

Информационным спонсором мероприятия «Евразийский транспортный форум» является журнал «Российские автобусные линии. Проблемы и перспективы развития»

Форум проводится при поддержке полномочного представителя Президента РФ в Уральском округе Холманских И. Р., губернатора Свердловской области Куйвашева Е. В., Министерства транспорта РФ, Научно-исследовательского института автомобильного транспорта РФ.

Организаторами форума являются: Союз автотранспортных предприятий Свердловской области и ООО «RTE Group».

МВЦ «Екатеринбург-Экспо»
18–20 сентября 2013



ЕВРАЗИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

7-я специализированная выставка
КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ. АВТОМЕХАНИКА. ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕРВИС



www.comtrans-expo.ru

Официальная поддержка



Организаторы



Соорганизаторы



Во время проведения форума будет работать пресс-центр. Аккредитация СМИ будет проводиться за 2 недели до начала форума.

Приглашаем вас принять участие в осуществлении информационной поддержки. В случае вашего согласия просим вас направить логотип СМИ по электронному адресу: 89126153883@bk.ru



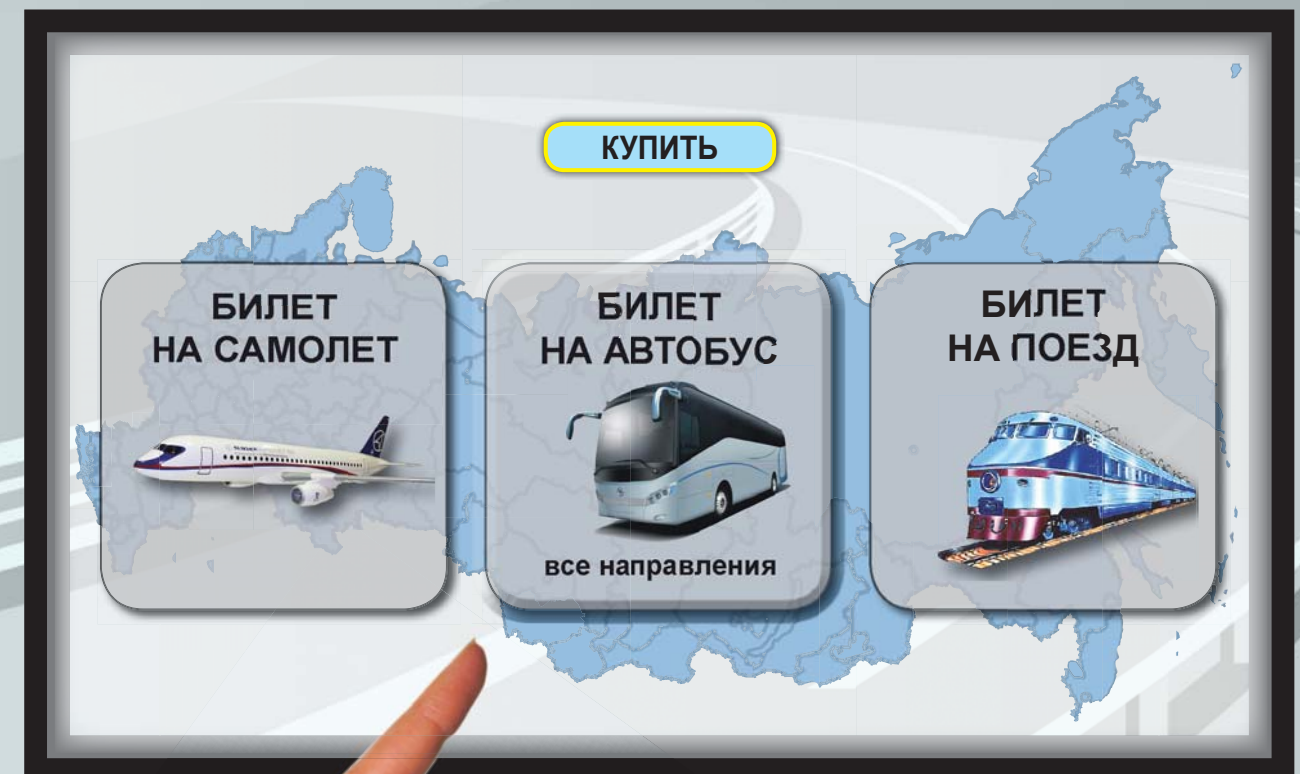
РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 3 (47) апрель

2013

ЕДИНАЯ СИСТЕМА ПРОДАЖИ АВТОБУСНЫХ БИЛЕТОВ (ЕСПБ)



ВЫБОР ЗА ВАМИ



ГРУППА КОМПАНИЙ

«РУССКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ»

Предлагаемые решения проблем собственников объектов транспортной инфраструктуры по развитию автовокзала (автостанции)

1. Аутсорсинг – передача автовокзала в прямое управление Группе компаний «Русские Автобусные Линии» (региональному филиалу) на 3-летний срок с возможностью одностороннего прекращения действия договора со стороны собственника.

2. Франчайзинг – заключение договора на право организации своего бизнеса в соответствии с моделью управления, разработанной ГК «РАЛ».

3. Удаленное управление ОТИ – проведение разового технологического анализа деятельности ОТИ с последующим консультационным сопровождением ГК «РАЛ» процесса работы объекта.



Центральный офис:

Россия, 119571, г. Москва, проспект Вернадского, д. 94, корпус 2, офис 14

Тел./факс: +7 (495) 228-78-62

www.aaa77.ru

www.russbusline.ru

БАНК СГБ

ОАО «БАНК СГБ». Генеральная лицензия ЦБ РФ №2816

8-800-100-55-22 звонок по России бесплатный

Участник программы Некоммерческого партнерства ЕТС «Автобусные линии страны» «ПАРТНЕР»

Время заводит!



Вместе с ОАО «БАНК СГБ»

Кредитные и лизинговые программы

- для автоперевозчиков, обслуживающих межрегиональные рейсы
- для автовокзалов

Московский филиал:

121069, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 2/62, стр. 4

Тел.: +7 (495) 796-92-56

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 ГОДА

Бюллетень зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации: ПИ № ФС77-38352 от 11 декабря 2009 г.

Учредитель: Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны»

Периодичность выхода:

от 6 до 12 выпусков в год

Тираж: 10 000 экз.

Распространение: подписка и целевая рассылка

Регион распространения: Москва и регионы, страны СНГ и ЕС

Экспертный совет:

Винокуров Б.А. – президент Московского областного транспортного союза

Герани В.Д. – профессор кафедры «Логистика» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ)

Енин Д.В. – к.т.н., заведующий научно-исследовательским отделом

ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»

Жарков С.А. – председатель Правления ОАО «БАНК СГБ»

Иванов П.В. – генеральный директор ГУП «Мосгортранс»

Левятов А.И. – член правления НП «Развитие автовокзалов страны»

Липсиц Л.М. – директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта

Лоран Б.О. – автор и руководитель проекта «Единая транспортная система «Российские Автобусные Линии»

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

Старовойтов О.И. – президент Российского автотранспортного союза

Яровенко А.С. – председатель Правления НП «Единая Транспортная Система

«Автобусные линии страны»

Главный редактор: Б.О. Лоран

Шеф-редактор: В.А. Зайцев

Советник главного редактора: Г.Д. Шахматов

Отдел рекламы: А.Е. Лоран, И.А. Дадашов

Юридическое сопровождение: В.В. Садовников, М.В. Бойко

Отдел подписки и распространения:

А.А. Голощук, С.Н. Маракулин

Корреспонденты: А.С. Суинова, А.И. Богонина

Фотограф: Ю.П. Данченко, Д.П. Юдин

Дизайн и верстка: Т.Ю. Котелкина

Корректор: С.А. Калинин

Ответственный секретарь: С.И. Жаркова

Адрес редакции:

119571, г. Москва,

Ленинский проспект, д. 158, офис 310

тел.: +7 (495) 739-34-00, (495) 232-15-24

E-mail: info@rosbuslines.ru

Мнение редакции не всегда может совпадать с мнением авторов. За точность и достоверность изложенной информации отвечают авторы.

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.



Цена свободная.

Подписано
в печать 15.04.2013 г.

Отпечатано в типографии
ООО «КНТ СинемаПринт»,
Москва, 117485,
ул. Бултерова, д. 4, к. 3;
тел.: +7 (495) 627-55-58

СОДЕРЖАНИЕ

СЛОВО РЕДАКТОРА

2

ЗАКОН

- ◆ Владимир Путин подписал закон о новом порядке изъятия земель в Новой Москве 3

ОБЩЕСТВО

- ◆ Правительство России поддержало новый законопроект 4

МИНТРАНС РФ

- ◆ Пассажиры нуждаются в защите 5
- ◆ Минтранс пожалел автоперевозчиков 45

КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ

- ◆ Координационный совет представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Министерстве транспорта Российской Федерации 8

МОСКОВСКИЙ РЕГИОН

- ◆ Координационный совет по развитию транспортной системы города Москвы и Московской области 11
- ◆ Вместе с инвесторами они станут возводить ТПУ 12
- ◆ Пересадочные узлы порастут деревьями 46
- ◆ Запущен интернет-портал «Тройка» о новом билетном меню на общественном транспорте города Москвы 47
- ◆ «Тройка» превзошла по популярности лондонский аналог 48
- ◆ Электронизация на транспорте 49

КОНФЕРЕНЦИЯ АВТОВОКЗАЛОВ

- ◆ Всероссийская конференция на тему «Программное обеспечение для автоматизации бизнес-процессов автовокзалов» 14
- ◆ «Единый билет» 17

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

- ◆ Полиция Приморья ищет тахографы на автобусах и грузовиках 20
- ◆ Прокурорская проверка 21
- ◆ Транспортная безопасность в зеркале общественного мнения: данные ВЦИОМ 56

АВТОВОКЗАЛЫ

- ◆ Автовокзал Санкт-Петербурга «осовременился» на просторах Интернета 7
- ◆ Совместные действия 22
- ◆ Что происходит с «РЖД-Трансфер»? 23
- ◆ Фоторепортаж о работе автовокзала «РЖД-Трансфер» в Екатеринбурге (март 2013 г.) 24
- ◆ Сотрудники ГИБДД Новокузнецка не выпустили с автовокзала три автобуса 26
- ◆ На Вологодчине повышены цены на билеты на межмуниципальных автобусных маршрутах 26
- ◆ Строительство автовокзала в Петропавловске-Камчатском включают в региональную целевую программу 27
- ◆ На казанском автовокзале «Столичный» установили металлодетекторы 28
- ◆ Городской автовокзал и центральный рынок переедут на окраину Сыктывкара летом 2013 года 29
- ◆ Барнаульскому автовокзалу присвоена третья категория безопасности 30
- ◆ О Тюменском автовокзале 32
- ◆ Все автовокзалы Нижнего Новгорода в течение пяти лет могут быть перенесены на окраины города 33
- ◆ Томские приставы арестовали здание автовокзала в районном центре 34

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

- ◆ Новаторский проект автовокзала «Slough Bus Station» в Великобритании 35

НЕЛЕГАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

- ◆ В Марий Эл продолжают бороться с нелегальными перевозчиками 36
- ◆ Для борьбы с нелегальными перевозчиками «не хватает настойчивости» 37

СТРАХОВАНИЕ

- ◆ Удар рублем 38
- ◆ Обязательное страхование ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам (ОСГОП) 43
- ◆ Страхование гражданской ответственности 55

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

- ◆ Николай Ершов: «Автовокзалы будут работать по закону и приносить прибыль областному бюджету!» 53



Уважаемые коллеги!

Уходит затянувшаяся зима, тает снег и обнажаются проблемы не только в дорожном хозяйстве, но и в транспортной отрасли регионов. Весной активность людей значительно возрастает. В марте в Екатеринбурге на Всероссийской конференции автовокзалов новый импульс получила тема Единой системы продажи билетов (ЕСПБ) на регулярные междугородные автобусные рейсы. Программисты и руководители автовокзалов стали активно обсуждать вопросы по обмену данными и взаимосвязи между разными программными продуктами, используемыми для диспетчерско-кассового обслуживания.

В Украине и странах Прибалтики нечто подобное уже реализовано. Теперь и нам надо обеспечить население всех регионов страны этой востребованной услугой. Пассажир должен иметь возможность приобрести автобусный билет на междугородный автобус на любой маршрут не только в кассах ближайшего автовокзала, но и воспользоваться покупкой через агентскую сеть терминала или через Интернет самостоятельно.

Отдельно отмечу, что Московский транспортный узел показывает высокие темпы в реализации заявленных планов, утвержденных на самом высоком уровне. Это и строительство транспортных развязок, и ТПУ, и внедрение инновационных технологий в управление и контроль транспортных потоков. Крупнейший проект по развитию билетной системы «Тройка» реализован в кратчайшие сроки, и особо радует, что по времени внедрения и качеству выполнения подобных проектов мы опередили зарубежные страны, где выполнение подобных проектов занимало по несколько лет. Электронизация на транспорте сигнализирует всем участникам рынка транспортных услуг, что срочно надо выходить из «каменного века» реализации билетной продукции и развивать современные системы, в том числе состыкованные с другими видами транспорта.

Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК), перевозящая на электричках пассажиров московского региона, уже активно включилась в работу по предоставлению своим пассажирам возможности расплатиться за билет на электричку с помощью электронного кошелька. Все это сделано ради удобства приобретать билетную продукцию и оплачивать свой проезд в различных видах транспорта, что в свою очередь увеличивает доходность перевозчиков и позволяет операторам рынка выстраивать логистику перевозок.

Отмечу, что в автобусных перевозках такие инновации наносят ощутимый удар по нелегальным перевозкам и привлекают пассажира в легальный сектор.

В апреле месяце в полном объеме заработал Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном», а также вступил в силу Приказ Минтранса России от 13.02.2013 № 36 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства», который вызвал неоднозначную реакцию в транспортной среде.

Обо всем этом мы подробно будем вам рассказывать на страницах нашего журнала.

Коллеги, успехов вам, выдержки и здоровья!

Борис Лоран

Владимир Путин подписал закон о новом порядке изъятия земель в Новой Москве

Президент России Владимир Путин подписал Федеральный закон «Об особенностях регулирования отдельных правоотношений в связи с присоединением к субъекту Российской Федерации – городу федерального значения Москве территорий и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».



Напомним, закон был принят Государственной Думой 22 марта 2013 года и одобрен Советом Федерации 27 марта 2013 года. Документом регулируются земельные, градостроительные и гражданско-правовые отношения, возникающие в связи с присоединением с 1 июля 2012 года новых территорий к Москве в соответствии с постановлением Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации от 27 декабря 2011 года № 560-СФ «Об утверждении изменения границы между субъектами Российской Федерации городом федерального значе-

ния Москвой и Московской областью».

Законом предусматривается передача полномочий Российской Федерации субъекту Федерации – городу федерального значения Москве в области земельных и градостроительных отношений, в том числе по распоряжению на присоединенных территориях земельными участками, находящимися в федеральной собственности. Земельные, градостроительные и гражданско-правовые отношения на присоединенных территориях в ряде случаев могут регулироваться иначе, чем это устанавливается Гражданским кодек-

сом РФ, Земельным кодексом, Градостроительным кодексом, федеральными законами «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним», «О государственном кадастре недвижимости» и некоторыми другими федеральными законами. Например, целевое назначение земельных участков может устанавливаться проектами планировки территории, а за изменение разрешенного использования земельных участков должна вноситься плата.

В ряд законодательных актов Российской Федерации вносятся изменения, призванные обеспечить реализацию требований Федерального закона. Так, Градостроительный кодекс Российской Федерации дополнен правовой нормой, которой определяется понятие «транспортно-пересадочный узел»*.

Отметим, что на присоединенных территориях не допускается изъятие для государственных или муниципальных нужд земельных участков, занятых объектами трубопроводного транспорта и (или) расположенных в границах их охранных зон, отмечается в документе.

<http://www.regnum.ru>

* О внесении в Градостроительный кодекс РФ понятия «транспортно-пересадочный узел»

Из публикации «Федеральный закон Российской Федерации от 5 апреля 2013 г. № 43-ФЗ «Об особенностях регулирования отдельных правоотношений в связи с присоединением к субъекту Российской Федерации – городу федерального значения Москве территорий и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»:

«Статья 32. О внесении изменения в Градостроительный кодекс Российской Федерации.

Статью 1 Градостроительного кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Рос-

сийской Федерации, 2005, № 1, ст. 16; 2006, № 1, ст. 21; 2008, № 29, ст. 3418; № 30, ст. 3604; 2011, № 13, ст. 1688; № 17, ст. 2310; № 30, ст. 4563, 4594; № 49, ст. 7015; 2012, № 53, ст. 7614) дополнить пунктом 25 следующего содержания:

«25) транспортно-пересадочный узел – комплекс объектов недвижимого имущества, включающий в себя земельный участок либо несколько земельных участков с расположенными на них, над или под ними объектами транспортной инфраструктуры, а также другими объектами, предназначенными для обеспечения безопасного и комфортного обслуживания пассажиров в местах их пересадок с одного вида транспорта на другой».

Правительство России поддержало новый законопроект

Подписан законопроект, значительно ужесточающий наказания за управление автомобилем в состоянии опьянения. Речь идет о поправках, подготовленных группой сенаторов еще в ноябре 2012 года. Основным отличием этого проекта от других является большой срок лишения прав за подобное правонарушение – до 15 лет.



«Правительство РФ согласно с необходимостью ужесточения наказаний за совершение дорожно-транспортных происшествий водителями, находящимися в состоянии опьянения, и предлагает рассмотреть данный законопроект с учетом высказанных замечаний и аналогичных законодательных инициатив, внесенных в Госдуму», – отмечается в отзыве кабинета на законопроект, размещенном на официальном сайте Правительства.

Напомним, что документ предполагает усиление как административной, так и уголовной ответственности за пьянку за рулем. Согласно проекту, водителей, управлявших автомобилем в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, будут штрафовать на 10 000 рублей и лишать прав на срок от 5 до 7 лет. В документе также есть пункт о передаче управления автомобилем лицу, находящемуся в состоянии опьянения. Этот проступок будет караться штрафом для автовладельца в размере 15 000 рублей и лишением водительских прав на тот же срок, то есть на 5–7 лет.

Кроме того, водитель, не имеющий водительских прав либо уже лишенный их, будет наказываться за управление машиной в нетрезвом состоянии штрафом в 30 000 рублей и лишением права управления транспортным средством на срок от 7 до 10 лет. За повторное правонарушение водитель будет лишен прав уже на срок 10–15 лет и наказан штрафом в размере 50 000 рублей.

В отличие от законопроекта Яровой этот документ не предусматривает установление минимальных сроков лишения свободы за пьяное ДТП с пострадавшими или жертвами. Сенаторы предложили не менять действующие ныне (согласно Уголовному кодексу) сроки лишения свободы, но увеличить сроки лишения водительских прав до 5–7 лет (за причинение тяжкого вреда здоровью), до 7–10 лет (за смерть человека) и до 10–15 лет (за смерть двух и более лиц).

В отзыве на этот законопроект правительство выдвинуло ряд замечаний. В частности, «отсутствие нормативного определения понятия “предельно допустимая норма содер-

жания алкоголя в организме” не позволяет применять предлагаемую статьей 12.8 КоАП в редакции законопроекта правовую норму, устанавливающую дифференцированную ответственность за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, в зависимости от степени опьянения».

«Редакция части первой ст. 264.1 УК законопроекта требует корректировки, поскольку предполагает, что для привлечения к уголовной ответственности лицо, управляющее транспортным средством в состоянии опьянения, должно быть лишено права управления транспортным средством и одновременно не иметь этого права», – отмечает кабмин.

Напомним, что ужесточение наказаний за управление автомобилем в состоянии опьянения также предусмотрено законопроектом, подготовленным депутатом от «Единой России» Ириной Яровой и уже принятым Госдумой в первом чтении. К этому проекту есть также поправки, инициированные Вячеславом Лысаковым, которые, как ожидается, будут внесены ко второму чтению.

<http://auto.vesti.ru>



ПАССАЖИР НУЖДАЕТСЯ В ЗАЩИТЕ

Министр транспорта РФ Максим Соколов провел расширенное совещание Совета по реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте. Участники совещания обсудили итоги реализации мероприятий Комплексной программы в 2010–2012 гг.



Открывая совещание, министр отметил, что вся работа проводится в соответствии с запланированными мероприятиями программы, которая предусматривает решение комплекса организационных, нормативно-правовых, финансово-экономических и инженерно-технических задач. Он напомнил, что в основу программы заложены принципы и механизм реализации Федерального закона «О транспортной безопасности», определившего единый порядок построения системы обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации.

По словам Максима Соколова, в целях нормативного обеспечения реализации мероприятий Комплексной программы, положений Федерального закона «О транспортной безопасности» Минтранс России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, ведомствами, субъектами транспортной инфраструктуры ведется работа по совершенствованию законодательства в области

обеспечения транспортной безопасности, разработка и издание нормативных правовых актов в данной сфере.

Министр сообщил, что в настоящее время приняты 36 нормативных актов, в том числе 7 федеральных законов, 11 нормативных и распорядительных актов Правительства РФ, 18 приказов Минтранса России.

«Федеральные агентства, подведомственные Минтрансу России, активно ведут работу по категорированию объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, утверждают результаты проведенной оценки уязвимости и разработанные хозяйствующими субъектами планы обеспечения транспортной безопасности», – отметил Максим Соколов.

Заместитель министра транспорта РФ Алексей Цыденов в своем докладе проинформировал участников заседания об итогах реализации Комплексной программы по состоянию на 1 января 2013 года. Он, в частности, сообщил, что

в 2010–2012 гг. на обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте ОАО «РЖД» выделены субсидии в размере 4,6 млрд рублей. Это позволило оснастить наиболее уязвимые объекты транспортной инфраструктуры ОАО «РЖД» специализированными техническими средствами, создать основные компоненты комплексной системы, разработать новые инженерно-технические средства, завершить основные мероприятия по повышению уровня профессиональной подготовки специалистов и грамотности населения. В основном завершены работы по оснащению современными системами защиты от актов незаконного вмешательства 34 вокзальных комплексов.

В рамках Комплексной программы на базе железнодорожных университетов созданы учебные центры по подготовке специалистов в области обеспечения транспортной безопасности. Они оснащены инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности.

Согласованы учебные программы по транспортной безопасности и положения об учебных центрах.

На реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения на метрополитенах в рамках Комплексной программы в 2010–2012 гг. всего из предусмотренных средств федерального бюджета в сумме 12 млрд рублей субъектам Российской Федерации перечислено 7,2 млрд.

В 2010–2012 гг. за счет субсидий из федерального бюджета были закуплены и установлены инженерно-технические средства и системы обеспечения транспортной безопасности в соответствии с требованиями Комплексной программы. В 2013 г. предстоит завершить работы по оснащению всех метрополитенов России, за исключением Московского метрополитена, инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности в рамках действующей Комплексной программы.

Правительство Москвы в 2013–2014 гг. планирует в рамках выделенных субсидий оборудовать станции Московского метрополитена средствами досмотра, а также интеллектуальной системой видеонаблюдения.

В области дорожного хозяйства завершено оснащение 26 первоочередных объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства федерального значения инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности.

Формирование мероприятий Комплексной программы в сфере гражданской авиации осуществлялось на основе

анализа состояния авиационной безопасности по результатам инспекционных проверок и контроля, проведенных Росавиацией в рамках процедур по сертификации. Приоритетными направлениями были определены наиболее уязвимые объекты транспортной инфраструктуры воздушного транспорта, в отношении которых Росавиация осуществляет полномочия собственника федерального имущества.

На реализацию мероприятий Комплексной программы в общей сложности запланированы федеральные бюджетные средства в размере 2,6 млрд рублей.

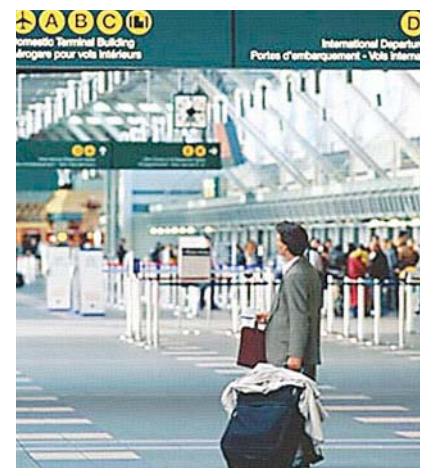
В 2010–2012 гг. досмотровая техника поставлена в 13 аэропортов гражданской авиации, проведена оценка уязвимости и разработаны планы обеспечения транспортной безопасности в 43 аэропортах трех федеральных казенных предприятий, проведено обучение специалистов и должностных лиц федеральных бюджетных организаций в области обеспечения транспортной безопасности. Кроме того, на базе Московского государственного технического университета гражданской авиации создан учебный центр по подготовке специалистов в области транспортной безопасности, который оборудован современной мультимедийной обучающей системой, необходимыми техническими и специальными средствами обучения.

Завершены работы по строительству периметрового ограждения в аэропортах Анапы, Минеральных Вод, «Менделеево», Владивостока, Воронежа, Горно-Алтайска, Екатеринбурга («Кольцово»), Казани, а так-

же оснащение периметрового ограждения инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности в аэропорту Анапы. В аэропортах и на аэродромах гражданской авиации строятся объездные (патрульные) дороги для обеспечения быстрого реагирования в случаях совершения актов незаконного вмешательства.

В 2013 г. планируется завершить строительство периметрового ограждения и оснащение его инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности в аэропортах Сочи, Магаса, Самары, Владикавказ, Махачкалы, Якутска, Пензы, «Внуково», «Домодедово», Казани, Екатеринбурга («Кольцово»), Ставрополя, а также оборудовать дополнительными инженерно-техническими средствами контрольно-пропускные пункты и периметровые ограждения в аэропортах Воронежа, Минеральных Вод, Геленджика, Горно-Алтайска, Самары («Курумоч»).

На мероприятия по обеспечению безопасности населения на морском и внутреннем водном транспорте на период 2010–2012 гг. предусмотрен объем финансирования за счет средств федерального бюджета



та в размере порядка 5 млрд рублей.

На морском транспорте проведены работы по оснащению комплексами инженерно-технических средств и систем обеспечения транспортной безопасности акваторий 6 морских портов (Владивосток, Калининград, Сочи, Махачкала, Новороссийск, Мурманск).

Завершено оснащение современными системами безопасности 11 гидроузлов, наиболее уязвимых гидротехнических сооружений. Ведутся работы по оснащению техническими средствами транспортной безопасности судоходных гидротехнических сооружений канала имени Москвы, речных вокзалов города Москвы, Ивановского, Угличского и других гидроузлов.

На реализацию мероприятий в сфере государственного контроля и надзора в области транспортной безопасности в 2010–2012 гг. из средств федерального бюджета выделено более 1,3 млрд рублей. В рамках программы создается сис-

тема дистанционного контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности на объектах 1-й категории всех видов транспорта, создаются и формируются главный автоматизированный Центр контроля и надзора в сфере транспорта, а также соответствующие центры во всех федеральных округах Российской Федерации.

Минтрансом России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти ведется работа по созданию системы подготовки и аттестации специалистов и персонала в области обеспечения транспортной безопасности. В учебных заведениях федеральных агентств созданы учебные центры, осуществляется их техническое оснащение. В настоящее время такие учебные центры созданы на базе Московского, Санкт-Петербургского, Ростовского государственных университетов путей сообщения, а также Московского государственного технического университета

гражданской авиации. Отдельные учебные центры уже ведут подготовку специалистов в области обеспечения транспортной безопасности.

Исследования общественного мнения по вопросам транспортной безопасности и удовлетворенности системой защиты транспортного комплекса показывают, что основная часть населения поддерживает работу, которая проводится государством по созданию комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте.

Минтранс России осуществляет постоянную координацию и мониторинг реализации запланированных мероприятий. В настоящее время министерством совместно с причастными федеральными органами исполнительной власти проводится работа по подготовке предложений о продлении срока действия Комплексной программы на период с 2014 по 2016 год.

Юрий Поликарпов

<http://www.transportrussia.ru>

Новости



Автовокзал Санкт-Петербурга «осовременился» на просторах Интернета

Пассажиры смогут изучить расписание автобусов, а также приобрести билеты онлайн.

У городского автобусного вокзала, расположенного на набережной Обводного канала, появилась обновленная версия официального сайта – www.avokzal.ru

Пассажиры смогут найти интересующую их информацию о ра-

боте вокзала, его истории и предоставляемых услугах. По сравнению с предыдущей версией улучшилась навигация, а дизайн стал более строгим и современным. На сайте можно приобрести билеты в режиме онлайн не только на отправления с автовокзала Санкт-Петербурга, но и с вокзалов других городов, – сообщает пресс-служба СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

Кроме того, расписание автовокзала теперь оперативно обновляется и в системе «Яндекс.Расписания». Пассажир может узнать актуальную информа-



цию о времени отправления и прибытия автобуса, стоимость билета и марку транспортного средства.

Запуск новой версии сайта – одно из мероприятий, приуроченных к 50-летию открытия автобусного вокзала Санкт-Петербурга, которое будет отмечаться в мае 2013 года.

<http://saint-petersburg.ru>



КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЬНОГО И ГОРОДСКОГО НАЗЕМНОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В марте под председательством заместителя Министра транспорта РФ Николая Асаула состоялось расширенное заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Министерстве транспорта Российской Федерации.

В заседании Координационного совета, который традиционно прошел в здании НИИ автомобильного транспорта, приняли участие члены Координационного совета, представители предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта, исполнительных органов власти субъектов Российской Федерации, отраслевых территориальных и научных организаций, руководители и представители федеральных структур, центрального аппарата Минтранса России.

В совещании приняли участие председатель Координационного совета – заместитель министра транспорта РФ Н.А. Асаул, заместители председателя Координационного совета: заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта А.Ч. Ахохов, генеральный директор ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» И.В. Титов, директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ Л.М. Липсиц, заместитель председателя Комитета Совета Федерации ФС РФ по экономической политике О.В. Еремеев, первый заместитель начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ В.В. Швецов.

В своем выступлении Н. Асаул упомянул отдельные зна-

чимые достижения прошлого года. В частности, это решение проблемы дефицита двусторонних иностранных разрешений: российские перевозчики были обеспечены 1 миллионом 300 иностранными разрешениями. «Это означает стабильное укрепление позиций отечественных перевозчиков на международном рынке грузоперевозок», – подчеркнул Н. Асаул.

В 2012 году проведена большая работа по нормативному правовому обеспечению контроля за соблюдением водителями режимов труда и отдыха. Почти полностью реализованы все обязательства, связанные с Европейским соглашением, касающимся международных автомобильных перевозок.

В 2012 году начала работать межведомственная аттестационная комиссия по аттестации экспертов-техников, осуществляющая независимую техническую экспертизу транспорт-



ных средств, попавших в ДТП в рамках ОСАГО. В прошлом году было рассмотрено 482 заявления и аттестовано более 214 экспертов. За I квартал этого года аттестовано более 300 экспертов.

Н. Асаул сообщил, что разработанный Минтрансом России законопроект «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам...» был принят в 2012 году Государственной Думой в первом чтении. Также в 2012 году изменен Регламент согласования Минтрансом России регулярных международных автобусных маршрутов.

В ходе работы заседания Координационного совета замминистра проинформировал о новом составе Рабочей группы при Корсовете по развитию легкорельсового транспорта в регионах Российской Федерации. Решение о создании данной рабочей группы было принято на заседании Коллегии Минтранса России в октябре 2011 года. К настоящему времени сформировалась инициативная группа из числа специалистов данной отрасли, представителей регионов, развивающихся и заинтересованных в развитии легкорельсового транспорта.



ЛИПСИЦ
ЛЕОНИД МОИСЕЕВИЧ

Директор департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Леонид Липиц выступил с докладом «Об итогах работы автомобильного и городского пассажирского транспорта в 2012 году и задачах на 2013 год. Он отметил, что в 2012 году объем перевозок грузов автомобильным транспортом по сравнению с 2011 годом увеличился на 3,4% и составил 5,8 млрд тонн. Автомобилисты перевезли 55% от общего объема всех видов грузов.

Л. Липиц также отметил, что в 2012 году аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС было оснащено 120 тысяч автобусов и 13,6 тысяч грузовых автомобилей, перевозящих опасные грузы. Полностью оснащен навигацией транспорт свыше 1000 пассажирских предприятий-перевозчиков в 52 регионах. Согласно действующим нормативным правовым актам подлежат оснащению еще около 150 тысяч автобусов и 22 тысячи транспортных средств, перевозящих опасные грузы.

Подводя итоги деятельности Агентства автомобильного транспорта, руководитель «Росавтотранса» Сергей Сухарев начал с одной из основных функций Агентства – ведение реестра маршрутов регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении. По состоянию на начало 2013 г. в реестре состояло 494 маршрута между Российской Федерацией и 19 иностранными государствами. Наибольшее количество маршрутов согласовано в Украину (107 маршрутов), Казахстан



С. Сухарев

(104 маршрута), Китай (82 маршрута), Германию (34 маршрута), Беларусь (34 маршрут) и Молдову (31 маршрут). Реестр регулярных международных автобусных маршрутов публикуется и регулярно обновляется на официальных сайтах Агентства и Минтранса России.

С. Сухарев отметил, что за короткий срок Агентством пройден нелегкий путь становления и развития. На сегодняшний день «Росавтотранс» – это центральный аппарат из 10 отделов, филиальная сеть из 10 филиалов во всех федеральных округах, которые активно участвуют в решении вопросов для обеспечения максимально эффективного функционирования автотранспортной отрасли и совершенствования автомобильных перевозок.

Президент национальной Ассоциации предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта А.А. Васильков в своем выступлении обратился к Минтрансу России с просьбой ускорить принятие законопроекта «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам...», а также попросил в рамках деятельности по согласованию международных маршрутов не допускать возникновения не-

добросовестной конкуренции между перевозчиками.

Первый заместитель Председателя Правительства Волгоградской области Роман Гребенников в докладе особое внимание уделил проблеме износа парка городского пассажирского транспорта. Волгоградская область в прошлом году в рамках федеральной программы получила от Минтранса России субсидию на сумму 150 млн рублей на обновление транспорта. Однако для существенного обновления парка необходима не разовая федеральная программа, а субсидирование в течение 3–5 лет.

Александр Зубарев, директор Департамента транспорта Нижегородской области, также подтвердил заинтересованность субъекта в продлении федеральной программы субсидирования обновления подвижного состава общественного транспорта. В прошлом году Нижегородская область получила 100 млн рублей на закупку 20 трамваев.

Представители обоих субъектов также проинформировали участников заседания о проводимой работе по развитию легкорельсового транспорта (ЛРТ).

В продолжение данной темы заместитель генерального директора ОАО «НИИАТ» и по совместительству руководитель рабочей группы при Корсовете по развитию ЛРТ Андрей Дерягин сообщил, что основной задачей работы группы является проработка типовой финансово-экономической модели реализации проектов по развитию ЛРТ.

Начальник научно-исследовательского отдела ОАО «НИИАТ» Дмитрий Енин сделал доклад по вопросу обеспечения доступности маломобильных групп населения к объектам транспортной инфраструктуры.

Президент ассоциации «Авторесурс» Е.Я. Волохов обратился к Минтрансу с просьбой проработать механизм стимулирования участия автотранспортных предприятий в формировании колонн войскового типа.

Вопросы закупки и работы тахографов были подняты представителем Группы компаний «Магнит».

Представитель предприятия «Красноярскавтотранс» попросил в рамках реализации последующих программ софинансирования закупки транспорта предусмотреть возможность

выделения субсидий не только на газомоторные автобусы, но и на автобусы, работающие на жидком топливе.

Директор первого автокомбината Г.Л. Штерн предложил в рамках доработки проекта приказа № 15 Минтранса учесть особенности режима труда и отдыха водителей, осуществляющих междугородные перевозки грузов.

Исполнительный директор Союза автотранспортных предприятий Свердловской области Лилия Саранчук затронула вопрос разности стоимости в субъектах услуг региональных навигационно-информационных систем.

Тамара Максимчук, генеральный директор ООО «Союзвнештранс-Смоленск», обратилась к замминистру Н.А. Асаулу с просьбой посвятить отдельное заседание или совещание вопросам грузовой перевозки.

В заседании Координационного совета приняли участие представители НП «Развитие автотранспортных систем страны» и НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны».

По материалам заседания
<http://www.mintrans.ru>





КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ГОРОДА МОСКВЫ И МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

В марте Министр транспорта РФ Максим Соколов провел очередное заседание Координационного совета по развитию транспортной системы города Москвы и Московской области.

В работе заседания приняли участие советник Президента РФ Игорь Левитин, мэр Москвы Сергей Собянин и временно исполняющий обязанности губернатора Московской области Андрей Воробьев.



В своем выступлении Максим Соколов отметил, что в 2013 году осуществляется реализация проектов, предусматривающих развитие радиальных направлений столичного железнодорожного узла и интеграцию Малого кольца Московской железной дороги в систему городского общественного транспорта.

«Это важнейший проект для транспортного обеспечения города, дающий возможность пассажирам из Московской области, которые выбрали железнодорожный транспорт, осуществить пересадку на Малом кольце Московской железной дороги, – сказал Максим Соколов. – Финансирование этого проекта осуществляется из федерального бюджета в объеме 53 млрд руб.».



Сергей Собянин отметил активную работу на протяжении последних лет по развитию пригородного железнодорожного сообщения.

«Нам достаточно быстро удалось структурировать этот

проект, открыть финансирование, приступить к проектным и строительным работам, – сказал Сергей Собянин. – До 2015 года необходимо реализовать проект второго пересадочного контура Москвы».

По словам мэра, речь идет не только о строительстве линейных сооружений, а и о стыковке всех транспортных коммуникаций Москвы. Для этого необходимо создать транспортно-пересадочные узлы, заново их обустроить, обеспечить комфортные условия пересадки пассажиров. Приняты решения по 25 основным пересадочным узлам МКЖД, ведется активная работа по проектированию и реконструкции радиальных направлений. По мнению Сергея Собянина, необходимо довести объем перевозок в пригородном железнодорожном сообщении до 1 миллиарда пассажиров в год.



Андрей Воробьев назвал реализацию проекта реконструкции и развития Малого кольца Московской железной дороги и радиальных направлений важнейшей задачей, решения которой ждет огромное количество людей, особенно жители больших городов, прилегающих к Москве.

«Удобные транспортно-пересадочные узлы стирают грань между видами транспорта, это серьезный шаг на пути к созданию единой транспортной системы, – сказал Андрей Воробьев. – Помимо удобства важно помнить и о безопасности пассажиров. При проектировании окружных и радиальных линий необходимо, в первую очередь, думать о создании удобных и безопасных пешеходных переходов».

По материалам пресс-службы
Минтранса РФ

ВМЕСТЕ С ИНВЕСТОРАМИ ОНИ СТАНУТ ВОЗВОДИТЬ ТПУ

Статья Андрея Макарского «Метрополитен и РЖД заработают на пересадках»



В. Якунин

В ближайшие несколько лет в столице появится около 160 мини-вокзалов. Строители уже приступили к возведению 34 объектов, часть из которых откроется в нынешнем году. По оценкам городских властей, различные инвесторы вложат в строительство транспортно-пересадочных узлов около 600 млрд рублей. Значительную часть из этих средств выделяют ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен».



М. Ликсутов

навести порядок на пересадочных узлах. Объекты торговли будут ликвидированы, а вся логистика станет понятной пассажирам. Чиновники называют эту работу организацией плоскостных ТПУ.

На большинстве уже созданных плоскостных ТПУ в будущем появятся капитальные сооружения – мини-вокзалы. Всего в столице их планируется построить около 160. По оценке заместителя мэра Москвы по вопросам транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максима Ликсутова, сумма частных инвестиций может достичь 600 млрд рублей.

В этом году началось строительство 34 ТПУ, часть из них – около станций метро «Новокосино», «Лермонтовский проспект» – будут введены до конца 2013 года.

К работе по строительству ТПУ намерены подключиться ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен». В конце прошлого года научно-технический совет Департамента строительства утвердил требования к наполнению ТПУ: в них обязательно должны быть перехватывающие стоянки, отделение полиции, информационные службы, медпункт, ком-

ната матери и ребенка, а также коммерческая составляющая, которая способная привлечь частных инвесторов. На сдаваемых в аренду площадях могут появиться предприятия общепита, бытового обслуживания и попутная торговля.

Подземка будет выступать заказчиком работ и вместе с частными инвесторами софинансировать строительство примерно 90 ТПУ. По словам главы столичной подземки Ивана Беседина, для строительства пересадочных узлов в учреждении создано отдельное подразделение. Финансирование строительства мини-вокзалов метрополитеном – мера вынужденная. Как пояснил заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Максим Ликсутов, сейчас ГУП зарабатывает 73 млрд руб. в год, из которых только около 2,5 млрд руб. составляют доходы от непрофильной деятельности: рекламы и сдачи в аренду торговых площадей. Если некоммерческие доходы останутся на прежнем уровне, метрополитен не сможет содержать растущую инфраструктуру, а дополнительное финансирование подземки за счет бюджет-



И. Беседин

Всего в столице планируется возвести 255 транспортно-пересадочных узлов (ТПУ): 90 – у метро, 95 – плоскостных, 31 – вдоль Малого кольца Московской железной дороги и еще 39 – вдоль путей РЖД. Мэр Москвы Сергей Собянин пояснил: «Местам пересадки с одного вида транспорта на другой в предыдущие годы в столице не уделялось должного внимания. Неудивительно, что они обросли ларьками, стихийными парковками, в результате людям неудобно пересаживаться с одного вида транспорта на другой». Поэтому сначала власти намерены за счет собственных средств

та не предусматривается. Под растущей инфраструктурой подразумевается организация и эксплуатация перехватывающих парковок. Сейчас их в столице 15, но в ближайшем будущем это число будет неуклонно расти. В 2012 году содержание перехватывающих парковок обошлось подземке в 66 млн рублей. Поэтому в ГУПе намерены вкладывать средства в строительство ТПУ, которые со временем станут приносить прибыль от сдачи в аренду площадей.

Строить ТПУ метрополитен будет как на свои средства, так и на заемные. Максим Ликсутов уточнил, что сейчас долговой нагрузки у ГУПа нет.

В Москве для строительства каждого ТПУ будет создаваться совместное предприятие с долей метрополитена не менее 50%, рассказал господин Ликсутов. Подземка войдет в такие проекты земель и недвижимостью, а также обеспечит подключение к инфраструктуре. Остальное финансирование

возьмут на себя инвесторы. Объем инвестиций в 90 ТПУ ориентировочно оценивается в 200 млрд рублей.

Еще один крупный инвестор, готовый взяться за строительство мини-вокзалов, – ОАО «РЖД». Сейчас компания сосредоточена на приведении в порядок железнодорожных вокзалов, которые, по сути, являются теми же ТПУ. После реконструкции на них появятся дополнительные коммерческие объекты. По информации вице-президента РЖД Вадима Морозова, в прошлом году уже завершились работы на Савеловском, Рижском и Павелецком вокзалах. На очереди Ленинградский вокзал, реконструкция которого уже подходит к концу. Также в этом году продолжатся работы на Казанском, Белорусском, Киевском и Ярославском вокзалах.

К тому же компания намерена участвовать в создании плоскостных ТПУ. Инвестор займется обустройством при-

легающих территорий, ликвидацией несанкционированной торговли, рекламных конструкций и стихийных стоянок, а также созданием перехватывающих парковок. «Первая фаза прибыли не принесет. Это имиджевый проект. Заработать можно будет только на организации перехватывающих паркингов, но тарифы будут не выше, чем в целом по городу», – рассказал начальник сектора коммуникаций Дирекции железнодорожных вокзалов Дмитрий Писаренко.

Первоначально предполагалось, что РЖД займется только теми ТПУ, которые имеют выход к железнодорожной инфраструктуре. Но властям понравилась работа компании на привокзальных площадях, и они от жесткой привязки отказались. В 2012 году дирекции уже передали несколько площадок возле станций подземки, которые никак не связаны с железной дорогой. Всего РЖД построит около 70 ТПУ.

Газета «Московская перспектива»

НАГРАЖДЕНИЕ

Борис Лоран вручил члену Правления Александру Силаеву памятную медаль за высокий вклад в развитие Партнерства

Президент Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны» Борис Лоран встретился с директором Государственного предприятия «Автовокзал «Калуга», членом Правления Партнерства Александром Силаевым. На встрече обсуждались вопросы деятельности и дальнейшего развития Партнерства. В ходе встречи Борис Лоран вручил Александру Силаеву памятную медаль «100 лет со дня рождения Е.Г. Трубицына» за высокий вклад в развитие Партнерства.



ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ НА ТЕМУ «ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДЛЯ АВТОМАТИЗАЦИИ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ АВТОВОКЗАЛОВ»

28 марта 2013 года

г. Екатеринбург



Организаторами мероприятия выступили Союз автотранспортных предприятий Свердловской области и Некоммерческое партнерство «Развитие автовокзалов страны». Присутствовали 65 делегатов из различных регионов страны.

Со словами приветствия в адрес делегатов выступили генеральный директор Екатеринбургского муниципального унитарного предприятия «Муниципальное объединение автобусных предприятий» и одновременно президент Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области Николай Герасимов и вице-президент Российского автотранспортного союза Сергей Мосейков.



Президент НП «Развитие автовокзалов страны» Борис Лоран выступил с докладом о перспективах перехода на единую автоматизированную систему продажи билетов (ЕСПБ), в котором отметил, что программное обеспечение должно быть простым и удобным. Пассажиру должна быть оказана услуга, при которой он сможет купить билет в любом месте, при этом

начинать свою поездку должен исключительно от официального пункта отправления.

В ходе конференции были представлены презентации различных автоматизированных систем управления автовокзалами и продажи билетов.



Так, Константин Измалков, представлявший ОАО «Барнаулский автовокзал», провел презентацию программы «Е-автовокзал» и «Е-traffic», отметив, что программа уже функционирует 5 лет и каждый год только совершенствуется. Сегодня готовится уже 5-я версия данной программы и идет ее внедрение в новые регионы.



Дмитрий Корняев, заместитель генерального директора по пассажирским перевозкам ОАО «Автовокзалы Удмуртии», поделился опытом, отметив, что раньше они использовали систему автоматизированной продажи билетов, разработанную ООО «КВЦ-сервис» (г. Тула), но со временем программа устарела, и пришлось искать совре-

менные аналоги, позволяющие предприятию реализовывать свои планы по развитию.

Тогда было решено остановиться на программе «1С», которая позволила решить много проблем. Сегодня билеты в Республике Удмуртия можно купить как в подразделениях «Почты России», так и на портале «Яндекс».

Выступающие отмечали, что требуется создание единого классификатора пунктов прибытия и убытия автобусов, что позволит быстрее решать вопросы совершенствования программного обеспечения.



Директор ООО «Олвен Авто» Иван Смоленцев из г. Ульяновска подчеркнул, что при использовании программы «Олвен» достигается полная автоматизация работы кассиров, диспетчеров, справочной службы, отдела перевозок, перронных контролеров, работников службы медицинского освидетельствования водителей. Благодаря такой системе появилась возможность центрального управления всеми серверами предприятия.



Алексей Елкин, технический директор ООО «Олвен Авто», рассказал об эксплуатации сети «Олвен», позволяющей автовокзалам – участникам сети продавать и возвращать билеты друг друга, а также обмениваться справочной информацией.

Представленная система полностью решает все юридические и финансовые вопросы такого взаимодействия.

Директор НТЦ Системы «ДЮК» Дмитрий Ющенко из г. Вологды поделился опытом работы в системе автоматизации автовокзалов «АСУ Автовокзал».



Если подвести итог, то получается, что все вышеперечисленные программы дают:

- существенный экономический эффект за счет увеличения коэффициента наполняемости автобусов;
- значительное повышение качества обслуживания пассажиров за счет исчезновения очередей в кассах и предоставление дополнительного спектра услуг в случае транзитных поездок при большом числе автоматизированных автовокзалов;

- объединение удаленных касс и автовокзалов из других городов в единое информационное пространство.

Александр Никитин, заместитель главного инженера ООО АвтоВАС», осветил тему использования спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС/GPS для диспетчерского сопровождения, контроля качества транспортного обслуживания, обеспечения безопасности пассажиров и водителей и интеграции в комплексные автоматизированные системы управления пассажирскими перевозками.



Начальник отдела ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» из г. Екатеринбурга Сергей Веньшин, в своем докладе отразил требования российского и регионального законодательства по продаже билетов и обратил особое внимание на необходимость соблюдать требования Федерального закона РФ № 152 в части «О защите персональных данных».



Участники конференции активно обсуждали ее тематику. Например, руководитель сервиса «Яндекс-Расписание» Дмитрий Крюков указал на особенности информирования пассажиров о расписании рейсов, а также отметил, что на сервере «Яндекс» представлены расписания движения автобусов для пассажиров.



Владимир Ловский, коммерческий директор ЗАО «ТАИС» из г. Москвы, рассказал о способах решения вопросов передачи информации по низкоскоростным каналам передачи данных и использования Интернета для создания систем продажи билетов.



Руководитель уральского филиала Росавтотранса Виктор Андреев отметил значимость конференции, рассказал о планах работы в Уральском федеральном округе.



С учетом того, что в настоящее время существует множество качественных программных продуктов, необходимо создать единый общедоступный информацион-

ный портал для пассажиров, включающий в себя возможности получения необходимой им информации. Так, по сравнению с авиа- и ж/д перевозками в РФ до сих пор отсутствует единая система продажи билетов на автомобильном транспорте.

Для пассажиров должна предоставляться возможность приобретать через ресурсы, размещенные в Интернете, автобусные билеты на любые рейсы. Для планирования поездки там должна находиться справочно-информационная поисковая система, позволяющая находить оптимальные маршруты по различным критериям.

Для пассажиров, автовокзалов и перевозчиков должно предоставляться неограниченное количество касс, продающих автобусные билеты. Тем самым производится разгрузка кассовых блоков автовокзалов, и, возможно, повысится наполняемость автобусов за счет пассажиров, отказавшихся от других видов транспортных услуг и услуг нелегальных перевозчиков в пользу автовокзалов. Также появится возможность заработать от реализации билетов на другие рейсы, имеющиеся в системе, но не отправляющиеся от данного автовокзала.

Для перевозчиков должна предоставляться возможность оперативно осуществлять мониторинг загрузки рейсов и при необходимости вносить определенные корректировки в перевозочные процессы, например, оптимизировать использование подвижного состава в режиме реального времени.

Для госструктур должна предоставляться возможность получения информации в круглосуточном режиме по зашифрованным каналам о статистике пассажирских перевозок в Российской Федерации, а также на базе этого осуществляться формирование автоматизированных централизованных баз персональных данных пассажиров.

Также это большой толчок к развитию агентских и субагентских сетей, которые, используя всего лишь наличие Интернета и авторизованного до-

ступа к системе, смогут продавать билеты повсеместно и вести взаиморасчеты с перевозчиками самостоятельно. Здесь же выигрывают и такие большие участники мультимодальных продаж как «Рапида», «Киберплат», «QIWI», «Евросеть» и другие.

В рамках мероприятия президент Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны» Борис Лоран вручил памятную медаль «100 лет со дня рождения Е.Г. Трубицына» за высокий вклад в развитие партнерства:

1) Николаю Герасимову – генеральному директору ЕМУП «МОАП», президенту САПС г. Екатеринбурга.



2) Игорю Лапину – генеральному директору автовокзала «Северный».



3) Лилии Саранчук – директору САПС г. Екатеринбурга.



4) Николаю Ершову – генеральному директору ГУП СО «Северное областное объединение пассажирского автотранспорта г. Екатеринбурга».



Там же были вручены свидетельства о вступлении в ряды партнерства ГУП СО «Северное областное объединение пассажирского автотранспорта» г. Екатеринбурга и ГУП ТО «Объединение автовокзалов и автостанций» г. Тюмень.

По завершении конференции были подведены итоги. Было отмечено, что тема конференции еще не исчерпана и требует новых встреч и обсуждений. После конференции ее участники посетили и ознакомились с деятельностью автовокзала г. Екатеринбурга «Южный», находящегося в управлении ГУП «Свердловского областного объединения пассажирского автотранспорта».

Валерий Зайцев



«Единый билет»

Доклад президента НП
«Развитие автовокзалов страны»
Б. Лорана на Всероссийской
конференции на тему
«Программное обеспечение
для автоматизации бизнес-
процессов автовокзалов»
в городе Екатеринбурге.

Основная цель нашей сегодняшней встречи – это создать фундамент для необходимого объединения вокзалов страны с целью организации продаж билетов на обслуживаемые маршрутные сети.

На сегодняшний день на территории РФ, по данным НП, функционируют 392 автовокзала, 1330 автостанций и 412 кассовых пунктов. Суммарно это 2134 объекта транспортной инфраструктуры, занимающихся пассажирскими автотранспортными перевозками.

Из них НП «РАВС» объединяет 117 автовокзалов, 323 автостанции и 117 кассовых пунктов, то есть суммарно 557 объектов транспортной инфраструктуры из 24 регионов.

Кроме того, мы проводили мониторинг программных продуктов. Я не буду сейчас их перечислять, но у нас есть целый список программ, где из 17 активных 3 основных – Барнаульская, Тульская, Ижевская.

На сегодняшний день для автовокзалов и для их продуктивного взаимодействия стоит самый большой вопрос – наличие комфортного программного обеспечения, которое свяжет все существующие программы. Понятно, что любой разработчик программного продукта старается свой товар внедрить на наибольшем количестве объектов. Сейчас основная за-

дача – предоставить автовокзалу возможность продавать билеты других вокзалов и наоборот, причем у этих автовокзалов не обязательно должны быть прямые рейсы между собой. Сейчас принцип у некоторых директоров автовокзалов такой, что «все билеты должны продаваться на моем автовокзале, в моей кассе, и вся выручка должна оставаться у меня»... Но такого быть не может, так как время и пассажир диктуют свои условия.

При этом предложения Некоммерческого партнерства по созданию единой системы продажи билетов только улучшат положение автовокзалов.

Акцент сейчас идет на агентские сети продаж, где пассажир должен иметь возможность купить билет везде, например, у себя дома, а уезжать с автовокзала, который имеет официальный статус в регионе его нахождения. Основные параметры, необходимые в этом продукте, это:

- 1) связь между существующими программами;
- 2) просмотр расписания;
- 3) продажа билетов;
- 4) бронирование билетов;
- 5) выкуп через Интернет с использованием различных платежных систем.

Программа должна вести расчет между объектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками. Очень важная задача – составление нормативной отчетности всех видов и интеграция этих программ с бухгалтерским уклоном, чтобы можно было образовать, в первую очередь, контрольную отчетность и комфорт работы бухгалтерии.

Следующее требование к программе – простота.

Затем – вопрос защиты денежных средств, которые переводятся от субъекта к субъекту.

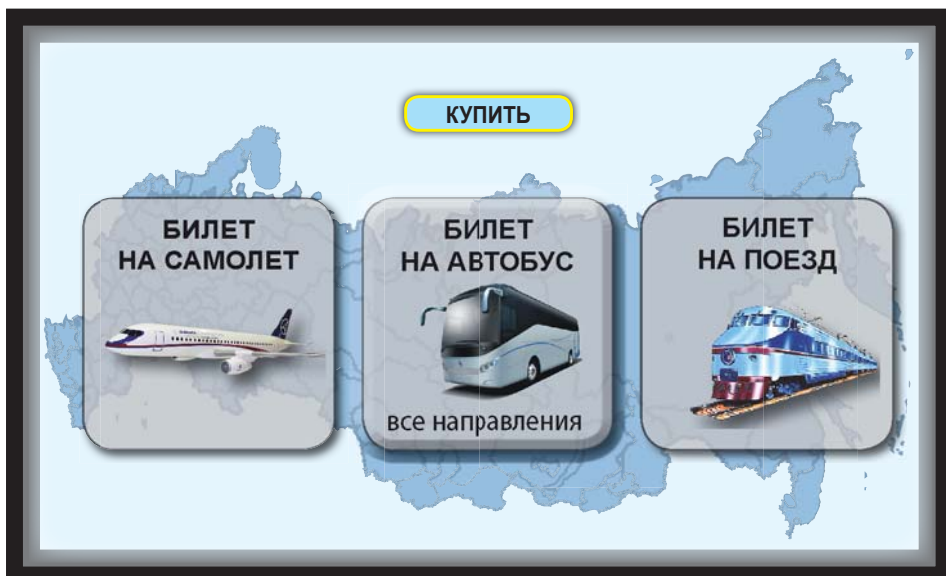
Самое главное требование программы – связь программных продуктов между собой.

Хотелось бы отметить, что сейчас мы опаздываем и как вокзалы, и как программные разработчики. Для многих перевозчиков наше опоздание провоцирует затраты на разработку своих собственных программ и открытие собственных пунктов отправления и прибытия, создание собственных сетей.

Если вы понимаете, такие действия отталкивают перевозчиков от автовокзалов, потому что они вынуждены брать на себя функции автовокзала. Следовательно, автовокзал провоцирует перевозчика на конфликт. Хотя, если представить, что вокзал стал инициатором внедрения программного обеспечения, а перевозчик занимается только своей деятельностью (своим подвижным вокзалом, водителями), а не начинает разбираться, как продавались билеты, то, согласитесь, это было бы комфортней и вокзалу, и перевозчику. Скажем так, мы как вокзалы свою лепту в эту дискуссию внесли. Теперь вопрос – насколько быстро реагируют программисты.

Что мы предлагаем сделать?

Сразу скажу, что вопрос о единой системе продажи билетов поднимался еще три года назад, когда Министерство транспорта поручило Департаменту государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта создать рабочую группу и пригласить ряд руководителей автовокза-



лов для создания связи между программными продуктами. Но в рамках рабочей группы проблема не решилась. Я говорю вам открытым текстом, что позиция тульских программистов была просто категорически неправильной! Их принцип не делиться информацией, пытаться навязать свою программу, завел всех в тупик. Вы понимаете, что при рыночных отношениях навязать какой-то продукт насильно невозможно. Есть определенный метод понимания между программистом и автовокзалом. Моя личная позиция и позиция многих коллег, что в этой ситуации программисты должны подстраиваться под заказчика. Понятно, что если автовокзал будет долго требовать нужные ему условия в программном продукте, а программист комфортный продукт не даст, то появляются все предпосылки к тому, что вокзал выберет другое программное обеспечение.

Следующая проблема в том, что не полностью используются в агентских сетях ресурсы таких структур, как «Евросеть» и «Почта России». Вы понимаете,

что «Почта России» имеет свои представительства практически в каждом населенном пункте, являясь федеральным органом с поставленной задачей зарабатывать деньги на всем. Они – потенциальный клиент на реализацию билетов. Только вот как это все им дать? Интернет у них есть везде. Дальше – услуги доступа в билетный ресурс автовокзала. Пассажиру все равно, какая программа, главное, чтобы купить билет было легко и просто. Но мы сильно перемудрили во многих регионах с подачей информации. То есть пассажир должен за три шага забронировать или купить билет, а не стоять у терминала или экрана компьютера два часа. Дальше должна быть система бронирования на срок.

Есть еще один момент. Сам Минтранс, что 3 года назад, что сейчас, крайне заинтересован в том, чтобы у автовокзалов появилась система взаимосвязи программных продуктов как в РЖД или в авиации соответственно, чтобы доступность покупки билета на автобус повышалась. Ресурс, через который можно приобрести билеты, не

организован. Тем самым пассажир ограничен в возможности приобрести билет туда и обратно или забронировать несколько билетов с последующим выкупом (например, сын оплачивает поездку родителей из другого региона). Есть масса вещей, востребованных пассажиром, которые не реализованы. При этом и программисты, и вокзалы об этом знают. Вопрос только в том, как это сделать. Сколько раз мы собирали представителей разработчиков программ. И все они, как правило, говорят «напишем». Только до сих пор ничего полноценного не появилось. Только между соседними регионами и только там, где активную позицию занимает руководитель автовокзала, и программисты гонятся не за сиюминутной выгодой, а смотрят на перспективу. Еще раз подчеркну – то, что мы опаздываем, может создать для нас как автовокзалов дополнительные проблемы в нашем развитии.

Коллеги! Я как сеть автовокзалов в Москве должен понимать, что отдаю свой ресурс билетов на продажу максимальному количеству своих коллег – таких же автовокзалов, потому что моя позиция такова: пусть не будет куплен ни один билет физически в моих кассах, но зато они будут проданы через агентов или моих партнеров – автовокзалы, и я обеспечу своих перевозчиков максимальной заполняемостью подвижного состава и максимальной выручкой на своих объектах.

Поэтому давайте сегодня придем к консенсусу и пойдем в направлении, которое даст нам более комфортное существование и развитие наших автовокзалов!

СитиТрансЭкспо

VI специализированная выставка оборудования и технологий
для городского пассажирского транспорта

16 - 19 апреля 2013 г.
Москва, Комплекс Гостиный Двор и
Васильевский спуск



Официальная поддержка:
- Государственная Дума РФ
- Московская городская Дума
- Министерство транспорта РФ

Тематические разделы:

- ▶ Электрический транспорт: трамваи, троллейбусы, метро, легкое метро, скоростной трамвай;
- ▶ Автобусы;
- ▶ Такси: легковые таксомоторы, маршрутные такси;
- ▶ Инфраструктура городского наземного транспорта. Оборудование для сервисных центров;
- ▶ Городской железнодорожный транспорт;
- ▶ Городской воздушный транспорт. Наземная городская авиационная инфраструктура: строительство, эксплуатация;
- ▶ Городской водный транспорт. Речные порты и вокзалы: строительство, эксплуатация;
- ▶ Велосипедный транспорт. Велотранспортная инфраструктура;
- ▶ Запчасти, комплектующие, шины;
- ▶ АЗС, топливо, смазочные материалы;
- ▶ Оборудование для транспортно-пересадочных узлов, парковок, остановок;
- ▶ Информационные технологии на пассажирском транспорте. Оборудование для контроля безопасности пассажирских перевозок;
- ▶ Интеллектуальные транспортные системы управления пассажирским транспортом;
- ▶ Услуги перевозчиков;
- ▶ Лизинг. Страхование;
- ▶ Специализированные СМИ.

В рамках образовательной и деловой программы Выставки:
конференция, семинары, «Круглые столы» по проблемам внедрения инновационных технологий в развитие инфраструктуры городского пассажирского транспорта, презентации продукции участников.

Дирекция:
Тел./факс: +7 (495) 580 3028
E-mail: info@citytransexpo.com
www.citytransexpo.com



Полиция Приморья ищет тахографы на автобусах и грузовиках

С 1 апреля в России введена административная ответственность за управление транспортом без тахографа – контрольного устройства для непрерывной регистрации пройденного пути и скорости движения, времени работы и отдыха водителя – или с неисправным прибором.

Полиция в Приморье приступила к проверке междугородных автобусов и грузовиков на наличие в них тахографов – приборов, фиксирующих в режиме реального времени с какой скоростью и по какому маршруту идет транспорт, а также информацию о труде и отдыхе его водителя, сообщил «РИА-Новости» представитель краевого УГИБДД России.

Тахографами в обязательном порядке должны быть оснащены транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров (от восьми человек) в междугородном и международном

сообщении, а также грузовики массой от 3,5 тонн, используемые для перевозки грузов.

«Инспекторы технического надзора ГИБДД начали проверки автотранспорта на наличие тахографов. Идет промежуточный этап, в ходе которого нарушителей жестко не штрафуют.

Главное, чтобы владельцы автопарка начали работу по установке приборов. Если автопарк на 90% оснащен тахографами, то специалисты относятся к этому с пониманием», – сказал собеседник агентства.

РИА Новости
<http://ria.ru>

Тахограф - прибор для учета времени, проведенного за рулем

Для совершения международных перевозок все транспортные средства, зарегистрированные в России после 16 июня 2006 года, должны быть оснащены цифровыми тахографами

Тахограф

Контрольно-измерительное устройство для непрерывного фиксирования скорости движения, пробега, времени труда и отдыха водителя



Распечатка цифрового тахографа

В распечатке указываются:

- Дата и время
- Информация о владельце карты
- Идентификационный номер транспортного средства
- Режимы деятельности водителя, упорядоченные по дате
- Время и место ввода и извлечения карты водителя
- Прочие данные

Карта водителя

- 5 Выдается водителю в единственном экземпляре сроком на 5 лет
- Нужна для идентификации водителя, хранения данных о периодах его работы и отдыха при вождении транспортного средства

Данные с карты хранятся в течение одного года и должны быть всегда доступны для инспекции



ПРОКУРОРСКАЯ ПРОВЕРКА



В Северной Осетии по результатам прокурорской проверки к дисциплинарной ответственности привлечен заместитель министра промышленной и транспортной политики.

Прокуратура Республики Северная Осетия – Алания провела проверку целевого расходования бюджетных средств, выделенных на реализацию «Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте».

Установлено, что в декабре 2011 года в рамках реализации Федерального закона «О транспортной безопасности» из федерального бюджета республике была предоставлена субсидия в размере 20 млн рублей. Правительством региона на эти же цели был выделен еще 1 млн рублей.

Эти деньги предназначались для оснащения автобусов и автовокзала № 1 г. Владикавказ инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности.

На выделенные средства было приобретено диспетчерское оборудование, технические средства досмотра и относящиеся к нему элементы.

Вместе с тем, как установлено в ходе прокурорской проверки, диспетчерское оборудование до настоящего времени не налажено и не функционирует, а системы, предназначенные для установки на автобусы, осуществляющие межрегиональное сообщение по маршруту Северная Осетия – г. Москва, не были установлены вовсе.

Невыполнение условий Комплексной программы негативно влияет на безопасность транспортного комплекса, защите интересов личности, общества и государства в сфере транспортного обеспечения. В связи с этим прокуратура



республики внесла представление в адрес Председателя Правительства республики с требованием незамедлительного устранения выявленных нарушений и привлечения виновных должностных лиц к дисциплинарной ответственности. По результатам его рассмотрения заместитель министра промышленной и транспортной политики региона привлечен к дисциплинарной ответственности.

За реальным устранением нарушений прокуратурой республики установлен контроль.

<http://genproc.gov.ru>

БАНК СГБ



НОВОЕ ИМЯ СЕВЕРГАЗБАНКА

Участник программы Некоммерческого партнерства
ЕТС «Автобусные линии страны» «ПАРТНЕР»

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО КРЕДИТОВАНИЮ МЕЖДУГОРОДНЫХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И АВТОВОКЗАЛОВ

СГБ БАНК

8-800-100-55-22

звонок по России
бесплатный

СОВМЕСТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ



12 марта 2013 г. в г. Москве у начальника Департамента по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти ОАО «РЖД» В.Г. Лещишина прошло совместное совещание с представителями НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» и НП «Развитие автовокзалов страны» по вопросу функционирования на прилегающей к железнодорожным вокзалам территории нелегальных пунктов отправления, используемых недобросовестными перевозчиками, осуществляющими регулярные перевозки пассажиров под видом заказных.

В ходе обсуждения стороны приняли решение подготовить информационную базу по во-

просу функционирования нелегальных автобусных перевозок на территории города Москвы, которая будет использоваться для подготовки обращений в соответствующие контрольно-надзорные органы.

На совещании также был затронут вопрос, касающийся прекращения функционирования с 22.01.2013 автовокзала «РЖД-Трансфер Север» (эксплуатирующая компания ОАО «РЖД-Трансфер»).

На текущий момент у компании «РЖД-Трансфер» образовалась большая задолженность перед перевозчиками за проданные ранее билеты. Задолженность возникла в том числе и потому, что перевозчики не были заранее уведомлены «РЖД-Трансфер» о предстоящем закрытии автовокзала.

В этой части стороны решили выработать концепцию «Единая структура мультимодальных перевозок пассажи-

ров», что позволит устранить вышеуказанные негативные последствия.

Кроме того, решено подготовить проект трехстороннего соглашения о сотрудничестве между ОАО «РЖД», НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» и Правительством г. Москвы.

В рамках соглашения будут подготовлены предложения по изменению законодательства, регулирующего деятельность автобусных перевозчиков, и определен правовой механизм пресечения регулярных нелегальных перевозок под видом заказных.

На совещании также принято решение подготовить обращение в Совет Безопасности Российской Федерации по вопросу возможных угроз, возникающих при деятельности нелегальных автобусных перевозчиков.

Валерий Зайцев



ЧТО ПРОИСХОДИТ С «РЖД-ТРАНСФЕР»?

Редакция журнала отслеживает ситуацию, которая сложилась с ОАО «РЖД-Трансфер».

Напоминаем, что собственник здания «Аэровокзала» по причине неуплаты арендных платежей закрыл расположенный на своей территории автовокзал...

На сайте Арбитражного суда города Москвы можно ознакомиться с исковыми заявлениями в отношении ОАО «РЖД-Трансфер».

20 февраля 2013 года индивидуальный предприниматель Николеньков Е.Г. подал исковое заявление о взыскании задолженности 1 млн 645 тыс. 743 руб. 28 коп.

27 февраля 2013 года Арбитражным судом города Москвы принято к производству исковое заявление ООО «Ангарт» к ОАО «РЖД-Трансфер» о взыскании 20 млн 486 тыс. 649 руб. 73 коп.

Арбитражный суд города Москвы. Определение о принятии искового заявления к производству. Дело № А40-19994/13-102-191. 27 февраля 2013 г.

18 марта 2013 года было принято исковое заявление от индивидуального предпринимателя Корчагина С.В. к ответчику ОАО «РЖД-Трансфер» о понуждении заключить агентский договор.

Арбитражный суд города Москвы. Определение о принятии искового заявления к производству. Дело № А40-11319/13-102-191. 18 марта 2013 г.

26 марта 2013 года Арбитражный суд города Москвы принял исковое заявление от ООО «Петра» о взыскании с ОАО «РЖД-Трансфер» и ООО «Управляющая компания «Трансфер» денежные средства в сумме 455 тыс. 255 руб. 02 коп.

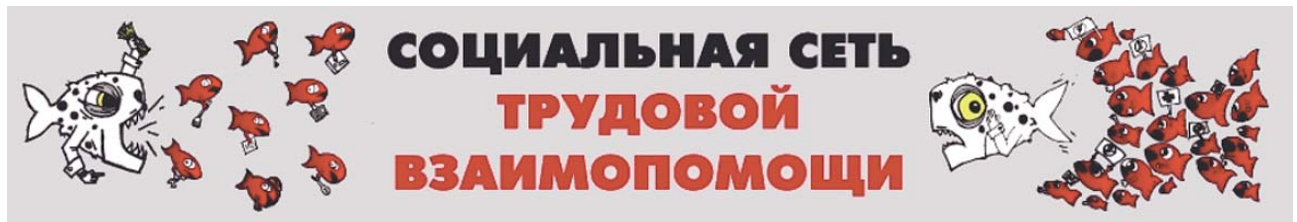
Арбитражный суд города Москвы. Определение о принятии искового заявления к производству. Дело № А40-32109/13-102-191. 26 марта 2013 г.

2 апреля 2013 года Арбитражный суд города Москвы принял исковое заявление от ООО «Арвокрис» к ОАО «РЖД-Трансфер» о взыскании задолженности в 5 млн 314 тыс. 490 руб. 50 коп.

Арбитражный суд города Москвы. Определение о принятии искового заявления к производству. Дело № А40-20036/13-102-191. 02 апреля 2013 г.

Арбитражный суд города Москвы. Определение о принятии искового заявления к производству. Дело № А40-16772/13-102-191. 20 февраля 2013 г.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ: 1. Принять исковое заявление № 12 от 12.02.2013 г. 2. В целях выяснения обстоятельств, касающихся существа заявленных требований и возражений, рассмотреть доказательства, их подтверждения, необходимости представления дополнительных доказательств, разъяснения сторонам их прав и обязанностей...



Рубрики «черного списка»: Транспорт, доставка, логистика, хранение

ОАО «РЖД-Трансфер»

Москва | 2013-02-21 |

ОАО «РЖД-Трансфер» – организация, оказывающая услуги по продаже билетов на автобусы. Хотя и бренд, но в реальности – ужас. Люди не получают зарплату месяцами, при увольнении зарплата также не выплачивается, т.е. это не считается нужным!!!!

Генеральный директор постоянно орет на сотрудников, требует работы от сотрудников, но не считает нужным платить им зарплату!!!! В данный момент компании практически БАНКРОТ, хотя всячески это скрывает. В общем, не теряйте времени, совести у руководства НЕТ и НЕ БУДЕТ!!!!

<http://antijob.net>

**ФОТОРЕПОРТАЖ О РАБОТЕ АВТОВОКЗАЛА
«РЖД-ТРАНСФЕР» В ЕКАТЕРИНБУРГЕ (март 2013 г.)**

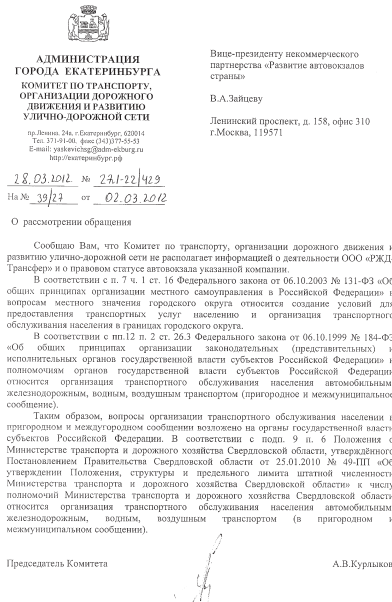
Специальный корреспондент журнала ознакомился с деятельностью структурного подразделения ООО «РЖД-Трансфер Екатеринбург».

На сайте компании ООО «РЖД-Трансфер» указан адрес: город Нижняя Тура, поселок Ис Свердловской области.

В городе Екатеринбурге возле железнодорожного вокзала находится автовокзал, куда прибывают автобусы. Согласно расписанию, которое находится в здании железнодорожного вокзала, автобусы ходят по пяти направлениям.

Интересно, на какие конечные пункты приходят междугородные автобусы.

Согласно официальному ответу Комитет по транспорту, организации дорожного движения и развитию улично-дорожной сети не располагает информацией о деятельности ООО «РЖД-



«Трансфер» (г. Екатеринбург) и о правовом статусе автовокзала указанной компании.

На данную тему можно много вопросов задать: как проходит рейсовая подготовка автобуса, организация диспетчерской службы, медицинский осмотр водителей, комната отдыха для водителей и тому подобное, – на которые мы вряд ли получим ответы.

Для чего был создан автовокзал «РЖД-Трансфер Екатеринбург», если в 50 метрах уже более 12 лет работает официальный автовокзал «Северный», откуда ежедневно убывают около 10 тысяч пассажиров.

Опубликованные нами фотографии наглядно рассказывают о деятельности ООО «РЖД-Трансфер» (г. Екатеринбург).

Сергей Калиниченко

Учитывая написанное, вы сами можете судить о деятельности организации «РЖД-Трансфер».



РАСПИСАНИЕ движения автобусов на междугородние рейсы

№ маршрута и направление рейса	Время отправления	Время прибытия
857 Екатеринбург - Тюмень	08-55	13-30
819, 1048 Екатеринбург-Н.Тура-Калканар (ч/з Невьянск)	07-00, 09-46, 12-00, 15-00, 16-10, 18-50	11-40, 14-30, 16-40, 19-40 23-30, 22-07
	20-00	09-40
21-40(Н.К.) (ч/з Челябинск, Н.Тур.)	09-20	14-15, 08-00
822 Екатеринбург - Краснотурьинск	08-20	08-20
1046 Екатеринбург-Первоуральск-Битковский	07-20, 08-25, 09-15, 10-15, 11-20, 12-05, 12-50, 14-15, 15-20, 16-10, 16-50, 18-25, 19-10, , 20-30	08-05, 09-20, 10-50, 11-50, 13-04, 13-15, 14-20, 15-00, 16-00, 17-04, 18-20, 20-00, 19-55, 17-04, 18-20, 20-00, 20-45, 21-45, 22-00



Сотрудники ГИБДД Новокузнецка не выпустили с автовокзала три автобуса



В ходе профилактической акции, которая проходила в южной столице Кузбасса с 5 по 14 марта к административной ответственности привлечено 533 водителя пассажирских транспортных средств. В числе распространенных нарушений – превышение установленной скорости и невыполнение требований уступить дорогу. Многие также забывали уступить дорогу пешеходам.

По информации пресс-службы ГИБДД, за истекшие два месяца 2013 года в Новокузнецке зарегистрировано 9 ДТП с участием водителей автобусов, в которых 18 человек получили травмы. Основными причинами этих дорожно-транспортных происшествий являются выход технически неисправных автобусов на маршруты, а также нарушения скоростных режимов, правил обгона и правил стоянки и остановки транспорта.

В связи с этим в целях профилактики возникновения аварий на автобусном транспорте с 5 по 14 марта сотрудники ГИБДД провели проверку технического состояния автобусов, принадлежащих юридическим и физическим лицам.

Так, 12 марта на автовокзале инспекторами было проверено около десятка автобусов, осуществляющих междугородную перевозку пассажиров. Запрещена эксплуатация трех транспортных средств, у которых сотрудники ГИБДД обнаружили неисправность в рулевом управлении и тормозной системе.

В числе других нарушений выявлены изменения, внесенные в конструкцию автобусов. Это и неправильно установленные или закрепленные дополнительные поручни, и незафиксированные посадочные места.

В некоторых маршрутных транспортных средствах отсутствовали огнетушитель и знак аварийной остановки.

По результатам проверок 59 должностных лиц привлечены к административной ответственности. 323 транспортных средства, имеющие технические неисправности, были запрещены к эксплуатации.

<http://sibdepo.ru>

Новости



На Вологодчине повышены цены на билеты на межмуниципальных автобусных маршрутах

27 марта вступило в силу Постановление Правительства Вологодской области № 252 от 11 марта «Об установлении тарифов на перевозки пассажиров и багажа автобусами в пригородном и междугородном сообщении по межмуниципальным маршрутам».

Теперь стоимость километра пути в автобусах пригородного сообщения составит 2,2 руб. (ранее 2 руб.), стоимость километра пути автобусов междугородного сообщения составит 2 руб. до 100 км пути, до 200 км – 1,88 руб., до 300 км – 1,86 руб., до 400 км – 1,75 руб., свыше 400 км – 1,71 руб.

Как сообщила ИА «СеверИнфо» начальник отдела организации перевозок Дирекции



по организации автобусных перевозок г. Вологды Светлана Тавакова, в среднем стоимость билета возрастет примерно на 10 процентов.

<http://vologda.mk.ru>

Строительство автовокзала в Петропавловске-Камчатском включат в региональную целевую программу

Строительство автовокзала в Петропавловске-Камчатском будет включено в проект долгосрочной краевой целевой программы «Развитие пригородного и городского автомобильного транспорта на территории Камчатского края на период 2014–2016 годы». Об этом на координационном совещании по обеспечению правопорядка в регионе сообщил министр

транспорта и дорожного строительства Камчатского края Юрий Зубарь.

По его словам, отсутствие современных автовокзалов и автостанций в крае является главной проблемой междугородных перевозок в крае.

Губернатор Камчатского края Владимир Илюхин в ходе совещания рекомендовал администрации Петропавловска-Камчатского подготовить проект строительства автовокзала.

Также Юрий Зубарь отметил, что качество междугородных автобусных перевозок возросло благодаря строительству новых дорог.

В частности, по его словам, в 2012 году была завершена реконструкция двух участков автомобильной дороги Петропавловск-Камчатский – Мильково, что позволило на протяжении 65 км заме-

нить переходное покрытие на асфальтобетон. Также в октябре 2012 года введен в эксплуатацию мостовой переход через реку Камчатка на 168 км автомобильной дороги Мильково – Ключи – Усть-Камчатск.

Кроме того, продолжается строительство трех мостовых переходов через реку Камчатка и ее протоки в поселке Ключи. Сдача в эксплуатацию в 2014 году данных объектов позволит обеспечить бесперебойное транспортное сообщение с поселком Усть-Камчатск.

Добавим, что благодаря реконструкции дорог удалось повысить и безопасность междугородных перевозок. Так, в 2012 году дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими по вине водителей междугородных автобусов на территории Камчатского края зарегистрировано не было.

<http://alltransnews.ru>



НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО «РАЗВИТИЕ АВТОВОКЗАЛОВ СТРАНЫ»

Центральный офис: 119571, г. Москва, Ленинский проспект, 158

Телефон/факс: +7 (495) 786-35-00,

232-99-84, 739-34-00

E-mail: info@npravs.ru

<http://www.npravs.ru>



На казанском автовокзале «Столичный» установили металлодетекторы

Вокзалы Казани серьезно занялись вопросом безопасности пассажиров. Обновили систему безопасности и на автовокзале «Столичный».

Накануне Универсиады автовокзалы Казани оснащаются оборудованием, которое обеспечивает безопасность пас-

сажиров. На автовокзале «Столичный» установили оборудование для безопасности пассажиров. Оборудование уже проверили, сообщил директор автовокзала Андрей Хоткин.

Пассажиры теперь будут проходить к автобусам через металлодетекторы. Также на территории автовокзала установили 12 дополнительных камер видеонаблюдения. Ох-

ранников тоже стало больше – почти втрое.

А на въезде в автовокзал проверяют и сами автобусы. Здесь поставили единый входной комплекс, сообщает ИА «Татар-Информ».

Гульнара Абдуллина
<http://kazan.dkvartal.ru>



Справка о предприятии

Предприятие «Казанский автовокзал» ведет свою историю с 1964 года.

Сегодня автовокзал города Казани представляет собой современное, красивое здание, располагающее комплексом помещений для обслуживания пассажиров, просторный зал ожидания, шесть удобно расположенных касс, осуществляющих продажу билетов во все направления, перрон посадки и высадки пассажиров.

Работники автовокзала стремятся обеспечить для пассажиров максимально комфортные условия комплексного обслуживания.

К услугам пассажиров организованы камера хранения багажа, работают два кафе, киоски Роспечати, парикмахерская, междугородная и международная телефонная связь, медпункт, и другие необходимые сервисные услуги.

Город Казань связан автобусными сообщениями со всеми городами Республики Татарстан, а также с соседними республиками и областями, поэтому география работы Казанского автовокзала весьма обширна. Ежедневно

с Казанского автовокзала отправляются междугородные рейсы в города Н. Челны, Чистополь, Нижнекамск, Бугульма, Альметьевск, Бавлы, Уфа, Стерлитамак, Ульяновск.

Благодаря сотрудничеству с международными перевозчиками, на автовокзале организована продажа билетов на международные рейсы, такие как Казань – Актюбинск.

Наше предприятие постоянно старается улучшать качество оказываемых пассажирам услуг. В 2001 году внедрена автоматизированная система, благодаря которой время продажи билетов теперь составляет менее 1 минуты.

В начале 2010 года жители и гости города Казани получили возможность узнать расписание автобусного сообщения в режиме online на сайте www.avto-bilet.ru, в середине февраля 2010 года появилась возможность приобрести билет на автобус через сеть почтовых отделений УФПС «Татарстан почтасы», а в сентябре стало возможным забронировать и оплатить стоимость проезда через сеть платежных терминалов «Сотерау» («КамПэй»). Данные услуги оказались очень востребованы, и поэтому автовокзал новый год отметил с вводом дополнительных способов оплаты с помощью системы «RoboKassa», что дало возможность пассажирам приобрести билет, не выходя из дома.



<http://www.avtovokzal-kzn.ru>

Городской автовокзал и центральный рынок переедут на окраину Сыктывкара летом 2013 года



Торговый комплекс с автовокзалом «Центральный рынок» планируют открыть летом этого года на пересечении улицы Морозова и Сысольского шоссе в Сыктывкаре.

Напомним, впервые речь о переносе городского рынка и автовокзала из центра города на окраину завел мэр Сыктывкара Роман Зенищев в 2008 году. Для осуществления этой идеи требовалось построить дорогу, объекты инфраструктуры, продлить улицу Морозова в сторону улицы Колхозной. Ввиду дороговизны и сложности проекта долгое время не удавалось найти инвесторов для его реализации, также не назывались сроки переноса двух крупных городских объектов.

Новый комплекс на пересечении улицы Морозова и Сысольского шоссе вместит в себя не только городской рынок, но также продуктовые, брендовые магазины, магазины товаров народного потребления, точки общественного питания, развлекательный центр и новый городской автовокзал.

Как сообщается на сайте торгового комплекса, на прилегающей территории расположатся сельскохозяйственный и строительный рынки, также будут установлены дополнительные торговые модули, оборудованы площадки для проведения ярмарок, выставок и массовых общегородских мероприятий.



Новый автовокзал в Комплексе обеспечит посетителям удобные условия пребывания: пассажиры и водители будут иметь возможность комфортно отдохнуть и подкрепиться, а также совершить покупки в магазинах и на рынке.

Городской рынок в Комплексе сделан теплым, зал, торговые места и лотки оборудованы с использованием современных технологий, удобных для покупателей и продавцов.

В торгово-развлекательной зоне Комплекса представлены широкий спектр товаров и услуг: мобильная и бытовая электроника, одежда и обувь, спортивные и детские товары, аптечные пункты, мини-кинотеатры, интерактивные развлечения, закусочные, товары бытового назначения и прочее.

Открыть двери комплекса для посетителей планируется во втором квартале 2013 года.

<http://www.bnkomi.ru>

Новости



Барнаульскому автовокзалу присвоена третья категория безопасности

На повышение безопасности автовокзала в ближайшее время потратят 15–20 млн рублей.



Автовокзалы и автостанции Алтайского края получили категории безопасности и включены в реестр Федерального дорожного агентства Министерства транспорта Российской Федерации. В результате Барнаульский и Бийский автовокзалы получили третью категорию безопасности, а остальные – низшую, четвертую, категорию безопасности.

Семь автобусных станций в Яровом, Алейске, Змеиногорске, Новоалтайске и селах Калманки, Косихе, Павлов-

ске еще не получили никакую категорию, пишет *ohotka.ru*

Согласно закону «О транспортной безопасности» в ближайшие годы барнаульский и бийский автовокзалы получат финансирование на работы по повышению безопасности обслуживания пассажиров.

Проект стоимостью 15–20 млн рублей предусматривает создание высоких заборов, расширение зоны посадки-высадки, монтаж арочных металлоискателей и камер видеонаблюдения, а также рентгеновского аппарата для досмотра багажа.

«АиФ-Алтай»

<http://news.mail.ru>

ТЕХНОЛОГИИ БУДУЩЕГО

ТЕХНОЛОГИИ БУДУЩЕГО

ТЕХНОЛОГИИ БУДУЩЕГО

ТЕХНОЛОГИИ БУДУЩЕГО



Городской автобус малого класса с кузовом Marcopolo на базе шасси КАМАЗ-3297



KAMAZ

8-985-236-86-68
www.poloautorus.ru



Marcopolo



СЕТЬ АВТОВОКЗАЛОВ

ГРУППЫ КОМПАНИЙ «РУССКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ»

в городе МОСКВЕ

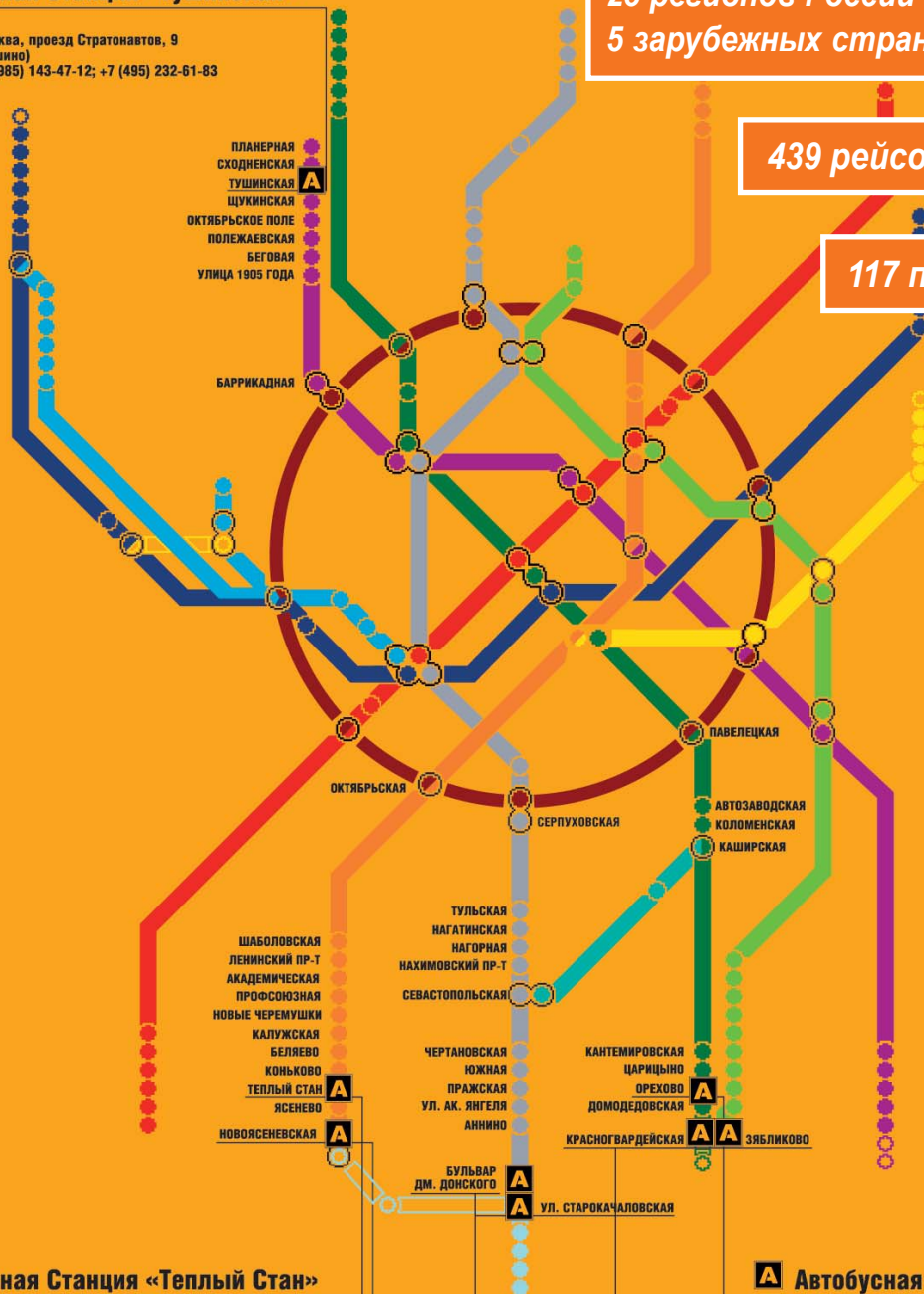
135 маршрутов
25 регионов России (347 городов)
5 зарубежных стран (48 городов)

439 рейсов ежедневно

117 перевозчиков

A Автобусная Станция «Тушинская»

Адрес: г. Москва, проезд Стратонавтов, 9
(ст. метро Тушино)
Телефон: +7 (985) 143-47-12; +7 (495) 232-61-83



A Автобусная Станция «Теплый Стан»

Адрес: г. Москва, Новооясеневский пр-т, вл. 4
(ст. метро «Теплый Стан»)
Телефон: +7 (495) 589-61-47; +7 (495) 781-96-65; +7 (495) 781-96-66

A Автобусная Станция «Новоясеневская»

Адрес: г. Москва, ул. Новооясеневский тупик, вл. 4
(ст. метро «Новоясеневская»)
Телефон: +7 (495) 426-87-51; +7 (985) 143-46-91

A Автобусная Станция «5-й мрн. Северное Бутово»

Адрес: г. Москва, ул. Старобитцевская, вл. 2А, стр. 1
(ст. метро «Бульвар Дмитрия Донского», «Улица Старокачаловская»)
Телефон: +7 (499) 793-69-18; +7 (499) 793-69-27

A Автобусная Станция «Орехово»

Адрес: г. Москва, Шипиловский проезд, вл. 31
(ст. метро «Орехово»)
Телефон: +7 (985) 362-28-75; +7 (985) 179-80-62
+7 (915) 092-21-11; +7 (985) 179-80-61

A Автобусная Станция «Красногвардейская»

Адрес: г. Москва, ул. Ореховый бульвар, д. 24/1 Г
(ст. метро «Красногвардейская», «Зябликово»)
Телефон: +7 (495) 395-54-87; +7 (495) 507-26-20
+7 (495) 730-50-16; +7 (495) 395-43-68

Продажа билетов производится в кассах любой а/с **A**, вне зависимости от станции отправления автобуса

О ТЮМЕНСКОМ АВТОВОКЗАЛЕ



Прародительницей действующего сегодня ГБУ ТО «Объединение автовокзалов и автостанций» (куда входит и тюменский автовокзал), созданного в 2005 году, была структура с одноименным названием, организованная в 1973 году. А еще раньше для обслуживания пассажиров в пригородном и междугородном сообщении в 1957 году был организован первый в Тюмени автовокзал, который располагался на месте нынешнего ЦУМа. Даже в те далекие годы количество отправок доходило до 250 в день. Перевозки осуществлялись по 6 пригородным и 14 междугородным маршрутам. В 1963 г. автовокзал разместился в Парфеново, на территории автоколонны 1228.

Здание ныне действующего автовокзала на улице Пермякова построено в 1974 г. Новое здание выгодно отличалось от своих предшественников новизной используемых при строительстве материалов и размерами здания. В 2004 году претерпело ощутимую реконструкцию. Теперь это современное трехэтажное здание, фронтон которого украшают колонны и витражи. На крыльце для удобства передвижения инвалидов предусмотрены пандусы. На первом этаже размещены диспетчерская, кассы, зал ожидания, буфет и медпункт. Большую площадь второго этажа отвели под места отдыха для пассажиров и кафе, здесь же размещена комната



матери и ребенка. Третий этаж полностью занимают служебные помещения. Посадочные платформы дают возможность одновременно производить посадку пассажиров в 15 автобусов.

Тюменский автовокзал сегодня является организующим и направляющим звеном в работе транспортной системы юга области. Ежедневно от его платформ в путь отправляется до 8,5 тысяч пассажиров по 6 международным, 67 междугородным и 39 пригородным маршрутам, связывая Тюменскую область с Омской, Свердловской, Курганской, Челябинской, Оренбургской, Новосибирской областями, северными округами Тюменской области, республиками Башкортостан, Татарстан и Казахстаном. Договорными обязательствами предприятие связано с шестью десятками автоперевозчиков, из которых 34 из других регионов и государств. Рабочий день автовокзала начинается в половине шестого утра, в 22 часа заканчивается продажа билетов пассажирам, но рабочий день на этом не закончен, с платформ автовокзала последний автобус в путь отправляется в 22.40, а в ночное время заходят автобусы на межрейсовый отстой и для высадки пассажиров транзит-

ных межрегиональных маршрутов.

В последние годы ведется строительство новых и реконструкция ветхих зданий автовокзалов и автостанций. Так, в период с 2000 по 2010 годы были реконструированы автовокзалы и автостанции в городах Тюмени, Заводоуковске, Ишиме, селах Исетское, Упорово, а в городе Ялуторовске, селах Бердюжье, Ярково, Вагай, Юрга, Казанское, поселке Богандинский – построены заново. На 2011 год запланированы к сдаче в эксплуатацию строящиеся автостанции в поселке Нижняя Тавда, селах Большое Сорокино, Викулово.

Одними из первых в Сибири в начале 90-х годов прошлого века специалисты объединения разработали и внедрили автоматизированную систему продажи билетов на пригородные и междугородные маршруты. Сегодня в 17 подразделениях из 19 продажа билетов производится при помощи компьютера. Сотрудники Объединения постоянно работают над повышением качества обслуживания пассажиров. Нововведением 2007 года было открытие «Стола заказов», где, не выходя из дома, по телефону можно оформить заказ билета и выкупить его непосредствен-

но перед отправлением автобуса. С вводом в 2011 году новой версии программного обеспечения организована услуга дистанционной продажи билетов, введение которой позволило пассажирам приобретать билеты в пункте отправления на любые маршруты, выходящие из автовокзалов и автостанций Объединения.



Началась продажа билетов через Интернет от автовокзалов и автостанций Тюменской области.

Реализована возможность покупки билетов через Интернет на автобусы, следующие



от автовокзалов и автостанций Тюменской области, входящих в состав ГБУ ТО «Объединение АВ и АС»:

Абатская автостанция, Армизонская автостанция, Бердюжская автостанция, Богандинская автостанция, Вагайская автостанция, Викуловская автостанция, Голышмановская автостанция, Заводоуковский автовокзал, Исетская автостанция, Ишимский автовокзал,

Казанская автостанция, Нижнетавдинская автостанция, Омутинская автостанция, Сорокинская автостанция, Тюменский автовокзал, Упоровская автостанция, Юргинская автостанция, Ялуторовский автовокзал, Ярковская автостанция.

Билеты можно приобрести с сайта ГБУ ТО «Объединение АВ и АС» www.vokzal72.ru или с сайта нашего партнера www.e-traffic.ru

Новости

Все автовокзалы Нижнего Новгорода в течение пяти лет могут быть перенесены на окраины города

Все автостанции Нижнего Новгорода в течение пяти лет планируется поэтапно вывести на границу городской черты, сообщил глава города Олег Сорокин.



«Согласована схема выноса всех автостанций города на границу городской черты или за ее пределы», – сказал О. Сорокин, выступая перед депутатами Городской думы с отчетом о деятельности за 2012 год.

По его словам, автостанцию «Сенная» планируется перенести на Казанское шоссе, будут построены новые автостанции на Московском шоссе и рядом

с новым мостом на автодорогу Нижний Новгород – Киров. Крупный автовокзал планируется построить в районе деревни Ольгино (Приокский район).

По мнению О. Сорокина, перенос всех автостанций на окраины города будет способствовать снижению транспортной нагрузки на городские магистрали.

<http://www.interfax-russia.ru>

Томские приставы арестовали здание автовокзала в районном центре

В Томской области приставы наложили арест на здание автовокзала в селе Кривошеино.

Как сообщили «НИА-Томск» в УФССП по Томской области, такая мера предпринята судебными приставами с целью взыскания долга в 260 тысяч рублей по исполнительному сбору (штрафная санкция за неисполнение решения суда в добровольный срок). Наложение ареста не повлияло на работу автовокзала: он продолжает исправно функционировать.

По судебному решению Кривошеинское АТП должно было выплатить долг по заработной плате 27 работникам – 650 ты-

сяч рублей за два месяца – ноябрь и декабрь прошлого года. Также АТП обязано было погасить и судебные издержки (госпошлину). Исполняя решение суда, сотрудники отдела судебных приставов по Кривошеинскому району наложили арест на расчетный счет предприятия и его имущество – оргтехнику. Постепенно, в течение месяца, посредством списания сумм со счета оба долга были погашены.

Поскольку предприятие добровольно не заплатило деньги в указанный приставом-исполнителем срок, по зарплате и госпошлине «набежал» исполнительский сбор. В счет

его погашения и был наложен арест на здание автовокзала. Для того чтобы взыскать долг, судебные приставы продолжают снимать деньги с расчетного счета предприятия. На данный момент списана большая часть этих средств – 170 тысяч рублей. Как только долг будет погашен полностью, арест здания будет снят.

<http://www.70rus.org>



Единая транспортная система междугородных автобусных перевозок

Некоммерческое партнерство

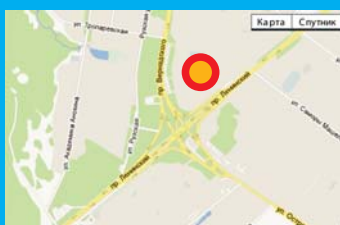


ЕДИНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА
«АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ СТРАНЫ»



<http://www.rosbuslines.ru>

Адрес:
119571, г. Москва,
Ленинский проспект, 158
Телефон/факс:
+7 (495) 739-34-00,
(495) 232-15-24
E-mail: info@rosbuslines.ru



- ▶ создание благоприятных условий для осуществления деятельности пассажирского автомобильного транспорта
- ▶ оказание содействия членам Партнерства в расширении возможностей их производственного, профессионального и социального развития
- ▶ защита законных прав и интересов членов Партнерства
- ▶ обеспечение доступности, необходимого объема и качества услуг пассажирского автомобильного транспорта
- ▶ повышение безопасности дорожного движения и обеспечение безопасных условий деятельности пассажирского автомобильного транспорта

НОВАТОРСКИЙ ПРОЕКТ АВТОВОКЗАЛА «SLOUGH BUS STATION» В ВЕЛИКОБРИТАНИИ



Архитектурная студия «Vblur Architecture» Великобритании предоставила на обозрения весьма впечатляющий проект «Slough Bus Station» – новый подход к строительству автовокзалов.

Уникальность проекта заключается в структуре купола высотой в 130 м, который был построен в Слау (графство Беркшир) и вмещает стоянку для автобусов, зал ожидания, билетные кассы, а также другие вспомогательные услуги сервиса.

Взаимодействие межтранспортной развязки и железнодорожного вокзала, а также обеспечение эффективной работы новаторского, удобного и безопасного, функционального и привлекательного центра общественного транспорта – вот основные задачи столь масштабного проекта.

Станция представляет собой трубчатую структуру, которая оборачивает здание, состоящее из двух этажей, и простирается на протяжении всего общественного маршрута через центр Слау до железнодорожного вокзала.

В интервью работники архитектурной студии, авторы проекта, поделились, что успешность проекта во многом обусловлена предоставленной клиентом возможностью по улучшению пешеходной проходимости пути, располагающейся между центром города и железнодорожным вокзалом, а также обеспечению комфортной инфраструктуры автотранспорта. Помимо всего прочего заказчик объекта высказал желание о создании обращающих на себя внимание и оставляющих в памяти след «проходных ворот» для старинного английского города.

Уникальная структура здания была получена в результате идеи о различной длине световых волн, на которую авторов проекта вдохновило открытие в 1800 г. инфракрасных волн Уильямом Гершелем,

королевским астрономом, который на тот момент проживал в Слау. Здание, покрытое алюминием, обладает мягко текстурированной металлической поверхностью, которая в зависимости от освещения, погоды и времени дня периодически меняет характер.

Благодаря ландшафту местности, на которой расположен объект, автовокзал можно обозревать со всех направлений, в том числе и сверху – из офисных зданий, которые были или будут построены на прилегающей территории. Поэтому коническая структура автовокзала призвана служить контрапунктом корпоративной архитектуры района, постройка которого запланирована на начало 2012 года.

По материалам inhabitat.com
<http://www.archfacade.ru>



В МАРИЙ ЭЛ ПРОДОЛЖАТ БОРЬТЬСЯ С НЕЛЕГАЛЬНЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ



Законность пассажирских перевозок, организованных в Марий Эл в обход координирующей структуры автовокзала, стала предметом особого внимания органов власти. Просьба разобраться в этом вопросе поступила в приемную Президента РФ в Йошкар-Оле.

По данному заявлению 15 января 2013 года главный федеральный инспектор Роман Береснев провел межведомственное совещание, на котором было рассмотрено положение дел в этой сфере предпринимательской деятельности. В обсуждении приняли участие представители управления Федеральной налоговой службы, регионального министерства транспорта, прокуратуры, МВД, УГИБДД, управления Ространснадзора, администрации города Йошкар-Ола.

Напомним, что в середине 2011 года республиканское ГУП «Пассажирские перевозки» передало функции по обеспечению работы автовокзалов и автостанций на территории населенных пунктов Марий Эл «Объединению автовокзалов и автостанций». Данная организация призвана быть координатором перевозчиков, создав упорядоченную систему предоставления транспортных услуг. Однако ряд владельцев автобусов предпочли не входить в объединение и вести самостоятельную деятельность, не подчиняясь установленным



на площадке автовокзала правилам.

Отсутствие лицензии, посадка людей во дворах жилых домов и других местах, не приспособленных для отправки рейса, неупорядоченный график движения и маршрутов, невыдача билетов пассажирам, что не позволяет потребителям защитить свои права, – это претензии, предъявляемые несанкционированным перевозчикам. По подсчетам сейчас таких недобросовестных организаторов около 15, такие как: ИП Лазарев В.А, ИП Кудрявцев Д.Г., ИП Лебедева О.С., ИП Сычев В.А., ТК «Альянс», ИП Чулков А.В., в чьем распоряжении порядка 60 единиц транспорта. Большая часть перевозчиков входит в СРО НП «Объединение перевозчиков».

«Кто может поручиться, что они осуществляют положенный технический контроль за автобусами на линии, постоянно проводят медосмотры водителей и готовы нести полную ответственность за своих пас-

сажиров? В отношении таких перевозчиков органы власти теряют возможность контролировать качество оказания транспортных услуг, а значит, не могут гарантировать безопасность граждан, выбирающих этот способ передвижения. К тому же происходит сокрытие налогов», – отметил главный федеральный инспектор по Марий Эл.

По итогам совещания решено выступить с инициативой совершенствовать региональное законодательство в данной сфере. В этой связи главный федеральный инспектор обратился к представителям компетентных ведомств в недельный срок выработать и представить предложения соответствующих поправок. Кроме того, в ближайшее время планируется провести дополнительные контрольные мероприятия в отношении теневых перевозчиков и по результатам проверок определиться с дальнейшими методами реагирования.

<http://mariavto.ru>

ДЛЯ БОРЬБЫ С НЕЛЕГАЛЬНЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ «НЕ ХВАТАЕТ НАСТОЙЧИВОСТИ»



В департаменте дорожного хозяйства Кировской области обеспокоены ущербом, наносимым областному бюджету нелегальным автоперевозчиком.

Из-за нелегальных перевозчиков областной бюджет несет убытки.

На рабочем совещании с главами муниципальных районов и городских округов Кировской области начальник отдела транспортного контроля регионального департамента дорожного хозяйства Алексей Кузнецов отметил, что нелегальные автоперевозчики приносят большие убытки областному бюджету. «Они собирают пассажиров на автовокзале, следуют по маршруту на 5–10 минут раньше рейсового автобуса – снова собирают пассажиров. В результате муниципальный рейсовый автобус идет полупустым, область недополучает денег. Между тем, из бюджета

выделяются средства на поддержку муниципальных рейсовых автоперевозчиков», – заметил Алексей Александрович.

Со слов Кузнецова, с этой проблемой надо что-то делать. «Либо мы расписываемся в собственном бессилии и теряем авторитет, либо начинаем действовать», – подчеркнул Алексей Кузнецов. Начальник отдела транспортного контроля отметил, что в борьбе с нелегалами не хватает упорства и настойчивости. Кузнецов предложил создать специальные рабочие группы, проанализировать перевозки пассажиров в каждом районе и противостоять сложившейся ситуации. Правда, как отметил Кузнецов, мероприятия по борьбе с нелегальными перевозчиками нужно проводить регулярно и планомерно, а не от случая к случаю, как это делается сейчас. Только тогда это может принести свои положительные результаты.

Глава Советского района Андрей Тихомиров заметил, что о какой борьбе с нелегалами может идти речь, если легальным автоперевозчикам чинят препятствия. «Районный перевозчик по каким-то непонятным причинам не может останавливаться на платформе автовокзала, его туда не пускает директор автовокзала! Зато частнику разрешено подъезжать к платформе и собирать пассажиров! На каких основаниях? Сейчас наш муниципальный перевозчик собирает людей рядом с автовокзалом, у торгового центра», – возмутился Тихомиров. Губернатор Кировской области Никита Белых дал поручение разобраться с этой ситуацией.

Один из присутствующих глав МО заметил, что пока в области не будет создан координационный совет, с проблемой нелегальных автоперевозчиков ничего не сделать. Мол, сколько уже главы районов жаловались по разным инстанциям: и в прокуратуру, и в налоговую. Результатов – ноль.

В итоге было решено вопрос по борьбе с нелегальными автоперевозчиками вынести на отдельное совещание, чтобы основательно разобраться в данном вопросе.

<http://bnkirov.ru>



Новый федеральный закон провоцирует рост цен на проезд и толкает перевозчиков в долговую яму.

УДАР РУБЛЕМ

Очередная «сырая» инициатива сверху грозит не самым радужным образом отразиться на положении общественного транспорта Смоленской области. С 1 апреля штрафные санкции до миллиона рублей гарантированы каждому перевозчику, не выполнившему требования Федерального закона об обязательном страховании ответственности за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров. Казалось бы, это шаг вперед: если вы упали при резком торможении, не дай бог сломали руку, оцарапали щеку или просто сломали каблук, как пассажир вы вправе потребовать компенсацию. Но, как и с другими «благими намерениями» федеральных властей, на деле все оказывается не так просто. О причинах и вариантах развития ситуации «МК в Смоленске» рассказала Татьяна Соловьева, президент Некоммерческого партнерства саморегулируемой организации «Смолавтотранс».

Карательный закон

– Татьяна Андреевна, с какими трудностями столкнутся предприятия, занимающиеся пассажирскими перевозками?

– Есть предприятия, у которых сумма страхования составляет около двух миллионов рублей. Даже для небольших предприятий с автопарком до десяти автобусов нужно найти около 600–800 тысяч рублей. Суммы реально большие для



них, особенно если учесть, что почти все предприятия в Смоленской области работают с убыточным балансом, то есть наличных денег у них на счете почти нет. В основном, все транспортные предприятия в нашем регионе находятся в тяжелейшем финансовом положении.

Новый федеральный закон не просто усугубит его, но и отбросит перевозчиков в долговую яму. Ряд предприятий обратились к главам муниципальных образований за финансовой поддержкой, некоторым главы местных администраций выделили средства в пределах субсидий, заложенных в бюджеты районов. В некоторых районах вопрос не решен до сих пор. То есть предприятию просто негде взять денег.

– Что грозит перевозчику, который не нашел средств и не заключил договор?

– 1 апреля вступили в силу штрафные санкции. Если контролирующие органы на линии

выявляют автобусы, осуществляющие регулярные пассажирские перевозки без договора страхования и сертификата страхования, который выдается на каждое транспортное средство, сразу идут в ход «карательные меры».

Согласно статье КоАП размер штрафных санкций будет составлять от 40 до 50 тысяч для руководителя предприятия и от 500 тысяч до миллиона на юридическое лицо, то есть на само предприятие. Надеюсь, что наши контролирующие органы знают ситуацию с пассажирским транспортом... Не наказать они, конечно, не смогут, к тому же проверки, возможно, будут осуществляться вместе с сотрудниками прокуратуры, потому что это исполнение федерального законодательства.

40–50 тысяч – это штраф, который выпишут сразу, стопроцентно. Для руководителей транспортных предприятий Смоленской области такая сумма подобна полному краху. Предприятий, где заработная

плата руководителей достигает 30 тысяч рублей, очень мало. В основном, директора автоколонн на Смоленщине получают в лучшем случае 15–20 тысяч рублей в месяц. Так что это очень жесткие меры. По закону предприятие обязательно застраховать своих пассажиров на год вперед, то есть договор страхования должен быть заключен не менее чем на 12 месяцев. Получается, перевозчик еще не заработал денег, но уже обязан страховой компании эти деньги выплатить. Причем сроки выплат тоже очень жесткие. Нужно внести 50% от общей суммы сразу же при заключении договора, оставшуюся сумму предприятие должно выплатить в течение двух месяцев. Таким образом, если общая сумма страхования – полтора миллиона, то предприятие должно внести 750 тысяч сразу, после этого страховая компания выдает договор и сертификаты на каждое транспортное средство. Если предприятие в срок не выплачивает остаток, то страховая компания вправе этот договор расторгнуть. Получается, время прошло, а лицензии у перевозчика снова нет.

Кроме того, в законе прописано: предприятия, которые осуществляли перевозки без сертификата, обязаны заплатить страховой компании так называемую «упущенную выгоду». Например, выявили факт в апреле, и с марта по апрель им насчитают сумму сверх договора страхования – то есть дополнительные расходы. Эти деньги якобы должны перечисляться в централизованный фонд, который создан при Национальном союзе страховщиков ответственности в Москве.

«Золотые» километры

– А что «на другой стороне» – у страховщиков?

– Закон, конечно, «сырой» в плане и его исполнения, и внедрения. Очень много вопросов возникнет и у страховых компаний, и у перевозчиков. На сегодняшний день ситуация не очень нам нравится и вот еще в каком плане. У нас в стране достаточно много страховых компаний, и на сегодняшний день около 20 компаний, может чуть больше, получили сертификат на право заниматься этим видом страхования, то есть они вступили в НССО. На территории Смоленской области находятся филиалы почти всех крупных страховых компаний, и из них около 15 получили лицензии и разрешения НССО. И им нужно сегодня любыми путями выполнить определенные «планы», застраховать перевозчика, чтобы не получилось как минимум, что они зря получали эту лицензию.

Что делают страховые компании? Завлекают перевозчиков «выгодными» предложениями, пользуясь их тяжелым финансовым положением. Такая непорядочность в сфере бизнеса конечно негативно отразится, в первую очередь, на перевозчике и на пассажире. Некоторые страховые компании уже делают предложения, которые идут вразрез с законом и могут привести к негативным последствиям. Например, законом утверждены единые тарифы страхования. Компания не может предложить тариф ниже установленного. Есть минимальные и есть максимальные – сейчас взяли минимальные.

Минимальный тариф для межгорода – примерно 4 рубля

67 копеек за километр на каждого пассажира, и компания не может предложить тариф, скажем, 3 рубля. Когда руководитель предприятия стеснен в средствах, для него даже небольшая экономия может стать спасением. В случае выявления разночтений, например, в статистической отчетности, где стоит подпись перевозчика, договор признают недействительным, и компенсацию пострадавшему предприятие заплатит из своего кармана, до этого потратив колоссальные суммы на страхование. Большинство индивидуальных предпринимателей, работающих в городе, только недавно узнало об этом законе.

По нашей просьбе предприятиям была оказана поддержка в счет субсидий, заложенных в бюджет области. Это одна двенадцатая суммы. Ситуация сложится такая: либо перевозчики будут ездить до того момента, пока их не остановят инспекторы, либо многие обязаны с 1 апреля поставить транспортные средства «под забор». С 1 апреля все крупные автовокзалы не будут принимать транспортные средства из других регионов без страховых сертификатов. Я надеюсь, что из-за этого массового срыва в перевозках не произойдет, потому что мы готовились, проводили семинары, прорабатывали все ситуации и строчили обращения к властям.

– Какие еще последствия можно спрогнозировать?

– Помимо того, что все эти нововведения на федеральном уровне усугубляют экономическое положение самих предприятий, все это негативно отражается и на пассажире, на на-

ших с вами кошельках. Сейчас наши предприятия сдают расчеты на повышение тарифов на проезд – и это вынужденная мера. Обиднее всего, что это ударит по простым людям, по небогатому населению, потому что не секрет, что общественным транспортом пользуются те, кому не по карману личный. По предварительным расчетам, надо увеличивать стоимость проезда на 40%. Например, на межгороде был тариф – 1 рубль 80 копеек пассажиро-километр, то есть если ты едешь на 100 километров, то билет стоит 180 рублей. Сейчас, по расчетам, за счет всех этих нововведений мы должны поднять тариф до 2 рублей 20 копеек, то есть тот же билет на те же сто километров будет стоить уже 220 рублей.

Космические недоработки

– Это, очевидно, только добавит негативных моментов...

– В феврале у нас был неприятный инцидент в Вязьме. Там городские регулярные перевозки осуществляет частный предприниматель, и ему дотации из бюджета не выделяются. Он работает по установленным тарифам и сталкивается с теми же проблемами, что и все другие предприятия: повышение цен на ГСМ, арендная плата, стоимость коммунальных услуг. В феврале он подал заявление на перерасчет стоимости проезда. Чиновники посчитали, что проезд должен стоить 13 рублей, до этого было 11.

И вы не представляете, что пришлось выдержать водителям, которые, по сути, просто наемные рабочие, от которых ничего не зависит. Они приезжали из рейсов просто ника-



кие: их оскорбляли и буквально проклинали.

Я понимаю народ, но зачем выплескивать негатив на того, кто рядом? К слову, водители, особенно в районах, работают за мизерные зарплаты – около шести тысяч рублей. Если бы могли поднять им зарплату, чтобы привлечь молодежь, поднять престиж профессии, то тарифы были бы гораздо большими.

Так что мы боимся представить, во что выльется грядущее увеличение тарифов. Кроме этого произойдет еще большее снижение пассажиропотока за счет нелегальных перевозчиков. Сегодня в любой деревне есть дедушка, который в состоянии управлять кое-как сохранившимся транспортным средством. И вот он выкатывает его из гаража без всякого техосмотра, без страховки – и предлагает односельчанам доехать до Смоленска рублей за 50. И они не будут думать о своей безопасности, потому как на автобусе поездка обойдется в разы дороже. И таких «перевозчиков» в области сейчас появилось очень много.

– Причем, как я понимаю, это далеко не единственная проблема автоколонн в Смоленской области?

– Сегодня многие транспортные предприятия области хотели бы поменять подвижной состав. Те же «пазики», в которых 24 места, везут в деревню пять человек. Разумеется, это нерентабельно. В такие населенные пункты можно пускать не автобусы, а микроавтобусы. Но их надо купить. Сегодня самый маленький микроавтобус отечественного производства стоит не менее миллиона рублей. Где они могут взять эти деньги? Несколько лет назад проявлялась такая тенденция: пусть предприятия разваливаются, уходят с этого рынка услуг, а на их место придут индивидуальные предприниматели и решат проблему. Поверьте, не решат.

Очень жаль, что смоленские органы исполнительной власти не изучают опыт функционирования общественного транспорта за рубежом, хотя бы в Европе. Еще ни в одной стране не удалось доказать, что общественный транспорт может быть прибыльным. И зачем

индивидуальному предпринимателю брать кредиты, организовывать работу и не получать прибыль, а фактически заниматься благотворительностью? Если он купил автобус в кредит, ему нужно заработать денег, чтобы этот кредит выплатить, а значит, решить все проблемы. А у наших перевозчиков сегодня таких проблем огромное количество.

Взять хотя бы ту же ГЛОНАСС. Только сегодня я разговаривала с представителями Минтранса по этому поводу. Вроде бы да, я согласна, мы должны идти вперед, равняться на развитые страны. Но становится грустно и смешно, когда едет автобус, совершенно не предназначенный для установки приборов ГЛОНАСС. И вот наши народные умельцы начинают мудрить: где полочку приладить, где эти приборы пристроить. Не говоря уже о том, какие это деньги. С 1 апреля также начнут штрафовать тех, у кого не установлена ГЛОНАСС. А те, у кого установлена, должны

заплатить по 250 рублей за тестирование каждого автобуса и по 200 рублей ежемесячно за передачу данных с каждого транспортного средства. Получается, эти данные нужны для того, чтобы контролировать перевозчиков, и платят за это сами же перевозчики.

И все это – установка тахографов, системы ГЛОНАСС, ремней безопасности, рост цен на ГСМ, на коммунальные услуги, арендной платы – все это отражается не на чиновниках, которые выдвигают полезные, казалось бы, предложения, а на простых людях – на пассажирах, на водителях, у которых зарплата по шесть тысяч рублей и семьи, которые нужно кормить. Если бы все эти нововведения являлись результатом продуманных решений, то нужно было бы обязать производителей автобусов с определенного момента начать выпускать транспортные средства, приспособленные для монтажа всех необходимых приборов. А о какой ГЛОНАСС, о каких космических техноло-

гиях мы можем говорить, если у нас по области до сих пор ездят автобусы, которым по 20 лет? Надо помнить, что запас прочности иссякает – и у техники, и у людей.

Мнение путешественника

Алена Хлиманова, фотограф:

– В Италии, Германии и Таиланде тоже есть старенькие, к примеру, троллейбусы, которые не убирают с маршрутов, потому что они вносят свою лепту в поддержание исторического облика города. Но при этом, если ты едешь на таком «старичке», ты платишь в два-три раза меньше, чем за проезд в новом транспортном средстве. Например, в Таиланде сядишь на «раритет» – платишь пять бат. Предпочитаешь транспорт новый – выкладываешь 20. А у нас выбора нет, потому что нет альтернативы: цену пришлось бы снижать почти на весь транспорт, ведь у нас – сплошные «раритеты».

<http://www.gorodnews.ru>





www.spetz-trans.ru

2-я МЕЖДУНАРОДНАЯ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

СПЕЦТРАНСПОРТ

22 мая 2013 г., Москва, ВВЦ, павильон № 75

В рамках салона «Комплексная безопасность»



В период с 21 по 24 мая 2013 года во Всероссийском выставочном центре в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 июля 2011 года № 1310-р пройдет VI Международный салон «Комплексная безопасность – 2013». Организаторами выставки являются МЧС России, МВД России, ФСВТС России, устроителем – Объединение выставочных компаний «БИЗОН».



В рамках Международного салона «Комплексная безопасность-2013» 22 мая состоится Вторая научно-практическая конференция «СПЕЦтранспорт-2013». Тема конференции «Проблемы и перспективы совершенствования специальных транспортных средств для силовых структур» посвящена их состоянию, вопросам поставок, эксплуатации, ремонта и перспективам развития.



Устроители конференции – Объединение выставочных компаний «БИЗОН» и Информационное агентство «Оружие России».

К началу работы салона Информационное агентство планирует выпуск специализированного сборника «Мобильные средства пожаротушения, спасения и оказания медицинской помощи». Издание будет содержать доклады участников Научно-практической конференции и Каталог продукции транспортных средств и дополнительного оборудования для силовых структур.

Приглашаем специалистов Вашей компании принять участие во Второй научно-практической конференции «СПЕЦтранспорт-2013»

О Конференции

Основная задача Научно-практической конференции «СПЕЦтранспорт. Проблемы и перспективы совершенствования специальных транспортных средств для силовых структур» – содействие совершенствованию технической оснащённости силовых структур посредством развития кооперационных связей с российскими предприятиями-разработчиками, производителями и поставщиками специальной транспортной продукции.

Конференция проводится в целях обсуждения и поиска решения проблем и перспектив развития научно-технического сотрудничества по вопросам разработки, производства и внедрения многофункциональной специальной транспортной техники различных видов, обеспечивающей в том числе современные подходы к пожаротушению, созданию и внедрению мобильных средств спасения и оказания медицинской помощи.

К участию в конференции приглашены представители заинтересованных подразделений МЧС России, МВД России, Минобороны России, ФСБ России и других силовых структур.

Свою продукцию на конференции представят российские промышленные предприятия, специализирующиеся на выпуске специальных транспортных средств, способных эффективно реализовывать свои функции на земле, в воде и в воздухе.

Участники конференции получат уникальные возможности для ознакомления с высокотехнологичными и технически надежными образцами специального транспорта, расширения делового партнерства, а также конструктивного обмена мнениями между специалистами разных направлений по вопросам развития технологических процессов и создания новейших образцов специального транспорта в области защиты интересов государства, общества и личности.

ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ПРИЧИНЕНИЕ ВРЕДА Пассажирам (ОСГОП)



Президентом РФ подписан Федеральный закон 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном».

Федеральный закон устанавливает обязательное страхование гражданской ответствен-

ности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров при перевозках любыми видами транспорта, в отношении которых действуют транспортные уставы или кодексы, при перевозках внеуличным транспортом (за исключением перевозок метрополитеном), а также устанавливает порядок возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном.

Нормативно-правовые акты, регулирующие обязательное страхование гражданской ответственности перевозчиков (ОСГОП)

Закон РФ № 67-ФЗ от 14 июня 2012 г. «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном»

Постановление Правительства РФ № 1164 от 15 ноября 2012 г. «Об утверждении Правил расчета суммы страхового возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего»

Постановление Правительства РФ № 1344 от 20 декабря 2012 г. «Об утверждении предельных (минимальных и максимальных) значений страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров»

Постановление Правительства РФ № 1378 от 22 декабря 2012 г. «Об утверждении Правил оформления документов для получения страхового возмещения и предварительной выплаты по договору обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу пассажиров»

Постановление Правительства РФ № 1484 от 30 декабря 2012 г. «Об утверждении Правил определения количества пассажиров для целей расчета страховой премии по договору обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров»

Осуществление перевозок пассажиров перевозчиком, риск гражданской ответственности которого за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров не застрахован в соответствии с требованиями, установленными федеральным законом, влечет наложение административного штрафа:

- на должностных лиц в размере от **40 000** до **50 000** рублей;
- на юридических лиц – от **500 000** до **1 000 000** рублей.



Контроль за исполнением обязанности по обязательному страхованию

1. Контроль за исполнением перевозчиком обязанностей по страхованию, осуществляет РОСТРАНСНАДЗОР путем установления наличия у перевозчика договора обязательного страхования.

2. Проверка исполнения обязанностей перевозчиком может быть проведена (в ряде случаев) по обращениям и заявлениям потребителей.

Одним из важных моментов Закона является создание информационной базы данных всех перевозчиков, в которую страховщики будут обязаны заносить информацию о всех заключенных договорах страхования ответственности перевозчиков. Это позволит контролировать наличие договоров по всем транспортным средствам, осуществляющим перевозку пассажиров.

Последствия неисполнения обязанности по страхованию:

- Запрет эксплуатации транспортного средства;
- Перевозчик, несет ответственность за причиненный вред на тех же условиях, как при страховании (если ФЗ не установлен больший размер ответственности);
- Если договор страхования не был заключен, по иску ФСФР в доход РФ взыскивается неосновательно сбереженная сумма (в размере страховой премии по договору и процентов в соответствии со ст. 395 ГК);
- РОСТРАНСНАДЗОР в течение трех рабочих дней со дня выявления неисполнения обязанности должен уведомить об этом ФСФР для взыскания сумм, неосновательно сбереженных перевозчиком.

Освобождение от обязанности страхования

Если у перевозчика есть полис, риски и страховые суммы по которому не меньше, чем установлено Законом, обязанность по страхованию считается выполненной (для случаев осуществления международных перевозок, а также если судно зарегистрировано в Российском международном реестре судов (осуществляет каботаж и

международные перевозки) при наличии договора страхования, заключенного в соответствии с международными договорами РФ или в добровольном порядке).

Такси и метро не подлежат страхованию!

Единая страховая сумма по обязательному страхованию перевозчиков

По риску причинения вреда жизни – не менее чем **2 025 000** рублей;

По риску причинения вреда здоровью – не менее чем **2 000 000** рублей;

По риску причинения вреда имуществу – не менее чем **23 000** рублей.



Страховые суммы устанавливаются для каждого страхового случая и не могут изменяться в период действия договора обязательного страхования.

1. Страховой тариф определяется по каждому из рисков в договоре страхования по соглашению сторон.
2. Страховой тариф определяется в расчете на одного пассажира.
3. Страховой тариф зависит от:
 - вида транспорта;
 - вида перевозок;
 - факторов, влияющих на степень риска, в том числе от уровня безопасности перевозок и технического состояния ТС.

По законодательным материалам РФ

Минтранс пожалел автоперевозчиков

Тахографы разрешено не ставить на транспортные средства, обслуживающие городские маршруты, а за отсутствие ГЛОНАСС обещают пока не наказывать.

Министерство транспорта пошло на существенные послабления в отношении автоперевозчиков, которым с 1 апреля грозят крупные штрафы за отсутствие ГЛОНАСС-оборудования и тахографов (выполняют роль автомобильного «черного ящика», записывая параметры движения, стоянок и режим работы водителей).

Перечень транспортных средств (ТС), подлежащих обязательному оснащению тахографами, радикально укорочен, а за отсутствие ГЛОНАСС-оборудования пока не планируется карать по всей строгости. Сами перевозчики признают, что пока должным образом оснащено не более 20% транспортных средств, подпадающих под регулирование.

С 1 апреля 2013 года вступили в силу изменения в КоАП РФ, устанавливающие ответственность водителей за управление транспортным средством с нарушением правил использования тахографов. Это касается пассажирского и грузового транспорта (категорий М2, М3 и N2, N3). За отсутствие тахографа или нарушение правил его работы водителям грозит штраф от 1 тыс. до 3 тыс. рублей, владельцам транспортного средства – 5–10 тыс. рублей.

Под давлением транспортных в последний момент Минтранс выпустил приказ № 36, заметно сузивший перечень ТС, для которых наличие

тахографа обязательно. Из-под действия закона, предписывающего оснастить приборами 6 млн единиц транспорта, выведена большая часть – те, что работают на внутригородских и пригородных маршрутах.

Также с 1 апреля полагается взимать штрафы за отсутствие терминалов ГЛОНАСС на пассажирском транспорте и автомобилях, перевозящих опасные грузы. За каждую машину – 50 тыс. рублей с юридических лиц. Перевозчики были обязаны оснастить свои авто ГЛОНАСС-оборудованием с 1 января этого года. В феврале заместитель мэра Москвы Максим Ликсутов сообщил, что контролировать наличие ГЛОНАСС будут ГИБДД и Ространснадзор. В Минтрансе (головное ведомство для Ространснадзора) «Известиям» сообщили, что в ближайшее время ужесточений не будет.

– Отдельных мероприятий Ространснадзора по контролю за наличием ГЛОНАСС на борту ТС не планируется, – заявил заместитель министра транспорта РФ Алексей Цыденов. – Мы не за революцию, а за эволюцию.

Представители транспортных сообществ выступают за отсрочку штрафных санкций к перевозчикам, ссылаясь на объективные причины, не позволившие им привести свои ТС в соответствие с новыми требованиями.



Алексей Цыденов

– Если с 1 апреля ГИБДД и Ространснадзор начнут жестко контролировать наличие тахографов, это может создать значительные проблемы для владельцев транспортных средств, – говорит Виталий Ефимов, председатель Комитета ТПП по транспорту и экспедированию, президент Союза транспортников России. – Этим тахографов надо установить несколько миллионов. Технические требования к ним были выпущены только в начале этого месяца, и их массовое производство не налажено. Станции технического обслуживания могут устанавливать несколько десятков тысяч тахографов в месяц, что гораздо ниже требуемых объемов. Отсрочка карательных мер, я считаю, просто необходима.

Если буква закона будет соблюдаться строго, у представителей власти с 1 апреля появится обширная база потенциальных нарушителей.

– Новым требованиям соответствуют международные перевозчики, а уровень готовности внутрироссийских – процентов 20 максимум, – констатирует Наталья Тимофеева, председатель Союза автоперевозчиков опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов. – Особенно это касается глубинки, где у перевозчиков часто просто нет денег на новое оборудование.

Импортный тахограф с установкой его на автобус стоит 30–47 тыс. рублей в зависимости от марки. ГЛОНАСС-оборудование стоит от 6 тыс. рублей плюс около 300 рублей в месяц – за передачу данных в региональный центр обработки данных.

<http://izvestia.ru>

ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ ПОРАСТУТ ДЕРЕВЬЯМИ

«МК» узнал, зачем будут озеленять ТПУ

Строительство в Москве сети транспортно-пересадочных узлов (в «миру» – ТПУ) – ныне одна из самых животрепещущих городских тем. И правда, народ устал делать неудобные пересадки с одного вида общественного транспорта на другой, хочет выйти из метро, пройти по тоннелю и сразу же сесть в нужный поезд или электричку. «МК» поговорил с проектировщиками и выяснил, как будет выглядеть самый необычный ТПУ.

Транспортно-пересадочные узлы предназначены для удобной смены вида общественного транспорта. Например, чтобы пересестись с метро на электричку, теперь нужно будет всего лишь пройти по теплому и чистому коридору, а не носиться по продуваемым всеми ветрами московским привокзальным площадям. Размещать ТПУ будут по кольцу МКЖД, «сажая» их в тех местах, где сходятся несколько станций разного общественного транспорта.

Однако банальные ТПУ Москве не нужны, решили раз-

работчики. Если уж строить – так с изюминкой. На звание «жемчужины» всех разрабатываемых узлов уверенно претендует ТПУ, который создадут в реорганизуемой промзоне завода «ЗИЛ». В рамках проекта главный архитектор МКЖД Тимур Башкаев сконструировал «зеленый» ТПУ. Суть этого узла в том, что он будет служить не только в транспортных целях, но и одновременно являться своеобразным буфером между зеленым парком и общественной территорией промзоны. Зиловский ТПУ запланирован трехуровневым: первый этаж будет предназначен для пересадки на наземных видах транспорта, второй для электричек, а на третьем этаже, который будет открытой платформой, посадят деревья и кустарники. Кстати, подождать нужный по-

езд пассажиры смогут в теплом зале, уставленном рядами сидений, киосками с газетами и небольшими магазинчиками, а также оборудованном туалетами.

ТПУ станет своеобразным центром, сердцем всей бывшей промзоны, которую, напомним, хотят застроить жилыми домами и бизнес-центрами. Транспортный узел свяжет все зоны нового квартала. Например, к Ледовой арене «Легенды хоккея» (тоже запланированной в бывшей промзоне) от ТПУ перекинут тоннель-мост, который внутри собираются озеленить – то бишь поставить кадки с деревцами и цветами. В сочетании с огромным количеством солнечного света, который будет попадать внутрь сквозь высокие окна, ощущение тоннеля, то есть темного замкнутого



Пройдя несколько десятков метров по тоннелю, ведущему из ТПУ, пассажиры окажутся в зеленом сквере.

пространства, сведется практически на нет.

– В итоге именно благодаря такому количеству зелени внутри и на крыше здание узла станет своеобразным мягким переходом от парковой зоны к общественной, – комментирует свой проект Тимур Башкаев. – Это необходимо, чтобы сделать окружающую среду более гуманной по отношению к людям, таким образом, мы

избежим резкого перепада от городской атмосферы к парковой.

К слову, в строительстве ТПУ планируют использовать современные материалы, максимально экологические. Правда, еще непонятно, какие конкретно, так как проект находится только на стадии проектировки.

Еще одним интересным и многофункциональным транспортно-пересадочным узлом

станет Рязанский ТПУ. Он запланирован самым крупным: в час пик он будет пропускать 16 тысяч пассажиров. Здесь сразу сойдутся две станции МКЖД, новые станции метро и станция для пригородных электричек. Однако даже при такой нагрузке создатели обещают сделать ТПУ комфортным и удобным для пассажиров.

www.mk.ru

ЗАПУЩЕН ИНТЕРНЕТ-ПОРТАЛ «ТРОЙКА» О НОВОМ БИЛЕТНОМ МЕНЮ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ ГОРОДА МОСКВЫ

Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы запустил специальный интернет-портал www.troika.mos.ru о новом билетном меню, которое вводится со 2 апреля текущего года на общественном транспорте Москвы. Благодаря этому сайту москвичи, не выходя из дома, могут подобрать удобный проездной и получить исчерпывающую информацию о новых видах билетов.

Заместитель мэра, руководитель Департамента транспорта Максим Ликсутов: «Сориентироваться в выборе оптимального билета на сайте поможет

тарифный калькулятор. После получения данных о статусе пассажира (житель Москвы или области, гость столицы), предпочтениях в выборе общественного транспорта и периодичности его использования, калькулятор рассчитает наиболее удобные билеты для передвижения по городу».

На сайте также размещена подробная информация о каждом виде билетов, их преимуществах и тарифах. Отдельный блок посвящен основной новинке нового билетного меню – электронной пополняемой карте «Тройка», с помощью которой можно будет

оплачивать проезд на всех видах транспорта. Интерактивная карта столицы, размещенная на сайте, поможет узнать, где удобнее приобрести и пополнить баланс «Тройки».

Простая и понятная навигация портала позволяет получить информацию по всем интересующим вопросам, связанным с транспортной системой города. Следуя по ссылкам на отраслевые интернет-порталы, можно узнать об организации работы наземного пассажирского транспорта, а также московского метрополитена.

Новые виды проездных билетов на общественном транспорте вводятся в Москве поэтапно. С 1 февраля билет на метро стал «Единым», им можно пользоваться в трамвае, автобусе, троллейбусе. Кроме того, на сайте Департамента транспорта размещена инфографика о новом тарифном меню, которая поможет сориентироваться в нововведениях.

Пресс-служба
департамента



«Тройка» превзошла по популярности лондонский аналог

Итоги первых дней действия нового билетного меню на общественном транспорте показали большую популярность введенных предложений. Пассажиры активно покупают новые билеты в кассах метро, киосках «Мосгортранса», а также автоматах, где сегодня можно не только приобрести новинки, но и пополнить баланс «Тройки».

Крупнейший проект по развитию билетной системы реализован в кратчайшие сроки, в то время как зарубежные аналоги внедрялись в течение нескольких лет. В Лондоне, опыт которого учитывался при создании «Тройки», «Oyster Card» готовили к внедрению пять лет, и за первый месяц было продано 26 тысяч карт. В Москве электронный кошелек был разработан и внедрен менее чем за 10 месяцев, а практически такое же количество карт было продано в первый день запуска нового билетного меню.

Со 2 апреля – начала действия нового билетного меню – реализовано более 40 тысяч



транспортных карт «Тройка», что значительно превышает все первоначальные прогнозы. Многие пользователи карт уже сейчас замечают удобство использования транспортной карты «Тройка». Кроме этого с каждым днем возрастает популярность билета «90 минут», который удобен, прежде всего, тем, кто использует несколько видов транспорта, совершая пересадки. На сегодняшний день продано более 9 тысяч проездных «90 минут». Уже сейчас можно отметить уменьшение очередей в 2 раза в кассах метро, а также у водителей общественного транспорта.

«Создание выгодных предложений для пассажиров, предоставление удобных тарифов

по карману москвичей, приемлемые цены и комфортные условия проезда для гостей столицы – это именно то, к чему мы стремимся. Каждый может выбрать оптимальный вариант и использовать его по своему усмотрению. Наши нововведения предлагают альтернативы», – отметил результаты недели введения второго этапа билетного меню заместитель мэра, руководитель Департамента транспорта Максим Ликсутов.

Городские власти нацелены на создание комфортных условий использования общественного транспорта и предоставление выгодного тарифа оплаты проезда для пассажиров.

<http://dt.mos.ru>

<p>90 минут </p> <p>Услуга будет доступна с 1 июня Выгодно С этим билетом совершать пересадки между разными видами транспорта проще и дешевле</p>	<p>Единый </p> <p>Универсально Привычный билет на метро, который действует теперь и на наземном транспорте</p>	<p>ТАТ </p> <p>Знакомо Знакомый билет для наземного транспорта — теперь еще лучше</p>
---	--	---

Электронизация на транспорте

Со 2 апреля в Москве наконец-то возродился полноценный «единый» билет на все виды общественного транспорта, который был для москвичей одним из символов ушедших эпох. В самом ближайшем будущем – еще в этом году – Департамент транспорта Москвы обещает, что он эволюционирует в электронный кошелек, которым можно будет расплачиваться за проезд не только в городском, но и пригородном транспорте. По словам гендиректора ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК) Михаила Хромова, его компания уже активно включилась в работу по этой программе.

Как пояснили в ЦППК, технологических препятствий к внедрению карты с электронным кошельком на электричках нет. «Сейчас значительно больше вопросов, связанных с распределением доходов между перевозчиками, – рассказывает директор по информационным технологиям компании Павел Терентьев. – Поскольку купить единый билет можно будет в любой кассе любого вида транспорта, здесь важно обеспечить технологию взаиморасчетов пригородной компании с городскими структурами – «Мосгортрансом» и метрополитеном», – уточняет он. Господин Терентьев напоминает, что в недалеком будущем информационную систему оплаты проезда, возможно, ждет еще одна реконструкция, связанная с введением в России универсальной электронной карты, которая по задумкам чиновни-



ков будет служить и средством оплаты проезда в транспорте.

Однако на первом этапе приобретать билеты на станции все-таки придется. Транспортную смарт-карту нужно будет сначала приложить к билетобменному автомату, выбрав соответствующий абонемент. В пределах действия абонемента владелец карты сможет беспрепятственно проходить через турникет к пригородным поездам, а контролер в поезде благодаря оснащению специальным устройством всегда сможет проверить оплату проезда. Если же пассажир хочет купить разовый билет, то автомат напечатает ему обычный бумажный билетик со штрих-кодом.

В ЦППК уверяют, что благодаря существующей IT-системе учета проезда и оплаты топ-менеджеры компании могут использовать аналитический инструмент, который в режиме квазиреального времени позволяет сравнивать и оценивать различные показатели. «Можно оценивать эффект от новых тарифов или маркетинговых акций, в будущем мы сможем предварительно моделировать тарифные планы», – рассказывает господин Терентьев, добавляя, что система также помогает оптимизировать

графики движения поездов, тем самым распределять загруженность электричек, фиксировать локальные колебания спроса. «Уже сейчас, например, мы видим момент возникновения очередей в кассах, что позволяет оперативно управлять количеством работающих кассиров», – поясняет Павел Терентьев.

Или другой пример: в парке ЦППК появились поезда, которые оснащены инфракрасными счетчиками прохода пассажиров в вагон. Такие составы проезжают по разным направлениям и собирают статистические данные о количестве зайцев. «В дальнейшем благодаря возможности наблюдать все пассажиропотоки практически в режиме реального времени мы сможем оперативно направлять кассиров-контролеров в те поезда, куда прошло наибольшее количество безбилетников», – говорит господин Терентьев.

Приобретение билетов через Интернет уже пройденный этап для железнодорожных компаний: IT-решения для систем с предварительным резервированием мест используются для межобластных экспрессов ЦППК по аналогии с билетами в дальнем сообщении. Главный оператор в этом виде перевозок ОАО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) рублем стимулирует пользование Интернетом, предоставляя пятипроцентную скидку на электронный билет. Как сообщили в пресс-службе компании, сейчас доля продаж билетов ФПК через электронные каналы составляет 16%, а к 2018 году компания планирует довести ее до 40%.

Максим Самойлов

<http://www.kommersant.ru>

27 марта 2013 года в пресс-центре «РИА-Новости» г. Москвы состоялась Пленарное заседание «Пассажирский форум 2013», посвященный вопросам пассажирских перевозок, направленных на обеспечение комфорта и безопасности пассажиров.

Выступление началось с доклада с заместителя министра транспорта Российской Федерации Николая Асаула. Он отметил, что развитие экономики и социальной сферы в России, как и во всем мире, ведет к увеличению транспортного спроса населения. Как сказал Николай Анатольевич: «Мы все больше приходим к пониманию того, что современная инновационная экономика невозможна без обеспечения свободы передвижения граждан, обеспечения доступности мест их трудовой деятельности и проживания. Сегодня мы сталкиваемся с целым рядом системных факторов, ограничивающих удовлетворение объективно существующего транспортного спроса. К этим факторам можно отнести отсутствие во многих случаях возможности реализовать современные мультимодальные транспортные связи и перевозочные цепочки, недостаточное количество современного подвижного состава, отсутствие



взаимоувязки градостроительной и транспортной политики, отсутствие современных механизмов управления, поддерживающих развитие общественного транспорта. Результатом воздействия перечисленных факторов является перегруженность инфраструктуры, рост транспортных задержек и снижение скорости доставки, рост аварийности. Многие проблемы в транспортной системе остаются не только не решенными, но значительно усугубляются».

Николай Анатольевич также перечислил минусы и недостатки в транспортной инфраструктуре, куда вошла такая проблема, как ценообразование и тарификация на рынке.

На мероприятии обсуждалась тема «Новое место скоростного и высокоскоростного сообщения в обновленной Транспортной стратегии РФ до 2013 года», которую прокомментировал первый вице-президент ОАО «РЖД» Александр Мишарин.

Вице-президент отметил, что железнодорожные перевозки – это лидер среди всех видов остального транспорта. Сюда можно включить и степень безопасности, и тарифы, и количество пассажиров, ко-

торые пользуются услугами такого транспорта. В последние 2 года наблюдается рост пассажиропотока. Это связано с изменением стратегии и подхода к этому вопросу.

Среди всех перевозок особое внимание уделяется скоростным и высокоскоростным перевозкам, которые могут быть как пригородными, так и дальними. Этот проект включает в себя строительство железнодорожной инфраструктуры и железнодорожного полотна. Речь пока идет о Москве и Московской области. Мишарин сказал, что такого рода перевозки пользуются очень большим спросом и, кроме того, продолжают набирать темп. В недалеком будущем будут взяты несколько крупных регионов России, через которые будут проходить высокоскоростные составы. Это позволит человеку жить в своем регионе, а работать в другом, так как очень многие жители вынуждены оставлять родные места и ехать в крупный мегаполис на заработки, потому что в своем родном регионе не могут найти подходящую для себя работу.

Евгений Михайлов – первый заместитель руководителя Департамента транспорта и раз-





вита дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы – рассказал на форуме о существовании двух видов электронных билетов. Первый вид – это единый билет на весь вид транспорта, который стал действовать с 1 февраля 2013 года, и второй вид – билет на весь вид транспорта, действующий в течение 90 дней. Такое новшество стало экономить время пассажира, у водителей транспорта стало меньше очередей, отпала необходимость в кассире, который продавал проездные билеты на остановках. Увеличилось число пассажиров на наземном виде транспорта, так как благодаря таким единым электронным би-

летам, которые включают в себя неограниченное количество поездок, население не платит несколько раз, пересаживаясь с одного вида транспорта на другой. Также растет эффективность онлайн-продаж. Это позволило намного сократить те же очереди в кассах.

Андрей Юрьев, президент Национального союза страховщиков ответственности, рассказал о том, что страховые компании готовы к новому виду страхования, а именно – ответственности перевозчика за причинение вреда пассажиру. Однако сложность заключается в том, что в законодательстве не четко прописано, за что

именно отвечает перевозчик, поэтому некоторые страховые компании составляют контракт с пассажиром сами. Юрьев отметил, что пассажир, застрахованный в компании одного региона, может обратиться в страховую компанию другого региона в случае происшествия с ним. Это связано с тем, что страховые компании помогают друг другу и считаются взаимосвязанными.

На «Пассажи́рском форуме» было также отмечено, что страховые компании готовы оказывать услуги по обеспечению безопасности граждан на транспортных объектах. Оказывается, компании могут выполнять такой вид услуги с помощью видео- или вебкамеры. Также были приведены примеры, из которых видна результативность работ в этом направлении.

В мероприятии принял участие представитель НП «Развитие автовокзалов страны».

<http://npravs.ru>



21-24 мая 2013 года
Москва, ВВЦ,
Павильон № 75



ОРГАНИЗАТОРЫ



МЧС России



ФСВТС России



МВД России



Международный салон
КОМПЛЕКСНАЯ
БЕЗОПАСНОСТЬ 2013



июнь 2013 года

СОЧИ



XI Съезд членов Российского автотранспортного союза

**Адрес мероприятия:
ул. Черноморская, дом 3,
гостиничный комплекс
«Жемчужина»**

Программа

- регистрация прибывающих на мероприятия
- заседание Правления РАС
- Съезд РАС
- Конференция

**РАС наметит маршруты совершенствования
сферы пассажирского транспорта**

В Съезде примут участие представители органов государственной власти, органов по сертификации услуг на автомобильном транспорте, руководители автотранспортных предприятий и автовокзалов, представители российских и зарубежных коммерческих структур, профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, региональных объединений автоперевозчиков и ряда других отраслевых организаций и профильных структур.

В данном мероприятии примут участие также руководители ГК «Русские Автобусные Линии», Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» и Некоммерческого партнерства «Развития автовокзалов страны».

Российский автотранспортный союз планирует провести ряд деловых мероприятий, посвященных регулированию механизма взаимодействия и разработке вариантов решения существующих проблем в области пассажирского транспорта России и СНГ.

В рамках работы Съезда предусмотрено проведение заседания Правления РАС и Конференции.





Интервью с директором ГУП СО «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта».

«Автовокзалы будут работать по закону и приносить прибыль областному бюджету!» – утверждает директор ГУП СО «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта» Николай Филиппович Ершов. Он, в частности, руководит Южным автовокзалом в Екатеринбурге и еще 22 автовокзалами и автостанциями в Свердловской области. Отставной военный взялся за сложный и ответственный участок работы, который затрагивает интересы многих горожан и жителей области. На чем основана уверенность Николая Ершова в успехе и каким он видит дальнейшее развитие пассажирских перевозок на Среднем Урале, выяснил наш корреспондент.

– Николай Филиппович, когда началась Ваша карьера руководителя автовокзалов?

– В начале октября 2010 года я пришел на предприятие в качестве заместителя директора по производству. Предприятие работало в тот момент без генерального директора, коллектив находился в подвешенном

НИКОЛАЙ ЕРШОВ:

«Автовокзалы будут работать по закону и приносить прибыль областному бюджету!»

состоянии. Это не лучшим образом сказывалось на его мотивации. Я стал работать, начал разбираться в ситуации и наводить порядок в своем направлении. У меня очень большой опыт работы в качестве управленца транспортной сферы, так что мне уже через месяц стало понятно, какие узкие места надо расшивать, чтобы предприятие в целом стало работать отлично. Поэтому, когда через два месяца был объявлен конкурс на должность директора, я решил подать свои документы. Я привык решать объемные задачи: руководил многими тысячами человек, умею налаживать работу сложных организаций.

– А много было претендентов на место директора?

– Конкурс был немаленький. Претендовали на должность 20 человек.

– Вы долго служили в армии. А каков у Вас опыт управления гражданскими людьми?

– Я начал службу лейтенантом, прошел путь до генерал-лейтенанта. Сменил много гарнизонов, руководил все более и более крупными коллективами. Одиннадцать лет, с 1996 по 2007 годы, был заместителем командующего округом по вооружению. Потом меня повысили: два года был начальником Главного автобронетанкового управления Минобороны РФ в Москве. Под моим управлением находились более 25 тысяч человек, 23 ремонтных завода, два НИИ по развиту вооружения и военной

техники, три военных училища (два автомобильных и одно танково-инженерное). Поэтому я хорошо знаю, как сделать, чтобы были исправны автомобили, автобусы и очень сложная техника. Кстати, только на каждом из 23 заводов, которые мне подчинялись, трудились по 600–700 работников, то есть около 16 тысяч человек, и все они были гражданскими. Так что Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта для меня – не самый крупный «гражданский объект»: здесь работает всего-то более 300 человек.

– Почему после отставки Вы вернулись в Екатеринбург?

– В Екатеринбурге я прослужил более семи лет, остались друзья, и поэтому мы с женой решили вернуться сюда. А сам я из Омской области.

– Но вернемся к конкурсу. Как происходил отбор?

– Каждый кандидат докладывал комиссии свой план развития предприятия. Это занимало примерно 30 минут на человека. Я предложил сосредоточиться на повышении качества работы, на повышении рентабельности предприятия при одновременном улучшении материальной базы.

– Вы решили помимо бюджетных средств увеличить внебюджетные? Или просто поднять цены? И что Вы понимаете под улучшением материальной базы?

– Нет-нет, у предприятия бюджетного финансирования

нет. Наоборот, это мы приносим доход областному бюджету. Поэтому речь шла только о повышении доходной части.

Рост цен невозможен: тарифы жестко регулируются. Я сосредоточил усилия на том, чтобы навести порядок на предприятии. Основные направления работы: проведение организационных мероприятий, наведение порядка в отношениях с арендаторами, борьба с незаконными автоперевозчиками, паразитирующими на автовокзалах и автостанциях.

Я сделал то, что очевидно для любого честного и грамотного управляющего, но почему-то не было сделано ранее. Только по оплате аренды при проведении независимой оценки существенно поднялась отдача. После того, как по объектам были выведены специалистами обоснованные суммы, отражающие рыночные реалии, я жестко поставил перед арендаторами вопрос: или платите столько, сколько это на самом деле стоит, или освободите помещение тем, кто будет платить нормальную рыночную цену.

Посудите сами: только одна из фирм, занимающая более 200 квадратных метров площадей, платит 873,2 рубля за квадратный метр, а их предшественники платили 372,73 рубля за метр квадратный. Чувствуете разницу? Только на этом арендаторе предприятие недополучило с 2008 года более 4 миллионов рублей.

Я считаю, что отношения государственного предприятия с арендаторами должны строиться на прозрачных и законно обоснованных схемах, тогда и социальная сфера Свердловской области будет жить лучше.

– За счет чего еще планируете поднимать рентабельность?

– Не просто планируем, а уже поднимаем. Мы полностью выполнили план за пять месяцев в этом направлении. Я поставил задачу вытеснить нелегальных перевозчиков с автовокзала. Нелегальные такси останавливались неподалеку от автовокзалов и автостанций, в местах, никак не приспособленных для этого. Зазывала заманивал людей. Все это незаконно, за «черный нал», мимо кассы, мимо областного бюджета. Я наладил отношения с районными отделами внутренних дел, милиция взялась за барыг, промышленявших на автовокзале. Одновременно провожу работу по улучшению качества обслуживания пассажиров. Результат налицо: с 5% наша рентабельность уже ощутимо поднялась, и мы, несомненно, выйдем на те 10% рентабельности, которые поставлены нам в план.

– Это правда, что Вы легко увольняете людей?

– Если человек не справляется со своими обязанностями – да. Я уверен, что, повышая заработную плату на предприятии, я не только делаю работу здесь более привлекательной, но и получаю моральное право потребовать от сотрудника, чтобы он выполнял свою работу честно и качественно. В противном случае пусть освободит место тому, кто будет это делать именно так.

– Некоторые СМИ говорят о том, что на Вас люди жалуются, а эксперты – что Вы плохо руководите автовокзалами, и контингент набираете только исключительно из бывших военных.

– Читал об этом. Действительно, те, кто был уволен, по-

рой недовольны. Их, я думаю, можно понять. Однако, проведя ряд ревизий деятельности некоторых сотрудников, самое мягкое, что любой честный руководитель, который заботится об интересах государства, мог сделать, – это предложить им уйти по собственному желанию. Потому что более жесткие и, отмечу, законные варианты расставания с такими «тружениками» им бы точно не понравились.

А что касается экспертов... Вот цитата: «Эксперты отрасли говорят о снижении уровня подготовки кадров, изменении в основных принципах работы автовокзалов». Первый же вопрос, который возникает: «Где фамилии и должности этих якобы экспертов?» Я полагаю – это мифические персонажи, так как любой человек, непредвзято относящийся к ситуации и при этом обладающий квалификацией в вопросе работы автовокзалов Свердловской области, такого не скажет.

А еще скажу, что на предприятии нет ни одного бывшего военного, кроме меня.

– Я все же спрошу. Если считать, что автовокзалам под Вашим руководством что-то угрожает, какая, на Ваш взгляд, это может быть угроза?

– О! Над автовокзалами Свердловской области нависли страшные угрозы: угроза повышения рентабельности до 10% за год, угроза создания законной и прозрачной схемы работы и угроза избавления от тех, кто не хочет или не может работать эффективно и честно. Надеюсь, и над всей страной в целом нависнут ровно те же «угрозы».

Сергей Ильин © JustMedia



Лилия Саранчук, директор Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области

С 1 апреля общественному транспорту всей страны запрещено работать, если перевозчик не застраховал свою гражданскую ответственность за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров. Теперь пострадавшие в ДТП с участием автобусов и маршруток будут получать компенсации не через судебные иски к автопредприятиям, а напрямую от страховщиков, причем максимальный размер выплаты превышает 2 миллиона рублей. Штрафы за отсутствие страхования ответственности достигают полумиллиона рублей, а не застраховавшимся вовремя перевозчикам Госавтодорнадзор направит предписание о приостановке их деятельности. Если руководитель транспортной организации предписание не выполнит, ему

СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

грозит уголовная ответственность.

Конечно, Закон об обязательном страховании ответственности перевозчиков запускает важный для граждан механизм. Сам по себе он не вызвал бы паники у предпринимателей. Однако к апрелю перевозчики должны внедрить не только это новшество: на каждом автобусе или маршрутке теперь необходимо установить тахограф, который обеспечивает контроль за графиком работы водителя, а также оборудовать транспортное средство терминалами ГЛОНАСС. Расходы у организаций будут разные в зависимости от количества транспорта: кто-то потратит на все полмиллиона, кто-то – десять.

Компенсировать эти траты с помощью увеличения платы за проезд автопредприятиям пока не позволили.

Меньше всего нововведение отразится на городском транспорте крупных городов, таких как Екатеринбург: пассажиропоток позволяет компенсировать затраты. Сильнее всего это скажется на перевозчиках, обслуживающих пригородные, социально важные, но мало-заполняемые маршруты. Они и без законодательных нововведений живут в условиях недофинансирования. Также тяжело придется городскому транспорту в небольших городах – тоже из-за немногочисленности пассажиров.

Структура затрат автопредприятия обычно следующая: 40% идет на горючее, 40% – на

зарплату и «зарплатные» налоги, 20% – ремонты и прочие расходы. Горюче-смазочные материалы за последние два года подорожали почти в два раза. За те же два года максимальный уровень тарифа на перевозки в городах области власти не увеличивали. Это неизменные 14 рублей. Таким образом, 20% сейчас тратятся на страховку и прочие новшества. 40% тарифа, отведенные на ГСМ, фактически превращаются в 60%, и единственный способ выжить для компании – экономить на зарплате, что еще сильнее увеличивает кадровый голод и дефицит профессиональных водителей, и без того огромные в сфере перевозок. Экономят также на обеспечении безопасности.

Будет чудом, если не возрастет количество ДТП с общественным транспортом, пусть они теперь и застрахованы. Сколько пассажирских маршрутов останется без автобусов, пока сказать трудно, однако, если судить по количеству заявлений в Союз автоперевозчиков и в областные мэрии о прекращении работы, с областных дорог могут уйти порядка 20 процентов предприятий.

<http://www.e1.ru/>



ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ЗЕРКАЛЕ ОБЩЕСТВЕННОГО МНЕНИЯ: ДАННЫЕ ВЦИОМ



Основные виды транспорта, требующие тщательного обеспечения безопасности, – это метрополитен и железные дороги. Об этом рассказал представитель Департамента транспортной безопасности и специальных программ Министерства транспорта РФ Евгений Ночкин в ходе «круглого стола» в Москве на тему «Транспортная безопасность в зеркале общественного мнения: данные ВЦИОМ».

«Сейчас обкатывается система интеллектуального видеонаблюдения. На данный момент тест находится на втором этапе, когда осталось порядка 3–4 организаций с максимально эффективной системой наблюдения. Думаю, летом начнется массовое внедрение. Основные проблемные транспорты – это метрополитен и железная дорога.

Мы понимаем, что кто угодно может подойти к железной дороге и произвести противоправные действия. Основную опасность представляют высокоскоростные поезда: когда состав набирает скорость до 250 км/ч, то при подрыве путей жертв будет очень много. Маршруты путей оснащаются, производится патрулирование путей. Все это скрыто от глаз пассажиров. Работает машина, которая анализирует те или иные действия, и уже в случае подозрительных действий вызывается патруль», – отметил специалист.

Он подчеркнул, что в Москве и Санкт-Петербурге будет



сделан упор на системы интеллектуального видеонаблюдения: «Что касается метрополитена, то в России 7 стандартных метрополитенов. Если убрать метрополитен из Москвы и Санкт-Петербурга, то в оставшихся метрополитенах обстановка будет более-менее спокойна: пассажиропоток небольшой, системы наблюдения исправны, можно проводить стопроцентный досмотр пассажиров. Так что проблем нет. Две столицы – это миллионы ежедневно перемещающихся людей, и если ввести стопроцентный досмотр, метро встанет.

Москва и Санкт-Петербург немного отстали от других метрополитенов, но было принято решение после пилотного проекта на «Охотном Ряду» не оснащать все неосмысленно, а оснащать с умом. Нужно на входе отсекал правонарушителей. Основной упор будет сделан на системы интеллектуального видеонаблюдения».

Ночкин положительно оценил инициативу РЖД о прохождении досмотра перед поездкой на «Сапсане»:

«У МВД и ФСБ есть база данных людей, которые подозреваются в совершении правонарушений. По статистике МВД, порядка 5000 человек за прошлый год были задержаны. Это не террористы, но это преступники, которые находились в розыске, и так далее. РЖД сделали проще: они обязали пассажиров перед «Сапсанами» проходить проверку, как перед самолетами.

В итоге перед досмотровыми зонами стали находить оружие, наркотики, другие запрещенные предметы, которые правонарушители «сбрасывали» перед прохождением. В данный момент видимых технических решений мы не видим. Осталось внести поправки в закон. Мы задумались о продлении Комплексной программы. Транспортная безопасность – один из компонентов общей безопасности. Наша задача – не допустить террориста и правонарушителя на сам транспорт. Думаю, уже к лету станет понятно, будет ли продолжаться программа».

Информированность россиян касательно безопасности

на транспорте за последний год не повысилась, и это ставит вопрос о мерах и способах информированности населения. Об этом заявил генеральный директор Всероссийского центра изучения общественного мнения Валерий Федоров.

«Уже третий год подряд реализуется программа “Обеспечение безопасности на транспорте”, в рамках которой ведутся в том числе исследовательские работы общественного мнения. Государство многое может сделать. Например, информировать население. Нужно было также замерить мнения людей относительно эффективности мер в рамках программы – например, рамки на вокзалах, “тревожные кнопки” в метро. Госпрограмма предполагает в том числе и активную коммуникацию с населением», – отметил Федоров.

По его словам, уровень информированности растет затухающим темпом:

«Базовый показатель – удовлетворенность населения мерами, которые принимаются органами исполнительной власти для обеспечения безопасности на транспорте. Целевой показатель в 2013 году был установлен на уровне 80%. Если говорить о реалиях, то у них другие показатели: в 2013 году это число составило 64%.



Мы видим, что целевой показатель выше реального.

С одной стороны, произошло повышение уровня удовлетворенности, но оно прошло очень медленным и затухающим темпом. Вероятно, это говорит о том, что после реализации мероприятий произошло привыкание и особога ощущения повышенной безопасности не происходит. Нужно задумываться о продолжении этой программы».

По данным ВЦИОМ, реальный показатель информированности населения составляет 51%:

«Что касается уровня информированности населения, то на 2013 год это 70% целевого показателя и 51% реального показателя. Если сравнивать с предыдущими годами, то ситуация не изменилась и информированность не повысилась. Это ставит вопрос о способах и мерах информированности населения».

Эксперт подчеркнул, что ожидаемого уровня достичь пока что не получается: «Последний показатель – это уровень информированности населения о действиях в случае возникновения угрозы чрезвычайной ситуации на транспорте. В 2013 году целевой показатель – 80%, реальный показатель 41%. В каком-то смысле наши действия и действия наших коллег уходят в болото, и ожидаемого эффекта не происходит».

Наиболее безопасным видом транспорта, согласно исследовани-



ям, россияне считают автобусы, троллейбусы, трамваи и маршрутные такси:

«Что касается страхов населения перед терактами на различных видах транспорта, то, по мнению россиян, самые безопасные виды транспорта – это автобусы. Далее идут маршрутные такси, троллейбусы, трамваи, речной и морской транспорт. После идут четыре вида транспорта, которые, по мнению граждан, менее безопасны. Это электрички, поезда, самолеты и метро. Что касается последнего транспорта, то опасения на уровне 38–47%».

В сфере транспорта за последние годы производятся различные методы информирования населения относительно транспортной безопасности. Согласно статистике, именно транспорт зачастую является целью для террористических атак, о чем свидетельствует не только опыт России, но и всего мира. В Москве известны случаи террористических актов со стороны радикальных исламистов, базирующихся на кавказских территориях, а Европу и США за последние десятилетия все чаще атаковали террористы из «Аль-Каиды».

По материалам «РИА-Новости» и «ИА REX»

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ ТРАНСФОРМАЦИИ СЕТИ
И ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ПРОГРЕССИВНОЕ

№ 1 МАРТ 2006

Инициативный юридический консалтинг
АВТОВОКЗАЛ АЭРОКОЗАЛ

№ 2 АПРЕЛЬ 2006

АВТОБУСНЫЕ СТАНЦИИ "ИЗМЕНЕНИЕ РАБОТЫ" В МОСКВЕ

№ 3 МАЙ 2006

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 4 ИЮНЬ 2006

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 5 ИЮЛЬ 2006

МОСКОВСКАЯ РЕГИОНАЛЬНАЯ АВТОБУСНАЯ СЕТЬ
СЕГОДНЯ ПРЯМЫЕ, ЗАВТРА - МАРШРУТ

№ 6 АВГУСТ 2006

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 7 СЕНТЯБРЬ 2006

ВОЗРОЖДАЕМ МАРШРУТНУЮ СЕТЬ СТРАНЫ

№ 8 ОКТЯБРЬ 2006

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 9 НОЯБРЬ 2006

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 10 ДЕКАБРЬ 2006

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 11 ЯНУАРИЙ 2007

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 12 ФЕВРАЛЬ-АВГУСТ 2007

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 13 СЕНТЯБРЬ-ОКТОБРИ 2007

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 14 НОЯБРЬ - ДЕКАБРЬ 2007

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 15 ЯНУАРИЙ - ФЕВРАЛЬ 2008

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 16 МАРТ - АПРЕЛЬ 2008

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 17 МАЙ-ИЮНЬ-ИЮЛЬ 2008

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 18 АВГУСТ-СЕНТЯБРЬ 2008

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 19 ОКТЯБРЬ - НОЯБРЬ - ДЕКАБРЬ 2008

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 20 ЯНУАРИЙ - ФЕВРАЛЬ 2009

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 21 МАРТ 2009 г.

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 22 АПРЕЛЬ-МАЙ 2009 г.

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 23 ИЮНЬ-ИЮЛЬ 2009 г.

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 24 АВГУСТ-СЕНТЯБРЬ 2009 г.

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 25 ОКТЯБРЬ 2009 г.

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 26 НОЯБРЬ - СЕНТЯБРЬ 2009 г.

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 1 ЯНУАРИЙ - ФЕВРАЛЬ 2010 г. (№ 27)

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 2 МАРТ - АПРЕЛЬ 2010 г. (№ 28)

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 3 МАЙ - ИЮНЬ 2010 г. (№ 29)

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 4 ИЮЛЬ-АВГУСТ 2010 г. (№ 30)

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 5 СЕНТЯБРЬ - ОКТЯБРЬ 2010 г. (№ 31)

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 6 НОЯБРЬ - АПРЕЛЬ 2011 г. (№ 32)

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 7 МАЙ - ФЕВРАЛЬ 2011 г. (№ 33)

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 8 МАРТ - АПРЕЛЬ 2011 г. (№ 34)

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 9 МАЙ - ИЮНЬ 2011 г. (№ 35)

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ИЗМЕНЕНИЕ В ВОСТОЧНОЕ ПОКОЛЕНИЕ

№ 10 ИЮЛЬ - АВГУСТ 2011 г. (№ 36)

**В МАРТЕ 2013 ГОДА ЖУРНАЛУ
ИСПОЛНИЛОСЬ СЕМЬ ЛЕТ**

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



**Подписка на 2013 г. в редакции
на информационно-аналитический журнал
«Российские Автобусные
Линии. Проблемы
и перспективы развития»**

Контактная информация:
119571, г. Москва, Ленинский пр-т, 158,
офис 310. Тел./факс: +7 (495) 739-34-00;
e-mail: info@rosbuslines.ru

**Для подписчиков
в отделениях и узлах связи
(подписной индекс 11129)**

Стоимость полугодовой подписки
в каталоге российской прессы
«Почта России»:

Одного номера журнала – 182 руб. 95 коп.
без учета НДС и доставки
Трех номеров журнала – 548 руб. 85 коп.
без учета НДС и доставки в каталоге

Федеральное государственное унитарное предприятие "Почта России" Ф СП - 1

Бланк заказа периодических изданий

АБОНЕМЕНТ На газету журнал **11129**
«Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» (индекс издания)
(наименование издания) Количество комплектов 1

На 2013 год по месяцам

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Куда _____ (почтовый индекс) _____ (адрес)

Кому _____

Линия отреза

ДОСТАВОЧНАЯ КАРТОЧКА **11129**
(индекс издания)

На газету журнал **«Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития»**
(наименование издания)

Стоимость	подписки	Количество комплектов	1
	каталожная		
	переадресовки		

На 2012 год по месяцам

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

_____	Город	_____
_____	село	_____
_____	почтовый индекс	_____
_____	область	_____
_____	Район	_____
_____	код улицы	_____
_____	улица	_____
_____	дом	_____
_____	корпус	_____
_____	квартира	_____

Фамилия И.О.		



ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

- ◆ Организации – члены Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны».
- ◆ Организации – члены Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны».
- ◆ Организации – члены Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов.
- ◆ Пассажирские автотранспортные предприятия.
- ◆ Организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции.
- ◆ Некоммерческие организации в сфере транспорта.
- ◆ Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сферах транспорта, градостроения и природопользования.
- ◆ Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации.
- ◆ Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации.
- ◆ Полномочные представители Президента Российской Федерации в федеральных округах.
- ◆ Министерство транспорта Российской Федерации.
- ◆ Министерство внутренних дел Российской Федерации.
- ◆ Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и его территориальные управления.
- ◆ Генеральная прокуратура Российской Федерации.
- ◆ Федеральная служба безопасности Российской Федерации и ее территориальные управления.
- ◆ Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, территориальные управления государственного автодорожного надзора.
- ◆ Территориальные органы исполнительной власти города Москвы.
- ◆ Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.
- ◆ Профсоюзные организации в сфере автомобильного транспорта.
- ◆ Общества защиты прав потребителей.
- ◆ Научно-исследовательские и высшие учебные организации в сфере автомобильного транспорта.
- ◆ ОАО «Российские железные дороги».
- ◆ Организации следующих видов деятельности: реализации автобусов, запасных частей, топлива; технического обслуживания, ремонта, переоборудования автобусов; спутниковой навигации; страхования, рекламы.

