быть одновременно и перевозчиком.

«Это создает абсурдную ситуацию, когда компания – вокзал и перевозчик в одном лице, – подписывая договор со сторонним перевозчиком, сама становится перевозчиком на его маршруте. В своем договоре один московский автовокзал пишет, что он имеет право на 50 % паритет того маршрута, с которым к нему пришел перевозчик. Получается, что региональный перевозчик, приходя на этот вокзал, с момента подписания договора должен отдать этому автовокзалу половину своей накатанной годами работы, но без возмещения понесенных расходов. То есть автовокзал, подсчитав статистику и увидев хорошие деньги на основании своего же договора, ставит свои машины и забирает 50 % доходов. Это недобросовестная конкуренция», – отметил Б.О. Лоран.

Он предложил создать закон, запрещающий автовокзалу быть перевозчиком. При этом ситуацию, когда автовокзал, как перевозчик, обслуживает самостоятельно социальные маршруты, можно решить посредством проведения конкурсов между перевозчиками, где к объему выгодных маршрутов добавлялся бы в нагрузку социальный маршрут.

По словам председателя Совета, на рынке межсубъектных и внутриобластных автобусных перевозок слабо развито использование инновационных технологий в вопросе диспетчеризации. «Система ГЛОНАСС внедрена только в нескольких регионах на бюджетные средства. Организации, обслуживающие систему, уже пытаются «насадить» абонентское обслуживание в пределах до 7 % с тарифа билета. То есть при сборе автовокзалов 15 % появляется еще 7 %. На это перевозчик никогда не пойдет. При этом в администрации эти 7 % предложили вычитать из вокзального процента. Какой вокзал сможет существовать на оставшиеся 8% диспетчерского обслуживания? Это утопия», – уверен Б.О. Лоран.

В качестве решения проблемы он предложил самим автовокзалам финансировать систему ГЛОНАСС. В этом случае, помимо разгрузки областного бюджета, будет выполняться и поручение Президента страны по внедрению указанной системы, но сугубо рыночным способом, без допуска посредников между автовокзалом и перевозчиком.

Также председатель Общественного совета поднял вопрос отсутствия требований к автовокзалам и пассажирским автостанциям. Разработанный в 2003 году ГОСТ требований к автовокзалам (имеется ввиду подготовленный ГОСТ Р «Услуги по придорожному сервису. Требования к автовокзалам» – прим. ред.), где по объему пассажиропотока производилась градация объектов, так и не был принят.

При этом большое количество пунктов прибытия-



отправления автобусов в различных городах и регионах давно уже стали полноценными автовокзалами, но не имеют этого статуса, потому что не понятно, по какому принципу, кем и в каком порядке необходимо их согласовывать.

В связи с этим предлагается доработать этот проект ГОСТа – взять его за основу и превратить в соответствующий нормативный документ.

Кроме того, выступающий затронул и тему неуправляемого развития малого бизнеса на рынке пассажирских автоперевозок, подразумевая большое количество индивидуальных предпринимателей – транспортников, которые «растут как грибы», создают хаос и приводят к разрушению самого рынка.

«Вновь испеченные перевозчики, только получив лицензию и купив «ГАЗель», сразу бегут в местный комитет по транспорту или на автовокзал и требуют дать им маршруты или рейсы, при чем, как правило, самые доходные. Но сеть, как правило, переполнена и, как следствие, эти «отвергнутые» предприниматели переходят в нелегальный сектор рынка. Кроме того, у них не существует понятий расписания и тарифов. Отправление – по наполнению автобусов, тарифы устанавливаются от фонаря и так далее. Тем временем у вокзала идет отток пассажиропотока и снижается доходность как у самого вокзала, так и у легальных перевозчиков, работающих на том же маршруте. Исполнительная власть в этом случае либо разводит руками (что нет закона), либо дотирует деньгами из бюджета легальных перевозчиков. Получается так, что бюджет компенсирует расходы добросовестных операторов, а таким бездействием власти развивают нелегальный рынок», – сообщил Б.О. Лоран.

Он также добавил, что исполнительной власти необходимо жестко пресекать деятельность нелегальных перевозчиков. «Надо поощрять объединение таких индивидуальных предпринимателей с региональными транспортными предприятиями на их маршрутах, особенно там, где такие предприниматели могут поставить комфортабельные автобусы, а ГУП или МУП нет. Тогда индивидуальные предприниматели будут работать с базы местного транспортного



предприятия по жестким требованиям и расписанию этого предприятия», – предложил Б.О. Лоран, отметив при этом, что в среднем до 40 % возможных доходов от диспетчерско - кассового обслуживания межрегиональных маршрутов находится вне официальных автовокзалов.

В очередной раз была поднята проблема отсутствия между автовокзалами на рынке межсубъектных автоперевозок единой диспетчерской программы, позволяющей продавать билеты друг друга (так называемые «обратные» продажи), а так же продавать билеты автовокзалов, до которых не дотягивается собственная маршрутная сеть.

«У нас есть положительные примеры самостоятельно налаженных продаж между Москвой и Калугой, Москвой и Смоленском, Смоленском – Калугой и Тулой, Ставрополем и Элистой, Иваново и Краснодаром и так далее. Это первые шаги к созданию единой глобальной системы. Расширение сети межрегиональных продаж каждого вокзала увеличит положительный финансовый результат самого объекта, и позволит пассажиру выстроить маршрут передвижения по стране и за ее пределами, состыковавшись с железнодорожными перевозками и авиацией», – сообщил Б.О. Лоран.

Он добавил, что в рамках Общественного совета уже несколько месяцев ведется работа по связи разных диспетчерских программ различных регионов, что, как ожидается, позволит предоставить пассажирам услугу, которая уже давно существует на железной дороге и в авиации.

Кроме того, это позволит увеличить заполнение подвижного состава добросовестных, легальных перевозчиков и обеспечит безопасность перевозки пассажиров, а также решит целый ряд вопросов антитеррористической защищенности.

И в заключение Б.О. Лоран коснулся еще одной актуальной проблемы – отсутствия единого центра по обработке информации на рынке пассажирских автоперевозок с последующим предоставлением ее в Минтранс, РАС, региональные министерства и департаменты. Это необходимо для исправления ошибок и оперативного реагирования власти на нездоровую конкуренцию, коррупцию и прочие подобные вещи.

Далее слово было предоставлено директору регионального филиала ООО «Русские Автобусные Линии» Вадиму Игнатову, который рассказал о работе Смоленского автовокзала.

Он сообщил, что большинство транспортных предприятий Смоленской области выступают в двойной роли: и в качестве перевозчика, и в качестве объекта транспортной инфраструктуры.

«С одной стороны, как перевозчик, предприятие должно выступать за снижение процента диспетчерско - кассового обслуживания, а с другой стороны, как автовокзал, он понимает, что при снижении этих отчислений сама инфраструктура будет разрушаться», – сказал В.Г. Игнатов, рассуждая о возможности



снижения платы за диспетчерско - кассовое обслуживание.

«Когда речь идет об изменении этого процента в большую или, возможно, даже в меньшую сторону, в первую очередь можно говорить о том, насколько рынок перевозок прозрачен для анализа самого пассажиропотока. Если мы совместными усилиями сможем «проявить» весь этот пассажиропоток, то руководителям автотранспортных предприятий самим будет понятно, какой транспорт какой вместимости выставлять на тот или иной маршрут», – отметил В.Г. Игнатов.

Он добавил, что две самые главные проблемы, с которыми сталкивается в своей работе перевозчик – это нелегальный извоз и несовершенство законодательной базы или расплывчатость формулировок. По его мнению, инспекции автодорожного надзора необходимо наделять большими полномочиями, чем это есть сейчас.

«В Москве была попытка усовершенствовать законодательную базу. Было принято постановление Правительства города № 24. Я не говорю, что оно везде исполняется, но попытаться принять такие постановления надо. Хоть это и будет подзаконный акт, но он не будет противоречить федеральному законодательству. И сделать это можно только через создание специализированных рабочих групп, в которые будут входить как представители власти, так и транспортники. Мы ничего не сможем сделать с нелегальным бизнесом, пока у исполнительной власти не будут развязаны руки в законодательном плане», – подчеркнул выступающий.

В завершение своего доклада В.Г. Игнатов рассказал о достижениях Смоленского автовокзала. Ежегодно вокзал увеличивает пассажиропоток на 10 - 12 %. В настоящее время пассажиры могут забронировать билеты по телефону. Благодаря системе автоматизации, которая существует на вокзале, появилась возможность отправлять пассажиров по единому билету транзитом через несколько регионов. Кроме того, благодаря местному департаменту транспорта, который выступил инициатором и основной движущей



щей силой, автовокзал был оснащен современной системой видеонаблюдения.

Директор Группы охранных предприятий «Мангуст» Михаил Багров рассказал о соблюдении требований безопасности на автовокзале Смоленска.

«Наша организация охраняет автовокзал практически с самого начала прихода туда «Русских Автобусных Линий». Я видел, как росли перевозки, как увеличивалось количество автобусов, как происходили изменения на вокзале, каким он был, и каким он стал сейчас. Почему - то в документах и в обсуждениях не затрагивается вопрос обеспечения безопасности пассажирских перевозок. Я имею в виду не ту безопасность, которая связана с исправностью транспортных средств, а именно тот криминал, который царит в нашей стране», – отметил Багров.

Он рассказал, с 1 января этого года благодаря видеонаблюдению на вокзале было задержано более 500 человек за хулиганские действия, за неадекватное поведение в состоянии алкогольного опьянения и другие нарушения. Кроме того, за три месяца сотрудники охранного предприятия задержали 4 - х человек, находившихся в федеральном и областном розыске.

При этом Михаил Анатольевич заметил, что в настоящее время система видеонаблюдения работает не в полную силу.

«Количества камер недостаточно, чтобы перекрыть все участки вокзала. В дальнейшем нужны средства для усовершенствования системы видеонаблюдения», – резюмировал Багров.

Об организации внутриобластных и межобластных регулярных автобусных перевозок в Смоленской области рассказал заместитель начальника Департамента дорожного хозяйства и транспорта региона Владимир Плешков.

«С 2005 года, когда вступили в силу 184 - й и 131 - й законы, которые разделили полномочия по организации пассажирских перевозок между муниципальными властями, к сожалению, на уровне федерации никаких разделений не произошло. Кто отвечает за межобластные маршруты, непонятно. Мы, как орган исполнительной власти региона, только согласовываем паспорта маршрутов и расписание, и они вносятся в реестр Минтранса, а дальнейшим контролем и анализом этих перевозок никто не занимается», – посетовал В.Н. Плешков.

Он добавил, что в Смоленской области есть закон о пассажирских перевозках, который был принят в 2004 году, который касается только полномочий субъекта (областной закон «Об организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении» от 14 декабря 2004 года – прим. ред.). Для борьбы с нелегальными перевозчиками распоряжением администрации созданы межведомственные группы, которые периодически проводят работу. «В рамках тех полномочий, которые у нас есть, мы стараемся эту

проблему решать», – сказал заместитель начальника Департамента, пояснив, что серьезная проблема с нелегальными перевозками в области сложилась в основном по маршруту Смоленск – Ярцево. «Общими усилиями мы каких-то результатов уже добились, но все равно нелегалы продолжают работать», – отметил В.Н. Плешков.

Он также сообщил, что в регионе порядка 70 межмуниципальных и 80 пригородных маршрутов, которые обслуживают 56 перевозчиков. С ними заключены договоры.

«Правда договоры заключены только на один год, так как в перспективе планируется проведение конкурсов на обслуживание маршрутов, и тогда уже будут заключаться долгосрочные договоры. Раньше конкурсы не проводились в связи с тем, что мы ждали, когда выйдет закон, который в прошлом году был принят в первом чтении. Но решили, что больше тянуть не стоит», – сказал чиновник.

Кроме того, в прошлом году в области построили новую автостанцию и власти региона и в дальнейшем планируют заниматься этим вопросом.

Заместитель начальника Управления Госавтонадзора по Смоленской области Анатолий Лопутнев поделился опытом организации государственного контроля и надзора за соблюдением требований по организации регулярных автобусных перевозок.

Он рассказал, что на территории области зарегистрировано 5498 автобусов, из них 237 – муниципальные, остальные – в частной собственности. Лицензии на перевозку пассажиров имеют 480 хозяйствующих субъектов, в ведении которых находятся 2121 автобус, то есть больше половины автобусов используется для собственных нужд. В свою очередь 23 перевозчика осуществляют транспортное обслуживание льготных категорий граждан, из них 9 предприятий в муниципальной собственности и 2 индивидуальных предпринимателя. На территории региона есть автовокзал в Смоленске, являющийся областной собственностью, находящийся в аренде у ООО «Русские Автобусные Линии», и 19 автостанций в районных





центрах, в том числе 14 – в муниципальной собственности и 5 – в частной. В 6 районах области до сих пор отсутствуют какие-либо автостанции.

Автовокзалы и автостанции Смоленщины обслуживают 94 междугородных маршрута, в том числе 7 международных и 37 межрегиональных, по которым ежегодно перевозится около 2,5 миллионов пассажиров.

«Управление периодически проводит проверки автовокзалов и автостанций в соответствии с действующим законодательством. При этом в качестве нормативного документа применяет приказ Минтранса РФ № 200. Этот приказ 1981 года, он уже устарел, но другого пока нет», – сказал А.А. Лопутнев.

Он добавил, что, благодаря усилиям Минтранса РФ, в 2007 году принят новый Устав автомобильного транспорта, в феврале этого года утверждены Правила перевозки пассажиров.

«В этих документах не конкретизируются требования к автовокзалам и пассажирским автостанциям, но есть надежда, что в ближайшее время выйдет нормативный документ, в котором будет указано все требования по оснащению, функциям, обязанностям и прочим характеристикам автовокзалов и автостанций.

В результате последней проведенной массовой проверки автовокзалов и автостанций в апреле 2008 года в 11 из 20 выявлены нарушения – такие, как отсутствие паспортов, схем движения автобусов, информации для пассажиров, средств пожаротушения. Отсутствуют или не обозначены места (платформы) посадки - высадки пассажиров, инструкции по действиям при обнаружении признаков террористических актов и другие нарушения. По всем ним выданы предписания.

Автовокзал в Смоленске является связующим звеном всей пассажирской транспортной системы области и с приходом ООО «Русские Автобусные Линии» он сильно преобразился – он обустроен и пассажирам оказываются все необходимые услуги. Отправка междугородных и международных автобусов осуществляется с посадочных площадок автовокзала с предоставлением пассажирам надлежащего комплекса услуг.

А.А. Лопутнев рассказал и о том, что в 2008 году от Смоленского филиала ООО «Русские Автобусные Линии» – арендатора вокзала – в адрес Управления Госавтодорнадзора по Смоленской области поступило 15 обращений, которые были рассмотрены Управлением и по ним приняты соответствующие меры. В этом году поступило уже 4 обращения, по одному из которых приняты меры административного воздействия к перевозчику за посадку пассажиров в не установленном расписанием месте. Обращения, в основном, касаются несоблюдения перевозчиками расписания движений автобусов, а именно осуществления посадки - высадки пассажиров в местах, не предусмотренных паспортами маршрутов.

Согласование расписаний движения автобусов, определение мест посадки и высадки пассажиров и другие вопросы, касающиеся перевозок пассажиров, в соответствии с федеральным законом № 131 возложены на органы местного самоуправления. По межмуниципальным маршрутам организаторами перевозок являются органы исполнительной власти субъектов федерации, которые и принимают решения по определению остановочных пунктов.

Одновременно, в соответствии со статьей 19 Устава, разрешается перевозка пассажиров с посадкой и высадкой в любом, не запрещенном правилами дорожного движения, месте по маршрутам регулярных перевозок.

«Что касается нелегальных перевозчиков, я бы сказал, что у нас на Смоленщине обстановка не столь уж серьезная в этом плане. У нас по Смоленску курсируют свыше 700 автобусов, и все они ходят на законных основаниях по договорам и расписаниям. Да были проблемы, и пока мы еще не полностью вопрос решили по маршруту Ярцево – Смоленск. Но по другим маршрутам директора автопредприятий вряд ли скажут, что у нас есть массовый характер нелегальных перевозок», – заметил А.А. Лопутнев.

Вице - президент ассоциации «Смолавтотранс» Татьяна Соловьева обратилась в своем выступлении к основным проблемам, возникающим в работе пассажирских автотранспортных предприятий и индивидуальных предпринимателей Смоленской области при осуществлении межрегиональных автобусных перевозок.

Ассоциация в течение 5 лет, в соответствии с приказом Минтранса, взаимодействуя с Российским автотранспортным союзом, выполняет все требования по контролю открытия и закрытия межсубъектных маршрутов. В последние годы она также занимается и отслеживанием количества перевозчиков.

«Изучив законодательно - правовую документацию и даже информацию арбитражного суда по поводу отказа перевозчику встать на тот или иной маршрут именно ссылаясь на то, что сегодня на данном мар-





шруте избыток перевозчиков и нет дополнительной потребности в оказании этой услуги, мы запрашиваем на автовокзалах и автостанциях информацию о количестве проданных билетов. Далее мы считаем коэффициент наполняемости маршрута. Действительно, зачем, дополнительно порождать перевозчиков, которые потом будут устраивать на маршруте гонки или начнут незаконно вытеснять друг друга с этого маршрута, а также ни к чему вводить убыточных перевозчиков», – сказала Соловьева.

Она сообщила о том, что ассоциация «Смолавто-транс» отказала в согласовании паспортов маршрутов двум перевозчикам Брянска, ссылаясь на то, что на этом направлении автобусы ходят с интервалом чуть ли не в полчаса.

«Обратился к нам недавно перевозчик из Орла. Мы точно также проверили расписание, которое он нам представил. Это расписание не устроило не нашу ассоциацию, а перевозчиков, которые уже длительные годы работают на данном маршруте. Мы предложили другое расписание, и в ближайшее время урегулируем этот вопрос», – рассказала Т.А. Соловьева.

Она также сообщила о проблемах, которые возникли у перевозчиков региона в связи с выходом постановления Правительства Москвы № 24-ПП от 18.01.05.

« Когда оно вышло, нашим муниципальным перевозчикам было достаточно сложно. Наша Ассоциация несколько раз обращалась к Ю.М. Лужкову. Для своих перевозчиков, которые ездили на Москву и не имели подвижного состава, соответствующего экологическим требованиям Евро – 2, мы дали гарантийные письма о том, что перевозчик не уйдет с этого маршрута, а будет работать и в течение года заменит подвижной состав на новый, соответствующий установленным в Москве требованиям».

Т.А. Соловьева пожаловалась на отсутствие в транспортном законодательстве понятия «общественный пассажирский транспорт». Также она подчеркнула, что необходимо внести изменения и в законодательство о лицензировании, сделав лицензирование пассажирского транспорта котируемым, чтобы навести порядок в автотранспортной отрасли.

Заместитель генерального директора по перевозкам РАТУП «Витебскоблавтотранс» Сергей Залесский директор комплекса информационно - вычислительных работ РАТУП «Витебскоблавтотранс», представлявший Республику Беларусь, рассказал собравшимся о внедренной в Витебской области системе автоматизированного контроля пассажирских перевозок.

Эта система была разработана и внедрена еще в 80 - х годах. В настоящее время весь автомобильный пассажирский транспорт в Витебске, как государственный, так и частный охвачен данной системой контроля и управления. При этом используется спутниковая навигационная система для регистрации перемещений и определения местоположения транспорта. Под это и выпущена соответственная



законодательная база. На сегодняшний день приняты законодательные документы, обязывающие всех частных перевозчиков оснащать свои транспортные средства системами автоматизированного контроля, и стало легче работать. «Первое время, когда мы заставляли частного встать на контроль, было сложно», – поделился С.В. Залесский.

На автоматизированный контроль, используемый на основе спутниковых систем, поставлены все пригородные и междугородные перевозки. Все управление автомобильным пассажирским транспортом сосредоточено в Центральной диспетчерской станции. Поступающая с транспортных средств информация обрабатывается специализированным программным комплексом, и результаты работы водителей передаются по модемной связи на автопредприятие. Диспетчеру на монитор поступает информация и в случае отклонений автобусов по времени или по маршруту – у диспетчера появляется надпись «возможный сход». При этом оператор включает электронную карту Витебской области, определяет, где находится автобус, и связывается с водителем через бортовой терминал. А далее совместно с автопредприятием принимается решение по корректирующему воздействию.

Качественные показатели работы водителей, как и по городским перевозкам, автоматически учитываются при начислении заработной платы.

Таким же образом управляется транспорт в Орше, Полоцке и Новополоцке. В дальнейшем планируется охватить этой системой весь пассажирский транспорт районных автопредприятий и создать областной центр мониторинга пассажирских автоперевозок области.

С.В. Залесский также рассказал, что на автовокзалах Витебска работает второе поколение автоматизированной системы – специальная компьютерная программа по продаже билетов на все направления. Подобными системами оборудованы все областные центры республики, что позволяет продавать билеты с одного вокзала на другой в любом направлении.

Для удобства пассажиров также предусмотрена продажа билетов по пластиковым банковским карто-



чкам и помимо этого ведется запись разговоров между кассиром и пассажиром. Благодаря этому сейчас практически нет жалоб на кассиров.

В заключение С.В. Залесский сообщил, что для того, чтобы охватить всю область этой автоматизированной системой, потребуется примерно 2 года и порядка 160 тысяч долларов.

Вице - президент Российского автотранспортного союза Михаил Козлов сказал о том, что автотранспортникам самим нужно действовать более настойчиво в вопросах совершенствования нормативно-правовой базы в этой сфере.

«Я помню 1997 – 98 годы, когда автовокзалы обращались к нам с тем, что им необходимо положение об автовокзалах, методические рекомендации по определению стоимости услуг и так далее. И вдруг, начиная с 2006 – 2007 года, прекратили предъявлять претензии и жаловаться, что законов нет. Мы должны продвигаться вперед и решать вопросы, которые возникают сегодня. Мы сами должны готовить нормативные документы. Иначе, если мы будем продолжать дальше так лицензировать, как мы лицензировали транспортно - экспедиторскую деятельность, грузовые перевозки, ремонт и техническое обслуживание, то у нас отберут последнее – лицензирование пассажирских перевозок», – отметил М.И. Козлов. Он также предложил сделать лицензирование котируемым.

«Не случайно в последнем изменении в закон о лицензировании было указано, что лицензиат при получении лицензии должен объявить место, где он будет осуществлять свою деятельность. А согласно статье 15 Федерального закона № 131 органы местного самоуправления создают условия и обеспечивают организацию обслуживания населения пассажирскими и грузовыми перевозками. Что это такое? Например, для того, чтобы на маршруте номер 2 в Смоленске работало не 15 автобусов, а, согласно проведенному исследованию пассажиропотока, нужно только 6, я больше, чем 7 – 8 лицензий на него не должен давать. В этом случае я, как орган местного самоуправления,

определяю маршрутную сеть города, то, что у меня с тысячным населением должно работать 95 автобусов и больше мне не надо», – предложил схему организации городской маршрутной сети вице - президент РАС.

Он сказал и о том, что необходимо дать методические рекомендации органам местного самоуправления по утверждению маршрутной сети в регионе, напомнить, как обследовать пассажиропотоки, составлять конкурсные условия, и т.п.

М.И. Козлов предложил в течение двух месяцев совместно разработать проект технических требований к автовокзалам с учетом 16 - го федерального закона (Федеральный закон № 16 «О транспортной безопасности» от 9 февраля 2007 года – прим. ред.) и создать положение об автовокзалах и автостанциях.

О вопросах, возникающих при оформлении маршрутной документации по организации регулярных межрегиональных автобусных перевозок и о ведении федерального и регионального реестров автобусных маршрутов рассказал начальник отдела РАС Евгений Колесников.

«Если вспомнить, раньше во всех отчетах Министерства транспорта звучала цифра, что 80 % пассажиров перевозится автомобильным транспортом. Потом цифра сократилась примерно вдвое. А почему это произошло? Потому что нарушилась связь между Минтрансом, перевозчиками и автовокзалами. Раньше при Минтрансе существовала автоматизированная система управления, вся информация из регионов поступала в министерство, была статистическая отчетность. На сегодняшний день она утеряна», – обратил к истории вопроса Колесников.

Он добавил, что в Росстат поступает информация только от транспортных предприятий, с численностью работающих от 100 человек и выше. А частные предприниматели, у которых от 2 до 10 автобусов и где работает 30 человек из этой статотчетности ушли.

С точки зрения Колесникова, пассажирские перевозки не могут быть убыточными или нерентабельными. По его словам, автомобиль «ГАЗель», стоимостью в 300 тысяч рублей, «отбивается» всего за 2 – 3 месяца.

«В 2003 году был принят 178 - й приказ Минтранса (приказ Министерства транспорта РФ № 178 «Об утверждении Порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации» от 14 августа 2003 года – прим. ред.), который направлен на упорядочение маршрутной сети и осуществление хоть какого - то учета маршрутов между субъектами РФ. На сегодняшний день, согласно экспертным оценкам, таких маршрутов по России существует порядка 6 тысяч. Из этого количества только порядка 2,5 тысяч маршрутов внесено в реестр. И это только благодаря транспортной инспекции, которая постоянно проводит проверки», – рассказал Е.В. Колесников.

По его словам, решить эту проблему могут только



руководители автовокзалов, направляя информацию обо всех маршрутах, в том числе нелегальных, в соответствующие органы.

О работе автовокзалов и пассажирских автостанций в Псковской области рассказал заместитель генерального директора ГУП «Псковавтотранс» Алексей Семенов.

По его словам, все автовокзалы региона находятся в одних руках – в ведении «Псковавтотранса», а он не является перевозчиком. Предприятие лишь выполняет функции организатора перевозок.

В области сейчас проводится полная компьютеризация всех станций и увязка их в единую систему.

«Было бы хорошо, если бы наши внутренние шаги были сопряжены с теми шагами, которые будут сделаны на общероссийском уровне и потом вольются в единую реку», – отметил А.Е. Семенов.

Он добавил, что в течение пяти лет «Псковавтотранс» вкладывал деньги в модернизацию, и на каждый рубль, вложенный в инновацию, нужно вложить еще 4 рубля, чтобы ее подготовить.

«Построенные в советские времена здания и сооружения последние 10 – 20 лет вообще не ремонтировались. В 2002 году, когда я пришел в организацию, я столкнулся с тем, что эти инновации не на что ставить: нет ни коммуникаций, ни собственно зданий. Сейчас, прежде чем ставить компьютер и программное обеспечение на станцию, мы фактически проводим капитальный ремонт помещений с подводкой всех коммуникаций», – рассказал А.Е. Семенов.

На вопросы работников автотранспортной отрасли ответил директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского электрического транспорта Минтранса РФ Олег Старовойтов. Он также рассказал о совершенствовании законодательной и нормативно-правовой базы в сфере пассажирского автотранспорта.

В начале своего выступления он ответил на замечание вице - президента Ассоциации автотранспортных предприятий «Смолавтотранс» Татьяны Соловьевой, которая пожаловалась на то, что в новом Уставе не определено понятие «общественный пассажирский транспорт»

«Татьяна Андреевна сетовала на то, что в Уставе ничего не сказано о транспорте общего пользования. В статье 19 даются разъяснения видов регулярных перевозок пассажиров и багажа. Здесь сказано, что регулярные перевозки пассажиров и багажа осуществляются на основании публичного договора перевозки пассажиров по маршруту. Регулярные перевозки пассажиров относятся к перевозкам транспортом общего пользования. Не может быть общественного транспорта. Могут быть перевозки, осуществляемые транспортом общего пользования или не общего пользования. Я считаю, что здесь достаточно четко прописана эта формулировка», – сказал О.И. Старовойтов.

При этом напрасны все опасения, что при таком



подходе каждый перевозчик, который осуществляет регулярные перевозки, будет иметь возможность останавливаться «у каждого столба», добавил он.

«Это не так. Регулярные перевозки в Уставе разделены на 2 вида. Конечно, во всем мире лицензирование – это, прежде всего, квотирование, и там лицензию получают на конкретную работу по конкретному маршруту. У нас, к сожалению, не так. И это не потому, что кто - то, занимаясь созданием нормативных документов, не знал, как нужно сделать, просто не получилось и не получается. И вы видите, что сейчас тенденция другая: вообще отменяют лицензирование по многим видам деятельности. Мы предполагаем, что, когда органы исполнительной власти будут давать разрешение или заключать договор на осуществление регулярных перевозок, там конкретно будет указано, что тот или иной предприниматель, получив разрешение для работы на определенном маршруте, будет или в том или в другом режиме работать, а не так, что хочет – «у столба» будет останавливать, а хочет – на остановке. Здесь такой свободы нет», – отметил О.И. Старовойтов.

По его словам, все проблемы, которые существуют с перевозкой пассажиров в России, в Минтрансе объединили в три блока. Первый блок – это проблемы, связанные с гражданско-правовыми отношениями: это отношения перевозчика, пользователя и владельца инфраструктуры.

«Я считаю, что этот блок мы практически закрываем. Мы создали Устав. Неважно, плохой он или хороший. Мне он тоже не очень нравится, мы его хотели сделать по-другому, но не получилось. Мы много лет создавали этот Устав и постоянно на различных инстанциях из документа что-то выбрасывали, его перекраивали. Есть достаточно серьезные фильтры, которые пройти невозможно. Есть Главное правовое управление Администрации Президента России, которое, за подписью Президента, дает заключение на тот или иной нормативный документ. Наверное, ни один закон не проходил такой тщательной фильтрации как этот Устав, порой руки опускались, и хотелось



все бросить», – пожаловался чиновник.

Он добавил, что в Минтрансе предполагают в развитие Устава утвердить приказом министра нормы, записанные в не принятом до сих пор ГОСТе Р. Он так и будет называться «Требования к автовокзалам и автостанциям».

«Этот проект делается, коллеги из РАСа принимают участие. Мы, по крайней мере, стараемся не делать нормативные документы кулуарно, мы всегда приглашаем принять самое активное участие в разработке документов. Таким образом, первый блок проблем я надеюсь, в самом скором времени мы закроем», – сказал О.И. Старовойтов.

Второй блок – это вопросы обеспечения безопасной перевозки пассажиров и багажа. На этот счет сегодня тоже нет нормативной базы.

«Есть какие-то ведомственные приказы, письма, инструкции, циркуляры еще с советских времен. Они неплохие, но их нужно привести в соответствие с реалиями и объединить все это в свод правил. Мы пытаемся сейчас сделать правила обеспечения безопасной перевозки пассажиров и багажа», – сообщил чиновник.

Он призвал регионы, опираясь на 131-й федеральный закон, создавать собственные законы.

«Мы согласовали закон об основах организации транспортного обслуживания и в развитие этого закона сделали некий проект правил, который, на наш взгляд, мог бы заменить 200-й приказ, но он заблокирован в Думе. И не по инициативе думцев. Дума готова принять его и во втором, и в третьем чтении. Но кто-то решил заморозить этот закон на данной стадии. В Думе есть большая стопка писем от губернаторов и полпредов о том, что этот закон нужен, чтобы дать возможность органам исполнительной власти на местах отрегулировать и «поставить все на законные рельсы». Но этот закон замерз. Его никто не отзывал, но перспектива его очень туманная», – сказал О.И. Старовойтов.

«Здесь очень важно определить субъект закона. Надо взять одну функцию, например, организация транспортного обслуживания населения, так и назвать этот закон и прописать все нормы, потому что ждать уже больше нельзя. Надо это дело на местном уровне регулировать», – добавил он.

Кроме того, по словам Старовойтова, когда проводились реформы, все забыли про то, что есть межрегиональные перевозки и они «повисли» – они сегодня ни в чьей компетенции. Минтранс принял решение сделать закон о межрегиональных перевозках, в котором должно быть прописано все, что касается этого вопроса: и требования к открытию маршрутов, как он открывается, кем, кто владеет паспортом, что такое паспорт, и то, как создаются комиссии по обследованию межсубъектных маршрутов, определить, в каких случаях субъект, к которому поступил паспорт или расписание на согласование может отказать инициаторам и т.д.



Еще один больной вопрос – это техническое регулирование. В стране сегодня выпущен только один технический регламент, и тот реализовать не могут, считает Олег Игоревич.

«Это регламент по экологическим выбросам. Определили сроки ввода автомобилей Евро – 4 и Евро – 5, а научиться делать топливо для этих автомобилей забыли. Сейчас опомнились и отложили введение этого регламента, пытаются гармонизировать требования к топливу и сроки ввода этих параметров. Это все тоже компетенция нашего Департамента, но силы наши ограничены. Поэтому я буду очень благодарен за непосредственную помощь в разработке документов, потому что сами мы не справимся», – сказал он.

Участников конференции очень заинтересовал вопрос в отношении приказа Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 31.12.81 № 200 «Об утверждении правил организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте». Вопрос заключался в том, отменяется ли этот приказ в связи с принятием Правил перевозки пассажиров и багажа и Устава автомобильного транспорта.

«Если посмотреть этот приказ, то видно, что в его предмете в общей части написано, что этот приказ распространяется на предприятия Министерства автомобильного транспорта РСФСР, сегодня нет ни министерства, ни предприятий этих. Этот приказ сегодня носит рекомендательный характер. Там достаточно хорошо методически все прописано и, как рекомендация, он, безусловно, используется. Но я хочу сказать, что мы возьмем его за основу и попытаемся сделать Правила. Если это получится, то будет неплохо», – ответил на вопрос О.И. Старовойтов.

В завершении конференции в своем заключительном слове президент РАС Павел Златин сказал о необходимости формирования института вице-президентов Российского автотранспортного союза в регионах на общественных началах. По его словам, уже есть соответствующая договоренность с рядом регионов.

«При этом институте в федеральных округах будут формироваться общественные советы, в которые мы

будем настойчиво приглашать и администрацию в лице законодательного собрания, и представителей губернаторов, а также всех силовых структур. Нам важно рассматривать все вопросы сообща. И если ежеквартально рассматривать вопросы на общественных советах по транспорту при представителе президента в федеральном округе, если мы сделаем аналогичные подразделения в субъектах федерации, то и считаться с автомобилистами в этом случае будет, наверное, необходимо», – рассказал Президент РАС.

«Если кто - то не будет этого делать, РАС найдет возможности повлиять даже на самого высокого чиновника в любом субъекте федерации. Найдем мы такие пути при поддержке Министерства, при подде-

ржке Госдумы и Правительства. Но нам не хотелось бы обострять и переводить наши отношения в конфликты. Надо сделать так, чтобы ни одно решение исполнительной и законодательной властей в области автотранспорта не прошло мимо самих перевозчиков, операторов и тех, кто развивает транспортную инфраструктуру», – сказал П.А. Златин.

В заключение он поблагодарил Б.О. Лорана и весь Общественный совет за организацию этой большой межрегиональной конференции в Смоленске.

*Пресс-служба*

**НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»**

## АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

### В новый сезон с новыми силами



С наступлением весенне-летнего периода, традиционно увеличивается пассажиропоток, поэтому в целях улучшения качества услуг, предоставляемых автовокзалом и перевозчиками, ивановский филиал «Русских Автобусных Линий» провел несколько мероприятий.

Так, например, в начале мая открылась касса предварительной продажи билетов, по всем направлениям, в том числе на южные маршруты, в самом крупном областном торгово-развлекательном центре «Серебряный город». Он расположен в самом центре Иванова. Касса работает с 10 до 22 часов. Пассажиры уже оценили комфорт и удобство этого пункта продажи билетов. Их, отзывы говорят сами за себя:

**Дмитрий (строитель):** «Я довольно часто пользуюсь услугами пассажирского транспорта, так как моя семья живет в Кинешме, раньше мне приходилось заранее ехать на

автовокзал и покупать билет, часто мне приходилось ездить на газелях, так как я не успевал его купить. Теперь у меня нет таких проблем, я могу приобрести билет в любое удобное для меня время, когда хожу за покупками или в кино».

**Дарья (студентка):** «Мы с друзьями очень часто бываем в торговом центре «Серебряный город». Это одно из самых популярных мест у жителей не только Иванова, но и соседних городов, и вдвойне приятно, что во время отдыха можно решить вопрос о поездке домой, к друзьям или в Москву, а теперь еще и на отдых».

Кроме того филиал ООО «Русские Автобусные Линии» организовал автобусные рейсы по маршруту Иваново–Фурманов с отправлением от ТЦ «Серебряный город». В расписании предусмотрено несколько рейсов в утренние и вечерние часы. Остановка осуществляется по требованию пассажира. Благодаря этому решению, теперь жители Фурманова могут легко спланировать поездку за покупками или отдых в «Серебряный город».

Следующим шагом по улучшению условий обслуживания пассажиров станет открытие экспресс-кассы на выезде с автовокзала. Основное ее преимущество заключается в том что, автобусы отправляются от этой кассы по заполнению и билет можно купить за считанные секунды. На сегодняшний день в ней продают





билеты только на Кинешму, но в планах руководства расширить географию обслуживания этой кассы на такие направления как Тейково, Вичуга, Пучеж и т.д.

Помимо этого, филиал «Русские Автобусные Линии» провел экспериментальную предварительную продажу билетов в ВУЗах Иваново. В течение двух месяцев с марта по апрель три раза в неделю осуществлялась продажа билетов в Ивановской Сельскохозяйственной Академии. Как студентам, так и работникам учебного заведения этот проект понравился, учитывая то, что основная масса обучающихся там молодых людей – иногородние, проживающие в сельской местности. Экономия временных и финансовых затрат в процессе приобретения билетов пришлось очень кстати. Руководство компании уже составило официальные письма нескольким ректорам ивановских учебных заведений с предложением

продолжить эту экспериментальную программу с нового учебного года.

Сегодня требования к качеству услуг, предоставляемых как автостанциями, так и перевозчиками, растут в бешеном темпе, так как пассажиры стали более строго подходить к оценке всего комплекса обслуживания. Сюда входит и комфорт, и безопасность перевозок, а также и возможность предварительного заказа и приобретения билетов в удобное для них время и в удобном месте. В данной ситуации Группа компаний ООО «Русские Автобусные Линии» прилагает максимум усилий для установления стабильных и качественных отношений между пассажирами и перевозчиками при организации современного цивилизованного рынка перевозок по всей стране.

**Пресс служба  
ООО «Регион Сервис»**

## **НОВОСТИ:**

### **ГРУППА «ГАЗ» ОТГРУЗИЛА ПЕРВУЮ ПАРТИЮ АВТОБУСОВ ПАЗ-3204 НА РЕССОРНОЙ ПОДВЕСКЕ**

Группа «ГАЗ» отгрузила первую партию автобусов малого класса ПАЗ-3204 на рессорной подвеске, сообщает пресс-служба компании.

Общая стоимость 26 автобусов составит 33 млн. рублей.

В частности, «Русские автобусы–Группа ГАЗ» совместно с официальным дилером ООО «Техинком» поставила 11 автобусов ПАЗ-3204 на рессорной подвеске в пригородной комплектации компании ООО «Востокнефтепровод» в Братск для корпоративных перевозок сотрудников компании. Также продолжается отгрузка 15 единиц ПАЗ-3204 в Центральный и Северо-Западный регионы РФ частным перевозчикам для обслуживания городских пассажирских перевозок совместно со своим официальным дилером ООО «ЯрКамп».

Все автобусы оборудованы двигателем Cummins, КПП-ZF, мостами КААЗ.

Группа «ГАЗ»–крупнейший российский производитель коммерческого автотранспорта и строительной техники. Компания основана в 2005 году в результате реструктуризации производственных активов ОАО «Руспромавто», существовавшего с 2001 года. В состав «Группы ГАЗ» входят ОАО «ГАЗ», 18 автомобилестроительных предприятий в России, британская автокомпания «LDV», сбытовые и сервисные структуры. Штаб-квартира компании расположена в Нижнем Новгороде.

**13.05.2009**  
<http://www.r52.ru/>

### **ОСТАНОВКИ МЕЖДУГОРОДНИХ АВТОБУСОВ ПЕРЕНЕСУТ ИЗ ЦЕНТРА ГОРОДА НА ПЕРИФЕРИЮ**

Префект Центрального округа столицы Алексей Александров на пресс-конференции предложил переместить остановки междугородних автобусов от железнодорожных вокзалов в районы конечных станций метрополитена, сообщает Интерфакс.

Автобусы дальних рейсов буквально заполонили центр города. По словам префекта, водители высаживают своих пассажиров около вокзалов и там же подолгу ждут новых. Между тем это создает ряд неудобств. Во-первых, портится вид столицы, во-вторых, это «оказывает влияние на транспортную ситуацию». В-третьих, двигатели автобусов постоянно остаются включенными, что не лучшим образом сказывается на экологии. Наконец, многие автобусы «ночуют» прямо во дворах жилых домов и мешают жильцам. Александров отметил, что в периферийных районах города значительно больше свободных территорий, где можно было бы построить комфортабельные автобусные вокзалы. Кроме того, префект предложил создать гостиницы для водителей, которые «сегодня ночуют прямо в своих машинах, а затем, уставшие, едут обратно,

в дальние города России». При этом увеличивается опасность возникновения дорожно-транспортных происшествий с участием автобусов.

Между тем у Москвы нет ни одного собственного автовокзала. Единственный на территории города - Щелковский - принадлежит Московской области, но и его скоро не будет в связи со строительством дублера Щелковского шоссе.

Ранее столичные власти обещали перенести его к станции метро «Черкизовская», а также построить новые автовокзалы у платформы «Косино» (Горьковское направление МЖД), платформы «НАТИ» (Октябрьской железной дороги), в поселке Внуково и на улице Подольских курсантов, владение 7.

На сегодняшний день в Москве действует более десяти автостанций, занимающихся, в основном, локальными перевозками. Власти признали, что улучшение вокзальной инфраструктуры в городе необходимо для дальнейшего развития межрегиональных и международных автобусных перевозок.

26.03.2009г.

<http://www.newsmsk.com/>

### **ПО ТРЕБОВАНИЮ ПРОКУРАТУРЫ ПРЕСЕЧЕНО ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ НЕЗАКОННЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

Прокуратурой Зеленоградского административного округа г. Москвы проведена проверка соблюдения законодательства при организации и осуществлении пассажирских перевозок в ИП Болдырев М.В., в ходе которой выявлены нарушения закона.

Так, установлено, что индивидуальный предприниматель осуществлял деятельность по перевозке пассажиров по маршрутам № 15-1 «Корпус 1624 - городское кладбище» и № 19 «14 микрорайон - городское кладбище» автотранспортом, не внесенным в Реестр регулярных городских автобусных маршрутов.

Кроме того, выявлено, что между Болдыревым и Департаментом транспорта и связи г. Москвы не был заключен договор на реализацию проекта организации указанных регулярных автобусных маршрутов.

Прокуратурой в порядке ст. 45 ГПК РФ в Зеленоградский районный суд в интересах неопределенного круга лиц направлено заявление о возложении на ИП Болдырева М.В. обязанностей прекратить осуществление пассажирских перевозок по вышеназванным маршрутам.

Судом искимые требования прокурора удовлетворены в полном объеме.

13.05.2009

<http://www.mosproc.ru/>

### **Межведомственная комиссия начала проверку организаций, предоставляющих услуги автобусных пассажирских перевозок на привокзальных площадях Москвы.**



Беспрецедентную по своим масштабам ревизию, стартовавшую в конце прошлой недели, инициировала Дирекция железнодорожных вокзалов. В межведомственную комиссию, возглавляемую Московской межрегиональной транспортной прокуратурой, вошли представители МВД РФ (в том числе руководители транспортной милиции, ГИБДД и ГУВД Москвы), Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, правительства Москвы и миграционных служб. Члены комиссии проверяют правовые основания, на которых компании оказывают услуги, их соответствие существующим стандартам, требованиям и условиям безопасности.

Междугородные автоперевозчики, «прописавшиеся» на привокзальных площадях, нарушают все возможные правила.

По итогам проверки на привокзальных территориях Казанского, Ленинградского и Ярославского вокзалов Москвы было выявлено 58 правонарушений. В 15 случаях предприниматели привлечены к административной ответственности за неправомерное использование транспортных средств. Составлено 20 протоколов по фактам нарушения Правил дорожного движения – автобусы были припаркованы в ненадлежащем месте и мешали движению транспорта.



С момента создания Дирекция железнодорожных вокзалов ОАО «Российские железные дороги» (ДЖВ) прилагает максимум усилий, чтобы поднять деятельность своих предприятий на более высокий уровень. Территории вокруг крупных вокзалов Москвы до сих пор остаются болевой точкой для «РЖД». Огромное количество междугородных автобусов постоянно заполняет подступы к ж/д станциям. Они не только создают неудобства пассажирам и нездоровую конкуренцию железным дорогам, но и угрожают безопасности, поскольку практически никем не контролируются.

Решить эту проблему самостоятельно ОАО «РЖД» не имеет возможности, так как с момента образования компании в ее уставный капитал вошли лишь сами здания вокзалов, а земля под ними осталась в федеральной собственности и была отдана железнодорожникам в долгосрочную аренду. При этом в большинстве случаев граница арендованной земли заканчивается там же, где стена здания. Дальше начинается территория города со своими законами.

«Компания обратилась к правительству Москвы, указав на тот факт, что владельцы автобусов нарушают его же постановление № 24 «Об организации регулярных межрегиональных и международных маршрутов, проходящих по территории города Москвы», изданное в 2005 году, – говорит заместитель начальника Дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» Максим Золотарев. – В нем содержатся конкретные требования к тому, как должна быть оборудована временная или долгосрочная стоянка или место для остановки автобусов».

Места, предназначенные для долгосрочных стоянок, должны отвечать массе требований: иметь вместительную парковку, зал ожидания, туалеты, стенды с информацией о маршруте и расписании автобусов. Долгосрочные стоянки, конечно, не могут находиться у вокзалов, так как при этом нарушается целый спектр требований.

Больше всего автобусов «прописалось» возле Казанского, Ярославского, Ленинградского и Павелецкого вокзалов. В маршрутном листе водителей эти места обычно обозначены как остановки, на которых может посадить пассажиров обычный рейсовый автобус.

Тем временем согласно российским Правилам дорожного движения длительность остановки не должна превышать пяти минут, а автобусы около вокзалов стоят часами – до тех пор, пока не наберут нужного числа пассажиров.

Для решения этой проблемы на рабочей встрече президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина с мэром Москвы Юрием Лужковым в декабре прошлого года было принято решение о передаче привокзальных территорий в краткосрочную аренду компании. Соглашение об этом уже готово к подписанию.

«Решение, к которому пришли путем длительных и тяжелых переговоров, можно назвать настоящим прорывом, – говорит Максим Золотарев. – Передача площадей в аренду позволит ОАО «РЖД» не только навести на них порядок, но и среди прочего организовывать автомобильные парковки, на отсутствие которых жалуются пассажиры. По согласованию с ГИБДД и другими причастными структурами будем ставить шлагбаумы, делать разметку».

В дирекции надеются, что окончательное соглашение удастся подписать уже в июне.

Тем временем даже в случае удачного исхода на оформление отношений и прохождение необходимых юридических процедур уйдет не меньше трех месяцев, на которые придется разгар пассажирского лета. И автобусы за это время никуда не исчезнут.

Поэтому ОАО «РЖД» подготовило обращение в Минтранс с просьбой урегулировать ситуацию уже сейчас. Как уточнил Максим Золотарев, возможно, водителям автобусов будет предложено просто делать у вокзала короткую остановку, как обычным рейсовым.

«Правительство Москвы действительно приняло решение о передаче ОАО «РЖД» в аренду привокзальных площадей. После того как оно будет подписано, нам понадобится внести изменения в городской закон «О землепользовании в городе Москве» в части возможности передачи в аренду участков дорожно-уличной сети для размещения парковок автотранспорта. По каждому отдельному вокзалу уже определены размеры передаваемой территории: она составит от пяти до 25 метров», – пояснил заместитель начальника Департамента транспорта и связи Москвы Александр Кисько.

«Все автобусы вокруг крупнейших столичных вокзалов за исключением отправляющихся с площади Курского вокзала работают нелегально, – прокомментировал ситуацию исполнительный директор Московского транспортного союза Юрий Свешников. – Более того, несколько лет назад вышло поручение мэра Москвы о выводе из центральных районов города крупных стоянок автобусов – и часть из них действительно перебазировалась на станции метро «Красногвардейская», «Домодедово», «Теплый Стан», «Выхино», «Щелковская». Фактически только в пяти местах в столице консолидировано работают легальные операторы. Деятельность тех, кто предлагает свои услуги у столичных вокзалов, никем не контролируется. Отсюда проблемы с водителями, которые работают без соблюдения нормальных условий труда, а затем засыпают за рулем. Проблемы с техникой, состояние которой никто не проверяет, в итоге – аварии, за которые нет ответственных. Проблему давно пора решать системно, во взаимодействии с различными ведомствами».

По данным Московского транспортного союза, ежедневно из столицы отправляются и прибывают 2800 автобусов – как рейсовых, так и заказных. Основную их часть составляют те, которые ожидают своих пассажиров около железнодорожных вокзалов. Каждый автобус в среднем имеет порядка 40 мест, которые заполняются на 70–80%.

## Отражение мирового финансово-экономического кризиса в зеркале автотранспортной отрасли Российской Федерации

В марте 2009 г. в г. Москве Российским автотранспортным союзом (РАС) был проведен большой «круглый стол», посвященный самым острым проблемам жизни автотранспортников России – вопросам, связанным с кризисным состоянием отечественной экономики. В течение более чем шести часов участники мероприятия высказывали свои мнения о положении дел в автомобильной транспортной сфере и вносили предложения по выводу отрасли из затянувшегося кризиса. На «круглый стол» были приглашены представители органов исполнительной и законодательной власти, члены РАС и общественных организаций, а также операторы рынка. Круглый стол проводил президент РАС Павел Златин.

### Вступительное слово

Во вступительном слове президент Российского автотранспортного союза Павел Златин, сказал: «Сегодня переживание за нашу отрасль – это беспокойство по поводу состояния жизни сотен тысяч россиян, занятых в перевозках пассажиров. Мы собрались, чтобы, выслушав всех участников «круглого стола», от имени автомобильного сообщества направить обращения со всеми предложениями президенту России, председателю Правительства России и в другие органы исполнительной власти».

Он начал работу «круглого стола» с информации о том, что 13 марта 2009 года состоялась коллегия Министерства транспорта РФ по итогам работы в 2008 году. В докладе министра отмечено, что в прошлом году транспортный комплекс России с поставленными задачами в целом справился, а именно, удалось повысить конкурентоспособность российских перевозчиков и увеличить их долю на рынке международных перевозок до 42%. В полном объеме обеспечены перевозка грузов и пассажиров внутри страны. Сформирована государственная транспортная политика на долгосрочный период. Утверждены основные стратегические программные документы для развития транспортного комплекса государства.

П.А. Златин напомнил, что Правительство России приняло программу антикризисных мер, в которой отмечена высокая зависимость экономики страны от экспорта природных ресурсов, в связи с чем необходимо составить план того, что нужно сделать хозяйствующим субъектам нашего транспортного рынка на региональном, отраслевом и федеральном уровне в первую очередь.

### Представители ассоциаций, союзов и профсоюзов

Президент Автотранспортного союза московского региона (АСМОР) Борис Винокуров в своем выступлении задался вопросом, соответствовала ли система управления государством тому, чтобы не допустить



возникшего в стране кризиса.

Он подчеркнул, что в таких странах, как Германия, Америка, Великобритания живут хорошо не потому, что именно там хорошо, а потому что в этих странах есть законы, а у нас таких законов нет. Законодательная база транспорта в России отсутствует, а попытки создания не приводит к желаемым результатам. Причины этого не понятны. Либо плохо готовятся законы, и Правительство их не принимает, либо законы подготовлены хорошо, но Правительство не понимает их. В результате течение двух лет не принят закон об организации пассажирских перевозок, который транспортное сообщество считает необходимым, а, по мнению Правительства, он не нужен.

Б.А. Винокуров высказал точку зрения, что перед автотранспортными союзами стоит главная задача – более грамотная подготовка документов – на это не следует жалеть денег и надо привлекать специалистов, которые грамотно составляли бы такие документы. Он привел в пример Министерство транспорта Московской области, где создана прекрасная структура из подготовленных грамотных специалистов, которые впервые в нашей стране подготовили закон об организации пассажирских перевозок.

Также одной из приоритетных задач на ближайшее время президент АСМОР назвал вопрос обучения работе и общению с властью, чтобы власть не пыталась взять на себя несвойственные ей функции ежедневного и ежечасного контроля.

Транспортные компании не готовы сегодня работать в кризисе. Задача в том, чтобы научиться всем работать вместе – в одной команде.

### Выступление Швагеруса Станислава Евгеньевича по саморегулируемым организациям.

Необходимо создать новую систему управления на автомобильном транспорте. Очень многое из того, что было в системе грузовых и пассажирских перевозок при Советском Союзе можно (и нужно) применить



в наши дни, но только выстроить систему на других рыночных механизмах, основанных на финансах, ответственности и принципах добросовестной конкуренции.

По официальной оценке на 2007 год автотранспортный рынок составлял 3 триллиона 800 миллиардов рублей в год. Отмена лицензирования в 2005 году без введения альтернативных методов регулирования привела к хаосу в развитии рынка автотранспортных услуг и к разрушению существовавшей системы регулирования.

В указе Президента о проведении административной реформы отмена лицензирования напрямую увязывалась с переходом на контроль и управление саморегулируемыми организациями. Но этого не сделано. Одновременно нарушаются требования безопасности дорожного движения, так как ответственность за все нарушения нормативно - правовых документов на системе лицензирования.

Примерно 80 % оборота рынка автотранспортных услуг находится в тени. Никто из грузовладельцев не работает за наличные. Однако целая цепочка экспедиторов, перепродающая загрузки, забирает большую часть платежей за услуги – грузовладелец платит рыночную стоимость, а до водителя доходят лишь копейки. И таких водителей 64 %. Износ подвижного состава достиг критических пределов

Число субъектов предпринимательской деятельности на внутренних автоперевозках в России перевалило за миллион. Большое количество грузовладельцев, помноженное на большое количество перевозчиков создало идеальную конкуренцию и суперлиберализованный рынок. Однако легкость и низкая стоимость входа на рынок сделала его доступным для любого непрофессионала. По данным ГИБДД количество автотранспорта, который используется в коммерческих целях, перевалило за 6 миллионов единиц. При этом упал уровень профессиональной подготовки.

В создавшихся условиях необходимо нормировать конкуренцию и самостоятельно устанавливать стан-

дарты и правила действия. Система государственного регулирования автотранспортной отрасли должна предоставлять большую свободу предпринимательству, одновременно увеличивая ответственность за недобросовестное поведение.

С точки зрения С.Е. Швагеруса, саморегулирование создает более эффективную систему контроля за выполнением стандартов и правил всеми участниками рынка автотранспортных услуг, чем сохранение института частичного лицензирования, когда лицензируется лишь 15 % автобусов от общего их числа. Снижение административных барьеров должно сопровождаться усилением ответственности бизнеса за результаты своей деятельности. Саморегулируемая организация материально отвечает перед потребителем услуги и перед государством.

В Госдуме находится законопроект о внесении изменений в отдельные федеральные законы в связи с установлением института саморегулируемых организаций перевозчиков, который в настоящее время готовится к рассмотрению в первом чтении. Этот законопроект разработан бизнес - сообществами автотранспорта. В нем установлен институт перевозчиков для всех видов автотранспортной деятельности устанавливаются критерии, которым должны соответствовать все участники пассажирских и грузовых перевозок с целью сделать автотранспортный рынок прозрачным. К законопроекту приложена модель государственного регулирования экономики с саморегулированием субъектов экономической деятельности. Именно саморегулирование заставит автомобильный транспорт полностью подстроиться под условия нормальной деятельности в других отраслях, воссоздаст систему управления отраслью, привлечет в отрасль инвестиции, обеспечит обновление подвижного состава и развитие современных инновационных технологий в управлении, повысит профессионализм работников отрасли. Минэкономразвития этот вопрос поддерживает.

*Заместитель председателя Центрального комитета профсоюзов работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства РФ Владимир Ломакин* в своем докладе сделал упор на отсутствие в России в настоящее время целостной картины ситуации, несмотря на то, что масса организаций в стране занимается ее мониторингом. В это участвует и профсоюз.

Целью мониторинга является определение ситуации, в которой отрасль находится сегодня. Не все регионы направляют нам информацию, но видна негативную тенденцию. Ряд пассажирских автотранспортных предприятий в Белгородской, Ростовской, Владимирской, Воронежской областях и в ряде других регионов переведены на неполную рабочую неделю, появились задержки по выплате зарплат, которых не было уже несколько лет, увеличивается задолженность. Это касается, в том числе, предприятий, финансируемых из муниципального и регионального бюджетов. В частности, в Ростовской области задерж-



ка заработной платы составляет порядка 9 миллионов рублей, в Новгородской области – 3 миллиона, в Ульяновской – 770 тысяч рублей. Причем это предприятия, где уровень зарплаты недостаточно высокий. А есть предприятия, где он крайне низкий: например, в Северной Осетии средняя зарплата составляет 3400 рублей, в Кабардино-Балкарии – 5500, в Калмыкии – 5 тысяч рублей. Главная задача, которая стоит сегодня перед транспортным сообществом – это в первую очередь защита работников отрасли.

Согласно официальным данным в настоящее время в России насчитывается 2,1 миллиона безработных и уже в ближайшее время Минздравсоцразвития готово поднять эту цифру до 2 миллионов 800 тысяч человек. Куда пойдет автомобилист в случае потери работы? Самый простой вариант – заняться частным извозом.

Проблема в том, что вся поддержка, которая направлена на пассажирский транспорт, по сути, является лишь поддержкой отечественного автопрома, а о поддержке перевозчиков и автотранспортной отрасли в целом речи не идет. И сегодня перед Правительством надо ставить вопросы о восстановлении лицензирования, дотировании пассажирского транспорта.

В ряде организаций работодатели под прикрытием кризиса принимают решения, нарушающие гарантированные законом права работников – отменяют премии, снижают ставки заработной платы, отправляют людей в отпуска без согласования с ними и т. п. За всем этим нужно ужесточить контроль. Сегодня только 3 % предприятий выполняют условия федерального соглашения. Между работодателями, и профсоюзами. В нем есть только минимальная тарифная ставка 3 тысячи рублей. И даже эту цифру не выполняют, констатировал В.В. Ломакин.

*Вице - президент Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) Евгений Судаков* говорил о том, что финансовый экономический кризис привел к резкому уменьшению объема автоперевозок. По состоянию на 4 - й квартал 2008 года объем перевозок упал на 18 %, по некоторым направлениям – до 60 %. За 1 - й квартал текущего года объем автоперевозок снизился еще на 30 – 35 %. И пока оживления не наблюдается.

Проблемы остаются, но АСМАП принимает меры для помощи перевозчикам в их нелегком труде. У нас в последние 3 – 4 года сложилась благоприятная обстановка. Увеличился экологически чистый (минимум Евро – 3 и 4) автопарк, но порядка 40 – 50 % машин в нем лизинговые. И простой каждого автомобиля грозит невыплатой лизинговых платежей, возвратом транспортных средств лизингодателю, что может привести к уменьшению числа рабочих мест и т. п.

Руководители предприятий в условиях отсутствия и ограничения количества перевозок пытаются экономить, прежде всего, чтобы не потерять подвижной состав. Однако эта экономия не очень хорошо влияет на социальные выплаты, задерживается заработная

плата. Многие предприятия сейчас работают в убыток, надеясь на светлое будущее. Но для этого уровень цен на дизельное топливо сегодня должен быть 6 рублей за литр, которые были 4 года назад.

АСМАП подготовила план реализации антикризисных мер. Он сообщил, что в программу вошли вопросы, которые были сформулированы по итогам встреч с директорами предприятий в разных регионах России: от Калининграда до Владивостока. В ней 38 пунктов, 34 из которых – это федеральные проблемы. «Мы не просим деньги на них, мы просим отрегулировать те вопросы, которые остаются актуальными на сегодняшний день и по которым не принимаются решения», – сказал Е.Д. Судаков.

Вице - президент АСМАП настоял на необходимости создания координирующего звена между транспортниками и органами власти, который бы представлял всех автомобилистов в одном лице.

После этого П.А. Златин сообщил, что РАС предложит правительству страны ввести в практику систему отчета конкретных исполнительных лиц о том, что конкретно сделано для реального сектора экономики, чтобы чиновники не занимались изображением заботы, развивая при этом коррупционную систему экономической жизни страны, как это происходит зачастую в настоящее время.

*Далее выступил председатель Совета «Союза автомобилистов Калужской области» Юрий Жуков*, который также говорил о необходимости существования координирующего звена между Министерством Транспорта РФ и предприятиями.

«У нас раньше были транспортные управления, которые выступали своеобразными рефери между предприятиями и подчинялись министерству. При этом было какое - то управление. Сейчас все приватизировались и до министерства далеко. По моему мнению, это большая проблема», – сказал он.

«На сегодняшний день весь транспорт Калужской области отнесен к ведению. Министерства экономического развития. И все, что министерством было прислано в адрес союза за последние три месяца – это письмо следующего содержания: «Доводим до





вашего сведения, что у нас 200 лет управлению сухопутными и водными перевозками. 20 ноября надо отметить.

Жаль только не в конце октября, заодно бы день автомобилиста отпраздновали, чтобы ресторан не заказывать. Вот и все управление. И мы варимся в собственном соку», – возмутился Ю.Н Жуков.

Он также выразил точку зрения, что антикризисные меры в нашей стране – это по сути своей антикоррупционные меры. «У нас есть налогообложение общее (мы платим НДС), есть УСНОБ (упрощенная система налогообложения) и ЕНВД (единый налог на вмененный доход). Логика этого разделения налогов – так называемую помощь малому бизнесу – я не могу понять. Почему по упрощенной системе надо платить тогда, когда в предприятии меньше 100 человек. При этом денег сначала было 12 миллионов, потом 16, сейчас 26 миллионов, а на следующий год – 31. Вопрос: а почему 31 миллион, а не 31,5 и почему именно 100 человек, а не 105 или 150? Откуда такие выкладки? Кто это написал?», – задавался вопросами председатель калужского Союза автомобилистов.

По его мнению, надо признать, что у рынка не получилось, и понять, что цены должны быть фиксированными. «Например, есть цена на свет. В Калуге кВт/ч стоит 2 рубля 42 копейки, в Москве – 3 рубля 3 копейки. Есть такая цена, и она должна быть такой. Сюда можно включить 10 % накладных расходов и 5 % на транспортировку, но это все должно быть фиксировано. И уже давать будет некому, потому что не за что», – привел пример Ю.Н. Жуков.

Так же наболевшим стал вопрос количества проверок на предприятиях.

«Начиная с того, что на моем предприятии происходит разворот автоколонны Минобороны. Недавно мой подвал приватизированного здания МЧС решило обозвать бомбоубежищем и меня же заставили примерно за 3 миллиона это бомбоубежище сделать. Не говоря уже о Роспотребнадзоре и Ростехнадзоре. А почему ко мне идут? А потому что предприятие, потому что все есть: и люди есть, и ответственные есть, и документация. Они разве пойдут к десяти предприятиям, у которых ничего нет? Ничего нет, проверить нечего, поэтому все идут к нам. И мы упираемся в лицензирование. А нет предприятия, нет ремзоны, нет медсестры, нет выпускающего механика и нет проверок», – отметил Ю.Н. Жуков.

*Исполнительный директор Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области Лилия Саранчук* подробно остановилась на очень важном вопросе – профессиональной подготовке сотрудников транспортной отрасли в муниципальных образованиях (МО).

По ее мнению, в стране нет ответственных мер за исполнение федерального закона о государственной службе? По нему людей можно допускать до государственной службы без обучения в течение их работы, при том, что хоть и опосредованно, но от их

деятельности зависит безопасность людей. В настоящее время утеряно управление отраслью как структурой в муниципальных образованиях организаций пассажирского транспорта.

В областном союзе сначала считали, что его главная задача – это защита интересов автотранспортных предпринимателей и предприятий на уровне Правительства области и только потом поняли, что выполнение этой задачи возможно только обратившись к муниципальным образованиям. А чтобы это сделать, нужно было убедить их глав, что без помощи Союза они не решат проблемы транспорта. «Когда мы пришли в муниципальное образование, мы решили первым делом сначала познакомиться с теми специалистами, которые занимаются непосредственно организацией транспортного обслуживания населения», – рассказала Л.М. Саранчук.

Только в одном Екатеринбурге есть отдел транспорта, в котором работают 3 специалиста, из которых лишь 1 имеет специальное транспортное образование. Во всех остальных МО таких специалистов нет. Есть руководители отделов с длинными перечислительными названиями, такими как отдел ЖКХ, бытового обслуживания, торговли, где «транспорт» через запятую значится на последнем месте.

Сотрудники Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области провели анкетирование этих специалистов на местах. В результате оказалось, что это люди от 35 до 45 лет. Примерно 40 % – женщины, 70 % из них имеют гуманитарное образование (по большей части педагогическое) и никакой специальной подготовки с момента своего назначения эти специалисты не проходили вообще. Они даже не знают нормативных актов, которые они должны выполнять. Проблема усиливается тем, что федеральные и областные законы, которые что-то могли бы разъяснить сотрудникам транспортных отделов отсутствуют.

Даже в последнем законе, принятом в Башкирии, очень прилично составленном, в графе «муниципальные образования» написана всего одна статья:





в области транспортного обслуживания они действуют собственными нормативными актами. Регионы в своих нормативных актах не прописывают здесь хотя бы какие-то рамочные обязательства муниципальных образований? Поэтому прокуратуры всех этих регионов действует просто, строго и единообразно: она сразу добивается отмены же этих законов. Практически, отбили руки транспортникам, желающим хоть что-то прописать в этом законодательстве. В итоге федерального и региональных законов нет, рекомендаций нет, обучения и просвещения сотрудников муниципальных образований нет. Фактически им предоставлена возможность самостоятельно что-то организовать.

«А что им можно предложить? В решении написано – разработать методические рекомендации по маршрутной сети. Но создание условий и организация транспортного обслуживания – это не только лишь маршрутная сеть. После долгих дискуссий стало понятно, что, как минимум должно, быть 9 нормативных документов, среди которых постановления о порядке утверждения маршрутной сети, договоры и конкурсы, диспетчерском сопровождении и т.д. Поэтому Совет вместе с Госавтодорнадзором создали все нормативные акты, дали по ним разъяснения, подготовили программы и начали обучать специалистов – транспортников. При этом пришлось создавать несколько видов типовых документов, так как в каждом муниципальном образовании есть свои особенности.

По другую сторону процесса стоит предприниматель. В Свердловской области выдано 3 тысячи лицензий на пассажирские перевозки. Реально действуют и работают на рынке где-то две трети от этого числа, процентов 6 из них – крупные предприятия, находящиеся в государственной муниципальной собственности. Еще 10% – крупные предприятия другой собственности. Итого всего 16%. Остальные – это индивидуальные предприниматели, из них треть имеет автопарк, состоящий более чем из 5 автобусов, а все другие – это менее 5 машин. Такие предприниматели в совокупности составляют 30% от общего числа. То

есть каждая третья перевозка пассажиров осуществляется индивидуальным предпринимателем, имеющим в своем автопарке до 5 автобусов.

Эти организаторы – люди, путающие исследование пассажиропотока с обследованием дорожных условий. Они не знают нормативных актов.

В итоге эти 2 «организатора» – индивидуальный предприниматель и работник муниципального образования, которому поручено создать условия и организовать транспорт, находят друг друга и пытаются что-то там сделать. Поэтому и получается такое плохое обслуживание и появляются нелегальные («серые») перевозчики – люди, не соблюдающие транспортное и другое законодательство, работая в социальной сфере, требующей повышенной ответственности за жизнь и здоровье населения при организации транспортного обслуживания. К ним невозможно применить сегодняшнее законодательство. Здесь также нет системы и нормативной базы, которая позволила бы требовать с них исполнения законодательства.

Например, в области есть город, в котором люди создали все документы, приняли необходимые нормативные акты, все написали и столкнулись с тем, что ряд перевозчиков пассажиров не желают исполнять все эти обязанности. Ответственный специалист сразу же написала заявление в Росавтодорнадзор, ГИБДД, Прокуратуру. Ей все сказали, что, несмотря на то, что в муниципальном образовании приняты все нормативные акты, к этим перевозчикам невозможно принять никаких мер. На обращение в суд говорят, что это не существенное нарушение лицензирования и не является основанием для отмены лицензии. Так Росавтодорнадзор отстаивает в судах свою позицию.

Главной проблемой малого и среднего бизнеса в сфере транспорта была названа неупорядоченность работы в муниципальном образовании, коррумпированность маршрутной сети, отсутствие доступности к кредитным ресурсам и структурам (медобследование, техобслуживание, парковки – ничего этого не создается). Ни в одной области Уральского федерального округа не создано программы малого и среднего бизнеса для автомобильного транспорта, который на 30% занимает такую социально значимую отрасль». Вопрос налогообложения был поставлен ими на пятое место.

Еще одной важной проблемой является определение тарифов на общественном транспорте – это совсем не тариф на электроэнергию или на железную дорогу. Там – монополист. А какие монополисты в маленьком городке Сухой Лог, в котором на 25 тысяч жителей 6 перевозчиков, или в Красноуфимске, где на 150 тысяч человек – 17 перевозчиков. Им устанавливают тарифы для того, чтобы сделать транспорт доступным для всех слоев населения. Эта доступность – одна из функций общественного транспорта.

Есть методика установления тарифа, чтобы транспорт при средней зарплате в 5300, действительно был доступен. И совершенно другая методика – ус-



тановление реальной себестоимости. Эти методики смешиваются во всех регионах, кроме Тюменской области. Поэтому органы власти себестоимость проезда «подгоняют» под возможности населения. Надо четко сказать, что есть 2 варианта расчета тарифов, и, в обязательном порядке, дать эту методику муниципальным образованиям, чтобы они не злоупотребляли этим. Одновременно надо проговорить ответственность государства. Услуги, предлагаемые на транспорте, должны соответствовать реальной их стоимости, соответствовать реальным затратам предприятий. Смешение двух методик на пассажирском транспорте приводит к износу 80 – 90%, необходимости ремонта и т.п.

Любые решения и предложения автотранспортников должны облекаться в нормативно-правовые акты. А чтобы это происходило, нужен, во - первых, механизм, а во - вторых, специалисты. Обязательно нужно привлекать научных работников и вызывать в них интерес к автотранспортной отрасли.

О проблеме незаинтересованности властей в решении вопросов автоперевозчиков рассказал президент Тульской ассоциации автотранспортных предприятий Николай Митяев

«В нашей ассоциации есть своя транспортная газета, где мы освещаем все наиболее проблемные нашей отрасли. Дошла как-то эта газета и до губернатора. Вячеслав Дмитриевич Дудка пригласил меня к себе, мы с ним посидели, поговорили, он сказал, что предложения у нас хорошие, и он вызовет меня. С момента того разговора прошло уже 2 года, он до сих пор меня вызывает, готовится наверное. Что касается Департамента транспорта, то там все поменялись, и они не знают ни Российского автотранспортного союза, ни того, кто чем занимается, то есть связь у нас только по нашей инициативе. А когда я вышел с предложением создать общественный совет при департаменте, мне был задан встречный вопрос: для чего?», – рассказал Митяев.

Проблема бесконечных проверок также очень остро касается Тульской ассоциации автотранспортных предприятий. «Приходит частник к нам, у него 3 автобуса, ему надо задать маршрут. Следом приходит прокуратура с проверкой. Мне то не дают работать, одна проверка ушла – приходит вторая: то пожарники, то Ростехнадзор, то транспортники и так далее. Приходит проверяющий и говорит, что ему дано задание и надо хоть за что -нибудь оштрафовать нас. На одной машине у нас нет надписи «выход». Директора штрафуют на 30 тысяч. И вот так приходят и по 30 тысяч штрафуют. Работать они не дают», – пожаловался президент Тульской ассоциации.

Николай Алексеевич высказался и по вопросу кредита в банке.

«У нас был договор в банке, и по моему письму нашим предприятиям давали зеленый коридор. Это было до 2007 года. В том году мы приобрели 120 автобусов в кредит. Сейчас процент по кредиту 24, от-

катные нужно тоже дать – 10 – 15 % и получается, что миллион взял, а полтора нужно уже возвратить, а пассажиропоток при этом падает. Я думаю, что частников не надо гонять, а организовывать их работу, чтобы они вошли в какой-то союз, какие-то предприятия», – резюмировал Митяев.

#### **Автотранспортные предприятия и перевозчики**

Выступление генерального управляющего ООО «Русские Автобусные Линии» Бориса Лоран.

На автовокзалах проблемы в принципе те же самые, что и в целом в транспортной отрасли. По сути, кризис автовокзальную деятельность и пассажирские перевозки задел, но слегка. Общее падение пассажиропотока составляет в регионах у кого 5 %, у кого и 15 %. И тот пассажиропоток, который ушел с межрегиональных перевозок, оказался внутри областей. При правильной организации работы можно выйти из этой проблемы и поддержать перевозчиков.

На сегодняшний день в среднем около 40 % денег, которые должны оставаться на вокзалах легальных перевозчиков, уходят на нелегальный рынок. Нормативные документы, которые приняты в нашей стране, чтобы противостоять нелегальному извозу, на сегодняшний день не исполняются.

На часто проводимых встречах с руководителями регионов представители властей говорят, что их вокзал убыточный. Но автовокзал не может быть убыточным по определению. И межрегиональные рейсы тоже не могут быть таковыми, если, расписание составлено правильно и с привязкой к пассажиропотоку.

В последние 5 лет стало очень модным быть перевозчиками. Если у группы людей или у одного человека появляются средства, они покупают автобусы и становятся перевозчиком, не понимая до конца как все это должно быть организовано, не читая даже 178 приказ Минтранса. Если они выходят на межрегиональные перевозки, то через какое - то время он приходит в комитет Министерства транспорта того или иного региона «качать права» и требовать внимания к себе, как к малому бизнесу. Из чего складывается следующая проблема: количество автобусов на рынке становится слишком большим и не соответствует реальному числу пассажиров. То есть развитие этого рынка привело к тому, что пассажиропоток расчленили между теми предприятиями, которые были, и теми, которые на этот рынок вышли.

Вокзалам и перевозчикам необходимо объединяться с регионами и взаимодействовать в вопросе межрегиональных перевозок. Потому что дошло уже до абсурда. На сайте Российского автотранспортного союза находится реестр, в котором до сих пор значатся паспорта маршрутов предприятий, уже пять лет как не существующих в природе. Но самое интересное, что в рамках проверок Госавтодорнадзора, ГИБДД такие паспорта на трассах всплывают.

Мы навели справки по этому вопросу, и получается, что если в Минтранс России не приходит информация

из администрации региона, что аннулирован тот или иной маршрут, то он остается в реестре. Таким образом, на рынке автотранспортных перевозок находится масса документов фирм, которых нет? И как представитель контролирующих служб может определить на трассе, легальный это документ или нет. То есть, нет базы данных как таковой.

Вторая проблема касается нелегальных перевозчиков. Ситуация здесь очень простая: существующему нелегальному рынку вполне можно создать условия, чтобы он трансформировался в легальный. Те предприятия, которые появились в последние годы, до конца не понимают, что такое транспортный рынок. Для них вполне достаточно организовать конкурсы в рамках региона, выставить требования по качеству подвижного состава, по наличию базы.

Нужно срочным образом вводить какие-то ограничения. Должен быть жесткий контроль деятельности самих автовокзалов и пресечение деятельности стихийных нелегальных пунктов. Необходимо под эгидой автовокзала в том или ином городе создавать пункты - кассы с официальными продажами билетов в тех местах, где удобно пассажиру. Иначе в этом месте появится нелегальный извоз.

Есть на пассажирском транспорте и другая проблема – это отсутствие обмена информацией и дискуссии между самими автовокзалами. Понятно, что в каждом регионе своя специфика, но в большинстве из них проблемы одни и те же: в одном регионе их решили, в другом – знают, как решить, а в третьем – не знают ни того ни другого. А обмен информацией ускорит этот процесс.

Еще один момент – это ситуация с сертификацией автовокзалов. Хочется получить не цветной листочек в рамке на стену, а реальный сертификат, который показывает, что услуги на данном конкретном вокзале соответствуют необходимым требованиям. Сама суть сертификации должна освещаться в средствах массовой информации, чтобы рыночным механизмом объяснения довести до пассажира мысль о том, почему не надо ездить на автобусах нелегальных перевозчиков.

И необходимо сказать об отношениях с РЖД. Исторически, Российские железные дороги считают автобусные пассажирские перевозки своим конкурентом. У нас есть масса европейских примеров, где, наоборот, их работа координируется. И этим решаются, в том числе, и экономические проблемы. Невыгодный железнодорожный рейс заменяется автобусами. Происходит балансирование. В нашей ситуации такого нет. Сейчас ведутся переговоры с РЖД. И им надо придать новый импульс.

Выступление генерального директора «Пензаавто-транс» *Василия Тюкалова*.

Основные проблемы кризиса – это до сих пор очень высокая зависимость от экспорта природных ресурсов, недостаточная конкурентоспособность финансового сектора и банка. В регионе нет никаких сы-

рьевых ресурсов или конкурентоспособных крупных промышленных производств, поэтому все проблемы высвечиваются еще острее, отражаясь на населении и перевозчиках. Достаточно заметить, что объемы перевозки пассажиров на всех видах транспорта за первый квартал текущего года снизились на 30 %, а грузовых перевозок – от 30 до 50%. Это отразилось на перевозчиках всех форм собственности.

Сегодня необходимо поддержать позицию транспортников о недопустимости отмены лицензирования перевозок автобусами особо малой вместимости. И необходимо вновь вернуться к лицензированию легковых такси, так как в настоящий момент в этом виде транспортных услуг полнейший хаос. Также надо обязательно вернуться к лицензированию грузовых автоперевозок.

Надо внести предложения, чтоб органы власти всех уровней приобретали проездные и единые социальные проездные билеты, по крайней мере, по себестоимости услуг. Если себестоимость единого социального проездного билета составляет порядка тысячи рублей, то сегодня в регионе его продают по 230 рублей. А кто будет компенсировать эту разницу, не известно.

В связи с использованием таких проездных билетов необходимо внести ясность в вопросе применения к ним НДС. Хотя это такие же перевозки, как на городских маршрутах, но налоговая инспекция упорно требует оплаты НДС за реализацию единых социальных проездных документов.

*Президент РАС П.А. Златин* выступил с идеей предложить органам исполнительной и законодательной властей передавать муниципальным предприятиям в качестве уставного капитала новый подвижной состав для перевозки пассажиров. Этого нельзя предлагать частным предпринимателям, но сегодня надо спасти перевозки, спасти автопром. Одновременно надо освободить от налога на имущество все предприятия отрасли вне зависимости от их форм собственности.

Сегодня Минэкономразвития, не предлагает ни Президенту, ни председателю Правительства сде-





лать, то, что уже было сделано в государстве, когда был кризис 98-го года, а именно дать налогопослушным предприятиям отсрочку налоговых платежей, сделать реструктуризацию. Это арифметическая и политэкономическая безграмотность.

Выступление генерального директора ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» (НИИАТ) Вадима Донченко.

Условия кризиса – наверное, единственная возможность попробовать изменить ситуацию и донести до Правительства и Министерства транспорта, что надо делать, для чего и какие решения должны быть приняты.

Жизненно важный вопрос – это равные условия работы на рынке, в частности равные условия налогообложения и требования к работе по допуску на рынок. Эта система работает во всем мире. Формальных ограничений по допуску на рынок нет, но далее, после того, как предприниматель выходит на рынок, он должен попадать под жесткую систему контроля и надзора. Только тогда система может быть эффективна и де бюрократизирована. Если допуск осуществляется практически на заявительной основе, то далее, подписав декларацию, оператор начинает чувствовать на себе постоянный контроль со стороны надзорных органов.

Очень важна проблема обновления подвижного состава. Политика Правительства Москвы о запрете въезда на какие-то территории города в отношении тех автомобилей, которые уже эксплуатируются, не совсем правильная. Нет автомобилей стандарта «Евро – 3», есть старый парк, который надо менять. Но во всем мире те автомобили, которые уже зарегистрированы и ездят, не подвергаются никаким санкциям, потому что их владельцы не виноваты, что такие машины были произведены.

В тоже время, обновление парка является важной задачей с точки зрения безопасности, экологии и расхода топлива. И здесь государство должно помочь – оно должно определить механизмы дотирования предприятий. В первую очередь выполняющих социально значимые перевозки. С этим связана и роль государства в поддержке развития инфраструктуры. Потому что создание системы обслуживания водителей междугородных и международных перевозок на маршрутах – это обязанность государства. Именно оно подписало международное соглашение, по которому водителю должно предоставляться место отдыха, безопасное для остановки. Решения по развитию инфраструктуры – это дополнительные рабочие места, куда могут пойти те, кто потеряет работу.

Очень важная проблема, которую должно решать государство – это вопрос с топливом. Если за рубежом за последний год – полтора цена на топливо на колонках снизились в два раза, то у нас она только растет. Оно сейчас пытается ее решать, но эффективность пока недостаточна. Необходимо создать механизмы удаления многочисленных посредников,



которые наживаются на торговле топливом. Топливо – это одна из основных составляющих себестоимости перевозки.

Внедрять новую технику в период кризиса, когда предприятия не имеют достаточно средств, сложно. Надо стимулировать использование современных технических навигационных и информационных систем, которые могут улучшить систему диспетчеризации перевозки и контроля за работой подвижного состава.

Недоработкой государства является то, что наша отраслевая наука разрушена. Мы растеряли весь потенциал. Министерству надо подумать о более точном учете потребностей отрасли при формировании заказов на исследования и разработки.

В прошлом году разработана стратегия развития транспорта до 2030 года. Но там нет ни слова о кризисе, предусмотрен поступательный рост в условиях инновационной экономики, начиная с 2009 года. Ныне стратегия требует уточнения. Первый этап ее должен быть пересмотрен. Неизвестно, сколько продлится кризис, но необходимо разработать меры, позволяющие максимально нейтрализовать его последствия и способствовать выводу отрасли на эффективный нарастающий путь развития. Может быть, необходимо разработать краткосрочную программу на три года, и внести соответствующие изменения и дополнения в программу законодательной деятельности Минтранса. Если будут даны обоснованные предложения по тому, какие законы надо принять, не будет противоречия между тем, что говорит и делает министерство, и тем, что говорит автотранспортная общественность.

Для того чтобы, эффективно бороться с кризисом, надо знать что происходит. К сожалению, мы не получаем оперативной информации из регионов. Борьба с кризисом – это задача не только государства, но и конкретных предприятий. Необходимо разработать рекомендации по тому, что можно сделать в рамках предприятий. Есть мероприятия, например, которые могут снизить расход топлива. Я могу сказать, что даже обучение водителей приемам вождения на современных автомобилях дает до 20 – 25 % снижения

расхода топлива, и это резерв.

Наука готова участвовать в этой работе. Наша общая задача совместными усилиями смягчить последствия кризиса, уменьшить потери отрасли и сохранить ее кадровый потенциал.

Выступление *профессора Московского автомобильно-дорожного института (МАДИ) Александра Хмельницкого.*

Целесообразно решить вопрос участия транспорта в системе государственных закупок. В настоящее время, деньги выделяются под транспортный заказ. И там поле для транспортников может быть широкое. Сегодня госзаказ ориентирован на конечного победителя – товаропроизводителя или оптовую компанию, абсолютно игнорируя транспортную составляющую.

В Москве Департамент экономического развития категорически против лотовой системы для транспортников. Игнорирование транспортной составляющей ведет к очень большим убыткам для государства. Победитель торгов привлекает нелегитимных перевозчиков, так как лично ему экономически это выгодно.

Сегодня вопросы, связанные с обеспечением безопасности и качества транспортного обслуживания абсолютно игнорируются. Крайне необходимо выступить с законодательной инициативой о введении лотовой системы реализации государственных закупок. Вопрос исчисляется десятками миллиардов рублей, которые могут быть освоены добросовестными перевозчиками.

#### **Органы законодательной и исполнительной властей**

Выступление *заместителя министра транспорта Правительства Московской области Норайра Блудяна.*

Кризис наряду с отрицательной стороной имеет и положительную сторону – обсуждаются вопросы, не рассматриваемые в обычное время. Кризис заставляет принимать по ним решения, вынуждает по иному подойти к оценке текущего состояния. Из кризисной ситуации можно выйти только комплексно.

Одним из аспектов залога общего успеха станет понимание ситуации и единодушная поддержка действий руководства в каждом предприятии.

Повысить эффективность экономической деятельности действующих перевозчиков можно, убрав с поля нелегальных. Их присутствие на рынке перевозок – двойной удар как бюджетной сфере в целом, так и экономике действующих перевозчиков.

Если до кризиса культура взаимоотношений общественных организаций и органов власти нас удовлетворяла, то теперь эта система не позволит нам двигаться вперед. Если не перестроиться кардинальным образом в системе взаимоотношений с властью, то результатов как не было, так и не будет. С органами власти надо найти общий язык.

В своем выступлении *заместитель директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского*



*пассажирского транспорта, геодезии и картографии Министерства транспорта РФ Ширухан Гаджимурадов доложил о том, какие предложения были представлены в Правительство РФ Министерством транспорта с целью поддержки предприятий и субъектов малого предпринимательства на автотранспорте.*

Установленная Налоговым кодексом России предельная сумма доходов для налогоплательщиков, применяющих упрощенную систему налогообложения, которая на 2008 год с учетом корректирующего коэффициента составила 26,8 миллиона рублей, существенно ограничивает возможности субъектов малого предпринимательства по переходу на указанный режим налогообложения. Поэтому предложено предусмотреть увеличение предельного значения дохода для применения упрощенной системы до 60 миллионов рублей.

Одновременно предложено расширить перечень расходов, учитываемых автотранспортным предприятиям, применяющим упрощенную систему налогообложения (УСН).

Минтранс России предложил внести изменения в статью 346.26 части второй Налогового кодекса РФ в части увеличения допустимого количества эксплуатируемого подвижного состава при использовании единого налога на вмененный доход до 50 единиц и установление возможности добровольного перехода на указанный налоговый режим (В настоящее время единый налог на вмененный доход для отдельных видов деятельности может применяться по решениям представительных органов муниципальных районов, городских округов, законодательных (представительных) органов государственной власти городов федерального значения Москвы и Санкт - Петербурга в отношении организаций и индивидуальных предпринимателей, занимающихся оказанием автотранспортных услуг по перевозке пассажиров и грузов, и имеющих на праве собственности или ином праве (пользования, владения и (или) распоряжения) не более 20 транспортных средств, предназначенных для оказания таких услуг – прим. ред).

Кроме того, предложено внести изменения в статью



149 части второй Налогового кодекса в части освобождения от налога на добавленную стоимость услуг перевозки пассажиров маршрутными автобусами малой вместимости в городском и пригородном сообщении. Аналогичные меры распространяются на городские и пригородные перевозки пассажиров маршрутными автобусами большой вместимости. Такое предложение было сформулировано, учитывая, что объем перевозок пассажиров на автобусах малой вместимости сопоставим с объемом перевозок, выполняемым маршрутными автобусами большой вместимости.

На сегодняшний день Минтранс считает, что одной из главных проблем является доступность банковских кредитов. Приобретение подвижного состава, в основном, производилось и производится за счет кредитных ресурсов или по договорам лизинга. В настоящее время российские банки практически прекратили кредитование организаций автомобильного транспорта. Организациям сложно получить кредит, поскольку банки изменили свой внутренний подход к определению коэффициента риска для транспортных компаний, что связано с падением спроса на рынке транспортных услуг.

Предлагаемые банками процентные ставки по кредитам до 20 % годовых приводит к нецелесообразности использования заемных средств. Для решения этой проблемы поддержки организаций автомобильного транспорта Министерство транспорта РФ предложило Правительству рассмотреть, начиная с 2009 года, возможность возмещения части затрат по договорам лизинга за автобусы и грузовую автомобильную технику российского производства а также части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на их приобретение, за счет средств федерального бюджета.

Есть постановление №195 от 4 апреля 2003 года об утверждении правил предоставления субсидий организациям транспорта, осуществляющим приобретение автомобильной техники для пополнения подвижного состава автомобильных колонн войскового типа. Минтранс России предложил внести изменения в это постановление – увеличить суммы субсидирования в

разы, и мы будем добиваться этого решения. (В настоящее время согласно постановлению, за счет средств федерального бюджета субсидии предоставляются на каждую единицу новой автомобильной техники отечественного производства в размере 70 тысяч рублей для автобусов длиной до 7,5 метра включительно и 150 тысяч рублей для автобусов длиной до 12 метров включительно, и грузовых автомобилей грузоподъемностью не менее 8 тонн при условии ее приобретения и зачисления в установленном порядке в штат автомобильной колонны войскового типа и отсутствия у организаций просроченной задолженности по платежам в федеральный бюджет и государственные внебюджетные фонды. – прим. ред.).

Недавно вышел Устав автомобильного транспорта, принято постановление Правительства об утверждении правил перевозки пассажиров. Нам необходим закон об основах организации транспортного обслуживания населения. Он был рассмотрен на совете Государственной думы, но неизвестно кто или что затормозило рассмотрении закона во втором чтении. Не решены и межрегиональные вопросы.

Государственное регулирование в области перевозок грузов автотранспортом можно установить только через лицензирование. Ространснадзор обратился к Г.С. Полтавченко (представитель Президента в Центральном федеральном округе – прим. ред.), он написал докладную на имя президента, что лицензирование нужно, и оно было отменено неправильно. Ничего не прошло.

Мы предложили лицензировать хотя бы перевозку школьников, объяснили для чего это нужно. Сегодня массу автобусов раздали школам по национальному проекту, а кто будет обслуживать их, следить за их состоянием? Убедили. Вынесли на комиссию по административным реформам правительства. Минэкономразвития против.

По поводу недостаточности нормативно - правовой базы сегодня нужно отбросить все, рассмотреть, что необходимо делать. Министерство готово вносить в Правительство нормативно - правовые акты, которые сегодня необходимы.

В этом году заказана научно - исследовательская работа по разработке закона об автотранспортной деятельности. В этот закон Минтранс намерен внести те моменты, которые не были учтены Уставом.

Выступление начальника Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Министерства транспорта РФ Виктора Прохорова.

При обсуждении антикризисных мер в автотранспортном комплексе безопасность специфически стоит в рассмотрении вопросов экономии – заработка дополнительных денег как для перевозчика, так и экономии для пассажира. Лицензирование сегодня принимается, как мера ограничения. На лицензируемом транспорте по пассажирским перевозчикам количество погибших в дорожно - транспортных происшествиях снижается примерно на 50 и раненых на 150 человек.



Эта положительная динамика говорит о том, что вопросы контроля и регулирования должны стоять в отношении добросовестности перевозчика и неважно, грузы он перевозит или пассажиров. Однако законодательство снижает эффективность этой работы.

К примеру, в марте 2008 года по вине ООО «Питеравто» (перевозчик Санкт - Петербурга) произошло ДТП, в котором 2 человека погибли и 12 ранено. За совершенное дорожно-транспортное происшествие на автопредприятие судом наложены штрафы в 40 тысяч рублей на юридическое лицо и 2 штрафа по 15 тысяч на должностные лица. Итого около 70 тысяч рублей – это цена двух погибших и 12 раненых. В течение года прошло еще 17 ДТП с участием этого перевозчика, в котором было ранено 19 человек. А штрафные санкции были наложены в размере 39 тысяч рублей.

Все это произошло в результате неэффективности принимаемых мер, потому что сегодня только суд (а не инспектор Росавтодора или руководитель территориального управления автодора) принимает решение, какие меры принимать. И если после первого ДТП в суд в соответствии с законодательством переданы документы на приостановку действия лицензии, а суд квалифицировал дело по - другому, применив санкции к юридическим и должностным лицам. В результате этих мер в октябре 2008 года по вине «Питеравто» произошло еще одно ДТП с особо тяжкими последствиями. Водитель заснул за рулем, совершил наезд на остановку общественного транспорта. В итоге – 6 погибших и 7 раненых.

А если мы останавливаем с нарушением международного перевозчика, у которого за спиной опасный груз, у нас действительно есть меры привлечения юридического лица к выплате штрафа суммой от 400 до 500 тысяч рублей. За ДТП максимальное, что может быть по закону – 50 тысяч рублей штрафа юридическим лицам. Это очень ярко показывает, что мера ответственности по отношению к недобросовестному перевозчику сейчас неадекватна возможным последствиям.

Уже принят 294 - й федеральный закон, который вступает в силу с 1 июля этого года. В соответствии с ним уведомительный характер принимает сегодня такая услуга как легковое такси и грузовые перевозки грузоподъемностью более 2,5 тонн. Росавтодор готовится к вступлению в силу этого закона, прорабатывает вопросы сотрудничества с органами Прокуратуры. Однако пока неизвестно, как четко будет происходить работа по этому закону.

С прошлого года уже сокращается количество плановых проверок впервые за много лет существования Российской транспортной инспекции по сравнению с предыдущими годами. При этом повышается их качество.

Существует федеральный закон 131, согласно которому ответственность за транспортное обслуживание населения несет муниципальное образование. Были проверены практически все муниципальные образования (их около 3000 в России), которые организуют



транспортное обслуживание. Губернаторы и мэры заставляют управления автодора убирать нелегальных перевозчиков с рынка. Например, в Саратове в прошлом году удалось навести порядок благодаря принципиальной позиции начальника местного автодорного управления при поддержке губернатора и министра транспорта. Российскому автотранспортному союзу надо активнее работать на региональном уровне со своими филиалами.

В свою очередь вице - президент РАС Михаил Козлов выступил с предложением по проблеме лицензирования.

В последнем законе о лицензировании введено положение, согласно которому при выдаче лицензии будущий ее владелец должен указывать место осуществления лицензируемого вида деятельности. При изменении этого места владелец лицензии должен сообщить об этом. С помощью этой записи возможно решить проблему квотирования.

#### Заключительное слово

В своем заключительном слове П.А. Златин пообещал, что Российский автотранспортный союз учтет все предложения и по форме, и по содержанию таких «круглых столов». По итогам «круглого стола» будет принята соответствующая резолюция с учетом всех высказанных предложений, пожеланий и замечаний автотранспортников. РАС будет выступать за то, чтобы добиться реальных изменений в жизни транспортных операторов и всех автотранспортников России. Нам обязательно надо собрать институты и не только российские, но и стран СНГ, Украины, в том числе. Надо объединять ресурсы, оставшиеся после разгрома огромнейшей державы СССР. Важно открыто говорить о наших проблемах. Сообща удастся сделать больше чем в одиночку. «Иначе все, что сделали так называемые реформаторы, которые развлекаются в сфере управления нашим государством, приведет к развалу, – завершил работу «круглого стола» президент Российского автотранспортного союза.

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

## **РУКОВОДИТЕЛЯМ АВТОВОКЗАЛОВ, АВТОСТАНЦИЙ, ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

Одним из направлений деятельности Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» является подготовка предложений по совершенствованию и дальнейшему развитию нормативно-правовой базы федерального и регионального уровней в сфере услуг по перевозке пассажиров автобусами в пригородном, междугородном и международном сообщении, в том числе по вопросам работы объектов транспортной инфраструктуры.

С этой целью Партнерством организовано взаимодействие с научно-исследовательскими организациями в сфере автомобильного транспорта.

За последние годы ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» (НИИАТ) разработаны проекты следующих государственных стандартов:

1. Услуги по придорожному сервису. Требования к автовокзалам.
2. Требования к выбору автобусов по видам, технологиям и дорожным условиям перевозки пассажиров.

**В этом номере нашего издания мы публикуем Проект «Требования к выбору автобусов по видам, технологиям и дорожным условиям перевозки пассажиров». Просим Вас рассмотреть прилагаемый проект, высказать свое мнение по вопросу необходимости его принятия, желательном статусе этого документа, а также подготовить предложения по его доработке.**

**Предложения прошу направлять по адресу: 115419, г. Москва, 4-й Верхний Михайловский пр-д, д. 1. Тел. (495) 633-12-89, ф. (495) 633-12-83, e-mail: sekretar@rosbuslines.ru.**

**Проект**

## **Федеральное агентство по техническому регулированию**

### **Национальный стандарт Российской Федерации**

### **Требования к выбору автобусов по видам, технологиям и дорожным условиям перевозки пассажиров**

### **Издание официальное**

#### **Предисловие**

Задачи, основные принципы и правила проведения работ по государственной стандартизации в Российской Федерации установлены ГОСТ Р 1.0-2004 «Стандартизации в Российской Федерации. Основные положения» и ГОСТ Р 1.2-2004 «Стандартизации в Российской Федерации. Стандарты национальные Российской Федерации. Правила разработки, утверждения, обновления и отмены»

#### **Сведения о стандарте**

##### **1 РАЗРАБОТАН**

**2 ВНЕСЕН** Техническим комитетом по стандартизации ТК 315 «Эксплуатация автомобильного транспорта и автотранспортные услуги»

**3 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ** Приказом Федерального агентства по техническому регулированию от “\_\_” \_\_\_\_\_ 200\_ г.

##### **4 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ**

*Информация об изменениях к настоящему стандарту публикуется в указателе «Национальные стандарты», а текст этих изменений – в информационных указателях «Национальные стандарты». В случае пересмотра или отмены настоящего стандарта соответствующая информация будет опубликована в информационном указателе «Национальные стандарты»*



Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Федерального агентства по техническому регулированию

## **СОДЕРЖАНИЕ**

- 1 Область применения**
- 2 Нормативные ссылки**
- 3 Термины и определения**
- 4 Классификация видов и технологий перевозок пассажиров автобусами**
- 5 Классификация дорожных условий**
- 6 Классификация автобусов**
- 7 Классификация видов безопасности**
- 8 Определение сферы безопасного применения**
- 9 Методы контроля**

*Приложение А (справочное) Перечень нормативных документов, связанных с идентификацией сферы безопасной эксплуатации автобусов при перевозке пассажиров*

*Приложение Б (справочное) Категории дорог по СНиП 2.05.01-85*

*Приложение В Свидетельство об установлении сферы безопасного применения автобуса*

*Приложение Г Рекомендации по сферам безопасного применения автобусов*

## **НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

### **Требования к выбору автобусов по видам, технологиям и дорожным условиям перевозки пассажиров Requirements to a choice of buses by kinds, technologies and road conditions of transportation of passengers**

Дата введения 200\_ - \_\_ - \_\_

#### **1. Область применения**

Настоящий стандарт распространяется на автобусы категорий  $M_2$  и  $M_3$  в соответствии с ГОСТ Р 52051-2003 и устанавливает требования по определению сферы безопасного применения автобусов при перевозке пассажиров в зависимости от видов, технологий, дорожных условий перевозки и ее документальному оформлению.

Настоящий стандарт предназначен для применения:

- органами по сертификации и экспертными организациями при идентификации сферы безопасного применения автобуса;
- юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, включая органы исполнительной власти при организации перевозок пассажиров и установлении сферы безопасного применения автобусов;
- органами надзора при проведении контроля за соблюдением требований с соответствием автобусов видам, технологиям и дорожным условиям перевозки пассажиров.

*Примечание* - При пользовании настоящим стандартом целесообразно проверить действие ссылочных стандартов по указателю "Национальные стандарты", составленному по состоянию на 1 января текущего года, и по соответствующим информационным указателям, опубликованным в текущем году. Если ссылочный документ заменен (изменен), то при пользовании настоящим стандартом следует руководствоваться замененным (измененным) стандартом. Если ссылочный документ без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.

#### **2 Нормативные ссылки**

В настоящем стандарте использованы ссылки на следующие стандарты:

- ГОСТ Р 41.36-2004 Единые предписания, касающиеся сертификации пассажирских транспортных средств большой вместимости в отношении общей конструкции
- ГОСТ Р 41.52-2005 Единые предписания, касающиеся транспортных средств малой вместимости категорий  $M_2$  и  $M_3$  в отношении их общей конструкции
- ГОСТ Р 41.107-99 Единые предписания, касающиеся официального утверждения двухэтажных пассажирских транспортных средств большой вместимости в отношении общей конструкции
- ГОСТ Р 50597-93 Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения
- ГОСТ Р 51004-96 Услуги транспортные. Пассажирские перевозки. Номенклатура показателей качества
- ГОСТ Р 51160-98 Автобусы для перевозки детей. Технические требования
- ГОСТ Р 51825-2001 Услуги на автомобильном транспорте. Перевозка пассажиров. Общие требования

ГОСТ Р 51734-01 Автотранспортные средства для горных маршрутов. Технические требования

ГОСТ Р 52051-2003 Механические транспортные средства и прицепы. Классификация и определения

### 3. Термины и определения

В настоящем стандарте применяются термины и определения по ГОСТ Р 41.36-2004, ГОСТ Р 41.52-2004, ГОСТ Р 51825-2001, а также следующие термины и определения:

**Сфера безопасного применения автобуса** – допустимые по конструктивным параметрам автобуса виды, технологии и дорожные условия перевозки, при которых обеспечивается безопасность для жизни и здоровья пассажиров.

**Вид перевозки** – условно обобщенная характеристика перевозки, отражающая один или несколько классификационных признаков перевозки по ГОСТ Р 51825 (автобусные, таксомоторные, перевозки детей, инвалидов, пассажиров на горных маршрутах, международные перевозки и т.д.)

**Технология перевозки** – заданные характеристики реализации технологического процесса перевозки (по ГОСТ Р 51825), направленные на достижение результата, соответствующего условиям договора перевозки и требованиям нормативных документов и в общем случае включающие в себя: предрейсовое (послереисовое) обслуживание; посадку (высадку) пассажиров и погрузку (выгрузку) багажа; перевозку пассажиров и багажа.

**Дорожные условия перевозки** – условия осуществления перевозки, включающие в себя характеристику дороги, рельефа местности и климатических условий

**Параметры перевозки** – установленный маршрут движения, места расположения остановочных пунктов и режимов их работы, расписание движения, тип (марка, модель) автотранспортных средств, нормирование скоростей движения автотранспортных средств, специальные условия перевозки, порядок информационного обеспечения услуги, стоимостные характеристики и т.п.) и показатели качества, в совокупности идентифицирующие конкретную перевозку

Безопасность перевозки - отсутствие недопустимого риска, связанного с возможностью нанесения ущерба пассажирам и их имуществу, а также окружающей среде.

Примечание: В настоящем стандарте безопасность при перевозке автобусами рассматривается за счет конструктивного исполнения и информационного обеспечения автобусов

**Качество перевозки** – свойство перевозки, отражающее ее способность удовлетворять установленные или предполагаемые потребности потребителей (пассажиров) в перевозках. Свойства перевозки выражаются в виде качественных и количественных характеристик.

### 4. Классификация видов и технологий перевозок пассажиров автобусами

Перевозки пассажиров классифицируются по следующим признакам: регулярность, степень участия пассажира в установлении параметров перевозки, длительность поездки, назначение, частота посадки-высадки пассажиров (для перевозок общего пользования небольшой длительности), способу оплаты проезда.

**По регулярности** осуществления услуги по перевозке подразделяют на регулярные и нерегулярные (разовые) (по ГОСТ Р 51825). ---

**В зависимости от степени участия пассажира** в установлении параметров перевозки услуги по перевозке могут быть следующими:

- пассажир определяет маршрут, места остановки и время отправления;
- пассажир определяет места остановки, а маршрут и расписание движения установлены заранее;
- пассажир не принимает участия в определении параметров перевозки, поскольку они установлены заранее (по ГОСТ Р 51825).

**В зависимости от длительности поездки** перевозки могут быть:

- короткие – среднее время нахождения пассажира в автобусе менее 30 мин.;
- средние – среднее время нахождения пассажира в автобусе от 30 мин. до 1,5 ч.;
- дальние – среднее время нахождения пассажира в автобусе от 1,5 ч. до 6 ч.;
- сверхдальние – среднее время нахождения пассажира в автобусе свыше 6 ч.

**По назначению** перевозки могут быть:

- общего пользования (универсальные);
- специальные – организовываются для перевозки специально организованных групп людей (инвалиды, дети, туристы, рабочие).

**По частоте посадки-высадки** пассажиров короткие и средние перевозки общего пользования могут быть:

- сборно-развозочные – технология перевозки подразумевает необходимость обеспечения быстрого пассажирообмена;
- экспрессные (полуэкспрессные) – технология перевозки не подразумевает необходимости обеспечения быстрого пассажирообмена.

### 5. Классификация дорожных условий

#### 5.1 Характеристика дороги

Характеристика дороги определяется ее технической категорией.

Техническая категория дорог определяется по СНИП 2.05.01-85 и включает в себя 5 категорий (Приложение Б).

При этом в соответствии с [2] существует следующее ограничение:

регулярные автобусные перевозки могут быть организованы только на дорогах I-IV категорий.

По ГОСТ Р 50597-93 автомобильные дороги, дороги и улицы городов и других населенных пунктов по их транспортно-эксплуатационным характеристикам объединены в три группы:

группа А – автомобильные дороги с интенсивностью движения более 3000 авт/сут; в городах и населенных пунктах – магистральные дороги скоростного движения, магистральные улицы общегородского значения непрерывного движения;

группа Б – автомобильные дороги с интенсивностью движения от 1000 до 3000 авт/сут; в городах и населенных пунктах – магистральные дороги регулируемого движения, магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения и районного значения;

группа В – автомобильные дороги с интенсивностью движения менее 1000 авт/сут; в городах и населенных пунктах – улицы и дороги местного значения.

#### 5.2 Рельеф местности

Тип рельефа местности может быть обычный и горный.

К горному рельефу относятся дороги в горной местности, включающие участки с резким изменением направлений в плане и затяжными продольными уклонами, и, имеющие в совокупности следующие особенности:

- а) продольные уклоны величиной более 60% и протяженностью 2 км и более;
- б) кривые с радиусом не менее 100 м в количестве шести и более на 1 км;
- в) выпуклые кривые продольного профиля с радиусами менее 1500 м и вогнутые кривые с радиусами менее 1200 м;
- г) расстояние видимости поверхности дороги менее 60 м и встречного автомобиля – менее 120 м.

#### 5.3 Климатические условия

Тип климата (климатическая зона)

- холодный;
- умеренный;
- жаркий.

#### 5.4. Совокупность определенных характеристики дороги определяет типовые условия эксплуатации.

Типовые условия эксплуатации включают в себя:

А – многополосные автомагистрали I и II технической категории;

Б – двухполосные магистральные дороги II технической категории;

В – пригородные условия эксплуатации, дороги II и III технической категории;

Г – горные дороги;

Д – дороги областного и районного значения III и IV технической категории;

Е – дороги местного значения с низшими типами покрытий, грунтовые IV и V технических категорий.

#### 6 Классификация автобусов

Классификация автобусов производится по:

##### 6.1 Количеству мест для сидения и максимальной массе (по ГОСТ Р 52051):

*Категория М<sub>2</sub>*. Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых не превышает 5 т.

*Категория М<sub>3</sub>*. Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых превышает 5 т.

##### 6.2 По вместимости автобусы подразделяются на:

автобусы малой вместимости по ГОСТ Р 41.52 – до 22 сидящих или стоящих пассажиров, исключая водителя;

автобусы большой вместимости по ГОСТ Р 41.36 и ГОСТ Р 41.107 – более 22 сидящих или стоящих пассажиров, исключая водителя.

##### 6.3 По направленности на перевозку стоящих, сидящих пассажиров

Транспортные средства категорий М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub> относят:

- к одному или более из трех классов (I, II, III) по ГОСТ Р 41.36 и ГОСТ Р 41.107;
- к одному из двух классов (А, В) по ГОСТ Р 41.52.

*Класс I*. Транспортные средства, конструкцией которых предусмотрены зоны для стоящих пассажиров, обеспечивающие возможность пассажирообмена.

*Класс II*. Транспортные средства, сконструированные для перевозки главным образом сидящих пассажиров, в которых может предусматриваться перевозка стоящих пассажиров, находящихся в проходах и/или в зонах, не превосходящих по своей площади пространства, необходимого для размещения двух двойных сидений.

*Класс III*. Транспортные средства, сконструированные исключительно для перевозки сидящих пассажиров.

*Класс А*. Транспортные средства, конструкцией которых предусмотрена перевозка стоящих пассажиров. Транспортное средство этого класса имеет сиденья, но может также предусматривать перевозку стоящих пассажиров.

*Класс В*. Транспортные средства, не предназначенные для перевозки стоящих пассажиров. Транспортное средство этого класса не имеет оборудования, предназначенного для стоящих пассажиров.

##### 6.4 По исполнению салона автобусы подразделяются на:

- для холодного;



- умеренного;
- жаркого климата.

6.5 По конструктивным особенностям исполнения отдельных узлов и агрегатов: автобусы обычной и повышенной проходимости, горные.

6.6 По направленности на перевозку определенной группы пассажиров автобусы подразделяются на: универсальные;

специальные – предназначенные для перевозки специально организованных групп людей: инвалиды, дети, туристы, вахтовые перевозки, доставка работников на производственные объекты.

6.7 По наличию особенностей конструкции, требующих специальных мероприятий по обеспечению безопасности (применение газового топлива и пр.).

6.8 По параметрам эвакуационной способности автобуса при ДТП: удовлетворяет требованиям соответственно ГОСТ Р 41.36 или ГОСТ Р 41.52 или ГОСТ Р 41.107.

7. Классификация видов безопасности

7.1 Виды безопасности при перевозке автобусами классифицируются по направленности на:

- определенную стадию перевозки: посадка-высадка, движение, нештатная ситуация (ДТП);
- недопущение чрезвычайных происшествий (ЧП) и дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий – пассивная и активная безопасность.

8. Определение сферы безопасного применения

8.1 Определение сферы безопасного применения автобуса основывается на установлении соответствия его конструктивных параметров виду, технологии и дорожным условиям перевозки, при которых обеспечивается безопасность для жизни и здоровья пассажиров с учетом, изложенных в разделе 7 настоящего стандарта видов безопасности. Используемые при этом методы должны соответствовать предусмотренным стандартами, иными нормативными документами для устанавливаемых характеристик.

8.2 При определении сферы безопасного применения автобуса устанавливаются:

характеристики автобуса и соответствующие им ограничения на сферу применения автобуса.

8.3 Характеристики автобуса включают в себя:

8.3.1 Тип (марку, модель) автобуса, страну происхождения.

8.3.2 Категорию по ГОСТ Р 52061.

8.3.3 Класс по ГОСТ Р 41.52, ГОСТ Р 41.36 и ГОСТ Р 41.107.

8.3.4 Исполнение салона: для холодного, умеренного и жаркого климата.

8.3.5 Конструктивные особенности исполнения отдельных узлов и агрегатов, влияющие на сферу применения. Например: повышенная проходимость, горные и пр.

8.3.6 Направленность на перевозку определенной группы пассажиров: универсальные; специальные – предназначенные для перевозки специально организованных групп людей: инвалиды, дети, туристы, вахтовые перевозки, доставка работников на производственные объекты

8.3.7 Особенности конструкции, требующие специальных мероприятий по обеспечению безопасности. Например: применение газового топлива и пр.

8.3.8 Параметры эвакуационной способности автобуса при ДТП, отличающиеся в сторону ухудшения характеристики от требований, соответствующих ГОСТ Р 41.36 или ГОСТ Р 41.52 или ГОСТ Р 41.107 – по расположению, количеству и размерам служебных дверей и запасных выходов.

8.4. Ограничения по сфере использования автобусов устанавливаются в зависимости от установленных характеристик автобуса.

8.4.1 По категории: указываются ограничения, связанные с полной массой транспортного средства.

8.4.2 По классу: указываются ограничения, связанные с категорией транспортного средства по вместимости, возможности перевозки стоящих пассажиров, дальности перевозки, пассажирообороту в соответствии с ГОСТ Р 41.36 или ГОСТ Р 41.52 или ГОСТ Р 41.107

8.4.3 По исполнению салона: указываются ограничения, связанные с использованием в определенных климатических зонах.

8.4.4 По конструктивным особенностям исполнения отдельных узлов и агрегатов: указываются ограничения, связанные с использованием на дорогах определенной категории (например: не использовать при перевозках на дорогах V категории – для низкопольных автобусов, рельефе местности (не использовать в горной местности).

8.4.5 По направленности на перевозку определенной группы пассажиров: указываются ограничения, связанные с конструктивным исполнением транспортного средства, ориентированным на перевозку определенных групп пассажиров. Например, для автобусов, предназначенных для перевозки инвалидов - не использовать на регулярных маршрутных перевозках общего пользования и т.п.

8.4.6 По особенностям конструкции: указываются ограничения, связанные с особенностями конструкции, требующими специальных мероприятий по обеспечению безопасности.

8.4.7 По параметрам эвакуационной способности автобуса при ДТП: указываются ограничения, связанные с несоответствием требований по пассивной безопасности при ДТП: запрещается эксплуатация в качестве транспорта общего пользования.

8.5. По результатам определения сферы безопасного применения оформляется Свидетельство, форма и правила заполнения которого приведены в Приложении В.

8.6 Рекомендации по сферам безопасного применения автобусов приведены в Приложении Г.

9. Методы контроля

9.1 Для контроля за соблюдением установленной сферы безопасного применения автобусов используют следующие методы:

документальный контроль характеристик автобуса и соответствующих ограничений;

инструментальный контроль с применением технических средств для установления характеристик автобуса и соответствующих ограничений.

7.2 Контроль за соблюдением требований настоящего стандарта может быть внутренним и внешним.

Внутренний контроль проводит исполнитель либо потребитель перевозки в соответствии с условиями договора, при этом объектами контроля являются конструктивные характеристики автобусов, используемых на конкретных видах перевозок.

Внешний контроль проводят органы государственного управления в сферах контроля и надзора, лицензирования и сертификации в пределах их компетенции.

#### ПРИЛОЖЕНИЕ А (СПРАВОЧНОЕ)

Перечень нормативных документов, связанных с идентификацией сферы безопасной эксплуатации автобусов при перевозке пассажиров

1 Положение об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами, утв. Приказом Министра транспорта Российской Федерации от 8 января 1997 г. N 2, Зарегистрировано в Минюсте РФ 14 мая 1997 г. № 1302

2 СНиП 2.05.02-85 Строительные нормы и правила. Автомобильные дороги

3 Требования к автомобильным дорогам с регулярным автобусным сообщением, приказ Федеральной надзорной службы, 1999 г.

#### ПРИЛОЖЕНИЕ Б (СПРАВОЧНОЕ)

##### КАТЕГОРИИ ДОРОГ ПО СНИП 2.05.01-85

| Категория дороги | Расчетная интенсивность движения, авт/сут |                                 | Народнохозяйственное и административное значение автомобильных дорог  |
|------------------|---|---------------------------------|---|
|                  | приведенная к легковому автомобилю        | в транспортных единицах         |   |
| I-a              | Св. 14000                                 | Св. 7000                        | Магистральные автомобильные дороги общегосударственного значения (в том числе для международного сообщения)                               |
| I-б<br>II        | Св. 14000<br>Св. 6000<br>до 14000         | Св. 7000<br>Св. 3000<br>до 7000 | Автомобильные дороги общегосударственного (не отнесенные к I-a категории), республиканского, областного (краевого) значения               |
| III              | Св. 2000<br>до 6000                       | Св. 1000<br>до 3000             | Автомобильные дороги общегосударственного, областного (краевого) значения (не отнесенные к I-б и II категориям), дороги местного значения |
| IV               | Св. 200<br>до 2000                        | Св. 100<br>до 1000              | Автомобильные дороги республиканского, областного (краевого) и местного значения (не отнесенные к I-б, II и III категориям)               |
| V                | До 200                                    | До 100                          | Автомобильные дороги местного значения (кроме отнесенных к III и IV категориям)   |

ПРИЛОЖЕНИЕ В

1. Учреждение, выдавшее свидетельство
2. Транспортное средство<sup>1</sup>
3. Опознавательный номер....., выданный (кем)
4. Принадлежит (кому) или эксплуатируется (кем)
5. Представлено (кем)

|   |  |
|---|--|
| <p>6. Характеристики автобуса:</p> <p>6.1. Категория<sup>2</sup>: .....</p> <p>6.2. Класс<sup>3</sup>: .....</p> <p>6.3. Исполнение салона<sup>4</sup>: .....</p> <p>6.4. Конструктивные особенности исполнения отдельных узлов и агрегатов<sup>5</sup>: .....</p> <p>6.5. Направленность на перевозку определенной группы пассажиров<sup>6</sup>: .....</p> <p>6.6. Особенности конструкции<sup>7</sup>: .....</p> <p>6.7. Параметры эвакуационной способности автобуса при ДТП<sup>8</sup>: .....</p>   | <p>7. Устанавливаемые ограничения по сфере использования:</p> <p>7.1. По категории<sup>9</sup>: .....</p> <p>7.2. По классу<sup>10</sup>: .....</p> <p>7.3. По исполнению салона<sup>11</sup>: .....</p> <p>7.4. По конструктивным особенностям исполнения отдельных узлов и агрегатов<sup>12</sup>: .....</p> <p>7.5. По направленность на перевозку определенной группы пассажиров<sup>13</sup>: .....</p> <p>7.6. По особенностям конструкции<sup>14</sup>: .....</p> <p>7.7. По параметры эвакуационной способности автобуса при ДТП<sup>15</sup>: .....</p>   |
| <p>Указать тип (марку, модель) автобуса, страну происхождения.</p> <p><sup>2</sup> Указать категорию по ГОСТ Р 52061:<br/> <i>M<sub>2</sub></i> - транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых не превышает 5 т;<br/> <i>M<sub>3</sub></i> - транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых превышает 5 т.</p> <p><sup>3</sup> Указать класс по ГОСТ Р 41.52, ГОСТ Р 41.36 и ГОСТ Р 41.107.<br/>         Для автобусов большой вместимости: классы I, II, III<br/>         Для автобусов малой вместимости: классы А, В</p> <p><sup>4</sup> Указать тип исполнения салона: стандартный, северный, южный</p> <p><sup>5</sup> Указать конструктивным особенностям исполнения отдельных узлов и агрегатов. Например: автобусы повышенной проходимости, горные и пр.</p> <p><sup>6</sup> Указать направленности на перевозку определенной группы пассажиров: универсальные; специальные – предназначенные для перевозки специально организованных групп людей: инвалиды, дети, туристы, вахтовые перевозки, доставка работников на производственные объекты.</p> <p><sup>7</sup> Указать особенности конструкции, требующие специальных мероприятий по обеспечению безопасности. Например: применение газового топлива и пр.</p> <p><sup>8</sup> Указать параметры эвакуационной способности авто</p> | <p>буса, отличающиеся в сторону ухудшения от требований соответственно ГОСТ Р 41.36 или ГОСТ Р 41.52 или ГОСТ Р 41.107 – по расположению, количеству и размерам служебных дверей и запасных выходов <sup>9</sup> Указываются ограничения, связанные с полной массой транспортного средства</p> <p><sup>10</sup> Указываются ограничения, связанные с категорией транспортного средства по вместимости и возможности перевозки стоящих пассажиров, дальности перевозки, пассажирообороту</p> <p><sup>11</sup> Указываются ограничения, связанные с ограничением использования в определенных климатических зонах</p> <p><sup>12</sup> Указываются ограничения, связанные с использованием на дорогах определенной категории (например: не использовать при перевозках на дорогах V категории – для низкопольных автобусов, рельефе местности (не использовать в горной местности)</p> <p><sup>13</sup> Указываются ограничения, связанные с конструктивным исполнением транспортного средства, ориентированным на перевозку определенных групп пассажиров. Например, для автобусов, предназначенных для перевозки инвалидов – не использовать на регулярных маршрутных перевозках общего пользования и т.п.</p> <p><sup>14</sup> Указываются ограничения, связанные с особенностями конструкции, требующими специальных мероприятий по обеспечению безопасности.</p> <p><sup>15</sup> Указываются ограничения, связанные с несоответствием требований по пассивной безопасности при ДТП: запрещается эксплуатация в качестве транспорта общего пользования.</p> |





## **2. Взаимодействие Сторон**

### **2.1. Министерство в пределах своей компетенции:**

принимает меры, направленные на создание цивилизованного рынка транспортных услуг в Московской области, повышение безопасности и качества транспортных услуг для всех участников перевозочного процесса;

разрабатывает системный подход к созданию равных условий осуществления перевозочной деятельности и повышению конкурентоспособности на рынке автотранспортных услуг хозяйствующим субъектам, независимо от организационно-правовой формы и формы собственности;

предоставляет информацию по вопросам состояния и развития автотранспортного комплекса на территории Московской области;

- привлекает к участию в совещаниях по вопросам развития транспортного комплекса на территории Московской области представителей НП «АСМОП»;

- привлекает к участию в законотворческой деятельности в составе рабочих групп по разработке соответствующих проектов нормативных правовых актов представителей НП «АСМОП» по согласованию;

- включает в состав конкурсных комиссий представителей НП «АСМОП» по согласованию.

### **2.2. НП «АСМОП» в пределах своей компетенции:**

- проводит последовательную работу, направленную на развитие транспортной инфраструктуры, обновление парка подвижного состава современными автомобилями, соответствующими требованиям ЕВРО-3, Евро-4, Евро-5 и повышение качества транспортных услуг;

- обеспечивает участие организаций-членов НП «АСМОП» в реализации экологических, природоохранных мероприятий, осуществляемых на территории Московской области;

- информирует Министерство о производственной деятельности организаций - членов НП «АСМОП» в соответствии с требованиями действующего законодательства;

- организует и проводит круглые столы, конференции, обучение, семинары, направленные на повышение уровня качества транспортных услуг и квалификации специалистов транспортной отрасли;

- готовит предложения по разработке стандартов качества транспортного обслуживания, технических регламентов, сертификации видов транспортной деятельности;

- проводит работу по выполнению организациями - членами НП «АСМОП» трехстороннего Соглашения между Правительством Московской области, Московским областным объединением организаций профсоюзов и объединениями работодателей Московской области;

- направляет предложения в Министерство по вопросам развития транспортного комплекса на территории Московской области, совершенствования действующего законодательства в сфере транспорта, оптимизации маршрутной сети наземного транспорта.

## **3. Заключительные положения**

3.1. Настоящее Соглашение вступает в силу с момента его подписания Сторонами и действует до 31.12.2009 года. При истечении установленного срока настоящее Соглашение пролонгируется автоматически, если ни одна из Сторон не заявила о намерении прекратить или изменить Соглашение.

3.2. Споры и разногласия между Сторонами относительно применения положений Соглашения решаются путем переговоров и консультаций.

3.3. Изменения и дополнения к настоящему Соглашению вступают в силу с момента их подписания Сторонами и являются неотъемлемой его частью.

3.4. Настоящее Соглашение составлено в двух экземплярах, имеющих равную юридическую силу, по одному экземпляру для каждой из Сторон.

Совершено 26 ноября 2008 года в г. Москве в двух экземплярах, по одному экземпляру для каждой из Сторон, причем все экземпляры имеют одинаковую юридическую силу.

*Заместитель Председателя Правительства Московской области - министр транспорта Правительства Московской области П.Д.Кацыв*

**Президент Некоммерческого партнерства Московского областного  
транспортного союза «АСМОП» Б. А. Винокуров**

## **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;  
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 ГИВД 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.



## Кризис не должен помешать пассажиру доехать с комфортом до места назначения

Такую позицию заняло руководство московской транспортной компании ООО «Вестлайн». В ситуации, когда кризис выбивает перевозчиков из колеи, когда отменяются рейсы, закрываются межрегиональные маршруты, и все по причине резкого спада пассажиропотока, когда на линии выходит техника, не соответствующая элементарному уровню комфорта, и все это списывается на кризис, именно в этой ситуации видно тех, кто живет не только сегодняшним днем, но и смотрит далеко в будущее. Именно о таком подходе к работе и к сохранению автотранспортной отрасли говорилось на круглом столе Российского автотранспортного союза 26.03.09

ООО «Вестлайн» открывает новые маршруты из Москвы в населенные пункты курортной зоны России и в крупные города Южного Федерального Округа. Несмотря на кризис, компания снова обновила парк подвижного состава за счет новых импортных автобусов класса «турист». Повышенные требования к водительскому составу и к обслуживанию автобусов - залог бесперебойного выполнения всех рейсов по расписанию без срывов и поломок.

ООО «Вестлайн» - член НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии». Правление Партнерства поддерживает такую позицию транспортной компании и предлагает другим транспортникам не поддаваться сложившимся кризисным ситуациям, а вести твердую целостную профессиональную линию, направленную на обеспечение права пассажира на перевозку и на сохранение отрасли.







группа  
**АВТОЛАЙН**

партнёр сборной России по бобслею!

## 10 марта 2008 г. - открытие санно-бобслейной трассы в Парамонове

Знаменательное для российского спорта событие - открытие первого в стране международного санно-бобслейного комплекса «Парамоново» в Дмитровском районе Подмосковья.

Первая в России трасса мирового уровня с искусственным намораживанием льда. Санно-бобслейный комплекс включает в себя желоб длиной 1600 метров с перепадом высот от старта до финиша - 115 метров. По ходу прохождения трассы спортсмены преодолевают 16 виражей. Новый спортивный центр станет основной базой для подготовки российских команд к Играм-2010 в Ванкувере и к Олимпиаде-2014 в Сочи.

