

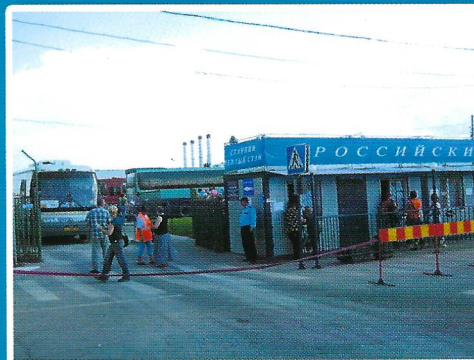


*Развитие Единой Транспортной Системы невозможно без возрождения региональных автовокзалов. Смоленский автовокзал – один из ярких примеров этого эволюционного процесса.*

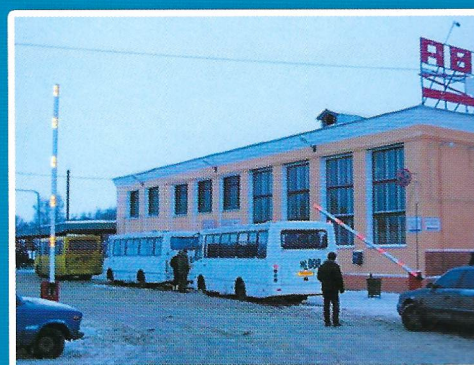
Развитие современных автобусных пассажирских перевозок невозможно без кардинального решения проблемы строительства новых или капитального обновления существующих региональных автовокзалов. В настоящее время правительством Москвы принят ряд постановлений по строительству на период 2008-2010 г. 6-и крупных автовокзалов для обслуживания междугородных и международных автобусных рейсов в столице, а так же намечено возведение ряда автостанций междугородного автобусного сообщения в составе транспортно - пассажирских узлов. Понимая важность этого процесса ООО «Русские автобусные линии» постоянно совершенствуют свою работу в этом направлении. На всех станциях постоянно проводятся мероприятия, включающие в себя все требования современного законодательства, касающиеся перевозок пассажиров. В настоящее время разрабатываются перспективные проекты в ряде регионов России, и в каждом из них изначально закладывается реконструкция или строительство вокзалов, отвечающих современным требованиям. При этом реконструкция касается не только изменения внешнего вида зданий и помещений, их технической оснащенности, но и структурных изменений, включая оптимизацию штатного расписания и улучшения условий труда и увеличения заработной платы работников. Все проводимые мероприятия преследуют главную цель – улучшение качества обслуживания пассажиров и обеспечение их безопасности.



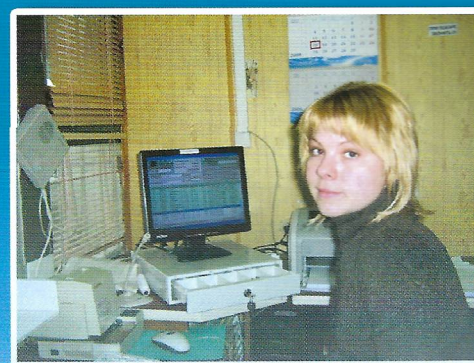
На автостанции «Красногвардейская» в конце 2007 г. внедрена новая версия системы диспетчерско-кассового обслуживания, предоставляющая дополнительные удобства при приобретении билетов пассажирами.



На автостанции «Теплый Стан» внедрена современная система пожарно-охранной сигнализации с установкой «тревожной кнопки», что позволило существенно повысить антитеррористическую защищенность объекта и безопасность пассажиров.



В Ивановской области выстраивается современная система диспетчеризации перевозок, областного и междугородного сообщения.



Автовокзал Смоленска перерождается на глазах. Проведен ремонт здания, установлена новая компьютерная техника и охранные системы.

<b>ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА</b>	
Старые цели новые задачи.....	4
Новое направление в развитии проекта Единой Транспортной Системы.....	6
<b>АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ</b>	
Смоленский автовокзал: жаркий спор на горячую тему.....	7
<b>АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: МОСКВА</b>	
Концептуальный подход.....	9
<b>АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: СТАВРОПОЛЬСКИЙ КРАЙ</b>	
Ставрополь как точка отсчета.....	10
<b>АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: КАЛУЖСКАЯ ОБЛАСТЬ</b>	
Сохранить баланс интересов.....	14
<b>АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: МОСКВА</b>	
«Висячий» автовокзал разгрузит Щелковское шоссе.....	15
На пути к цивилизованному рынку оказания транспортных услуг.....	16
Развитие автостанций ООО «Русские Автобусные Линии» в Москве.....	17
<b>НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ</b>	
Новый устав автомобильного транспорта: иллюзии и реальность.....	18
<b>ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕВОЙ БЕСПЛАТНОЙ РАССЫЛКИ.</b>	26

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

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

Редакция издания не всегда разделяет мнение авторов публикуемых статей, и не несет ответственность за предоставленную ими информацию.

#### **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. Федоров** - Первый заместитель Президента - Председателя Совета директоров ООО «Управляющая компания «АВТОЛАЙН-ТРАНСЛАЙТ»

**А.С. Таксер** - Советник Префекта ЮЗАО г. Москвы

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

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

#### **Над номером работали:**

А.В. Галкин, Г.Д. Шахматов, И.В. Баранова, А.И. Левятов, В.Г. Игнатов, С.А. Сидоров, М.Т. Тедорадзе, Чичаев А.А., Маракулин С.Н., Жарикова Ж.Е., Акимова Ю.Н.

#### **Адрес Правления Партнерства:**

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

Тел. \факс (495)633-12-89

E-mail: info@rosbuslines.ru

www.rosbuslines.ru

## Старые цели - новые задачи



Закончился 2007 г., который стал для Некоммерческого партнерства еще одной вехой на этапе построения и дальнейшего развития автобусных пассажирских перевозок в рамках программы создания и расширения Единой Транспортной Системы «Русские Автобусные Линии».

За этот год произошли большие изменения как в структуре Партнерства, так и его численности. На сегодняшний день в составе Партнерства состоят 93 члена, то есть за год число практически удвоилось. Это ли не показатель развития организации и растущего к ней доверия? Открылись два новых представительства Партнерства в Ивановской и Смоленской областях, и на сегодня их уже шесть. Новые представительства сразу же включились в работу по пропаганде и проведению в действие идей Партнерства на местах, их активность привела к тому, что и в Смоленской, и в Ивановской областях успехи членов Партнерства наиболее ощутимы. Так в Ивановской области при активном участии Администрации, ООО «Русские Автобусные Линии» были разработаны и внедрены новые технологии организации автобусных пассажирских междугородных перевозок. При совместном участии Администрации, Комитета транспорта Ивановской области, ООО «Русские Автобусные Линии», перевозчиков в рамках развития программы Единая Транспортная Система в Москве был открыт пункт прибытия – отправления междугородных автобусов, обслуживающих экспресс маршрут «Москва – Иваново». Благодаря этому маршруту была построена автостанция около метро «Щелковская», работающая по новой технологии, что нанесло ощутимый удар по нелегальному рынку. Здесь

созданы нормальные условия перевозчикам для организации законных отправок, предоставлены пассажирам необходимые услуги по обеспечению безопасности и комфортабельности перевозок, согласно требованиям современного законодательства.

Неоднократно на страницах нашего издания освещался ход реализации данного проекта, его необходимость, актуальность, востребованность. За короткое время всего при одном выделенном перронеоместе, благодаря совместным усилиям специалистов ООО «Русские Автобусные Линии», компаний – перевозчиков, и автовокзалов г. Иваново были организованы регулярные (бесперебойные) перевозки пассажиров, равномерно распределив их в течение всего дня с 06-00 до 23-00 час с минимальным межрейсовым простоем. Всего за полгода увеличили число до 35 начав с 20, и это не предел. Активное участие в разработке проекта принимает Ивановское представительство Некоммерческого Партнерства во главе с А.Ю. Хорунжим.

Другим, не менее важным, событием в прошедшем году стало принятие в рамках Единой Транспортной Системы Смоленского проекта. Развитие этого проекта так же освещается на страницах нашего издания. Созданное Смоленское представительство Некоммерческого партнерства, возглавляемое Белобровским В.Г., принимает непосредственное участие в разработке и реализации проекта.

Хотелось бы особо подчеркнуть роль одного из членов Некоммерческого партнерства, а именно ООО «Русские Автобусные Линии»: администрации Смоленской области была предложена наиболее грамотная концепция по организации и развитию перевозок - в результате получено согласие на аренду автовокзала в г. Смоленске на долгосрочный период. Это позволило начать разработку крупномасштабного проекта по организации междугородных автобусных пассажирских перевозок в данном регионе, основная цель которого - создание и осуществление легальных перевозок в свете требований современного цивилизованного рынка, выстраивания оптимальных отношений между его участниками (пассажир, перевозчик, автостанция), создания взаимовыгодного сотрудничества. В результате соблюдения этих строгих условий на сегодняшний день удается формировать современный рынок пассажирских перевозок с выполнением основополагающей задачи – удовлетворение требований пассажира. Только комплексный

подход может привести на современном этапе к созданию и выстраиванию взаимовыгодных отношений, с учетом как экономических, так и социальных факторов. На сегодняшний день автобусные перевозки, во многих регионах, составляют более 70% от общего объема транспортных перевозок. Не следует сбрасывать со счетов и их социальную значимость, так как они являются самыми низкотарифными во всей транспортной отрасли.

Особое внимание хотелось бы обратить на общее состояние автобусных перевозок в стране. Операторы рынка это в большинстве случаев стихийно созданные на остатках от социалистической системы малые предприятия-перевозчики от 3 до 10 автобусов, организовавшие на базе бывших ГУПов и ПТП, полулегальный извоз, который основывается на базе морально устаревшей техники и разваливающихся автостанций. О создании каких-либо элементарных комфортных условий для пассажиров здесь никто и не задумывается: отвезли-привезли от одного населенного пункта до другого, и то хорошо. А уж о соблюдении безопасности пассажира или о его страховке говорить вообще не приходится. Это же дополнительные расходы. Из-за нехватки средств большинство автостанций находятся в плачевном состоянии, используемый перевозчиками транспорт не обновляется, своевременно не ремонтируется, работает на износ.

На примере Смоленского проекта, в рамках становления Единой Транспортной Системы, подтверждается правомерность выбранного пути наиболее грамотного и быстрого решения указанных проблем. В 2007 г. 27 апреля был создан Смоленский филиал ООО «Русские Автобусные Линии», который выполняет все функции центрального областного автовокзала, а также управляет взятым в аренду имуществом у ГУП «Смолоблпассажиртранс».

Смоленский автовокзал совершенствует оказываемые услуги пассажирам, развивает инфраструктуру, стимулирует технический и экономический прогресс. Менее чем за 9 месяцев, был сделан капитальный ремонт крыши и фасада автовокзала, продолжается ремонт всех помещений, заменяется компьютерная и оргтехника в кассовом узле, установлено современное программное обеспечение, организована охрана общественного порядка в здании и на прилегающей территории, регулярно проводятся мероприятия по обеспечению транспортной безопасности. Существенно улучшаются условия труда работников автовокзала и качество обслуживания пассажиров. Проводятся логистические исследования маршрутной сети, оптимизация расписания, с учетом потребностей пассажиров, выделяются наиболее надежные перевозчики,

выполняющие современные требования к подвижному составу, обеспечению комфортабельности перевозок, которым предоставляются новые объемы транспортной работы.

Все вышеуказанные мероприятия, в результате которых ООО «Русские Автобусные Линии» успешно реализует современные перевозки, способствуют развитию здоровой конкуренции на рынке автобусных перевозок; получению потребителями (пассажирами) качественных услуг. Как следствие – увеличение пассажиропотока, возможность быстрого возмещения финансовых затрат, увеличение налоговых отчислений в областной бюджет, возможность дальнейшего развития и совершенствования созданной системы.

Вывод очевиден: время одиночек - перевозчиков безвозвратно уходит в прошлое. Сегодня нужно вкладывать средства в капитальное обновление или строительство новых автостанций и автовокзалов, создавать объединения перевозчиков, способных не просто осуществлять перевозки, но и своевременно обновлять и ремонтировать подвижной состав, предоставлять комплекс современных комфортабельных услуг пассажирам, вкладывать дополнительные средства в развитие и совершенствование всего технологического процесса перевозок. И административные структуры, и государственные, и коммерческие предприятия поняли, что только совместная деятельность позволит вывести из сложной ситуации систему автобусных пассажирских перевозок на современный международный уровень.

Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» неоднократно вносило предложения по вопросам, касающимся организации пассажирских перевозок, создания условий для цивилизованного бизнеса и перехода перевозчиков, работающих нелегально, в «белый» сектор экономики. В сентябре 2007г. Партнерством был



разработан и направлен в правительство Москвы проект «Размещение объектов транспортной инфраструктуры в г.Москве, обслуживающих регулярные и заказные междугородные и международные автобусные перевозки», в котором были изложены конкретные мероприятия для формирования основных направлений развития транспортной системы Москвы на период до введения в строй новых автовокзалов. Данный проект вызвал интерес в правительстве Москвы, и в настоящее время проводится экспертная оценка его жизнеспособности и практического применения.

Некоммерческое партнерство Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» регулярно размещает на страницах своего издания все новшества и разработки, происходящие на рынке перевозок. Многие наши члены активно участвуют в освещении своих проблем, делятся информацией о своих достижениях. Членами Партнерства постоянно проводятся консультации, организуются встречи с заинтересованными организациями по вопросам дальнейшего совершенствования автобусных пассажирских перевозок. Совместно с Российским автотранспортным союзом, Московским транспортным союзом, Федеральной службой

по надзору в сфере транспорта, региональными Департаментами транспорта, областными и городскими администрациями, Всероссийским союзом защиты прав потребителей и многими другими организациями постоянно проводятся консультации по вопросам дальнейшего развития транспортной отрасли, поиска путей ее совершенствования. Краткая информация об их итогах размещается на нашем сайте [rosbuslines.ru](http://rosbuslines.ru), статьи о наиболее интересных событиях мы публикуем более подробно на страницах нашего издания. Основное направление, которое пропагандируется и будет в дальнейшем поддерживаться Некоммерческим партнерством, это борьба с нелегальным «извозом» и перевозчиками, которые не хотят, в силу определенных причин, вставать на путь цивилизованного рынка. Мы будем проводить в дальнейшем политику развития легального рынка, поддерживаемую администрацией и властями всех регионов, «прозрачности» отношений в осуществляемых перевозках, обеспечения их безопасности в соответствии с действующим законодательством.

*Правление Партнерства*

## **Новое направление в развитии проекта Единой Транспортной Системы**

В начале этого года в Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» обратилась компания, которая является одним из крупнейших российских консолидаторов в области продажи железнодорожных и авиационных перевозок. Компания имеет как собственную сеть продаж, так и большую распределенную по России субагентскую сеть, которая динамично развивается. Одним из важнейших направлений развития своего бизнеса данная компания считает повышение качества и расширение видов транспортных и туристических услуг, продаваемых через свою сеть дистрибуции.

В своем обращении компания подчеркнула, что, учитывая мировые тенденции развития транспортных услуг, автобусные перевозки в перспективе будут занимать все большее и большее место в общем объеме таких услуг. Поэтому они были бы рады предложить Некоммерческому Партнерству «Российские Автобусные Линии» свои услуги по разработке совместного проекта

по организации продаж пассажирских автобусных перевозок через свою сеть дистрибуции и имеющиеся у нее организационно-технические системы дистрибуции.

Данное предложение гармонично вписывается в программу развития Единой Транспортной Системы Некоммерческого Партнерства в отношении создания единой сети продажи билетов в регионах. После тщательной и детальной проработки данного предложения и проведения экспертизы технологических и технических аспектов продажи автобусных перевозок, главным образом, в части возможностей интеграции используемых в настоящее время программных систем продажи, в ближайшее время Некоммерческим партнерством будет принято решение о дальнейшей совместной работе в этом направлении.

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

## Смоленский автовокзал: жаркий спор на горячую тему



С тех пор как в августе нынешнего года автовокзал был сдан в аренду Смоленскому филиалу крупной отечественной компании ООО «Русские Автобусные Линии», специализирующейся на эксплуатации и развитии сети автовокзалов во многих регионах России, на этом важнейшем в нашей области объекте транспортной инфраструктуры произошло немало позитивных перемен.

Повсеместно наведены порядок и чистота, заметно улучшилось кассово-диспетчерское обслуживание, увеличилась выручка, выросла средняя зарплата персонала. Произведен ремонт мягкой кровли, обновлен фасад, полным ходом идет ремонт в западном крыле здания.

Многое сделано и для обеспечения надежной антитеррористической безопасности в свете требований недавно вступившего в силу Федерального закона Российской Федерации «О транспортной безопасности».

Однако есть ряд нерешенных проблем и острейшая из них так называемый «левый» извоз, производимый с нелегальных точек посадки пассажиров. Как нам стало известно, по поводу практики борьбы с этим явлением, а также ее эффективности существуют серьезные разногласия между руководством Смоленского филиала ООО «Русские Автобусные Линии» и соответствующими контролирующими органами, поддерживаемыми руководством ассоциации автотранспортных перевозчиков «Смолавто-транс». Прокомментировать сложившуюся ситуацию мы попросили генерального управляющего ООО «Русские Автобусные Линии», председателя Правления Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» Бориса Олеговича Лорана.

### ПРОВЕРКИ НА ДОРОГАХ БЫЛИ И БУДУТ

**-Борис Олегович, правда ли, что на совещании, состоявшемся 17 декабря в департаменте Смоленской области по промышленности, транс-**

**порту и связи, кипели нешуточные страсти? В чем причина?**

- Тема обсуждалась горячая, потому и спор получился жаркий. Речь шла о заключении Смоленским филиалом ООО «Русские Автобусные Линии» агентских договоров с перевозчиками на 2008 год. Ряд новых пунктов, включенных в этот документ дирекцией автовокзала, не нашел поддержки у наших оппонентов.

В частности, нам предложили исключить из договора пункт, наделяющий филиал контрольными функциями, с чем мы, конечно же, не согласились, поскольку этот пункт не противоречит законодательству. Наоборот, осуществлять контроль с целью выявления и пресечения фактов проезда безбилетных пассажиров, неоплаченного провоза багажа, отклонений от установленного маршрута не только право, но и важнейшая наша обязанность. Иного выхода просто нет, поскольку нелегальный извоз с «платформы №13» (так мы называем все места в городе, где водители берут безбилетников) в Смоленске приобрел такие масштабы, что мимо кассы автовокзала и бюджета в карманы водителей ежедневно идут солидные суммы.

Но ведь эти деньги могли бы пойти на дальнейшее совершенствование обслуживания, обеспечение еще более надежной безопасности пассажиров, приведение в порядок основательно запущенной транспортной инфраструктуры, одним из важнейших объектов которой является Смоленский автовокзал.

Кстати, мы взяли его в аренду на пять лет, уплатив при этом вперед за три года. Но несмотря на такие большие расходы, все же изыскали средства как на ремонт мягкой кровли, фасада и западного крыла здания, так и на реализацию своей программы по коренному улучшению диспетчерско - кассового обслуживания, созданию оптимальных условий для четкой и слаженной работы всех подразделений и служб предприятия, материального стимулирования добросовестного труда персонала.

Наш смоленский филиал – не благотворительная организация, а предприятие, которое, благодаря заработанным деньгам, способно обеспечить пассажирам высокий уровень сервиса и безопасности. Вот почему мы не желаем мириться с финансовыми потерями, регулярно проводим и будем проводить проверки автобусов и на автовокзале, и на протяжении всего маршрута в заранее согласованных с перевозчиками местах, для чего нами создана специальная служба линейного контроля.

Отдельно хочу отметить, что мне совершенно непонятна позиция руководителей транспортных предприятий, которые противятся осуществляемому нами контролю за их водителями. Получается, что

тем самым директора АТП способствуют утечке заработанных их предприятиями средств, которые минуя бухгалтерию, идут напрямую в карманы водителей. Задумайтесь: почему у этих руководителей такая нелогичная позиция?

**ЕСЛИ НЕЛЬЗЯ, НО ОЧЕНЬ ХОЧЕТСЯ, ТО МОЖНО?**

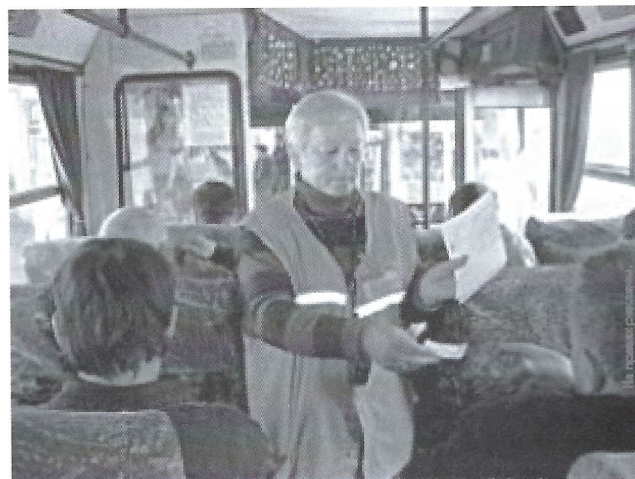
**- Удалось ли Вам решить вопрос с открытием остановочных пунктов со стационарными кассами на местах посадки безбилетников?**

- Увы, дело пока застопорилось. На наше обращение в соответствующие инстанции с просьбой выделить землю под такое сооружение в районе Медгородка получен отказ с объяснением, что там ничего подобного строить нельзя. Через некоторое время узнаем, что именно здесь открыта автобусная остановка «Медгородок» специально для междугородного маршрута № 501 Рославль – Смоленск от Рославльского ПАТП, что подтверждено соответствующим документом за подписью заместителя начальника департамента Смоленской области по промышленности, транспорту и связи.

Вот и получилось, что одним запрет, а другим – даже если нельзя, но очень хочется, то все равно можно. Законность подобного «эксклюзива» вызывает большие сомнения, поскольку так называемая «остановка» существует только на бумаге, а реально она вообще не оборудована и потому не соответствует требованиям по благоустройству дорог подобными объектами сервиса.

Однако это ничем необоснованное решение об открытии остановки-призрака сразу развязало руки недобросовестным водителям. В итоге имеем то, что имеем: битком набитые автобусы, жалобы людей на безобразное обслуживание, полнейшее пренебрежение обеспечению безопасности перевозок.

Примеров, свидетельствующих о безответственности и самоуправстве водителей, предостаточно. Так, 2 декабря был сорван рейс Смоленск-Москва отправлением в 16 часов 10 минут, поскольку автобус перед этим загрузился пассажирами на привокзальной площади и к перрону автовокзала подъехал всего с несколькими свободными местами. В результате пассажиры (21 человек) вынуждены были сдать предварительно купленные билеты. Другой из ряда вон выходящий случай имел место 8 декабря: автобус Смоленск – Могилев не заехал в Хиславичи, куда этим рейсом родители отправили в гости к родственникам своего 10-летнего сына. Встречавший племянника дядя связался с мальчиком по мобильному телефону и был шокирован, когда узнал, что водитель ночью высадил ребенка в чистом поле на границе с Белоруссией и спокойно поехал дальше. Вот такое отношение к пассажирам, к своему профессиональному долгу....



### **ПОЧЕМУ БАГАЖ ВЫЗЫВАЕТ ТАКОЙ АЖИОТАЖ?**

- А какие другие пункты договора вызвали недовольство ваших оппонентов?

- Из общего их числа большинство связаны с реализацией требований Федерального закона «О транспортной безопасности». Например, буквально с первых дней нашей работы на Смоленском автовокзале мы заменили охранный предприниматель, ужесточили контроль за посадкой пассажиров и провозом багажа. Оперативно отреагировали и на случившиеся не так давно взрывы автобусов в южных регионах России – ввели номерные багажные бирки, состоящие из двух частей: одна клеится на чемодан или сумку, другую пассажир хранит до конца поездки. Думаете, на совещании нам сказали спасибо за проявленную инициативу? Ничего подобного: у руководства ассоциации иные приоритеты, потому и прозвучало требование вдвое снизить оплату, взимаемую с перевозчиков от реализации билетов за провоз багажа.

Разумеется, это предложение мы отвергли и понятно, почему. ООО «Русские Автобусные Линии» - коммерческая организация, которая не может и не должна работать себе в убыток.

### **ДОРОГУ ОСИЛИТ ИДУЩИЙ**

**- Судя по тому, как настойчиво и умело вы отстаиваете свои позиции, ООО «Русские Автобусные Линии», несмотря на все трудности, верит в успех смоленского проекта.**

- Да, оптимизма нам не занимать, как, впрочем, и убежденности в том, что дорогу осилит идущий. Хотя препятствий предстоит преодолеть еще немало. В этой связи должен заметить, что с самого начала работы Смоленского филиала многие наши шаги по наведению должного порядка (усиление требовательности к соблюдению графика движения, борьба с безбилетниками, штрафные санкции к нарушителям и т.д.) ассоциация автотранспортных перевозчиков «Смолавоттранс» воспринимает, как ущемление их прав. На что у нас один ответ: мы действуем, исходя из интересов пассажиров и в строгом соответ-





твии с законодательством. Какие тут могут быть дискуссии?

Подавляющее большинство перевозчиков это осознали и подписали с нами агентские договоры на 2008 год. Что касается «отказников», то таковых - считанные единицы, но мы не теряем надежду, что в конце концов здравый смысл возьмет верх над амбициями. Ведь именно благодаря принимаемым нами мерам постоянно улучшается сервис, увеличивается пассажиропоток, растут доходы перевозчиков, успешно реализуются планы по превращению Смоленского автовокзала в современное, динамично развивающееся предприятие, а это самые убедительные аргументы в пользу взаимовыгодного сотрудничества автотранспортных предприятий с ООО «Русские Автобусные Линии».

И еще одно обстоятельство внушает оптимизм. Связанно оно с тем, что губернатором Смоленской области стал Сергей Антуфьев – руководитель ре-

гиональной организации «Единая Россия». А ведь именно эта партия инициировала разработку и принятие Федерального закона «О транспортной безопасности», и это значит, что у нас есть все основания рассчитывать на поддержку в ходе его реализации на областном уровне.

*По материалам  
Газеты «Рабочий путь»  
Смоленская область*

**От редакции**

К 01 марта 2008 г. Смоленский филиал ООО «Русские Автобусные Линии» открыл два кассовых пункта по продаже билетов в городе. К концу текущего года планируется открыть еще два пункта также в местах концентрации пассажиропотока.

## **АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: МОСКВА**

### **Концептуальный подход**

**Создание сети транспортно-пересадочных услуг (ТПУ) считается одной из приоритетных задач развития столичной транспортной инфраструктуры. Очередное заседание координационного совета по их строительству, состоявшееся 17 января, было посвящено отчетам о проделанной и текущей работе.**

В соответствии с распоряжением Правительства Москвы «О строительстве транспортно-пересадочных узлов в городе Москве» разрабатывается программа строительства современных ТПУ на пунктах со значительным пассажиропотоком. Создание пересадочных узлов позволит максимально внедрить технологические новшества в управлении движением. Кроме платформ для посадки и высадки пассажиров, залов ожидания, комнат матери и ребенка, касс для продажи билетов, пандусов для передвижения инвалидов ТПУ будут оснащены современными диспетчерскими пунктами спутниковой навигацией и автоматизированной системой контроля проезда. Также в районе транспортных узлов будут построены многоярусные автомобильные стоянки. «Автомобилизация растет очень быстро, и столице не хватает дорог для проезда личного и общественного транспорта».

«Строительство перехватывающих парковок, на которых автовладельцы смогут оставлять машины, чтобы затем передвигаться в центр на общественном транспорте, очень важно для нас и города. ГУП «Мосгортранс» всегда стремится к тому, чтобы наш транспорт был комфортным для перевозки большого количества пассажиров», - сказал исполняющий

обязанности гендиректора ГУП «Мосгортранс» Петр Кузин. По мнению специалистов, с появлением ТПУ улучшится экологическая обстановка в округах за счет сокращения выброса вредных веществ от подвижного состава и уменьшения времени его простоя во время посадки и высадки пассажиров.

В соответствии с разработанной ГУП «НИИПИ Генплана Москвы» концепцией до 2011 года в городе планируется создать около 90 крупных транспортно-пересадочных узлов. 36 из них названы первоочередными. Строительство ТПУ будет осуществлено в два этапа. Первый этап – это создание «пилотного» транспортного узла у станции метро «Планерная», а также объектов у метро «Тушинская» и «Речной вокзал» (они будут построены до конца 2009 года). На сегодняшний день согласованы проектные предложения и ведется строительство ТПУ «Планерная». Утверждена предпроектная документация, разработанная Институтом НИИПИ Генплана по пересадочному узлу у станции метро «Тушинская». ГУП «Мосгортранс» рассмотрел предпроектные проработки размещения пунктов посадки-высадки пассажирских автобусов по ТПУ «Речной вокзал». «Мосгортрансом» сделаны и направлены в ДТиС технологические задания по 39 крупным пассажирообразующим пунктам города Москвы, расположенным, в основном, вблизи станций метрополитена.

Следующее заседание координационного совета состоится в феврале 2008 года.

*По материалам  
Газеты «За отличный рейс»  
№1(6) январь 2008*

## Ставрополь как точка отсчета

Посмотрите на автобусы, которые перевозят российских пассажиров на междугородных маршрутах. Один внешний вид их подавляющего большинства ярко свидетельствует о том, что подобные перевозки по сложности превосходят любые другие. Те, кто ими занимается, ни о каком развитии часто даже не могут и мечтать – вопрос выживания перед ними стоит куда как острее. Тем не менее и в этом правиле нет-нет, да и находятся исключения. Одно из них – недавно появившиеся и динамично развивающиеся ставропольские компании, автобусы которых осуществляют как междугородные, так и внутригородские перевозки. О том, как и за счет чего этим компаниям удается добиваться высоких результатов, их учредитель и генеральный директор Денис Слинько согласился поделиться с читателями нашего журнала.

**– Денис Иванович, расскажите, с чего началась Ваша деятельность в области пассажирских перевозок?**

– В автотранспортный бизнес я пришел сравнительно недавно – несколько лет назад. Сначала у меня была одна «Газель», потом две, три, пять... А настоящая работа началась после того, как в декабре 2005 года у нескольких ставропольских предпринимателей мною были взяты в аренду большие междугородные автобусы, которые на регулярной основе стали совершать рейсы по маршруту Ставрополь–Москва. Дело пошло, и примерно через полгода после этого, изучив пассажиропоток, я принял решение получить в Сбербанке кредит на покупку собственного подвижного состава. И такой подвижной состав у меня появился: на маршрут вышли восемь больших двухэтажных автобусов. Настоящие междугородные «лайнеры»! Тоже поддержанные, но более свежие, очень приличные с точки зрения технического состояния. Благодаря им мне удалось добиться ежедневной отправки из Ставрополя в Москву сразу двух рейсов, утреннего и вечернего. А в середине ноября случилось еще одно значимое для нашей компании событие: был получен паспорт маршрута Ставрополь–Санкт-Петербург, автобус стал ходить в Северную столицу два раза в неделю. В этом феврале мы получим паспорт маршрута Ставрополь–Одесса, который через некоторое время продлим до Кишинева, следом открываем маршрут Ставрополь–Киев. А там, глядишь, дотянемся и до Германии. Стоит также отметить, что если в начале своей деятельности я работал как индивидуальный предприниматель, то теперь возглавляю организованную мной транспортную компанию «Евролайнс – Юг», в становлении которой большую помощь оказало Некоммерческое партнерство «ЕТС «Российские Автобусные Линии»,

в котором я являюсь главой представительства по Ставропольскому краю.

**– Поскольку компания «Евролайнс – Юг» появилась сравнительно недавно, ей наверняка оказалось непросто занять свое место среди тех, кто уже ранее сумел набрать силу. Сложно было становиться на ноги?**

– Конечно, развитие компании было непростым. К моменту ее организации у нас в регионе уже были два сильных междугородных пассажирских перевозчика, поэтому появление третьего, конечно же, радости у них не вызвало. Ведь мы, начав работать на достаточно комфортабельных, хорошо оснащенных автобусах, сразу оттянули на себя значительную часть пассажиров, а цена билета на проезд до Москвы в результате конкуренции снизилась с 1500 до 1000 руб.

Городской автобусный вокзал, с которым у нас первое время складывались нормальные партнерские отношения, постепенно поднял плату за обслуживание до такой величины, что нам пришлось уйти с его территории. Но ничего: мы предприняли несколько шагов, которые позволили компании «Евролайнс – Юг» не просто выжить, но и уверенно развиваться даже в условиях жесткой конкурентной борьбы.

**– И какие же шаги Вы предприняли?**

– Поскольку автобусный вокзал оказался для нас закрыт, я выбил в администрации участок земли и построил на нем павильон, где есть и касса, и место для ожидания автобусов. Так появилась на свет «вокзальная» компания «Русские Автобусные Линии – Юг». Но главное, что нашей компании удалось заключить договора почти с четырьмя десятками туроператоров, которые встроили в свои туры наши транспортные услуги. Только за счет этого, организовав в самый пик отпускного сезона с 15 июня по 15 сентября специальные заказные рейсы в Анапу, Сочи и Геленджик, мы перевезли более 30 000 пассажиров! То есть действовали наподобие чартерных авиаперевозчиков, предоставив людям автобусы, как говорится, в нужном месте и в нужное время.

Затем, чтобы охватить как можно больше потенциальных пассажиров, мы на базе четырех микроавтобусов «Газель» создали передвижные кассы. Они паркуются на наиболее оживленных улицах города, позволяя значительной части потенциальных пассажиров приобретать билеты гораздо удобнее и быстрее, чем если бы они поехали на тот же автовокзал. А успех закрепили, подписав договоры с несколькими региональными агентствами, которые занимаются розничной реализацией железнодорожных и авиационных билетов. У них действуют более 30 точек продажи по Ставропольскому краю, и теперь в любой из них все желающие могут купить билеты на поезд-

ку автобусом компании «Евролайнс – Юг»! То есть получается, что мы не просто активно продвигаем свои услуги – мы продвигаем более высокий уровень сервиса, и пассажиры не остаются к этому равнодушными. К слову, те наши конкуренты, кто и сегодня работает с городским автобусным вокзалом, продают билеты только в его кассах.

Думаю, сегодня уже можно рассказать и о некоторых шагах, которые компания предпримет в ближайшей перспективе. Один из них – строительство в Ставрополе второго автобусного вокзала. Как уже говорилось выше, я стал учредителем еще одной компании, «Русские Автобусные Линии – Юг», и она на получаемый в настоящее время кредит начинает возводить новое вокзальное здание, причем в таком месте, в которое автобусам не нужно будет продирааться через весь город, что сократит время в пути и положительно отразится на экологии. Хорошо, что сейчас появились технологии, позволяющие возводить подобные объекты очень быстро, поэтому я рассчитываю, что строительство закончится через год-полтора. Идея современного автобусного вокзала как нельзя лучше вписывается в нынешнее, значительно усилившееся после объявления Сочи столицей Олимпийских игр 2014 года развитие Ставрополя, ведь город расположен совсем недалеко от места проведения будущей Олимпиады. Судите сами, еще недавно наш автобусный павильон, о котором я уже упоминал, размещался на городской окраине, а сейчас эта самая окраина отодвинулась более чем на 10 км.

**– Планы по развитию междугородных автобусных перевозок впечатляют. А есть ли уверенность, что потребность в них будет расти теми же темпами, какими растёт «Евролайнс – Юг»?**

– Последние несколько лет рынок междугородных автобусных перевозок в нашем регионе развивается очень динамично. Сейчас сформировался не просто устойчивый, а постоянно расширяющийся круг пассажиров, которые такие перевозки выполняют регулярно. Кто эти люди? Среди них немало, во-первых, менеджеров нижнего звена, во-вторых, студентов, то есть тех, кто пытается выгадать на билетах каждую сотню. Тем более что приобретая автобусный билет, пассажир экономит не только деньги, но и время: скорый поезд идет до Москвы 24 часа, тогда как автобус – 22 часа. Но есть у последнего и еще один плюс: на поезд в Ставрополе порой невозможно купить билет даже заранее, а на автобусы они есть всегда. Еще одно обстоятельство: в Питер, куда «Евролайнс – Юг» недавно начал возить пассажиров, или в Кишинев и Киев, куда мы скоро начнем ездить, из Ставрополя вообще нет прямого железнодорожного сообщения



– добраться туда по железной дороге можно только с пересадкой. Автобусом получается проще: у нас в городе сел, в городе назначения вышел... Причем в молдавскую и украинскую столицы ехать всего около суток, то есть по автобусным меркам вполне комфортно и неумоительно. Дорога в Санкт-Петербург, конечно, существенно дольше – почти 36 часов, но для многих такая поездка все равно представляется более удобным вариантом, чем поездка на поезде, – сей факт подтверждается хорошим ростом популярности данного маршрута. Наконец, я бы не стал сбрасывать со счетов привлекательность автобусных рейсов для иностранцев, которые таким образом устраивают себе своеобразные экскурсии по просторам нашей страны.

**– Междугородные, а вскоре и международные пассажирские перевозки – единственное направление развития компании?**

– Нет, не единственное. Развивая транспортный бизнес, я по возможности стараюсь охватить как можно больше возможных направлений. Помните, в самом начале разговора упоминалось несколько «Газелей»? Теперь у нас, точнее, у еще одной недавно учрежденной мною компании, «Автолайн – Юг», их уже более тридцати в собственности и еще около двух сотен арендовано.

Основная задача, стоящая перед данной компанией, – развитие городских пассажирских перевозок. С некоторого времени в Ставрополе открылись для этого новые возможности: администрация города провела несколько конкурсов, где разыгрываемым лотом было не место на маршруте, как прежде, а сам маршрут. Система такая: обладателем маршрута станет одно из сервисных предприятий (в городе их три), которое заключает с администрацией договор, беря на себя определенные обязательства, а уже под его эгидой работают и собственный подвижной состав, и подвижной состав независимых предпринимателей, которые раньше были сами по себе. На данный

момент «Автолайн – Юг» выиграл семь выставленных на конкурс маршрутов, к числу которых в самое ближайшее время, думаю, присоединятся еще один-два. Таким образом, по состоянию на начало года сервисное предприятие собрало под своим крылом значительный парк как собственного, так и привлеченного подвижного состава, насчитывающий в общей сложности около 250 машин. Должен сказать, что четкое и слаженное управление столь многочисленными автотранспортными средствами – дело совсем непростое!

Чтобы создать полноценное сервисное предприятие и принять участие в конкурсе, я приобрел одну из старейших в городе автоколонн. Правда, она с самого своего основания занималась грузовыми перевозками, но приоритетом в данном случае была не специализация предприятия, а его существующая инфраструктура: собственная автозаправочная станция, территория для парковки большого числа автомобилей, сооружения для их мойки, ремонта и технического обслуживания, помещения для различных управленческих служб, медицинского освидетельствования и отдыха водителей. Все это позволит нам устойчиво обслуживать полученные в ходе конкурса маршруты, осуществляя сервис не только своей техники, но и техники тех индивидуальных предпринимателей, с которыми у нас заключены договоры.

Продолжить расширение транспортной деятельности нам позволили наличие на территории автоколонны больших свободных площадей и ее внушительные ремонтные возможности: только вдумайтесь, сервисная зона насчитывает 32 поста! Поэтому на свободных площадях я принял решение организовать дилерско-сервисный центр автобусов китайской компании Zonda Bus, продукцию которой мы будем представлять в нашем регионе. Кроме того, на балансе автоколонны по сию пору числится около полусотни КАМАЗов, так что хочешь не хочешь, а пришлось включиться в бизнес по перевозке грузов. Ну да не страшно, буду развивать и его: в ближайшее время беру в лизинг еще 20–25 камских грузовиков, но уже нового поколения, предназначенны для сельхозперевозок – компания планирует сотрудничать с сельхозпроизводителями, возить зерно.

**– Как и для чего «завязались» с Zonda Bus? Решили расширить транспортный бизнес за счет дилерства?**

– История наших взаимоотношений с китайской компанией началась с момента, когда я решил заменить подержанные автобусы, работающие на междугородных маршрутах, на новые машины. Опыт приобретения уже бывших в эксплуатации автобусов показал, что та сумма, которая ежемесячно требует-

ся для ремонта каждого из них (а ремонтировать б/у технику приходится довольно часто), примерно соответствует ежемесячному лизинговому платежу за новый автобус. Если быть точным, составляет около 80% этой суммы. То есть с точки зрения рентабельности, что новые лизинговые машины, что не новые, отработавшие на европейских дорогах по 6–8 лет – разницы особой нет. Но вот незадача. Те модели, что сделаны в Европе, при всех своих достоинствах очень дороги, а китайские, которые и снаружи и внутри выглядят не хуже, дешевле почти на две трети! Пусть даже у них не столь высокий ресурс, а в салонах не применяются дорогие отделочные материалы, но существенный выигрыш по стоимости с лихвой компенсирует данные недостатки. Единственное, с чем можно прогнозировать сложности, так это с обеспечением необходимыми при проведении ремонта комплектующими. Ведь автобусы не должны сходить с линии ни на один день, а отсутствие требуемой запчасти – одна из возможных причин возникновения простоев. Поэтому, чтобы снять проблему на корню, я решил не просто купить партию автобусов, а стать представителем производящей их компании, создав собственный склад запчастей и собственную ремонтно-сервисную базу.

**– Почему выбор пал именно на эту китайскую марку и почему, если европейские автобусы дороги, не рассматривалась возможность приобретения отечественных аналогов?**

– На счет российских автобусов скажу так: я общался с перевозчиками, у которых есть в парке ГолАЗы, да и сами мы работаем на «Газелях», знаем пазики. Так вот, и наш собственный опыт применения отечественной техники, и опыт наших коллег показывают, что эта техника пока еще не столь совершенна, как того бы хотелось. И главный ее недостаток – отсутствие высококачественных запчастей. Вот, к примеру, выходит из строя на «Газели» помпа. Покупаем новую, и не где-нибудь, а в солидном, гарантирующем качество товара магазине. И что же? Только поставили, а она уже вышла



из строя! Ставишь другую, третью, четвертую – с ними та же беда. Начинаешь разбираться и выясняешь, что приобрел контрафакт. Подобная история повторялась и с некоторыми другими запчастями. Какой из всего сказанного можно сделать вывод? А вывод следующий: пока наши производители не наведут порядок в вопросе снабжения перевозчиков комплектующими хорошего качества, будут терять своих клиентов.

Впрочем, вопросы качества отечественной техники и наличия, а точнее, отсутствия для нее качественных запчастей не стали основными, повлиявшим на мой выбор. Дело в том, что у российских производителей попросту нет таких автобусов, которые были мне нужны. Я убежден, что, проводя в дороге помногу часов, пассажир должен быть обеспечен максимумом удобств, а их способны предоставить только самые крупные по размерам модели – не даром на «межгороде» у меня работают исключительно двухэтажные «лайнеры». И потом, чем вместительнее машина, тем рентабельнее ее эксплуатация. Подобный автобус, 14-метровый трехосник, я как раз и нашел в модельном ряду Zonda Bus. В базовой версии он вмещает 61 пассажира. А при нашем стандартном оснащении, когда в салоне есть кухня, туалет и спальное место для второго водителя, в нем остается еще целых 55 пассажирских мест. Естественно, мы не стали сразу же делать заказ, предварительно изучили модельные ряды других китайских производителей, посоветовались с теми, кто уже эксплуатирует Zonda в нашей стране. Одним словом, убедились в правильности своего решения. И потом был еще один немаловажный фактор, предопределивший окончательный выбор: автобус Zonda A9, который мы собрались закупать, внешне выглядит фантастично. Космический дизайн! По сути, эта машина представляет собой почти точную копию Neoplan Starliner. Ведь это только кажется, что дизайн не оказывает решающей роли в привлечении пассажиров. Как бы не так! Видя красивый, роскошный автобус, даже те, кто традиционно пользуются поездками, хоть раз да сочтут необходимым на нем проехаться. Что уж говорить о людях, традиционно пользующихся автобусными маршрутами, особенно предлагаемыми конкурентами. Так что внешность автобуса – сильный козырь в борьбе за пассажира, и жаль, что не все производители это в полной мере осознают.

**– Тем не менее при осуществлении городских перевозок компания как пользовалась, так и продолжает пользоваться «Газелями». Или здесь тоже грядут перемены?**

– Использование «Газелей» на современном этапе – во многом вынужденная мера. Дело в том, что в Ставрополе тариф на проезд в маршрутных такси, согласованный с горадминистрацией, не поднимался ни разу на протяжении последних четырех лет и в конце 2007 года составлял всего 8 руб.! Причем вне зависимости от маршрута, а маршруты в городе по протяженности очень разные. В частности, есть один длинной более 50 км! При подобных тарифах ежеднев-



ный доход транспортного предприятия с каждой маршрутки редко превышает тысячу рублей. Может быть, частникам, у которых всего одна машина и которые экономят буквально на всем, этого и хватает. Но для больших предприятий подобный доход – мизер! На эти деньги совершенно невозможно приобрести современные автомобили. Остается лишь надеяться, что в 2008 году цена поездки увеличится хотя бы рублей до двенадцати, вот тогда уже можно будет говорить о чем-то конкретном. На самом деле приобретать и большие и малые автобусы давно пора: в городе их парк изношен очень сильно. Надеюсь, что и мне лично, и всем действующим под моим началом транспортным компаниям удастся сыграть весомую роль в обновлении городского подвижного состава и добиться более высокого качества обслуживания ставропольских пассажиров независимо от того, каким видом автотранспорта они предпочитают пользоваться: городским, пригородным или междугородным!

### Красавица Zonda

Автобусы Zonda A9, партию которых рассчитывает приобрести компания «Евролайнс – Юг», отличаются не только очень красивой, буквально космической внешностью, копирующей внешность Neoplan Starliner. Они самые вместительные во всей продуктовой линейке китайского автобусного производителя и одни из самых вместительных на российском автобусном рынке. В салоне 13,7-метровой базовой трехосной версии может с комфортом разместиться 61 пассажир. Колесная база машины – 6500/1470 мм, вместимость багажного отделения – 12,8 м<sup>3</sup>.

Согласно данным на официальном сайте компании в зависимости от модификации автобус Zonda A9 оснащают соответствующим Евро-3 рядным турбодизелем рабочим объемом 11,6 или 9,7 л, который расположен в заднем свесе кузова. Снаряженная масса машины 16,5 т, полная масса 22 т. Коробка передач 6-ступенчатая. Радиус поворота не превышает 24 м.

*По материалам  
Журнала Коммерческие Автомобили  
№2(6) февраль 2008 г.*

## Сохранить баланс интересов

На этой неделе в министерстве конкурентной политики и тарифов Калужской области состоялась пресс-конференция. Она была посвящена новым тарифам на услуги по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом городского и пригородного сообщения, а также по внутриобластным и межобластным маршрутам.

Министр конкурентной политики и тарифов Николай Владимиров пояснил, что соответствующее постановление было принято министерством в конце декабря. В соответствии с ним новые тарифы введены в действие с 1 января 2008 года в следующих размерах:

За проезд одного пассажира автомобильным транспортом городского сообщения - не более 10 рублей за одну поездку,

За проезд одного пассажира автотранспортом пригородного сообщения – не более 1 рубля за каждый километр пути,

За проезд по внутриобластным и межобластным маршрутам – не более 1 рубля 10 копеек за каждый километр пути (без НДС).

Чем вызвано данное решение? Тарифы по перевозке пассажиров автотранспортом не менялись уже на протяжении двух с половиной лет. За это время произошло подорожание горюче-смазочных материалов примерно на 20 %, увеличилась стоимость расходных материалов для автомобильного транспорта, возросли налоговые выплаты у перевозчиков.

В середине прошлого года в министерство обратились руководители 25 транспортных предприятий области, которые попросили в силу указанных причин пересмотреть тарифы.

По итогам консультаций с перевозчиками была создана рабочая группа с участием специалистов министерства конкурентной политики и тарифов, а также комитета транспорта и связи городской управы Калуги. На протяжении нескольких месяцев шла кропотливая работа по изучению ситуации на рынке автоперевозок.

В результате члены рабочей группы пришли к выводу о необходимости пересмотра тарифов в сторону их увеличения, о чем было представлено заключение с соответствующим экономическим обоснованием.

Проведенный анализ показал, что фактическая себестоимость автоперевозок, сложившаяся в 2006 году, превышает уровень тарифов на эти услуги. Данная ситуация не только не позволяет автотранспортным предприятиям развиваться и тем самым повышать уровень транспортного обслуживания населения области, но и создает предпосылки для его ухудшения.

Николай Владимиров обратил особое внимание присутствующих на то обстоятельство, что постановлением установлена предельная планка для перевозчиков, превышать которую они не вправе. Но это не значит, что везде в городском транспорте проезд должен стоить именно 10 рублей, он может быть и меньше. И такие примеры, когда перевозчики не применяют новые тариф по максимуму, есть, например, в областном центре. Кроме того, как пояснил руководитель комитета транспорта и связи городской управы Калуги Виталий Кафтин, произошедшее в областном центре удорожание проезда до 10 рублей коснулось в первую очередь пассажирского автотранспорта повышенной комфортности, то есть микроавтобусов типа «Газель», где места для пассажиров только сидячие. Что касается автотранспорта средней и большой вместимости, то здесь плата за проезд выросла на маршрутах, протяженность которых превышает 12 километров, например, от Калуги до п. Резвань.

В привычном, предпочтительном для многих калужан виде транспорта – троллейбусе - плата за проезд осталась той же самой - 6 рублей. Нет ни каких оснований для волнений и у граждан, имеющих льготы на проезд: все они сохраняются в полном объеме. И вполне естественно, что у людей остается право выбора, каким видом транспорта и за какую цену воспользоваться.

Как особо подчеркнул Николай Владимиров, при формировании ценовой политики в обязательном порядке должны учитываться интересы всех субъектов ценового регулирования, то есть должен сохраняться баланс интересов пассажиров и перевозчиков.

Принято решение ежеквартально проводить мониторинг результатов деятельности перевозчиков, о чем достигнута соответствующая договоренность. В конечном итоге это должно способствовать повышению качества пассажирских перевозок. А это и есть самая главная задача органов власти и всех заинтересованных ведомств в этой сфере: сделать пассажирские перевозки как можно более безопасными и комфортными.

**Жители области могут обратиться с предложениями и замечаниями по работе пассажирского автотранспорта в министерство конкурентной политики и тарифов по тел. 715-532.**

**Для жителей областного центра контактный телефон комитета транспорта и связи городской управы Калуги 56-21-06.**

По материалам  
Газета «Весть» №11-12 от 11.01.2008

## «Висячий» автовокзал разгрузит Щелковское шоссе

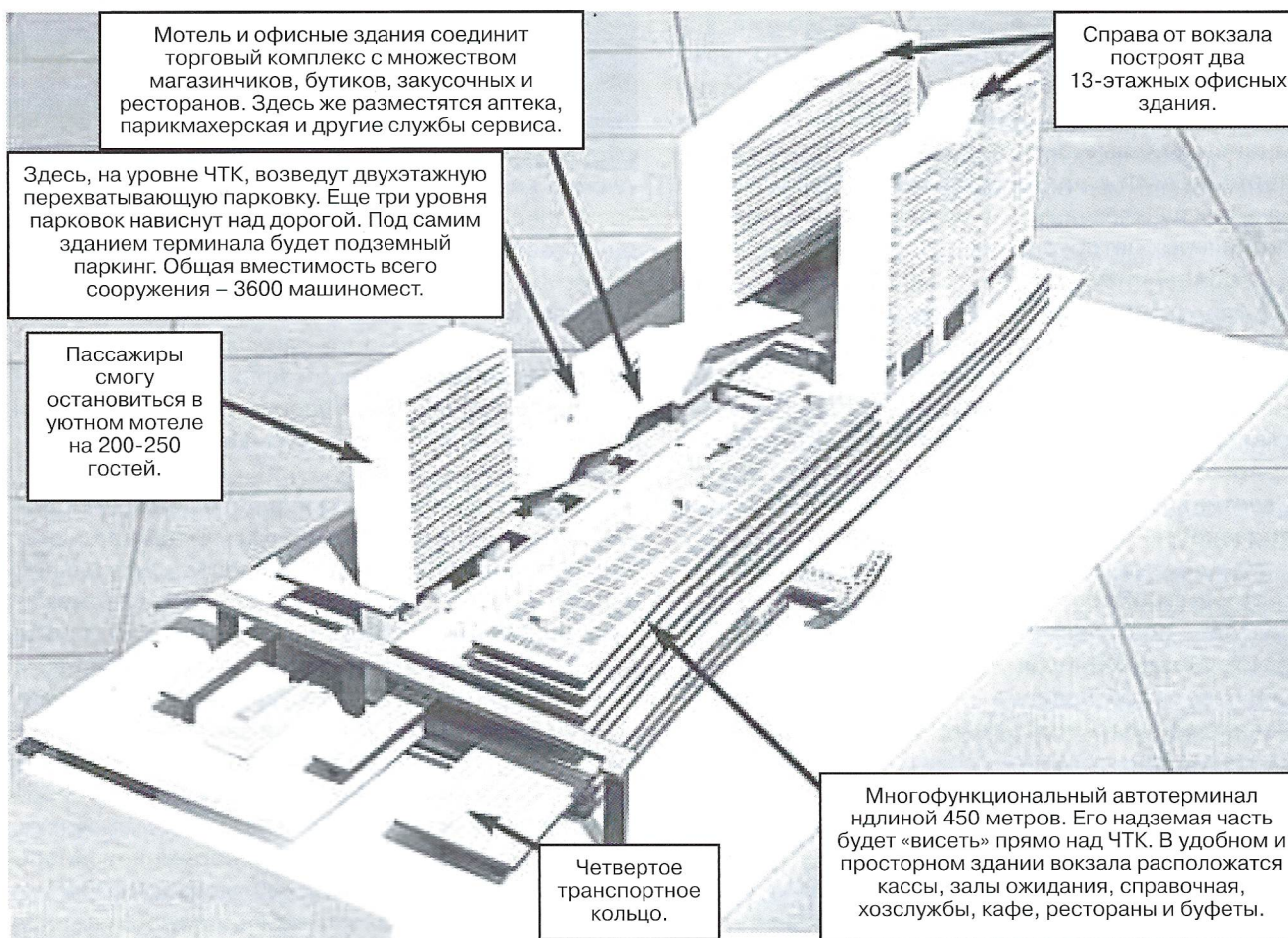
**К 2009 году современный транспортный терминал построят в районе станции метро «Черкизовская».**

Специалисты НИИПИ Генплана Москвы и архитектурной мастерской «Киселев и партнеры» наконец-то нашли ответ на вопрос: что делать с Центральным автовокзалом столицы?

Вокзал в районе станции метро «Щелковская» устарел морально и физически - построенный 34 года назад терминал не справляется с потоком пассажиров. Из-за скопления междугородных автобусов на Щелковском шоссе вечные пробки.

К 2009 году построят новый автовокзал в районе станции метро «Черкизовская». Предполагается, что подъезжать к нему автобусы смогут не только со Щелковского шоссе, но и с будущего четвертого транспортного кольца (ЧТК). Это позволит разгрузить шоссе.

Именно из-за ЧТК вокзал будут строить ударными темпами. Ведь сооружения нового вокзала нависнут над ЧТК, а также будут расположены под ним. В итоге жутких заторов, как на подъездах к существующему вокзалу, здесь не будет.



### СПРАВКА:

Главной «изюминкой» нового автовокзала станет двухуровневая платформа для прибытия и отправления автобусов. Первая будет выводить автобусы на щелковское направление, вторая - на Четвертое транспортное кольцо (ЧТК). Оба уровня свяжут лифты и эскалаторы.

По материалам:  
<http://www.stroi.ru>

## На пути к цивилизованному рынку оказания транспортных услуг

Постановление Правительства г. Москвы от 18.01.2005 №24-ПП предусматривает коренное изменение системы организации регулярных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы. В частности, предусматривается создание сети пунктов прибытия и отправления регулярных автобусных маршрутов в различных микрорайонах города.

Создание указанных пунктов, способствует ликвидации нелегальных перевозчиков, которые своей деятельностью наносят материальный ущерб бюджету города и создают угрозу безопасности пассажирских перевозок. Руководствуясь Постановлением Правительства № 24-ПП, член Некоммерческого Партнерства, ООО «Русские Автобусные Линии» обратилось в отдельные административные округа и в Департамент транспорта и связи с предложениями об организации таковых пунктов прибытия и отправления межрегиональных автобусных маршрутов.

К сожалению, эта работа проводится медленно или «тормозится» отдельными «специалистами» исполнительных органов власти.

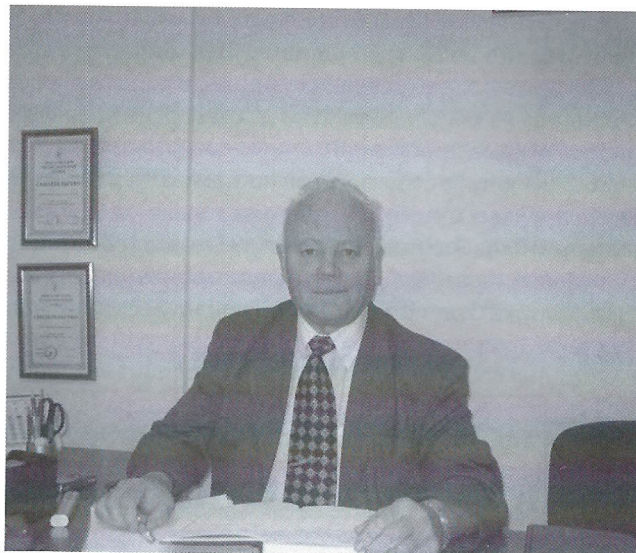
Так, на предложение компании «Русские Автобусные Линии» в Центральном Административном Округе г. Москвы оборудовать пункт прибытия и отправления автобусных маршрутов у гостиницы «Юность» получен ответ о нецелесообразности его размещения.

Между тем, до настоящего времени около гостиницы «Юность» (метро «Спортивная») процветает нелегальный извоз автобусами на маршруте Москва-Элиста.

В ответ на обращение этой же компании в Юго-Западном Административном Округе г. Москвы, с предложением оборудовать пункт прибытия и отправления автобусов у ст. метро «Дмитрия Донского» с использованием парковочных карманов на ул. «Знаменские Садки» получен ответ о том, что краткосрочная остановка для посадки-высадки пассажиров экологически защищенных автобусов, класса Евро-2 нарушает экологический фон в микрорайоне.

В настоящее время, вместо организации кратковременной остановки предлагаемых экологически защищенных одного-двух автобусов, на указанном участке отстает в большом количестве большегрузный иногородний транспорт.

Также, не находят практической реализации предложения о размещении пунктов прибытия и отправления автобусных маршрутов на свободных участках между Ленинградским и Ярославским железнодорожными вокзалами, на площади



**Председатель Наблюдательного Совета  
НП ЕТС «Русские Автобусные Линии»  
Таксер А.С.**

Киевского ж\д вокзала, Казанского и др. Ответы чиновников практически одинаковые -нецелесообразно. Тогда возникает вопрос, а существующие нелегальные отправления на этих же точках насколько целесообразны? Или чиновники их просто не замечают?

Анализ ситуации, сложившейся в междугородных пассажирских перевозках показывает значительное преобладание процента нелегальных перевозок над легальной частью рынка на территории г. Москвы. Открытие на периферии города пунктов прибытия - отправления автобусов, и компактных автобусных станций – единственная мера, которая позволит в настоящий момент обеспечить решение проблем, сложившихся в междугородных автобусных пассажирских перевозках в Москве.

Об этом говорится в Распоряжении Мэра г.Москвы Ю.М. Лужкова от «30» декабря 2004г. № 4-19-16913. Так что же изменилось более чем за три года? На периферии города появились только три станции - «Уральская» (ООО «Русские Автобусные Линии») и «6-я Радиальная» (ООО «Альянс-АвтОВОКзал»), «Выхино» (ГУП МО Мострансавто). Но в тоже время на привокзальных площадях ж\д вокзалов в центральной части города не только не ликвидированы нелегальные пункты прибытия – отправления междугородных автобусов, напротив их количество удвоилось.

Появление новых нелегальных пунктов привело к еще большей дестабилизации рынка перевозок и его очередному криминальному переделу.



Напрашивается вполне очевидный вопрос – если чиновники не видят существующую обстановку, незарегистрированные пункты растут как грибы после дождя, новые легальные автостанции проходят многомесячные согласования в различных административных инстанциях, строительство запланированных современных автовокзалов для междугородных и международных перевозок обсуждается уже более 5 лет и окончательное решение по ним еще не принято, то куда развивается рынок автобусных

междугородных перевозок? Куда-то в «светлое будущее» или обратно в тень, где он и находился последние 15 лет? Не пора ли властным структурам разрубить в конце концов этот гордиев узел и коренным образом переломить создавшуюся ситуацию в пользу цивилизованного рынка оказания транспортных услуг?

Таксер А.С.

## Развитие автостанций ООО «Русские Автобусные Линии» в Москве

Подводя итоги работы автостанций ООО «Русские Автобусные Линии» за 2007 г. можно с уверенностью сказать, что процесс обслуживания междугородных и международных автобусных перевозок развивается успешно. Пассажиропоток постоянно растет на всех станциях. Приходят новые перевозчики, и хотя при заключении договоров с перевозчиками отдельные пункты предусматривают дополнительные обязанности, они с пониманием относятся к ужесточению требований, предъявляемым к соблюдению норм экологической безопасности транспорта (ЕВРО 2), к обновлению парка автобусов, к улучшению качества обслуживания пассажиров и т.д. Постепенно осознают преимущества легальных перевозок, заключения официальных договоров со станциями, и те перевозчики, которые ранее осуществляли так называемые отправления «от столба». В результате этих перемен постоянно улучшается качество обслуживания пассажиров, возрастает количество предоставляемых услуг, повышается надежность и безопасность перевозок. Ниже приведены данные по автостанциям, эксплуатируемым в Москве ООО «Русские Автобусные Линии».

Так, по словам заместителя директора автостанции «Теплый Стан» Тамары Анатольевны Кноль, руководство станции постоянно проводит работу по расширению сети международных перевозок. Например, в январе 2008г. была достигнута договоренность об открытии новых международных маршрутов с Республикой Украина. В настоящее время ведутся переговоры об открытии маршрутов с Республикой Беларусь. Подвижной состав, пребывающий на автостанции регулярно обновляется по мере износа. Пассажиры станции всегда могут воспользоваться камерой хранения. При необходимости отправить факс, сделать ксерокопию документа, а также воспользоваться услугами междугороднего и международного телефона.

Большая работа была проведена в рамках антитеррористических мероприятий. В связи с этим билеты пассажирам продаются исключительно по паспорту или иному документу, удостоверяющему личность.

Для водителей на территории автостанции предусмотрена комната отдыха. Перед каждым рейсом они проходят медицинское освидетельствование. Все экипажи приходящие на автостанцию в период отстоя между рейсами могут воспользоваться услугами проведения технического осмотра и мойки.

Московская автобусная станция «Теплый Стан» Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии» сертифицирована, что является залогом легитимности в определении ее статуса.

Все вышеперечисленные мероприятия позволяют привлекать на станцию все новых и новых пассажиров и улучшать показатели работы автостанции «Теплый Стан». Если с 01.01.2006г. по 31.12.2006г. осуществленно 2203 рейса, то за 2007г. число увеличилось до 2497 рейсов. Количество дополни-



тельных рейсов за 2006 год составило 13, по данным за 2007 год – 55 рейсов.

В 2006 году станция обслуживала 36800 человек в месяц, к концу 2007 года эта цифра увеличилась до 45600 человек.

Число маршрутов за 2007 год увеличилось на 10%.

Также по итогам прошлого года сохранилась и тенденция числа перевозчиков, общее количество которых выросло за 2007 год на 16%. В начале года на станции было зарегистрировано 32 предприятия – перевозчика, к концу года их стало 38.

Также продолжает развиваться и автостанция Красногвардейская. Например количество пассажиров (по отношению к 2006г.) в 2007 г. увеличилось на 24,5% и составило более 600 000 человек. Ряды перевозчиков пополнились семью предприятиями. В мае 2007 г. станция получила государственный сертификат предоставляемых услуг. Для удобства перевозчиков, прямо в здании автостанции был создан кабинет предрейсового медицинского осмотра водителей. Организовано информационное обеспечение водителей о погодных условиях перед выездом в рейс. Проведена учеба и аттестация должностных лиц по программе «Обеспечение БДД при пассажирских пе-

ревозках». Было обновлено программное обеспечение системы автоматизированной продажи билетов, что позволило пассажирам покупать билет на рейс в любом городе, подключенном к данной системе.

Хорошую динамику роста демонстрирует открытая в ноябре 2007 г. станция «Уральская». Начав свою работу с 20 рейсов в день, на сегодня она уже отправляет ежедневно 32-33 автобуса по экспресс маршруту Москва – Иваново. Количество перевозимых пассажиров постоянно растет. Не следует сбрасывать со счетов и то, что ранее эти пассажиры пользовались услугами «нелегальных» перевозчиков, но без предоставления каких либо услуг и обеспечением надежности и безопасности перевозок. С созданием станции многие проблемы были устранены. В дальнейшем планируется работа по оказанию автостанцией агентских услуг, по продаже билетов на все направления.

Подводя итоги можно сказать, что совершенствование междугородных и международных перевозок в рамках развития Единой Транспортной Системы успешно развивается и это вселяет оптимизм!

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

## НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

### Новый устав автомобильного транспорта: иллюзии и реальность



**Начальник Юридического отдела  
ООО «Русские Автобусные Линии»  
Сидоров С.А.**

15 мая 2008 г. вступит в силу федеральный закон Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

Стоит напомнить, что сегодня в России действует устав автомобильного транспорта, принятый в 1969 году и неудивительно, что его отдельные положения не отвечают принципам рыночной экономики, противоречат законодательным и иным нормативным правовым актам, изданным за последнее время.

Обилие на этом фоне ведомственных нормативных правовых актов, принятых в последнее время, отрицательно сказывается на развитии российского автотранспорта.

В настоящей статье речь пойдет об Уставе автомобильного транспорта, далее по тексту «Уставе», применительно к междугородным автобусным перевозкам.

#### **РОЖДЕНИЕ УСТАВА**

Необходимость принятия Устава определена Гражданским кодексом РФ 1996 года.

Впервые в официальных документах вопрос о необходимости принятия нового Устава был поставлен в 2000 году. Примерно с этого времени ежегодно, на протяжении 6 лет, во всех отчетах и планах по законопроектной работе Минтранса РФ указывается на «серьезную озабоченность» задержки с принятием нового Устава.

Проект Устава формально был внесён Минтрансом в Правительство в декабре 1998 года, однако лишь через 8 лет он был утвержден на заседании Правительства РФ и официально направлен в Государственную Думу РФ для рассмотрения.

Проект Устава, подготовленный Минтрансом РФ, назывался «Устав автомобильного транспорта РФ». Однако в ходе многочисленных «согласований» проект превратился в «Устав автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта Российской Федерации».

В конце сентября 2006 года проект Устава поступил на рассмотрение в Государственную Думу РФ. Через месяц работы над проектом Устава юристами Государственной Думы было дано заключение: текст законопроекта составлен с нарушениями правил юридической техники, содержащихся в Методических рекомендациях по юридико-техническому оформлению законопроектов.

Одним из ключевых вопросов в ходе рассмотрения проекта Устава в Государственной Думе стал вопрос о предмете правового регулирования, т.е. о тех отношениях в сфере автомобильного транспорта, которые им будут урегулированы. Предмет правового регулирования, в соответствии со ст. 1 Устава – это отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом.

Исторически сложилось так, что сфера автомобильного транспорта и, особенно пассажирских перевозок, была и находится под «пристальным» контролем государства, т.е. подпадает под действие административного законодательства.

Федеративное устройство Российской Федерации подразумевает распределение полномочий между уровнями государственной и местной власти. Так, гражданское законодательство относится к ведению Российской Федерации, а административное законодательство находится в совместном ведении Российской Федерации и субъектов Российской Федерации.

Учитывая это, изначально в проекте Устава предполагалось, что основные принципы регулирования отношений, связанных с организацией и предоставлением гражданам услуг автомобильного и городского наземного электрического транспорта, устанавливаются, в том числе, нормативными правовыми актами субъектов РФ, а также муниципальными правовыми актами. Однако законодатели исключили эти положения, тем самым оставили открытым вопрос полномочий региональных органов власти по предмету правового регулирования Устава.

Из Устава также были исключены положения о порядке определения провозной платы, понятия «автомобильный транспорт» и «городской наземный электрический транспорт». При этом не были даны определения понятий «транспортная система», «транспорт общего пользования», «пассажирский транспорт» и еще ряду терминов, используемых в

Устава и необходимых для его однозначного толкования.

Описанный концептуальный подход стал решающим при рассмотрении и принятии Устава, который стал лишь рамочным законом, призванным регулировать исключительно отношения, вытекающие из договора перевозки автомобильным транспортом.

В связи с этим Минтрансом РФ был подготовлен проект федерального закона «Об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в Российской Федерации», который устанавливает правовые основы единого рынка регулярных перевозок, определяет рамки полномочий органов власти различных уровней в области организации транспортного обслуживания населения, т.е. является, по сути, административным рычагом воздействия на рынок перевозок в руках органов власти.

В первом чтении законопроект Устава был принят Государственной Думой 22 ноября 2006 года. Срок подачи поправок ко второму чтению был установлен до 22 декабря 2006 года, но реально поправки принимались до начала апреля 2007 года. На законопроект поступило заключение Президента РФ. В заключении содержался ряд серьезных замечаний. Все они были полностью учтены при доработке проекта. От субъектов права законодательной инициативы на проект Устава поступило триста тринадцать поправок. Рабочая группа из ведущих специалистов отрасли тщательно рассмотрела все поправки, большая часть из которых была полностью учтена. Принято двести тридцать поправок и отклонено – восемьдесят три. Второе чтение в Государственной Думе Устав прошел 9 октября 2007 года и принят в окончательном виде – 18 октября 2007 года. 26 октября 2007 г. Совет Федерации одобрил Устав и 8 ноября 2007 г. его подписал Президент РФ. 17 ноября 2007 г. Федеральный закон № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» опубликован в «Российской газете».



### **ГРАЖДАНСКИЙ КОДЕКС РФ И УСТАВ.**

Гражданским кодексом РФ предусмотрено, что общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Под общими условиями перевозки, в соответствии с Уставом, понимаются, во-первых, общие условия перевозок пассажиров, багажа, грузов автобусами и другими транспортными средствами, во-вторых, общие условия предоставления услуг пассажирам, фрахтователям, перевозчикам и иным лицам на объектах транспортной инфраструктуры.

Кроме того, в Уставе даны определения таких терминов как: багаж, билет, маршрут регулярных перевозок, объекты транспортной инфраструктуры, пассажир, перевозчик, расписание, ручная кладь и др., которые отсутствовали в старом уставе.

Стоит отметить, что изначально, в проекте Уставе, речь шла о «маршруте регулярного сообщения», а в окончательном варианте говорится о «маршруте регулярных перевозок». Новый подход к определению понятий «сообщение» и «перевозка» хорошо виден в сравнении. Если в Уставе РСФСР автомобильные перевозки делятся на городские, пригородные, междугородные, межреспубликанские и международные, то в новом Уставе этим понятиям соответствует термин «сообщение». Принципиальных различий в определении этих понятий нет.

Городское сообщение это перевозки в границах населенных пунктов. Пригородное сообщение это перевозки между населенными пунктами на расстояние до пятидесяти километров включительно между границами этих населенных пунктов. Междугородное сообщение это перевозки между населенными пунктами на расстояние более пятидесяти километров между границами этих населенных пунктов. Международное сообщение это перевозки за пределы территории Российской Федерации или на территорию Российской Федерации с пересечением Государственной границы Российской Федерации, в том числе транзитом через территорию Российской Федерации.



### **ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ.**

По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа (ст. 786 ГК РФ).

Примечательно, что в Уставе автомобильного транспорта не дано определение договора перевозки, как это сделано, например, в Уставе железнодорожного транспорта или в Воздушном кодексе.

Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, сдача пассажиром багажа – багажной квитанцией, провоз пассажиром ручной клади за плату – квитанцией на провоз ручной клади.

При этом кассовый чек с указанными на нем реквизитами билета, багажной квитанции, квитанции на провоз ручной клади приравнивается к билету, багажной квитанции, квитанции на провоз ручной клади. Допускается использование билетов с указанием части или всех реквизитов в электронном виде.

Предмет договора перевозки составляют обязательства его сторон, т.е. перевозчика и пассажира. Суть предмета, или основные обязательства сторон договора перевозки отражены в его понятии: перевозчик обязуется перевезти пассажира (багаж), а последний обязуется оплатить свой проезд (провоз багажа).

Особенности предмета договора перевозки характеризуются видом сообщения и конкретным видом перевозки. В любом случае содержание обязательств определяют права и обязанности сторон договора перевозки.

### **ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ Пассажира.**

При проезде в транспортном средстве, осуществляющем регулярные перевозки пассажиров и багажа, пассажир имеет право:

- 1) перевозить с собой бесплатно в городском и пригородном сообщении детей в возрасте не старше семи лет без предоставления отдельных мест для сидения;
- 2) перевозить с собой бесплатно в междугородном сообщении одного ребенка в возрасте не старше пяти лет без предоставления отдельного места для сидения.
- 3) перевозить с собой двух детей в возрасте не старше двенадцати лет с предоставлением им отдельных мест для сидения за плату, размер которой не может составлять более чем пятьдесят процентов провозной платы в случаях, если в установленном порядке запрещена перевозка в транспортных средствах детей без предоставления им отдельных мест для сидения.
- 4) перевозить за плату в багажном отделении транспортного средства или в отдельном транспортном средстве багаж в количестве не более двух мест, длина, ширина и высота каждого из которых

в сумме не превышают сто восемьдесят сантиметров;

5) провозить с собой бесплатно ручную кладь в количестве не более одного места, длина, ширина и высота которого в сумме не превышают сто двадцать сантиметров, одну пару лыж в чехле, детские санки, детскую коляску.

6) при сдаче багажа для перевозки объявить его ценность в порядке, установленном правилами перевозок пассажиров, при этом с пассажира за перевозку багажа с объявленной ценностью взимается дополнительная плата в размере, установленном перевозчиком;

7) в случае опоздания к отправлению транспортного средства в течение трех часов или вследствие болезни, несчастного случая в течение трех суток с момента отправления транспортного средства, на которое был приобретен билет, возобновить действие билета на другое транспортное средство при условии доплаты, размер которой составляет двадцать пять процентов стоимости проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади, или получить обратно стоимость проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади за вычетом двадцати пяти процентов их стоимости;

8) в случае возврата билета в кассу не позднее чем за два часа до отправления транспортного средства получить обратно стоимость проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади за вычетом пяти процентов их стоимости;

9) в случае возврата билета менее чем за два часа до отправления транспортного средства получить обратно стоимость проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади за вычетом пятнадцати процентов их стоимости;

10) в случае невозможности продолжения перевозки до пункта его назначения по не зависящим от перевозчика причинам получить обратно стоимость проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади пропорционально непрошеданному расстоянию.

11) вернуть билет в кассу до отправления транспортного средства и получить обратно полную стоимость проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади в следующих случаях:

- а) отмены отправления транспортного средства;
- б) задержки отправления транспортного средства более чем на час;
- в) предоставления пассажиру места в транспортном средстве с оплатой проезда по более низкой цене, чем в том транспортном средстве, на проезд в котором пассажиру продан билет;
- г) непредоставления указанного в билете места;

12) в случае невозможности осуществить перевозку предоставленным транспортным средством в связи с его неисправностью, аварией, другими аналогичными причинами воспользоваться выданными билетом, багажной квитанцией, квитанцией на провоз ручной клади в другом транспортном средстве,

предоставление которого обязан обеспечить перевозчик.

Кроме того, пассажир имеет право бесплатного пользования залами ожидания, туалетами, размещенными на объектах транспортной инфраструктуры. К объектам транспортной инфраструктуры относятся сооружения, производственно-технологические комплексы, предназначенные для обслуживания пассажиров, фрахтователей, перевозчиков и фрахтовщиков, а также для обеспечения работы транспортных средств.

При проезде в транспортном средстве, осуществляющем регулярные перевозки пассажиров и багажа, пассажир обязан:

1) хранить билет, багажную квитанцию, квитанцию на провоз ручной клади в течение всей поездки и предъявлять их по первому требованию лиц, осуществляющих контроль;

2) иметь при себе документ, который подтверждает возраст ребенка, перевозимого с предоставлением преимуществ по провозной плате, установленных Уставом и который в обязательном порядке предъявляется по первому требованию лиц, осуществляющих контроль за оплатой проезда.

#### **ОБЯЗАННОСТИ И ПРАВА ПЕРЕВОЗЧИКА (ФРАХТОВЩИКА).**

При оказании услуг по перевозки пассажиров и багажа, перевозчик (фрахтовщик) вправе:

1) устанавливать нормы перевозки багажа, провоза ручной клади, в том числе бесплатно, большего размера или в большем количестве, чем багаж в количестве двух мест с габаритами, установленными Уставом;

2) отказать пассажиру в принятии багажа для перевозки, провозе ручной клади, если свойства или упаковка вещей, входящих в состав багажа, ручной клади, не отвечают требованиям, установленным правилами перевозок пассажиров;

3) отказать пассажиру в провозе ручной клади, если ее размещение в транспортном средстве будет препятствовать входу пассажиров в транспортное средство, выходу пассажиров из транспортного средства.

При оказании услуг по перевозки пассажиров и багажа, перевозчик обязан:

1) информировать пассажира о нормах и об условиях оплаты перевозки багажа, провоза ручной клади;

2) в случае невозможности пассажиром осуществить перевозку предоставленным транспортным средством в связи с его неисправностью, аварией, другими аналогичными причинами обеспечить предоставление другого транспортного средства пассажиру.

#### **ВИДЫ ПЕРЕВОЗОК.**

Уставом определены такие виды перевозок пассажиров, как: регулярные перевозки, перевозки по заказам и перевозки легковым такси (последний вид

перевозок в настоящей статье не рассматривается).

Регулярные перевозки характеризуются следующими основными признаками, во-первых, они осуществляются только на основании публичного договора перевозки пассажира и, во-вторых, они осуществляются по маршруту регулярных перевозок, т.е. по расписанию от начального, через промежуточные до конечного остановочного пункта, которые определены в установленном порядке и, в-третьих, регулярные перевозки относятся к перевозкам транспортом общего пользования.

Перевозкой транспортом общего пользования признается перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, если эта организация обязана осуществлять перевозки пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица, если из закона, иных правовых актов не вытекает иное.

Регулярные перевозки пассажиров и багажа подразделяются на:

1) перевозки с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок, которые осуществляются в соответствии с расписаниями, установленными для каждого остановочного пункта. Причем остановки транспортных средств для посадки и высадки пассажиров обязательны в каждом остановочном пункте по маршруту регулярных перевозок. Это относится к перевозкам в городском, пригородном, междугородном и международном сообщении;

2) перевозки с посадкой и высадкой пассажиров в любом не запрещенном правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок, которые осуществляются в соответствии с расписаниями, установленными для следования из начального и конечного остановочных пунктов. При этом остановки транспортных средств для посадки и высадки пассажиров осуществляются в начальном и конечном остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок, а также по требованию пассажиров. Так осуществляются перевозки маршрутными такси в городском и пригородном сообщении.

Перевозка пассажиров и багажа по заказам осуществляется на основании договора фрахтования. Гражданским кодексом РФ предусмотрено, что порядок заключения договора фрахтования, а также форма указанного договора определяются Уставом.

Главное отличие перевозки пассажиров и багажа по заказам от регулярных перевозок заключается в отсутствии провозной платы. В договорах данного вида есть плата за пользование транспортным средством. Перевозки по заказам осуществляются транспортным средством, предоставленным на основании договора фрахтования, заключенного в письменной форме. То есть договор фрахтования, заключенный в письменной форме является вторым

ключевым отличием данного вида перевозок. (Договор как единый документ, подписанный сторонами).

При этом Устав устанавливает специальные требования или необходимые условия такого договора, при отсутствии которых перевозка не будет являться заказной. В частности, договор фрахтования должен включать в себя: сведения о фрахтовщике и фрахтователе; тип предоставляемого транспортного средства (при необходимости - количество транспортных средств); маршрут и место подачи транспортного средства; определенный или неопределенный круг лиц, для перевозки которых предоставляется транспортное средство; сроки выполнения перевозки; размер платы за пользование транспортным средством; порядок допуска пассажиров для посадки в транспортное средство, установленный с учетом требований, предусмотренных правилами перевозок пассажиров (в случае, если транспортное средство предоставляется для перевозки определенного круга лиц). Причем при отсутствии необходимости осуществления систематических перевозок пассажиров и багажа по заказу договор фрахтования заключается в форме заказа-наряда на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа. Реквизиты и порядок заполнения такого заказа-наряда устанавливаются правилами перевозок пассажиров.

Исходя из положений Устава, можно выделить две разновидности перевозки по заказу. Это, во-первых, перевозка заранее известного (определенного) круга лиц и, во-вторых, соответственно неопределенного круга лиц. Причем в последнем случае взимание платы с указанных лиц не допускается.

Устав допускает отказ от исполнения договора фрахтования, либо его изменение только в двух случаях.

Во-первых, в случае непредоставления транспортного средства фрахтователь вправе отказаться от исполнения договора фрахтования и взыскать с фрахтовщика штраф, предусмотренный ч. 2 ст. 34 Устава. При этом непредоставлением транспортного средства считается предоставление фрахтовщиком транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по заказу, не соответствующего условиям договора фрахтования, или с опозданием. Во-вторых, в случае невозможности осуществления перевозки пассажиров и багажа по заказу предоставленным транспортным средством в связи с его неисправностью, аварией, аналогичными причинами фрахтовщик по согласованию с фрахтователем обязан предоставить другое транспортное средство или возратить оплаченную фрахтователем стоимость пользования транспортным средством.

#### **ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ (ФРАХТОВАНИЯ).**

Гражданским кодексом РФ предусмотрено, что Уставом определяется ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обя-

зательств по перевозке.

Причем Уставом определяется ответственность перевозчика (размер штрафа) за задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздание прибытия такого транспортного средства в пункт назначения (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщении).

Перевозчик несет ответственность за сохранность багажа с момента принятия его к перевозке и до момента выдачи его лицу, уполномоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам.

Перевозчик возмещает ущерб, причиненный при перевозке груза, багажа, в размере:

1) стоимости утраченных или недостающих груза, багажа в случае утраты или недостачи груза, багажа;

2) суммы, на которую понизилась стоимость груза, багажа, в случае повреждения (порчи) груза, багажа или стоимости груза, багажа в случае невозможности восстановления поврежденных (испорченных) груза, багажа;

3) доли объявленной стоимости груза, багажа, соответствующей недостающей или поврежденной (испорченной) части груза, багажа, в случае недостачи, повреждения (порчи) груза, багажа, сданных для перевозки с объявленной ценностью;

4) объявленной стоимости в случае утраты груза, багажа, а также невозможности восстановления груза, багажа, сданных для перевозки с объявленной ценностью и испорченных или поврежденных;

5) при просрочке доставки багажа перевозчик уплачивает получателю багажа штраф в размере 3% его провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более чем в размере провозной платы. Порядок исчисления просрочки и уплаты штрафа установлен Уставом.

Кроме того, перевозчик возвращает пассажиру провозную плату, полученную за перевозку утраченных, недостающих, поврежденных (испорченных) груза, багажа, если эта провозная плата не входит в стоимость груза.

Ответственность за сохранность ручной клади по определению несет пассажир, если не докажет, что несохранность ручной клади произошла по вине перевозчика.

Помимо возмещения причиненных убытков, Уставом предусмотрены следующие виды ответственности перевозчика перед пассажиром:

1) За задержку отправления транспортного средства, осуществляющего регулярные перевозки пассажиров в международном сообщении установлен штраф в размере 3% стоимости проезда за каждый час задержки, но не более чем в размере

стоимости проезда и не позднее чем в течение 10 дней после дня предъявления пассажиром соответствующего требования.

2) За прибытие транспортного средства с опозданием в пункт назначения более чем на час установлен штраф в размере 3% стоимости проезда за каждый час задержки, но не более чем в размере стоимости проезда и не позднее чем в течение 10 дней после дня предъявления пассажиром соответствующего требования.

За отправление в составе багажа сданного для перевозки, предметов, перевозка которых в составе багажа запрещена, пассажир уплачивает перевозчику штраф в размере десятикратной провозной платы за перевозку багажа.

Фрахтовщик, кроме возмещения причиненных убытков, несет ответственность перед фрахтователем за:

1) непредоставление транспортного средства, предусмотренного договором фрахтования в размере – 20% платы, установленной за использование соответствующего транспортного средства, если иное не установлено договором фрахтования;

2) несвоевременное предоставление транспортного средства в размере:

а) установленном договором фрахтования, а

б) если договором не установлено, то:

- в размере 5% провозной платы за каждый полный час просрочки при перевозке в городском или пригородном сообщении;

- в размере 1% среднесуточной провозной платы, определенной в соответствии с установленной договором перевозки сроком перевозки, платы за каждый полный час просрочки при перевозке в междугородном сообщении.

За отказ от пользования транспортным средством, предусмотренным договором фрахтования, кроме возмещения причиненных убытков, установлен штраф в размере 20% платы, установленной за пользование этим транспортным средством, если иное не установлено договором фрахтования.

Перевозчик, фрахтовщик, фрахтователь освобождаются от ответственности, предусмотренной Уставом, если неисполнение ими своих обязательств произошло вследствие:

1) непреодолимой силы;

2) временных ограничения или запрета движения транспортных средств по автомобильным дорогам, введенных в порядке, установленном законодательством РФ, по не зависящим от перевозчика, фрахтовщика, фрахтователя причинам;

3) иных не зависящих от перевозчика, фрахтовщика, фрахтователя причин.

Причем, любые соглашения перевозчиков, фрахтовщиков с фрахтователями, пассажирами, имеющие целью ограничить или устранить ответственность, возложенную на них, считаются недействительными, если иное не предусмотрено Уставом.

### ПРЕДЪЯВЛЕНИЕ ПРЕТЕНЗИЙ И ИСКОВ.

Уставом установлен следующий порядок предъявления претензий. До предъявления к перевозчикам, фрахтовщикам исков, вытекающих из договоров перевозок пассажиров или договоров фрахтования, к таким лицам могут быть предъявлены претензии.

Право на предъявление к перевозчикам, фрахтовщикам претензий в досудебном порядке имеют лица, заключившие договоры перевозки, договоры фрахтования, а также страховщики, выплатившие страховое возмещение в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиками, фрахтовщиками своих обязательств по перевозкам пассажиров и багажа, предоставлению транспортных средств для перевозок пассажиров и багажа.

Порядок оформления претензий устанавливается правилами перевозок пассажиров.

Претензии к перевозчикам, фрахтовщикам могут быть предъявлены в течение срока исковой давности, который составляет один год.

Перевозчики, фрахтовщики обязаны рассмотреть предъявленные им претензии и о результатах их рассмотрения уведомить в письменной форме заявителей в течение тридцати дней со дня получения соответствующей претензии.

В заключении хотелось бы отметить, что новый Устав является, пожалуй, «слишком лаконичным». Позиционируя его как рамочный закон, которым устанавливаются общие правила перевозок, Минтранс РФ фактически расписывается в своей неспособности создать кодифицированный документ, регулирующий всю отрасль автомобильных перевозок. (Подобный положительный опыт имеется, например, в Казахстане или в Белоруссии).

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

На сегодняшний день, кроме Устава, сферу автомобильного транспорта регулируют около десятка федеральных законов и несколько десятков ведомственных нормативных правовых актов.

Среди основных законов – федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», определяющий правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории РФ.

Федеральный закон РФ от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», регулирующий обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Федеральный закон РФ от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Рос-

сийской Федерации», регулирующий вопросы строительства и эксплуатации автомобильных дорог.

Федеральный закон от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», определяющий порядок осуществления транспортно-экспедиционной деятельности.

Федеральным закон от 17 июля 1999 г. N 176-ФЗ «О почтовой связи», устанавливающий основы деятельности в области почтовой связи в РФ.

Проект федерального закона «О прямом смешанном (комбинированном) сообщении» подготовлен Минтрансом РФ и будет внесен в Правительство РФ в текущем году.

Наконец, проект федерального закона «Об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в Российской Федерации» уже прошел первое чтение в Государственной Думе РФ. Данный закон направлен на установление основ федеральной политики в области организации транспортного обслуживания населения и правовых основ единого рынка услуг пассажирского транспорта.

Безусловно, принятие Устава является положительным моментом в правовом регулировании рынка автомобильных перевозок, однако многие вопросы и проблемы, стоящие перед участниками этого рынка, остаются не решенными в транспортном законодательстве. Так, еще на стадии обсуждения законопроекта Устава в первом чтении в государственной Думе РФ, депутат Шеин О.В. озвучил следующие вопросы: о праве пассажиров как потребителей влиять на формирование маршрутной сети транспорта общего пользования, об отсутствии правовых гарантий доступности рынка пассажирских перевозок для представителей малого бизнеса, о создании механизмов декриминализации маршрутных перевозок и механизмов препятствующих коррупции в органах власти, осуществляющих нормативное регулирование, контроль и надзор в сфере автомобильного транспорта. При этом он напомнил о необходимости привлечения к участию в обсуждении законопроекта представителей общественности и обратил внимание, что рамочный характер Устава создаст дополнительные трудности для правоприменительной практики.

12 лет «напряженной» работы по подготовке Минтрансом РФ нового Устава, наконец «увенчались» результатом – Устав принят как федеральный закон и скоро вступит в силу. Однако от первоначального проекта не осталось не только структуры построения, основных формулировок и принципиальных положений, но даже названия документа. По сути, все, что было сделано Минтрансом РФ за 12 лет, было в спешном порядке переделано менее чем за один год при рассмотрении законопроекта в Государственной Думе РФ.

Также следует отметить, что ряд вопросов, которые должны были быть определены (урегулированы) Уставом в соответствии с главой 40 Гражданского





кодекса РФ, так и не нашли в нем своего отражения. Это, в первую очередь, механизм определения провозной платы. В соответствии со статьей 790 ГК РФ, плата за перевозку пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном Уставом. Хотя авторы проекта Устава пытались решить эти вопросы, но отсутствие концептуального подхода и неудачные формулировки этих положений не позволили законодателям принять их в окончательном варианте. Отсутствие в Уставе механизма определения провозной платы это серьезный пробел законодательства.

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

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

Все вышеизложенное корреспондирует нормам Гражданского кодекса РФ (ст. 784 ГК РФ) установившего, что условия перевозки и ответственность сторон определяются соглашением сторон, если ГК РФ, Уставом, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное. В Уставе, таким образом, содержатся не все условия перевозки, а лишь основные. Иные условия перевозки определяются Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, которые в соответствии со ст.3 Устава, утверждаются Правительством РФ.

Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом представляют собой нормативный правовой акт регулирующий: порядок организации различных видов перевозок пассажиров и багажа; условия перевозок пассажиров и багажа; условия предоставления транспортных средств для перевозок пассажиров и багажа; требования к оформлению и оборудованию транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, используемых для перевозки пассажиров и багажа; состав информации, включаемой в расписание; обязательные реквизиты билета, багажной квитанции, квитанции на провоз ручной клади; порядок осуществления контроля за наличием билета, багажной квитанции, квитанции на провоз ручной

клади; порядок продажи билетов; порядок возврата вещей забытых их владельцами на объектах транспортной инфраструктуры; порядок бесплатного пользования услугами, предоставляемыми на объектах транспортной инфраструктуры; реквизиты и порядок заполнения заказ-наряда при заключении договора фрахтования при систематических перевозках; порядок заключения договора фрахтования легкового такси; порядок составления актов и предоставления отметок в документах; порядок оформления претензий; требования к свойствам и упаковке багажа.

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

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

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

И хотя новый Устав, по сути, является рамочным документом, в нем максимально использованы возможности, предоставленные гражданским законодательством в части правового регулирования транспортной деятельности. Именно этим объясняется его новизна. Устав расширяет возможности сторон по регулированию правоотношений в рамках заключаемых договоров, в том числе и по вопросам взаимной гражданско-правовой ответственности за исполнение принятых обязательств, более четко определяет виды автотранспортной деятельности и существенные условия заключаемых договоров, устанавливает права и обязанности граждан и хозяйствующих субъектов, связанные с использованием услуг пассажирского транспорта. Такой подход соответствует принципам рыночных отношений и, несомненно, будет способствовать развитию конкуренции, а значит, в конечном счете - повышению качества предоставляемых услуг. А будет ли...

**Сидоров С.А.**

## 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 ГУВД города Москвы;  
Российский Автотранспортный Союз – региональные отделения;  
Московский Транспортный Союз;  
Члены Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»;  
Транспортные компании и индивидуальные предприниматели, обслуживающие международные и междугородные маршруты;  
Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт;  
Региональные ВУЗы автотранспортного профиля;  
Московский автомобильно-дорожный институт (ГТУ);  
Национальный фонд защиты прав потребителей;  
Отечественные производители автобусов;  
Зарубежные производители автобусов.

20 февраля 2008 года состоялось собрание Городского хозяйственно-экономического актива, целью которого являлось обсуждение итогов работы отраслей транспорт и связь в Москве за 2007 год и задач, стоящих перед отраслями на 2008 год.



С основным докладом выступил Руководитель Департамента транспорта и связи города Москва Липсиц Леонид Моисеевич. В своем докладе он подвел итоги работы отраслей транспорта и связи за 2007 год и наметил конкретные задачи на 2008 г.

Далее были выступления в прениях, в которых приняли участие Генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Иванов Петр Валерьевич, начальник ГУП «Московский метрополитен» Гаев Дмитрий Владимирович, председатель Московского городского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Шуриков Александр Леонидович и Депутат Московской городской Думы Орлов Степан Владимирович. В своих выступлениях они осветили вопросы работы транспорта и связи по своим направлениям, и рассказали о том, что намечается сделать нового в грядущем 2008 г.

С заключительным словом выступил Первый заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы Бирюков Петр Павлович. В своем выступлении он внимательно рассмотрел работу отраслей транспорта и связи за 2007 год указал на недостатки в работе, отметил положительные итоги работы, подчеркнул, что Московское Правительство в целом оценивает работу отраслей, как удовлетворительную, и выразил надежду на дальнейшее успешное развитие транспорта и связи в столице.

Перед началом проведения собрания участникам были представлены для обозрения новые модели грузовой техники и пассажирских автобусов, работающих на городских маршрутах. В работе совещания приняли участие руководители государственных и коммерческих предприятий транспорта и связи г. Москвы.





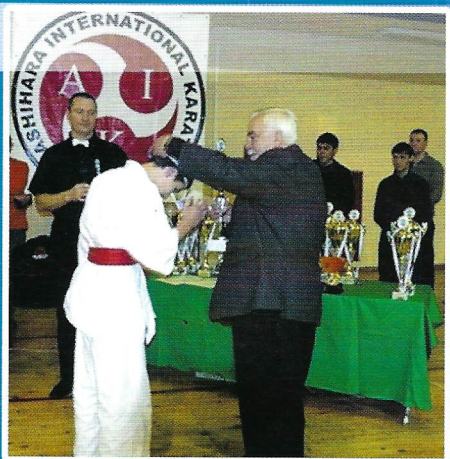
группа  
**АВТОЛАЙН**

Группа компаний Автолайн уделяет постоянное внимание развитию спорта в России. Она неоднократно являлась спонсором различных команд и обществ. Спортивные мероприятия, которые проводятся группой компаний Автолайн, отличаются разнообразием участников и массовостью зрителей. Среди участников есть и подростки и юноши и взрослые признанные мастера.

Поддержка и содействие развитию спортивных единоборств в России уже давно стали доброй традицией для Группы компаний Автолайн. Недавно во Дворце спорта «Московского государственного университета приборостроения и информатики» состоялся 4-й Открытый Всероссийский турнир по Микс-файт «Tsu Shin Gen» на призы ОАО «Группа Автолайн».



Через секунду прозвучит свисток судьи и схватка начнется.



Для получения награды можно и склонить голову.



Призы турнира ожидают своих победителей.



Судьи волнуются не меньше участников.



В перерывах между схватками можно и потренироваться.