

С 18 ПО 23 ОКТЯБРЯ 2013 ГОДА

 busworld
kortrijk
18-23.10.2013



Кортрейк
(Бельгия)

состоится 22-я ежегодная
Международная
выставка
автобусного транспорта

Busworld Kortrijk 2013

По традиции на выставке будут представлены самые современные мировые тенденции в сфере пассажирских автобусных перевозок и деятельности автовокзалов.



Контактная информация:
Kortrijk Expo, Belgium, Doorniksesteenweg 216, 8500, Kortrijk, Belgium
Busworld, Kasteel van Rumbeke, Moorseelesteenweg 2, BE-8800, Roeselare, Belgium
Tel.: +32 51 22 60 60, fax: +32 51 22 92 73. E-mail: info@busworld.org

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ЮБИЛЕЙНЫЙ 50-й выпуск журнала

2013

№6 (50) сентябрь–октябрь



ЕВРАЗИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ:

АВТОВОКЗАЛЫ В СИСТЕМЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ НАСЕЛЕНИЮ



2-7 декабря 2013 года
Москва, Россия
Комплекс «Гостиный Двор»

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2013

«Транспортная неделя – 2013» – одно из наиболее значимых событий для транспортного сообщества. Это уникальный формат, который включает в себя целый ряд деловых, научных и социально-культурных мероприятий, в седьмой раз собирающий профессионалов отрасли на единой площадке.

В рамках «Транспортной недели – 2013» пройдут:

VII Международный форум «Транспорт России» (5-7 декабря):

- ▶ Пленарное заседание «Транспорт России: контуры инвестиционной политики»
- ▶ Деловой завтрак с министром транспорта Российской Федерации
- ▶ «Круглый стол» «HR в транспортном секторе»
- ▶ Открытые дискуссии
- ▶ Конференции и сессии по видам транспорта и транспортной деятельности
- ▶ Мастер-классы
- ▶ Заседание Совета по транспортной политике при Интеграционном комитете ЕврАзЭС
- ▶ Молодежный форум
- ▶ Вечерний прием от имени министра транспорта Российской Федерации М.Ю. Соколова

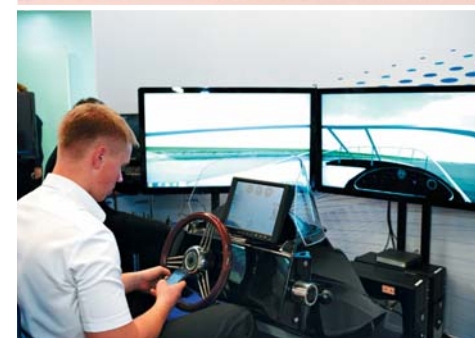
VII Международная выставка «Транспорт России» (5-7 декабря)

IV Международный конгресс «ROAD TRAFFIC RUSSIA – 2013. Организация дорожного движения в Российской Федерации» (3 декабря)

Развлекательные и спортивные мероприятия:

- ▶ V Общероссийская спартакиада студентов транспортных вузов (финал – 2 декабря)
- ▶ Всероссийский фестиваль творчества студентов транспортных вузов «ТрансАрт-2013» (финал – 4 декабря)

Организатором «Транспортной недели – 2013» является Министерство транспорта Российской Федерации, оператором – компания «Бизнес Диалог»



С ЮБИЛЕЙНЫМ



50^{-м}



ВЫПУСКОМ ЖУРНАЛА!

27 ОКТЯБРЯ – ДЕНЬ РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА



Уважаемые автотранспортники!

Редакция журнала «Российские Автобусные Линии» поздравляет вас с профессиональным праздником!

Сегодня вы – одно из основных связующих звеньев между городами и областями, между регионами России, а значит, и между множеством отраслей промышленности, не говоря о транспортной системе самих городов, о туризме и о международных перевозках. Следовательно, от вас во многом зависит развитие экономического потенциала страны.

Без автотранспорта немислимо не только стабильное функционирование национальной экономики, но и повседневная жизнь миллионов россиян. На вашу долю выпадает поистине титанический труд: только пассажирскими автопредприятиями ежедневно перевозится 75% населения России. Поэтому столь важное значение имеет добросовестная работа и профессиональное мастерство работников автотранспортных предприятий, обеспечивающих обслуживание пассажиров и функционирование отрасли в целом.

Мы поздравляем вас – тех, кто честно и с полной отдачей трудится, способствуя развитию общего дела: водителей, рабочих, инженерно-технических работников и служащих, руководителей автотранспортных и пассажирских автопредприятий, ученых отраслевой науки и преподавателей учебных заведений.

В решении всех задач, стоящих перед вами, – особый низкий поклон ветеранам, отдавшим любимой профессии лучшие годы своей жизни.

С праздником, дорогие друзья!

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:

Ахохов А.Ч. – заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

Бакирей А.С. – директор Департамента автомобильного и городского пассажирского транспорта

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»

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

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

Выпускающий редактор: С.Н. Неподкосов

Советник главного редактора: Г.Д. Шахматов

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

Юридическое сопровождение:

В.В. Садовников, А.С. Яровенко

Отдел подписки и распространения:

А.А. Голощуков, С.Н. Маракулин

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

Фотограф: Ю.П. Данченко

Дизайн и верстка: Т.Ю. Котелкина

Корректор: О.И. Церковская

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
03.09.2013 г.

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

СЛОВО РЕДАКТОРА 4

ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

Евразийский транспортный форум	5
Город станет удобнее	8
В Екатеринбурге появится современный транспортно-пересадочный комплекс «Центральный»	9
Итоги, цели и задачи	10
Объединение усилий с полезным результатом	12

СОБЫТИЕ

Российско-европейское сотрудничество	20
С комфортом для пассажиров	25

СОТРУДНИЧЕСТВО

Из Европы – в Евразию	26
Борис Лоран: «Проблемы у нас во многом схожие»	28
Съезд Национальной ассоциации предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта	36

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

Руководство для автобусных компаний по правам пассажиров регулярных маршрутов (до 250 км)	30
Взгляд в будущее	31

ПЕРСОНА

Новые назначения	38
------------------	----

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Перевозки должны быть безопасными!	40
Комплексный подход	41
Почему водители пассажирских автобусов засыпают за рулем	42
Транспортная безопасность и технологии – 2013	45
Обсудили вопросы безопасности	46

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

За звание «Лучший по профессии» соревновались 60 водителей автобусов	47
На Федеральном уровне	49
Федеральный закон с нетерпением ждут во Владивостоке	49
В Ленинградской области создадут метро, автовокзал и легкорельсовый транспорт	50
«Приехали» к согласию	50
Правила – для всех	50
Пассажирам будет комфортно	51
Курский автовокзал обновят	51
Госдуме предложено разрешить курение	52
В Казани появится еще один автовокзал	52
Билеты можно купить на почте	52
Автовокзал объявляет скидку	53
Омские автовокзалы станут доступнее	53

ЮБИЛЕЙ

Московский областной транспортный союз отметил двадцатилетие	54
--	----

АВТОВОКЗАЛЫ

Жемчужина Северо-Запада	59
Дорогу осилит идущий	60

ИСТОРИЯ АВТОБУСА

Праздник в стиле ретро	64
------------------------	----



Уважаемые читатели!

Вы держите в руках юбилейный 50-й выпуск уникального печатного издания о деятельности автовокзалов, рынке межсубъектных и международных автобусных пассажирских перевозок, развитии единой транспортной системы. С 2006 года на страницах журнала, аналогов которому нет, публикуются самые актуальные новости, интервью, репортажи, аналитические материалы, освещаются вопросы нормативно-правового характера. Все эти семь лет вниманию читателей предлагаются в подробном изложении наиболее значимые проблемы нашей отрасли, обсуждаются задачи, напрямую связанные с ее стратегическим развитием.

И по праву мы можем гордиться, что за эти годы наш журнал завоевал прочное место среди специализированных изданий и пользуется заслуженным авторитетом среди его постоянных читателей – профессионалов автотранспортной отрасли всех регионов России и стран ближнего зарубежья. Впрочем, в ближайшем будущем читательская аудитория расширится за счет стран Евросоюза, для которых запланированы специальные выпуски издания на английском языке.

Мы и дальше постараемся как можно подробнее освещать наиболее злободневные вопросы и значимые события нашего производственного и рыночного секторов, обсуждать вместе с вами возникающие проблемы, решать задачи, которые само время ставит перед нами. И первые два осенних месяца оказались для всех нас насыщены событиями не только российского, но и европейского масштаба.

В первых числах сентября состоялся юбилейный 10-й съезд Общеввропейской ассоциации автовокзалов – Association of Pan-European Coach Terminals (APC), на который пригласили в качестве участника НП РАВС – крупнейшее объединение российских автовокзалов и стратегического партнера APC в сфере международных автобусных перевозок. На нем была принята важнейшая декларация, которая еще раз подчеркивает совпадение интересов Европы и России, наши общие тенденции в развитии деятельности автовокзалов.

К моменту выпуска номера, который вы держите в руках, НП РАВС уже стало полноправным членом этой ассоциации и начало активно обмениваться опытом с европейскими коллегами, развивать пассажирские автобусные перевозки на огромном евразийском пространстве.

Вернемся к российским реалиям.

10 сентября свой 20-летний юбилей отпраздновал Московский областной транспортный союз (АСМОР). Мы искренне поздравляем коллег и особенно горячо – нашего всеми уважаемого ветерана и неутомимого борца за развитие автотранспорта России Винокурова Бориса Аркадьевича.

Следующим важнейшим событием стал Евразийский транспортный форум, проходивший с 18 по 20 сентября в Екатеринбурге. Особо следует отметить состоявшуюся на нем панельную дискуссию «Автовокзалы в системе транспортных услуг населению», организованную НП РАВС совместно с Союзом транспортников Свердловской области, и пленарное заседание при поддержке региональным Минтрансом по теме «Факторы, обеспечивающие создание эффективной транспортной системы пассажирских перевозок в субъектах РФ». В формате диалога на этих мероприятиях обсудили не только проблемы, но и высказали массу конструктивных и критических замечаний, касающихся современной деятельности нашего сегмента рынка.

Именно такие диалоги между профессионалами и рождают в конечном счете изменения в действующем законодательстве, помогают нам работать успешнее, а рынку – динамично развиваться. Поэтому вполне закономерно, что одним из важнейших итогов форума стало решение о разработке концепции закона о деятельности автовокзалов. Этот закон в дальнейшем призван нормативно закрепить права и структуру деятельности автовокзалов, прежде всего, в сфере обеспечения процесса пассажирских перевозок.

Особо следует подчеркнуть, в форуме приняли участие автотранспортники и некоммерческие объединения из Беларуси, Казахстана, Эстонии и Латвии, – факт, красноречиво свидетельствующий, в первую очередь, о той тесной взаимосвязи, которая существует внутри автотранспортного сообщества на постсоветском пространстве.

Главным политическим событием нынешней осени стали, конечно, выборы различных органов власти, прошедшие во многих регионах. Теперь, когда все избранные руководители приняли присягу, начинается новый этап в развитии субъектов России и ее городов. А это значит, что и транспортные проблемы тоже потребуют своего решения.

Призываю всех вас не расслабляться и активно добиваться от наших избранников выполнения предвыборных обещаний. В частности тех, которые касаются защиты добросовестных перевозчиков и автовокзалов от деструктивного существования нелегального рынка.

Приятного и полезного чтения!

С уважением,

Борис Лоран

ЕВРАЗИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

Несомненно, одним из грандиозных событий в мире транспортной индустрии стал Евразийский транспортный форум, проходивший с 18 по 20 сентября в Екатеринбурге на площадке МВЦ «Экспо». Фактически столица Среднего Урала приняла сразу два мероприятия, вторым из которых стала проходившая параллельно с форумом 7-я Международная специализированная выставка «UralComTrans-2013: Коммерческий транспорт. Автомеханика. Логистический сервис».

Мероприятие такого масштаба проводилось на Урале впервые, и хозяева форума убедительно показали себя как прекрасные организаторы и высококлассные профессионалы. Форум прошел при поддержке **полномочного представителя президента в УрФО Игоря Холманских** и Министерства транспорта Российской Федерации. В нем приняли участие представители из 36 регионов России (всего 47 субъектов), а также зарубежные гости из Беларуси, Казахстана и Эстонии. Здесь встретились для обсуждения самых животрепещущих проблем отрасли ученые и члены профессиональных союзов и объединений, представители исполнительных органов власти всех уровней и бизнеса. Как отметил **заместитель министра транспорта и связи Свердловской области Василий Старков**, форум «стал отличной площадкой для общения между основными пере-

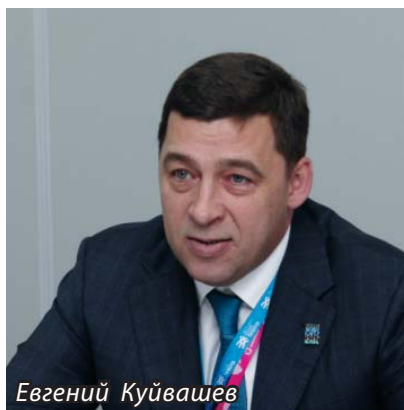


*Министр транспорта и связи Свердловской области
Александр Сидоренко*

возчиками, органами власти и научным сообществом».

Несмотря на то, что в последнее время в Екатеринбурге все чаще проводятся и организуются различные мероприятия международного уровня, форум вполне можно признать для уральской столицы неординарным событием.

Особого внимания заслуживает не только состав участников этого грандиозного мероприятия, но и его масштабная географическая палитра. Это представители железнодорожного, автомобильного транспорта, производители автотехники, грузовые и пассажирские перевозчики, автовокзалы, логистические и страховые компании, транспортные высшие учебные заведения из более чем сорока регионов России, Беларуси, Казахстана, Эстонии, Латвии, Китая, Израиля. Наряду с профессиональным сообществом участие в форуме приняли и представители государственной транспортной отрасли из Комитета по транспорту Государственной Думы РФ, Министерства транспорта



Евгений Куйвашев



Василий Старков

РФ, Федеральной службы надзора в сфере транспорта, органов законодательной и исполнительной власти субъектов РФ. Почетными гостями здесь стали руководители логистических центров и компаний, обеспечивающих пассажирскую и грузовую логистику в Уральском регионе. И, конечно, особую значимость мероприятию придали его непосредственные организаторы, среди которых Министерство транспорта и связи Свердловской области, Союз автотранспортных предприятий Свердловской области и «RTE-Group».

А если учесть, что официальную поддержку Евразийскому транспортному форуму оказали **губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев**, администрация г. Екатеринбурга, ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта», Свердловская железная дорога – филиал РЖД, Союз транспортников России, то можно с уверенностью констатировать, что ЕТФ превратился в заметное событие в масштабе страны.

Основной темой форума стало развитие в России транспортно-логистического комплекса. Открывая мероприятие, Василий Старков подчеркнул, что эта тема не просто актуальна, а по-особенному созвучна той работе, которая активно ведется сейчас в подведомственной ему сфере. В частности, областное министерство инициировало обновление всей маршрутной сети, которое основано на интеграции автомобильного и железнодорожного транспорта.

В рамках мероприятия в этой связи состоялась презентация двух современных транспортно-пересадочных комплексов

«Центральный» и «Ботанический», которые будут функционировать в Екатеринбурге в ближайшем будущем.

Открытие и форума, и выставки вопреки устоявшейся традиции началось не с официального заседания или доклада, а с мероприятия очень даже креативного. В рамках 18-го Конкурса профессионального мастерства водителей автобусов Свердловской области команды лучших драйверов боролись в трех номинациях за главный приз – кубок Министерства транспорта и связи Свердловской области. Победители в личном зачете в этот же день померились силами и в региональном этапе Всероссийского конкурса «Лучший по профессии водитель автобуса».



Несомненно, днем центральных событий мероприятия стало 19 сентября: именно в этот день сюда прибыли иностранные гости и представители регионов России. После открытия форума и выставки в павильонах МВЦ «Екатеринбург-Экспо» начали работу секции: «Создание эффективной региональной системы по перевозке пассажиров в пригородном сообщении на основе взаимовыгодной координации автомо-

бильного и железнодорожного транспорта», «Автовокзалы в системе транспортных услуг населению», «Кадровое обеспечение транспортного комплекса».

Для сотрудников муниципальных образований, занятых в сфере организации транспортного обслуживания населения, прошел семинар по вопросам муниципального контроля с применением системы ГЛОНАСС.

Особенно ярким и значимым заседанием форума стала панельная дискуссия «Автовокзалы в системе транспортных услуг населению», организаторами которой выступили Союз транспортников Свердловской области и НП «Развитие Автовокзалов Страны».

Модератор дискуссии, президент НП РАВС Борис Лоран выразил уверенность, что обмен опытом между профессионалами в сфере деятельности автовокзалов и автобусных перевозок поможет каждому участнику тематической секции не только в решении насущных проблем, но и будет способствовать объединению усилий для совместного решения стратегических задач в ближайшем будущем.



Темой пленарного заседания с участием **председателя Правительства Свердловской области Дениса Паслера** стало государственное и региональное регулирование для эффективной эксплуатации маршрутной сети железнодорожного пригородного и автомобильного междугородного сообщения. Актуальность проблем вокруг данной сферы отрасли для российских транспортников в дополнительных пояснениях не нуждается.

Конечно, особый интерес участники форума проявили к выставке «Коммерческий транспорт. Автомеханика. Логистический сервис». И неудивительно, ведь вниманию посетителей предложили самые современные образцы грузовой автомобильной техники, автобусов, прицепов и комплектующих; систем навигации и контроля; услуги по лизингу,

страхованию, заправке топливом и сервисному обслуживанию. Ее участниками стали крупнейшие отечественные и зарубежные компании в сфере коммерческого транспорта. А наиболее заметным событием нельзя не признать презентацию новой модификации автомобиля «Лада-Калина» с автоматической коробкой передач, протестировали которую в присутствии весьма заинтересованных посетителей.



Денис Паслер

На завершающей стадии форума обсуждались различные аспекты обеспечения безопасности перевозок: техническое обслуживание автомобиля, страхование на автотранспорте, государственные меры обеспечения снижения детского травматизма на транспорте.

Не остались без внимания и такие актуальные проблемы отрасли, как обновление подвижного состава, переход автобусов на газомоторное топливо, особая роль автоперевозок в системе транспортных услуг населению России.

Итак, Евразийский транспортный форум завершен. Его результаты с полным основанием позволяют утверждать, что вклад этого мероприятия в развитие отрасли весьма существенен.

Иван Тимофеев

Фото Любови Кабалиновой

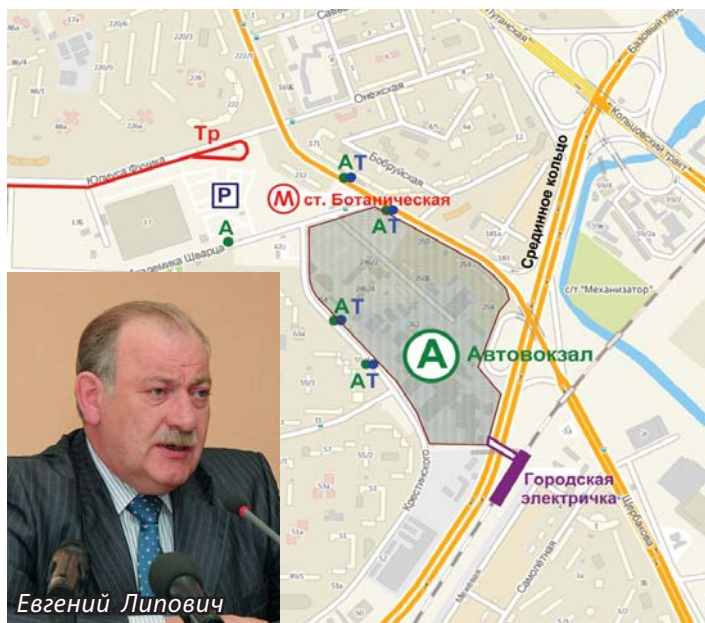


ГОРОД СТАНЕТ УДОБНЕЕ

В Екатеринбурге будет открыт транспортно-пересадочный узел «Ботанический».

Об этом на Евразийском транспортном форуме сообщил заместитель главы администрации города Екатеринбурга Евгений Липович. Транспортная инфраструктура столицы Среднего Урала динамично развивается. Активно внедряется автоматизированная система управления дорожным движением, в составе которой действует почти половина всех светофорных объектов города. Производятся работы по обособлению трамвайных путей и выделению полос движения для общественного транспорта.

Евгений Ефимович отметил, что в прошлом году более 20% пассажиров общественного транспорта воспользовались услугами коммерческих перевозчиков. Екатеринбургский метрополитен обслуживает 47 млн пассажиров в год. Создание ТПУ «Ботанический» позволит обеспечить удобное, быстрое и эффективное перемещение пассажиров между различными видами транспорта, а также организовать их комфортное пребывание в период ожидания рейсов. Появление ТПУ должно



Евгений Липович

ограничить движение междугородных автобусов по городским улицам, а создание удобного перехватывающего паркинга на 2600 мест позволит снизить интенсивность движения автотранспорта в центральной части города. Чтобы реализовать задуманное, в настоящее время ведется строительство перегона у станции метро «Ботаническая» с подземными пешеходными переходами, трамвайной линии по ул. Фучика, остановочной площадки на линии городской электрички. Кроме этого организуется ряд трамвайных, троллейбусных, автобусных маршрутов.

В состав многофункционального комплекса с ТПУ «Ботанический» войдет автовокзал с пропускной способностью 9 тысяч пассажиров и 500 рейсов в сутки, рядом с которым будут расположены: торговый центр, банковские учреждения, предприятия общественного питания, офисные и гостиничные комплексы, зоны рекреации, учреждения досуга (кинотеатры, клубы, выставки). При проектировании екатеринбургского ТПУ в качестве образцов рассматривались комплексы, уже построенные в городах Великобритании, Франции, Финляндии, Польши, Венгрии, а также в Минске и Москве. Всего в столице Среднего Урала планируется запустить четыре транспортно-пересадочных узла – «Северный», «Западный», «Центральный» и «Ботанический».

Петр Кузнецов



ТПУ «Ботанический»



Александр Васильев

Как рассказал исполнительный директор автовокзала «Северный» Александр Васильев, продемонстрировавший проект транспортно-пересадочного комплекса «Центральный», столица Среднего Урала является одним из крупнейших мегаполисов Уральского федерального округа, где ежегодно повышается транспортная подвижность населения. С учетом этого возникает потребность модернизации существующих и строительство новых автовокзалов.

Первым таким проектом станет комплекс «Центральный», который расположится в непосредственной близости к функционирующему автовокзалу «Северный» – в квадрате переулков Невьянский и Производственный, улицы Стрелочников. Будущий транспорт-

В Екатеринбурге появится современный транспортно-пересадочный комплекс «Центральный»

но-пересадочный комплекс представляет собой пятиэтажный автовокзал, совмещенный с зоной комфорта для пассажиров и двумя этажами подземного паркинга. В основу проекта легли существующие современные железнодорожные и автовокзалы в Амстердаме и Лондоне.

Расчетная пропускная посещаемость комплекса составит 38 тысяч человек ежедневно. Сегодня автовокзал способен обслуживать в три раза меньше пассажиров.

Площадь комплекса составит 144 тысячи квадратных метров, предварительная стоимость реализации проекта оценивается в 5 млрд рублей. На реализацию проекта будут направлены средства автовокзала и привлеченные инвестиции. Сегодня уже проведены все подготовительные работы, ожидается, что уже в следующем году начнется активная фаза строительства. Особое внимание будет уделяться системам безопасности.

Отметим, что при разработке проекта была предусмотрена

транспортная доступность вокзала. Кроме того, для решения проблемы пробок будут реконструированы прилегающие улицы.

Как отмечают разработчики, строительство комплекса не парализует работу автовокзала «Северный». В первую очередь будет возведена технологическая часть автовокзала, после чего строители приступят к возведению зоны комфорта для пассажиров. Планируется, что новый комплекс заработает в полную силу уже в 2017 году.

«Правительство Свердловской области поддерживает подобные инициативы. Особенно это актуально в преддверии крупных международных мероприятий, которые может принять Екатеринбург. Строительство таких комплексов является требованием современности», – отметил **министр транспорта и связи Свердловской области Александр Сидоренко**.

Пресс-служба
Свердловской области

Фото Любови Кабашиной





ИТОГИ, ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

19 сентября в Екатеринбурге в своем выступлении на Евразийском транспортном форуме заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса РФ Алла Сологубова подвела некоторые итоги состоявшихся обсуждений и дискуссий.

Алла Петровна ознакомила участников форума с работой, проделанной министерством в 2012 году. Это, прежде всего, сбор самой разносторонней информации по распределению пассажирских потоков по видам транспорта и перевозкам – как городским, междугородным и международным, охватывающим более 30 стран, так и сельским. Если учесть, что в перемещении по стране и за рубеж только с помощью назем-

ного транспорта участвуют 75% всего населения страны и поток этот постоянно увеличивается, легко представить, сколько проблем возникает перед участниками перевозок, а следовательно, и то количество задач, которые встают перед Минтрансом РФ. Добавим к этому, что российский уровень развития и обслуживания населения в этой сфере отстает от уровня развитых европейских стран в среднем на 20 лет... Что же ограничивает нас в своем развитии, одновременно снижая спрос на транспортные услуги у потенциальных пассажиров?

Алла Сологубова указала целый ряд причин, мешающих развитию отрасли, большая часть которых со всей очевидностью получена «в наследство» от предыдущей формации. Среди них недостаточно развитая транспортная ин-

фраструктура в целом по стране, отсутствие современных мультимодальных транспортных связей и перевозочных цепочек, а также взаимосвязи между городской и транспортной политикой, старение подвижного состава. А главное – отсутствие современных механизмов управления общественным транспортом и его развитием – как экономических, так и административных.

С результатом знакомы все: перегруженность городских дорог, вынуждающая часами стоять транспорт в пробках, рост задержек пассажирских и иных перевозок, выбивающихся из расписания, снижение скорости доставки и, как следствие всего вместе взятого, – рост аварийности и негативного воздействия на окружающую среду. Как справиться с этими проблемами?

Министерство транспорта РФ определило для себя ряд ближайших задач, решаться которые будут в первую очередь. Это:

- организация сети комфортных ТПУ по всей стране;
- обеспечение приоритетных условий движения общественного транспорта;
- трансформация пригородных поездов в городские, присвоение им статуса полноценной части системы внутригородских сообщений;
- внедрение системы единых электронных билетов и тарифных решений, ориентированных на пассажиров;
- создание информационной системы для пассажиров городского транспорта, обеспечивающей оптимизацию поездок;
- обеспечение доступности транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами.

Алла Сологунова подчеркнула, что для их успешного решения необходима доработка законов, касающихся как транспортной отрасли в целом, так и наземных видов транспорта в частности.

Отдельный вопрос – использование на автотранспорте системы навигации ГЛОНАСС, призванной контролировать местоположение транспортного средства. Диспетчеризация с помощью этой системы напрямую связана с безопасностью как пассажиров, так и самих перевозчиков.

Сейчас необходимая установка на каждом транспортном средстве специальных приборов – тахографов – вызывает массу проблем и у водителей, и у проверяющих их наличие представителей транспортной



Алла Сологунова

безопасности. Прежде всего, тахографов не хватает: в России их выпускают фирмы, которые можно пересчитать по пальцам, и делают они это медленно. Стоимость приборов – высокая, и часто они из-за этого недоступны для перевозчиков, особенно работающих в глубинке.

В этой связи Алла Петровна особо подчеркнула важность установления этапности внедрения системы ГЛОНАСС.

Совершенствование законодательства предстоит и в области страхования гражданской ответственности перевозчиков. Подготовка законопроектов в настоящее время в Минтрансе РФ уже идет.

Наше отставание в развитии дорожно-транспортной сети обходится государству слишком дорого: в среднем в год мы теряем из-за этого от 7 до 9 процентов ВВП...

Перед Министерством транспорта России стоят очень непростые задачи, которые решаются уже сегодня. В частности, создана программа софинансирования субъектов РФ по покупке подвижного состава – экологически чистых транспортных средств, работающих на газомоторном топливе. Например, в 2012 году уже закуплено 619 таких автобусов, 327 троллейбусов, 177 трамваев. Но потребность в них гораздо выше, и ее еще предстоит удовлетворить.

Подготовлена и уже по преимуществу реализована транспортная инфраструктура XXII зимних Олимпийских игр 2014 года в Сочи. Предложена схема пассажирского транспорта в обновленной транспортной стратегии, рассчитанной до 2030 года.

Мария Ветрова

Фото Любови Кабалиновой



ОБЪЕДИНЕНИЕ УСИЛИЙ С ПОЛЕЗНЫМ РЕЗУЛЬТАТОМ



Ярким и значимым событием прошедшего в Екатеринбурге Евразийского транспортного форума стала панельная дискуссия «Автовокзалы в системе транспортных услуг населению», в которой приняли участие опытейшие представители отрасли из многих регионов России, а также зарубежные гости из Беларуси и Эстонии. Модератором мероприятия выступил Борис Лоран отметивший, что формат встречи предполагает активный обмен опытом и мнениями, а также выработку рекомендаций и направлений действий, чтобы улучшить ситуацию в данном рыночном сегменте.

Цель, которая была поставлена по итогам обсуждения, – подготовка обращения в Министерство транспорта РФ о включении вопроса о развитии законодательства в сфере автовокзальных услуг в повестку работы НИИАТа и Министерства транспорта РФ на 2014 год.

В своем вступительном слове **заместитель министра транспорта Свердловской области Василий Старков** подчеркнул актуальность обсуждаемой темы и необходимость обмена мнениями между специалистами отрасли, чтобы ликвидировать несовершенство действующего законодательства и выработать единый документ.

Борис Олегович представил всех участников дискуссии, определил регламент выступлений. С очень интересными и значимыми докладами выступили: **заведующий лабораторией НИИАТ Канатбек Ибраев (г. Москва), директор филиала 18-й автобусный парк ГУП «Мосгортранс» Андрей Яшкин (г. Москва), заместитель председателя РОО «Белорусский союз транспортников» Валентина Леончик (г. Минск), председатель совета компаний «Мотор Групп АС» Хуго Осула (г. Таллин), генеральный директор ОАО «Барнаульский вокзал» и президент НП «Ав-**



Василий Старков

томобильные перевозчики Алтая», председатель правления НП «Развитие Автовокзалов Страны» Алексей Богданов (г. Барнаул); генеральный директор ГУП СООПА Николай Ершов (г. Екатеринбург), генеральный директор ГУП Псковской области «Псков-автотранс» Алексей Семенов (г. Псков), руководитель Дирекции по информационным технологиям Минтранса РФ ФГПУ «ЗащитаИнфоТранс» Евгений Шабуров (г. Москва).

Борис Лоран призвал руководителей автовокзалов и автотранспортных предприятий к активным действиям в отстаивании своих профессиональных интересов. Актуальные проблемы должны быть донесены до высших кабинетов власти. К сожалению, среди транспортных чиновников, которые разрабатывают или принимают судьбоносные для отрасли решения, нет бывших работников и директоров автовокзалов, т. е. профессионалов отрасли, для которой так необходимы инновации и развитие.

Последний съезд Российского автотранспортного союза показал, что акценты смещаются в сторону интересов перевозчиков, делаются попу-





листские лозунги, в случае реализации которых автовокзалы попросту обанкротятся.

Поэтому нельзя допустить доведения ситуации до крайней точки. Власть имущие должны слышать позицию профессионалов и консультироваться со специалистами отрасли. Стране нужны полноценные автовокзалы, работающие с регулярными перевозками. Конкуренция с заказными перевозками, которые, по сути, являются регулярными, должна отсутствовать в принципе. Получается, что вместо рынка в его обычном понимании на практике действует некий демпинг. Условия допуска перевозчиков на автовокзалы должны быть прозрачными. Должно отсутствовать и давление региональных властей на формирование расписания, когда автовокзал в угоду сторонним лицам заставляют работать по невыгодному для него расписанию, что напрямую способствует недобросовестной конкуренции среди перевозчиков.

Автовокзал не может сочетать в себе функции перевозчика, а в идеале он должен быть только оператором услуг, агентом на конкретном

комплексе недвижимости, который должен принадлежать другому юридическому лицу. И рынок должен обязательно прийти к этому, чтобы снизилась уязвимость бизнеса (когда предпринимателю нужен не сам автовокзал, а его выгодное расположение). В то же время недопустима ситуация, при которой перевозчики будут сами определять, каким образом без участия автовокзала они будут осуществлять перевозки.

Нельзя допустить пессимистичного варианта развития событий, что во многое зависит от наших грамотных и актив-

ных действий. Всем известны серьезные проблемы на рынке, связанные с деятельностью «РЖД-Трансфер». Отдельные филиалы организации продолжают существовать до сих пор, причем юридические аспекты их деятельности весьма туманны. Отметим, что именно в этой ситуации перевозчики действуют исключительно на свое усмотрение.

Таким образом, подобные проекты могут появиться в любой момент, если не будет соответствующей реакции и конкретных действий со стороны официальных участников рынка.

К сожалению, на сегодняшний день ни один надзорный орган ничего не смог сделать и с деятельностью «фантомных» автовокзалов.

Между тем всем легальным участникам рынка нужен конкретный результат, чтобы работа шла в юридически защищенных условиях.

От НП «Развитие Автовокзалов Страны» Борис Олегович предложил направить официальное обращение в Минтранс РФ, подключить к этому вопросу профильные вузы и присту-



Представители НП РАВС Антон Левятов и Андрей Неупокоев

пить к реализации проекта закона о деятельности автовокзалов на основании имеющейся в распоряжении НП РАВС информации.

Модератор дискуссии отметил, что на съезде Российского автотранспортного союза в Сочи **председатель Комитета Государственной Думы РФ по транспорту Евгений Москвичев** заявил, что все реформы должны производиться с учетом одинаковых интересов как перевозчиков, так и автовокзалов. Таким образом, участники дискуссии действуют в рамках заявленной позиции.

Безусловно, к реализации идеи единой концепции деятельности автовокзалов необходимо подключить все доступные методы и средства, в том числе действовать с помощью таких уважаемых общественных организаций, как Российский автотранспортный союз и Союз транспортников России. И здесь очень важно довести начатое дело до конца, причем не в туманной перспективе, а в обозримом будущем.

С этой целью Борис Лоран призвал присутствующих создать рабочую группу, в которой будет по одному представителю от каждого федерального округа.

В своем выступлении Канатбек Ибраев затронул проблемные вопросы деятельности автовокзалов, требующие норма-



Канатбек Ибраев

тивного урегулирования. По его мнению, главная причина сложной ситуации в этом рыночном секторе – отсутствие системного подхода в законодательной сфере. Канатбек Аскарлович отметил, что при детальном рассмотрении нормативного обеспечения деятельности автовокзалов необходимо обратить внимание на ряд важных моментов. Среди них нерегулируемость деятельности автовокзалов, непрозрачность соответствующих правовых норм и положений, отсутствие их интеграции в различные виды законодательства. Безусловно, осложняющим фактором выступает и общее несовершенство нормативно-правовой базы российского автотранспортного законодательства. Представитель НИИАТ выразил уверенность, что такие важные аспекты, как размещение и допуск автовокзалов, договорные отношения с перевозчиками и посредниками, взаимодействие с пассажирами, удаленные продажи билетов, стандартизация предоставляемых услуг должны быть представлены в виде единой концепции развития автовокзалов.

Андрей Яшкин коснулся такой актуальной темы, как место автовокзалов в системе транспортно-пересадочных узлов. Отметим, что их проектирование и строительство сейчас ведется не только в столице, но и в других крупных российских городах, что хорошо видно на примере Екатеринбурга. Логическим продолжением такой работы является интеграция всех видов транспорта в транспортно-пересадочные узлы – в том числе и автовокзалы.

Андрей Петрович затронул и такую злободневную тему, как нелегальные перевозки под ви-



Андрей Яшкин

дом заказных. Только в Москве сейчас действует около 40 несогласованных мест, от которых ежедневно отправляются автобусы по межрегиональным и международным маршрутам. Другой проблемный аспект в этой связи – недостаточное количество современных автовокзалов и автостанций. Это приводит к росту количества нелегальных перевозчиков, в том числе и за счет их перехода с согласованных автовокзалов и автостанций на несогласованные пункты, имеющие стабильный накатанный пассажиропоток.

По мнению представителя ГУП «Мосгортранс», одна из основных проблем в сфере автобусных перевозок – отсутствие логистики прибытия междугородных автобусов с распределением потоков на автовокзалы и автостанции. Необходимо строго ориентироваться по географии расположения региона как исходной точки маршрута.

Андрей Петрович также рассказал, каким образом в столице осуществляется контроль на государственном уровне за деятельности автостанций. С этой целью в профильных организациях оборудованы специальные рабочие места, с которых в режиме онлайн оперативно отслеживается расписание движения автобусов с соблюдением условий согласования паспорта маршрута Департа-

ментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы. Кроме того, сотрудники профильного департамента и ГКУ «Организатор перевозок» регулярно проверяют трафик международного и междугородного движения автобусов, работу касс и автостанций.

Борис Олегович подчеркнул, что это хороший пример открытости бизнеса за счет полноценного государственно-частного партнерства, при котором каждая сторона четко занимается своим делом.

К сожалению, только в немногих российских регионах расписание автовокзалов находится в открытом доступе. С другой стороны, когда началось привлечение перевозчиков к системе обратных продаж билетов, возникла недобросовестная конкуренция среди перевозчиков в сфере расписания движения маршрутов.

О том, как обстоят дела в транспортной отрасли Беларуси, рассказала Валентина Леончик, уделив особое внимание юридическим аспектам.

Валентина Леончик подчеркнула, что для обеспечения устойчивого развития белорусских городов необходима Национальная стратегия развития общественного транспорта, а также целостная система нормативно-правового регулирования отношений, возникаю-

щих при организации и выполнении перевозок пассажиров всеми видами общественного транспорта.

Возвращаясь к российским реалиям, Борис Олегович подчеркнул, что своими действиями, не понимая законов рынка, ряд уполномоченных лиц вносит сумятицу в действующие нормативные акты. Например, когда принимался устав автомобильного транспорта, не было рассмотрено очень много ценных предложений со стороны профессионалов отрасли.

К сожалению, из высоких кабинетов не видно проблем на земле. Более того, даже внутри официальных структур сложилась ситуация, при которой исполнители боятся направлять рациональные предложения от специалистов отрасли, заранее зная, что они входят в противоречие с определенной политикой их руководства.

Основные тенденции в раз-



Хуго Осула

витии деятельности автобусных вокзалов в странах Евросоюза озвучил Хуго Осула. По мнению одного из руководителей Европейской ассоциации автовокзалов, следует выделить ряд наиболее важных направлений развития инфраструктуры автобусных перевозок в Евросоюзе. В правовой сфере это законы, регулирующие деятельность общественного и автобусного транспорта, в частности, требо-

вания к участникам рынка, правила компенсации расходов на общественный транспорт, права пассажиров.

Безусловно, решение всех этих проблем с целью дальнейшего развития отрасли направлено на удовлетворение потребностей пассажиров и максимальной комфортабельности на всех этапах организации поездки.

Борис Олегович подчеркнул, что опыт работы таллинского автовокзала интересен и полезен россиянам тем, что бизнес защищен и развивается сразу по нескольким направлениям, которые четко разделены: перевозки, административные функции, программное обеспечение и реализация билетов через Интернет.

Прежде всего, опыт белорусских и прибалтийских коллег интересен для россиян своим единым комплексным подходом к работе и в решении проблем, несмотря на различия в законодательствах стран.

Россияне также желают работать в комфортных условиях, потому что рынок буквально стонет от подпольных горе-перевозчиков, которые весьма часто по совместительству являются и владельцами автобусов. Нелегальные перевозки, осуществляемые параллельно с официальными, а часто и по соседству, губят отрасль и официальный бизнес. И самое прискорбное, что в их существовании на рынке заинтересован ряд высоких должностных лиц, отстаивающих исключительно свои личные корыстные интересы.

Алексей Богданов рассказал о новых технологиях продажи билетов и создании всероссий-



Валентина Леончик



Награждение Алексея Богданова

ской единой сети приобретения билетов на интермодальные перевозки.

Он отметил, что современный пассажир заинтересован в экономии времени вместо стояния в очередях за билетами, поэтому потребность в онлайн покупках очень высока. Мобилизация рынка растет самыми высокими темпами и, к сожалению, транспортное автомобильное сообщество сильно отстает от современных реалий. Сегодня все определяет качество, легкость и доступность предоставления услуги.

Борис Олегович отметил, что социальная ответственность в этом секторе бизнеса возрастает с каждым днем.

К сожалению, довольно остро стоит экономический вопрос деятельности автовокзала, когда автостанция является убыточной. Несмотря на это,

директор предприятия испытывает постоянное давление как снизу, так и сверху, начиная от пассажиров и назойливых перевозчиков с заранее убыточными рейсами и заканчивая местными властями и чиновниками высокого ранга, пытающимися навязать содержание экономически убыточных объектов транспортной инфраструктуры.

Безусловно, необходима и серьезная корректировка закона о транспортной безопасности, более соответствующая реальности.



Николай Ершов

Николай Ершов перечислил ряд важных обстоятельств, касающихся необходимости формирования регионального законодательства по регулированию деятельности автовокзалов.

Он подчеркнул, что автовокзал как хозяйствующий субъект должен иметь конкретные основания для регулирования своей деятельности в виде отдельных положений в Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, а также в других правовых и технических документах, определяющих его правовой и технический статус.

Все эти проблемы решить на региональном уровне без отправных норм в федеральном законодательстве невозможно из-за позиции антимонопольных органов.

Во время дискуссии была поднята актуальнейшая тема организации транспортно-пересадочных узлов – ТПУ. Очевидно, что региональная власть, на которую и возложена организация транспортного обслуживания населения, должна обладать решающим правом при проектировании ТПУ и организации его работы – при соблюдении баланса интересов органов муниципальной и региональной власти. В свете всего сказанного необходимо создать рабочую группу по разработке предложений о внесении изменений и дополнений в федеральное законодательство. А также предложений для региональных органов власти в области регулирования деятельности автовокзалов. В ее состав должны войти представители НИИ и профильных вузов, вла-

дельцы объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, представители региональной власти и юристы.

Алексей Семенов отметил, что в деятельности современного автовокзала важны все звенья цепи: законодательное,

жиров. Исходя из этого, при непосредственной финансовой поддержке региональных властей необходимо на законодательном уровне сохранить на маршрутах определенные социальные льготы.

Создание единого информационного пространства необходимо хотя бы для того, чтобы на рынке не оказывались лишние люди, а только добросовестные профессионалы со стратегическими целями и качественными услугами.

Выступавший подробно остановился на специфике взаимоотношений между перевозчиком и автовокзалом. В этом году в Псковской области был проведен эксперимент по системе заезда. Вокзал предоставляет все терминальное обслуживание для

Отметим, что во время проведения панельной дискуссии в зале (без официального приглашения) присутствовали представители рынка нелегальных перевозок. Для оправдания своей деятельности по серым схемам эти люди используют весьма туманные и далекие от реальной действительности формулировки. На официальном уровне они позиционируют себя в качестве потерпевших перевозчиков, которых, якобы, автовокзалы не пускают на маршруты, и одновременно как альтернативу существующим официальным объектам для обеспечения «регулярных заказных перевозок пассажиров».

Что ж, их присутствие еще раз подчеркивает правильность курса добросовестных операторов рынка, работающих сугубо легально, несмотря на множество трудностей, связанных с несовершенством действующего законодательства. Такой интерес нелегалов к деятельности и достижениям официальных перевозчиков и автовокзалов – это агония и понимание неотвратимости работы рынка в законном поле с уплатой всех налогов и несения социальных обязательств перед администрациями регионов.

Нельзя не отметить отменную организаторскую работу Бориса Лорана в качестве модератора, что во многом способствовало тому, что панельная дискуссия прошла в полном соответствии с программой форума и оказалась по-настоящему результативной. Ее итогом, так же как и итогом всего форума, стало важнейшее решение о разработке концепции закона о деятель-



Награждение Алексея Семенова

технологическое, социально-экономическое. Предприятие должно быть конкурентоспособным на рынке и соответствовать современным реалиям потребностей пассажиров. В Псковской области такие пассажиры в основном малообеспеченные люди, для которых важен не столько комфорт от поездки, сколько доступная стоимость билета. Поэтому если создать единые тарифы для перевозок, то это окажется одинаково экономически невыгодно как для перевозчика, так и для большинства пасса-

первозчика, т. е. он является пунктом, где собираются перевозчик и пассажир. Продажа билетов, кассовое обслуживание являются основным дополнением к функции автовокзала. Постепенно автовокзал должен избавляться от функции продажи билетов в пользу агентских продаж.

О том, насколько актуальны были доклады, какие животрепещущие темы они затрагивали, красноречиво свидетельствует огромное количество вопросов, буквально посыпавшихся из аудитории.



ности автовокзалов. Именно такой нормативный документ позволит четко закрепить права и структуру деятельности автовокзалов в правовом поле, прежде всего, в сфере обеспечения процесса пассажирских перевозок.

В заключительной части мероприятия Борис Олегович наградил памятной медалью «100 лет со дня рождения Е.Г. Трубицына» самых достойных представителей отрасли, среди которых **генеральный директор ОАО «Барнаульский вокзал»** и **президент НП «Автомобильные перевозчики Алтая»**, **председатель правления НП «Развитие Автовокзалов Страны» Алексей Богданов**, **генеральный директор ГУП Псковской области «Псковавтотранс» Алексей Семенов**, **председатель совета компаний «Мотор Групп АС» Хуго Осула**.

Модератор обратился к участникам дискуссии с просьбой внимательно изучить материалы, актуализированные на екатеринбургском форуме, и принять непосредственное

участие в доработке нормативных документов. Кроме этого, Борис Лоран призвал своих коллег к более активному сотрудничеству с профильным журналом, который сегодня является удобной информационной платформой по обмену опытом.

Кроме того, ряд крупных автовокзалов – членов НП «Развитие Автовокзалов Страны» – и несколько организаций смежного бизнеса уже высказали желание профинансировать часть работ в НИИАТ. Это обстоятельство действительно вселяет надежду, ведь только совместными



Отметим, что на форуме обсуждались и другие актуальные проблемы отрасли, в частности, обновление подвижного состава, переход автобусов на газомоторное топливо, особая роль автоперевозок в системе транспортных услуг населению России.

усилиями, опытом и знаниями можно добиться того, чего сегодня так остро не хватает рынку для его интенсивного развития, а не просто выживания, – действительно работающего нормативного поля.

Сергей Неподкосов, Светлана Костицына
Фото Любови Кабиной

10 APC

Association of
Pan-European Coach Terminals
Verband Paneuropäischer Reisebusbahnhöfe e.V.



**Объединению европейских операторов
автовокзалов – 10 лет!**

РОССИЙСКО-ЕВРОПЕЙСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО



С 4 по 6 сентября в Риге прошел юбилейный съезд одной из крупнейших в Европе транспортных ассоциаций – Association of Pan-European Coach Terminals (APC). Одновременно объединение европейских операторов автовокзалов отмечало и десятилетие с момента своего основания.

Для участия в этом значимом во всех отношениях мероприятии была приглашена и российская делегация, которую представляли президент НП «Развитие Автовокзалов Страны» Борис Лоран, председатель правления НП Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» Андрей Яровенко, от группы компаний «Русские Автобусные Линии»: первый заместитель генерального директора Антон Левятов, начальник отдела перспек-

The Association of Pan-European Coach Terminal e. V. (APC) 10 years anniversary celebration September 4th–6th, 2013, Riga, Latvia

тивного развития Анна Лоран, начальник управления организации пассажирских перевозок Тамара Кноль и ее заместитель Жанна Жарикова, а также ведущий специалист отдела перспективного развития Ильгар Дадашов.

Говорят, накануне приезда российской делегации в Риге прошел настоящий ливень, что для Прибалтики отнюдь не редкость. Зато в тот момент, когда россияне ступили на латвийскую землю, солнце вдруг засияло вовсю и дарило прекрасную погоду все время, пока продолжался съезд. И это оказалось добрым знаком! А кондиционеры в отеле «Tallink Riga», где поселили участников съезда, в связи с внезапно вер-

нувшимся жарким летом оказались очень кстати.

Рижский международный автовокзал, где проходил съезд, расположен рядом с историческим центром города, славящимся своей красотой на всю Европу.

Но, конечно, самое важное – это сам съезд и полноценный обмен опытом с зарубежными коллегами, в том числе и в неформальной обстановке.

Но вначале все представители европейских стран, приехавшие сюда, стали участниками удивительно интересного и необычного парада раритетных и современных автобусов под говорящим названием «Из прошлого – в будущее», которым и открылись запланированные



Российская делегация в Риге у здания автовокзала



товокзалом, после чего на этих давным-давно сошедших с линий, но все еще надежных автобусах и их современных потомках смогли бесплатно прокатиться все желающие, которых на площади перед автовокзалом нашлось предостаточно!

«Было так здорово! – вспоминает этот момент Тамара Кноль. Счастливая атмосфера, вокруг – улыбающиеся, доброжелательные лица и хозяев съезда, и их гостей, и просто оказавшихся там рижан».

рижанами мероприятия. В необыкновенном параде участвовали как восстановленные машины далеких послевоенных лет, так и самые современные модели, например, электроавтобус Solaris Urbino 8.9 LE Electric-2013. Маршрут проходил по узким улочкам и мощным площадям красавицы Риги, а российская делегация следовала по нему на ретро-автобусе ЗИС-127 1956 года выпуска. Управлял раритетом опытный водитель и реставратор автобусной техники из Таллина, органично совмещающий свое увлечение с работой в качестве директора гимназии.

Красочное шоу завершилось перед Центральным ав-



Тамара Кноль и Анна Лоран



Перроны рижского автовокзала

По словам Андрея Яровенко, уже с самого начала съезда в перерывах между заседаниями в самой доброжелательной обстановке шел обмен опытом. Неудивительно, что россияне очень быстро сблизились и подружились как с гостями, так и с хозяевами мероприятия в лице **президента Европейской ассоциации автовокзалов Стефана Кристиана**, **генерального секретаря АРС Вайры Громуле**, **главы Представительства Европейской комиссии в Латвии Инны Штейнбука**, **председателя Комитета по вопросам транспорта Рижской думы Вадима Баранникса**, **президента ассоциации «Latvijas Auto» Валдиса Трезиньша**, **председателя совета директоров «Mootor Grupp AS» Хуго Осулы** (Эстония) и многими другими.

Хорошее впечатление на представителей России произвела и та четкость, с которой были организованы и проходили все мероприятия съезда: ни один пункт программы не только не был нарушен или изменен, но еще и успешно реализован именно в тот отрезок времени, который был указан

заранее. Пунктуальность, достойная похвалы...

– Сам современный и крупный автовокзал, в котором проходил съезд, – рассказывает Андрей Яровенко, – образец



Тестирование электробуса

photo: Valery Madalan

благоустроенности как для пассажиров, так и для сотрудников и перевозчиков. От него ежедневно совершаются 600 отправок, которые ничуть не мешают движению в историческом центре города.

Доклад, с которым на второй день съезда выступил Борис Лоран, вызвал у аудитории неподдельный интерес, европейцев

заинтересовал целый спектр проблем, с которыми сталкиваются их российские коллеги. На этот животрепещущий вопрос Борис Олегович ответил очень подробно. О своих проблемах рассказывали и сами представители ассоциации, и другие участники съезда. И конечно, разговор продолжился в кулуарах, где обсуждались и перспективы дальнейшего развития деятельности автовокзалов, в частности, с одним из руководителей АРС **Янисом Бриедитисом**.

Второй день работы завершился юбилейным праздничным вечером, который проходил в зале старинного здания, где сейчас располагается Дом латвийской общины. Настоящим сюрпризом для всех го-

стей стал момент, когда в дверях зала появился **латвийский композитор, дирижер и пианист, народный артист СССР Раймонд Паулс** в сопровождении **известной оперной певицы Илоны Багеле**. Маэстро приветствовали дружными аплодисментами, стоя, овации затихли, лишь когда он прошел вместе со своей спут-



ницей к роялю и дотронулся до клавиатуры. И тогда зазвучала музыка... Что такое музыка Паулса, знают и помнят многие, особенно представители старшего и среднего поколений. Она не просто прекрасна, она завораживает своей уникальной, неповторимой мелодикой, нежным и в то же время стремительным звучанием, непредсказуемой сменой темпа и особой, свойственной только прибалтийскому маэстро, мягкостью...

Это выступление было настоящим подарком для всех гостей, и, конечно, уже после



него Раймонд Вольдемарович с удовольствием раздавал окружившим его гостям свои диски с автографами. Его появление стало одним из самых ярких впечатлений вечера, прежде всего, для россиян, в памяти которых бережно хранится музыка маэстро, звучавшая когда-то по всему СССР... Ну, а разговоры на юбилейном

вечере, как это часто бывает у людей, по-настоящему любящих свое дело, вновь велись о рабочих проблемах. Говорилось буквально обо всем: о растущем в Европе и России потоке туристов, потребности которых приходится предусматривать в настоящем и будущем, о взаимоотношениях с перевозчиками, о работе терминалов, о стыковке программных продуктов, используемых европейскими и российскими автовокзалами. В итоге обмен опытом получился действительно по-настоящему разносторонним и более чем полноценным.

Наконец, третий день, последовавший после закрытия съезда, был посвящен самой Риге и ее достопримечательностям. Легко представить, сколько самых разнообразных впечатлений получили члены российской делегации во время познавательной экскурсии. Даже те из них, кто бывал



Автобусных дел мастера



Илона Багеле и Раймонд Паулс

в этом чудесном городе прежде, узнали об этой жемчужине Прибалтики много нового.

Например, забавной оказалась история знаменитого Дома с черными котами. Построил его в незапамятные времена один богатый купец, а когда решил вступить в соответствующую гильдию, ему почему-то отказали... Купец страшно разобиделся и, украсив дом черными котами, повернул их задом к зданию гильдии. Если учесть, что уличные коты не приучены к лоточку, понятно, почему по инициативе руководства Гильдии купцов дело дошло до суда. Суд предписал развернуть котов в другую сторону. Пришлось обиженному купцу скрепя сердце подчиниться, и самое замечательное, что как раз после этого его в гильдию все-таки приняли!

Символом Риги давно стали и ее многочисленные флюгеры, которые многими гостями города воспринимаются как оригинальные украшения. Не тут-то было! В старину, когда Рига являлась ганзейским торговым городом, а в Рижский залив заходили купече-



Автограф от маэстро

ские суда, эти резные металлические петушки предвещали городу или прибыль, или убыток. Их красили специальным образом: одну сторону покрывали черной краской, а другую золотили. Если ветер дул с материка, петушки поворачивались черным боком, и это означало, что парусные суда не смогут зайти в гавань и сделок у торговцев не будет. А когда ветер дул с моря, сверкало золото – символ достатка и богатства.

Словом, помимо пользы для дела россияне получили еще и массу исторических сведений и положительных эмоций, ведь

бродить по узким, прихотливо петляющим улицам Старой Риги, восхищаться красотой ее фасадов, оригинальным оформлением вывесок и фонарей, оплетенных ивовыми веточками в виде корзин, можно до бесконечности...

Но главное – то, что делегация достойно представила Россию на этом европейской съезде, еще раз продемонстрировав свой высокий профессионализм и статус честных и надежных партнеров. И одно из

свидетельство этому – тот факт, что на недавнем Евразийском форуме в Екатеринбурге, проходившем с 18 по 20 сентября, присутствовал представитель авторитетной европейской ассоциации – наш эстонский коллега Хуго Осула.

Хочется верить, что это только начало длительного и многопланового сотрудничества России и Европы в той области единой транспортной системы, где работает и группа компаний «Русские Автобусные Линии».

Алла Минина

Фото Валерия Маделана
и Ильгара Дадашова

С КОМФОРТОМ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ



Международный союз дорожного транспорта (IRU) призывает к межсекторному сотрудничеству пассажирских терминалов для обеспечения устойчивой мобильности.

В ходе «круглого стола» «Smart Move» по вопросам работы пассажирских терминалов, проведенного в рамках съезда Европейской ассоциации автовокзалов в Риге, остро

встал вопрос о необходимости свободного доступа автобусных компаний к терминалам других видов транспорта, что поможет обеспечить бесперебойные межсекторные услуги для пассажиров.

IRU открыто повторил свое требование о свободном доступе автобусных компаний к инфраструктуре терминалов других видов транспорта с целью создания единой эффективной и устойчивой пассажирской сети на общеевропейском уровне.

Руководитель отдела пассажирского транспорта IRU Олег Камберский подчеркнул: «Межсекторные транспортные терминалы нужны для создания единой устойчивой и бесперебойной транспортной сети, необходимой гражданам Европейского Союза. Дело не только в обычной недоступности для междугородных и международных автобусов терминалов других видов транспорта, ведь во многих европейских странах автобусных терминалов нет в принципе. Такая ситуация неприемлема для миллионов людей, ежегодно пользующихся междугородными и международными автобусами».

Доступ автобусов к общей инфраструктуре транспортных терминалов – ключевое условие для предоставления всем категориям пассажиров при-

влекательного решения «под ключ». Европейские граждане должны пользоваться бесперебойной системой общественного пассажирского транспорта, успешно конкурирующего с личным автомобилем, чтобы поощрять автовладельцев использовать более устойчивые формы передвижения.

Европейская государственно-частная группа «Smart Move» признала терминалы одним из ключевых компонентов системы общественного транспорта. Группа предложила конкретные меры по их поддержке, например: создание общеевропейской базы данных местоположения и оборудования автобусных терминалов, а также обеспечение их соответствия критериям финансирования EU TEN-T.

«Мультимодальность будет требовать новых форм партнерства и сотрудничества между операторами и видами транспорта. Европейская автобусная промышленность готова сотрудничать с другими видами транспорта и в полной мере участвовать в создании интегрированной пассажирской системы. Я призываю и другие виды транспорта принять участие в решении этого вопроса», – заявил в заключение Олег Камберский.

По материалам сайта <http://www.iru.org>

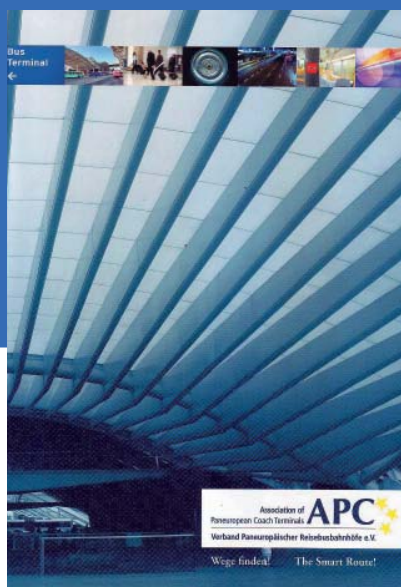


Олег Камберский

ИЗ ЕВРОПЫ – В ЕВРАЗИЮ

Говоря о содержании, задачах и целях деятельности APC (Association of Pan-European Coach Terminals), прежде всего, следует сказать, что ассоциация стремится укрепить в Европе статус автобусного транспорта как одного из самых мобильных, а также сделать максимально доступной для пассажиров всю информацию автобусных компаний: маршруты, время отправления/прибытия рейсовых автобусов, цены, условия и стандарты безопасности.

В этой сфере постоянно совершенствуется и развивается базовая информация, рассчитанная на участников перевозок: путешественников и ту-



ристических агентств, с одной стороны, автобусных компаний и терминалов – с другой. Другое важное направление – развитие туризма. Выигрывают от этого все участники «цепочки».

Автобусные компании повышают привлекательность своих предложений, расширяют сегмент рынка, в котором работают, увеличивают продажи и создают собственные базы планирования и распределе-

ния ресурсов. Все это в конечном счете позволяет полнее удовлетворить потребности клиентов.

Автобусные терминалы, постоянно повышая количество пассажиров, создают сетевые структуры, оптимизируют на основе базы данных планирование и взаимосвязь между автобусными станциями. Их услуги становятся более сбалансированными.

Для путешественника очень важна прозрачность всей информации, которая предоставляется в максимальном объеме из единого источника, чтобы спланировать свою поездку наиболее рационально. Это, прежде всего, сведения о маршрутах и расписании, возможных изменениях в нем и задержках на пути следования, о пересадочных пунктах, ценах и времени, которое будет затрачено непосредственно на дорогу. Все возрастающее значение приобретает возможность легко и быстро забронировать или купить билеты на всю поездку, подтвердить свой заказ, чтобы избежать потери времени в очередях.



Президент APC Стефан Кристиан
и генеральный секретарь ассоциации Вайра Громуле

photo: Vale



Выступление президента НП «Развитие Автовокзалов Страны» на юбилейном съезде APC

Безопасность и снижение задержек на границе. Специальная онлайн-система отслеживает текущее местоположение пассажира, обеспечивая таким образом предварительную таможенную проверку и проверку документов для быстрого, без задержек (тем более, отказов во въезде) пересечения границы.

Права пассажиров. Ассоциация исходит из того, что все категории граждан, путешествующих автобусом, должны получать одинаково полноценные

услуги. Речь идет в первую очередь о пожилых людях и инвалидах, в том числе с ограниченными возможностями передвижения. Информация для них должна предоставляться в специализированных терминалах и в удобном для таких пользователей формате. Необходимо также доводить до сведения пассажиров всю информацию об их правах, чтобы они могли полноценно их реализовать.

В крупных городах Европы и России постоянно увеличи-

вается поток туристов. Поэтому APC ставит перед собой задачу поиска новых, более эффективных форм сотрудничества между компаниями и транспортными режимами. Это поможет разработать дополнительные предложения, в том числе и по потенциальной связи между расписаниями, и по предоставлению пассажирам информации о маршрутах и билетах.

Особое значение приобретают услуги, связанные с автобусными путешествиями, в сочетании с другими формами туризма. Они позволяют укрепить международные связи, повысить занятость населения, способствуют личному культурному обмену. Для развития этого сегмента необходимо привлечь социальные и политические силы.

Все виды транспорта должны быть равны. Чтобы автовокзалы стали современными и эффективными воротами городов, нужна постоянная финансовая поддержка и система регулирования.

Несомненно, современная Россия и Европа имеют общие тенденции в развитии деятельности автовокзалов. Очень важным обстоятельством в этой связи становится полноправное членство в APC НП «Развитие Автовокзалов Страны». Несомненно, взаимовыгодное сотрудничество на постоянной основе в системе международных перевозок российского объединения с авторитетной европейской ассоциацией послужит серьезным стимулом к популяризации автобусного транспорта на всем огромном евразийском пространстве.



Российская делегация на заседании европейской ассоциации

Раиса Логинова
Фото Валерия Маделана



В этом году авторитетная международная транспортная организация – Европейская ассоциация автовокзалов (ААС) – отмечает свое десятилетие. На юбилейный съезд ААС, прошедший в начале сентября в Риге, в качестве полноправных участников была приглашена и российская делегация. Диалог, завязавшийся с европейскими коллегами, оказался не только продуктивным, но и весьма перспективным для будущего взаимовыгодного партнерства.

Поздравляя от российской делегации руководство и членов ассоциации с юбилеем, президент НП «Развитие Автовокзалов Страны» **Борис Лоран** пожелал виновникам торжества дальнейших успехов в их непростой, но очень важной и полезной для пассажиров деятельности. Он отметил, что выдающиеся результаты многолетней работы красноречиво свидетельствуют о правильности курса деятельности профессионалов, выбранного десять лет назад. Борис Олегович поблагодарил организаторов съезда за предоставленную возможность ознакомить европейских коллег с деятельностью ведущих российских компаний в области пассажирских автобусных перевозок и деятельности автовокзалов и выразил уверенность, что

Президент НП «Развитие Автовокзалов Страны»

Борис Лоран:

«Проблемы у нас во многом схожие»

этот опыт окажется для них интересен и полезен.

В первую очередь он представил ГК «Русские Автобусные Линии» – оператора, управляющего автовокзалами по договору с собственником объекта. Начиная с 2002 года, специалистами ГК РАЛ накоплен солидный опыт управления и эксплуатации обширной сети автовокзалов и автостанций по всей России. За эти 11 лет российские специалисты сумели занять ведущие позиции в своем сегменте рынка, завоевали репутацию надежного, высокопрофессионального партнера. Основной принцип работы ГК РАЛ – максимум удобств для пассажиров и перевозчиков, безопасность и высокое качество их обслуживания. Эта кропотливая каждодневная работа осуществляется в тесном контакте с Министерством транспорта РФ и надзорными органами в сфере транспорта.

Например, в Москве шесть автовокзалов ГК РАЛ из семи расположены в непосредственной близости от станций метро и основных магистралей мегаполиса.

Сегодня на объектах группы компаний обслуживаются более 300 перевозчиков, выполняющих ежедневно 1000 рейсов по 350 регулярным маршрутам. Ежегодный пассажиропоток – более 3 млн человек. С автовокзалов отправляются автобусы в 25 регионов РФ и 7 стран ближнего и дальнего зарубежья, в т.ч. и в Латвию.

Партнерами ГК РАЛ являются такие известные на европейском рынке компании, как АО «Нордека» и ЗАО «Токс».

НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» создано в 2005 году. Партнерство объединяет более 75 организаций-перевозчиков из 20 регионов России и стран ближнего зарубежья.

Его задачи – создание благоприятных условий для деятельности пассажирского автомобильного транспорта, защита их законных прав и интересов, повышение безопасности всех участников перевозок. Это комплекс услуг, которые партнерство успешно реализует, полностью оправдывая свою деятельность прекрасными реальными результатами.

С 2006 года партнерством при участии ГК РАЛ систематически издается собственный журнал «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» – уникальный сборник информации о развитии междугородных и международных автобусных пассажирских перевозок.

Борис Олегович призвал европейских коллег делиться на страницах журнала опытом деятельности европейской ассоциации и транспортных предприятий и заявил, что ожидается выпуск англоязычной версии издания.

Самая молодая, но при этом весьма амбициозная и результативная в работе российская некоммерческая организация –

НП «Развитие Автовокзалов Страны». Партнерство было создано в 2010 году на общем собрании руководителей автовокзалов и автостанций России. По сути – это российский аналог Европейской ассоциации автовокзалов.

Задачи, которые поставили перед новой некоммерческой организацией, – это в первую очередь создание максимально благоприятных условий для субъектов предпринимательской деятельности – юридических лиц, эксплуатирующих автовокзалы, пассажирские автостанции, пассажирские терминалы.

О результатах деятельности партнерства всего лишь за два с небольшим года лучше всего расскажут цифры. На 1 августа 2013 г. в НП РАВС входят: 122 автовокзала, 344 автостанции, 123 кассовых пункта. В суммарном отношении это 589 объектов транспортной инфраструктуры из 30 регионов России. Площадь территории, покрытая маршрутной сетью объектов НП РАВС, в 1,8 раза больше общей площади стран Евросоюза, объединяющего 28 европейских государств!

Выступление Бориса Лорана коснулось и самых актуальных проблем деятельности российских автовокзалов. По его мнению, главная среди них – сложная ситуация в сфере законодательства. И дело не только в том, что чиновники мало знакомы со спецификой работы автостанции. На первый план здесь выходят заказные автобусные перевозки, которые фактически никаким законом не регламентированы. Автобусы таких перевозчиков, въезжая в город, просто меняют табличку «Рейсовый» на «Заказной».

В итоге только 40% всех перевозчиков работают официально через автовокзалы, большая же часть действует по нелегальным схемам. Например, автобус компании «Ecolines» из Риги в Москву уходит с рижского автовокзала, а приходит не на автовокзал. Несколько лет назад аналогичная ситуация складывалась вокруг рейсов из Москвы в города Германии: все автобусы отправлялись от немецкого консульства в Москве и прибывали на автовокзалы немецких городов.



В результате этой негативной практики автовокзалы российской столицы теряют серьезный процент прибыли. С другой стороны, в нашем законодательстве прописаны обязанности администрации автостанций по выполнению ряда обязательств в сфере обеспечения антитеррористической безопасности транспортных объектов. Затраты на их осуществление совместимы с годовой, а в некоторых случаях даже с двухлетней прибылью деятельности автостанции. Кроме этого Борис Лоран отметил, что только в России в штате автовокзала есть контролеры, которые фотографируют номера транспорта нелегальных перевозчиков и передают информацию в надзорные органы.

Существует ряд серьезных проблем и с международными перевозками. Дело в том, что потребности пассажиров гораздо выше, чем существующее

количество официальных рейсов. Российские перевозчики обращаются к администрациям автовокзалов с просьбой открыть новый маршрут. Однако на сегодняшний день инициатива исходит, прежде всего, от зарубежных перевозчиков. На практике пассажирам неудобно и невыгодно делать пересадки, чтобы добраться в отдаленные города. Простой пример – поездка в Ригу с обязательной пересадкой в Пскове. Во многих случаях действует монополия иностранных перевозчиков. Иными словами, новичку не дают время прохода по расписанию. В результате он просто пересекает границу под видом туристического автобуса.

Поэтому, чтобы добиться положительных изменений в законодательстве, группа российских специалистов была включена в рабочие группы при Министерстве транспорта России и других компетентных государственных структурах.

В заключение Борис Лоран отметил, что европейские специалисты проявили заметный интерес к опыту россиян в области междугородных и международных перевозок в самой большой стране мира, выразив уверенность, что для решения обозначенных и других серьезных проблем необходим дальнейший обмен мнениями и опытом.

Вне зависимости от стран совместными усилиями нужно добиваться, чтобы социально ответственный бизнес автобусных перевозок развивался в успешном ключе.

Сергей Неподкосов

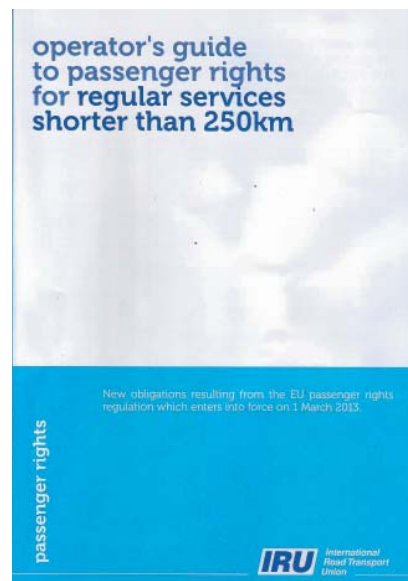
РУКОВОДСТВО ДЛЯ АВТОБУСНЫХ КОМПАНИЙ ПО ПРАВАМ ПассажиРОВ РЕГУЛЯРНЫХ МАРШРУТОВ (ДО 250 КМ)

С 1 марта 2013 года вступили в силу новые требования согласно регламенту ЕС о правах пассажиров.

В них объясняется, на что могут претендовать пассажиры в случае ДТП, задержки/отмены рейса, а также разъясняются права пассажиров с ограничен-

ными возможностями и процесс работы с жалобами пассажиров.

В настоящем документе рассматриваются регулярные автобусные рейсы протяженностью до 250 км, начальная или конечная точка маршрута которых находится на территории государства, входящего в ЕС.



	Регулярные маршруты		Нерегулярные маршруты
	< 250 км	> 250 км	
Отсутствие ценовой дискриминации по национальному признаку (ст. 4(2))	+	+	+
Предоставление (электронных) билетов или иных проездных документов (ст. 4(1))		+	+
Компенсация в случае смерти, травмы, потери или ущерба багажу в результате ДТП (ст. 7)		+	+
Помощь в удовлетворении практических потребностей после ДТП (ст. 8)		+	+
Компенсация за потерю или порчу инвалидных колясок и вспомогательного оборудования по вине перевозчика (ст. 17)	+	+	+
Безусловное право на перевозку инвалидов, если это возможно по медицинским причинам и требованиям безопасности, а также с инфраструктурой/дизайном (ст. 9 и 10)	+	+	
Тренинги по общению с людьми с ограниченными возможностями для водителей и всех сотрудников, напрямую контактирующих с пассажирами (ст. 16)	+	+	
Предоставление актуальной информации на протяжении всего путешествия (ст. 24)	+	+	
Предоставление информации о пассажирах не позже времени отправления (ст. 25)	+	+	
Внедрение системы обработки пассажирских жалоб (ст. 26 и 27)	+	+	
Предоставление поддержки людям с ограниченными возможностями с уведомлением за 36 часов (ст. 14)		+	
Права пассажиров и поддержка в случае отмены или задержки рейса (ст. 19–21)		+	

Общие положения

Условия договора и тарифы перевозчиков необходимо предлагать пассажирам без дискриминации по национальному признаку.

Работа с пассажирами с инвалидностью или с ограниченными возможностями передвижения

Этим категориям пассажиров необходимо предлагать билеты и возможность их забронировать без наценки.

Принцип

Перевозчик не имеет права отказать в продаже билета, посадке в автобус или бронировании билета по причине инвалидности или ограниченных возможностей передвижения.

Исключения

– медицинские требования и требования безопасности, установленные законодательством или компетентными органами;

– дизайн и/или инфраструктура (автобусной остановки, терминала) физически не позволяет посадить в автобус, высадить или перевозить людей с ограниченными возможностями.

Тренинги для персонала

Все сотрудники, включая водителей, напрямую контактирующие с пассажирами, должны проходить тренинги по общению с людьми с ограниченными возможностями*.

Компенсация за инвалидные коляски и вспомогательное оборудование

Если перевозчик потерял или испортил инвалидную коляску или другое вспомогательное оборудование при любых обстоятельствах, финансовая компенсация должна быть достаточной для замены или ремонта сломанного или утерянного оборудования.

По материалам сайта <http://www.iru.org>

* Это требование может быть отложено до 1 марта 2018 года в зависимости от договоренности между национальным автобусным транспортом и соответствующими органами в данной стране.

ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

Ассоциация общеевропейских автобусных терминалов была основана в 2003 году и за прошедшее десятилетие стала ключевым игроком на европейском рынке протяженных автобусных перевозок. APC стремится исследовать все связанные с ними вопросы на общеевропейском уровне и разрабатывать необходимые рекомендации с учетом интересов центральных автобусных станций, автобусных компаний и пассажиров.



Подобный подход основан на исследовании потенциала повышения эффективности. Успех достигается за счет систематической координации существующих структур и их целенаправленному расширению. Кроме этого разрабатываются полноценные привлекательные предложения для клиентов в области длительных автобусных путешествий.

Благодаря такому подходу ассоциация берет на себя основную задачу в контексте мобильности на общеевропейском уровне, прикладывая все усилия для активной поддержки, внедрения и гармонизации стандартов качества.

Сегодняшняя география APC – это более 13 центральных автовокзалов (в основном в Центральной и Восточной Европе), сотрудничающих с компанией и предоставляю-



Ян Веллеман, компания «Eurolines»

щих длительные автобусные путешествия практически по всей Европе.

Интеллектуальные транспортные системы

В декабре 2008 года Европейская Комиссия одобрила план действий в области интеллектуальных транспортных систем (2009–2014 гг.). Он, в частности, включает следующие положения: необходимость новых, интегрированных системных концепций по управлению транспортом с целью внедрения европейских или согласованных пограничных услуг в сферу информации о туризме и путешествиях, а также в сферу управления транспортом.

АПС отвечает всем этим требованиям. Например, запускаются проекты по развитию и укреплению автобусного транспорта в европейском контексте и обеспечивается новый уровень безопасности и информатизации.

Центральный автовокзал станет транспортным и коммуникационным центром, не только оказывая высококачественные



Президент НП «Развитие Автовокзалов Страны» Б.О. Лоран дискутирует с европейскими коллегами

услуги, но и сделавшись частью всей системы общественного транспорта (дороги, городской транспорт, междугородный железнодорожный транспорт, авиаперевозки) и городской инфраструктуры крупных городов.

Политика ЕС в области прав пассажиров

4 декабря 2008 года Европейский Парламент выдвинул предложение о регулировании прав пассажиров автобусного транспорта. Это важный шаг в их расширении и в установлении для автобусного транс-

порта стандартов, которые уже действуют на других видах транспорта.

Главное – облегчить возмещение средств в случае задержки автобуса или отмены путешествия. Кроме того, необходимо своевременно обрабатывать жалобы, качественно улучшить подачу информации пассажирам и прояснить вопросы ответственности в случае ДТП.

Автобусные компании должны нести ответственность за отмену путешествия и задержку автобуса более чем на 2 часа, если маршрут рассчитан на 3 часа.

Из этого подхода вытекает требование качественного улучшения информированности пассажиров и повышение безопасности всех участников перевозок, необходимость разрабатывать и внедрять инновационные концепции.

Протяженные автобусные перевозки

Официальный отчет о транспортной политике, опубликованный Европейской Комиссией 22.06.2006, отражает основные данные о количественном



Президент АПС Стефан Кристиан

развитии протяженных автобусных перевозок. Сектор автобусного транспорта стремительно растет. В европейском сообществе доля автобусного транспорта составляет 9,3% от общего наземного.

По оценкам исследователей, количество пассажиров междугородных и международных автобусов составляет 72,8 млн в год.

Ожидаемый рост национального и международного автобусного транспорта под руководством ЕС не только приведет к увеличению количества центральных автовокзалов, но и к расширению транспортных мощностей на европейском уровне.

Ключевые задачи

Прежде всего, необходимо сделать автобусные путешествия более прозрачными и надежными для клиентов. Этот процесс включает в себя качественно новый уровень предоставления информации. Главными целями должны стать отслеживание пунктуальности и динамичная синхронизация расписания в сложных транспортных системах (особенно в другие города) для протяженных путешествий.

В отличие от железнодорожного и воздушного транспорта автовокзалам не хватает стандартов безопасности. Это серьезный недостаток, так как безопасность перевозок – ключевой аспект для автобусного транспорта.

С учетом сказанного можно выделить следующие вопросы, требующие решения на европейском уровне:

- актуальная информация для пассажиров;

- местоположение автобусов в реальном времени;

- динамичная синхронизация расписания с другими транспортными компаниями;

- мобильная проверка документов;

- проверка безопасности грузов.

Инициатива «Coach ITS»

Ассоциация всеми силами стремится участвовать в процессе поиска оптимального решения для междугородного и международного автобусного транспорта. В 2008 году была основана сеть «Coach ITS – автобусный терминал будущего» для интеграции опыта, передовых технологий и ноу-хау в области исследований, разработок и практической деятельности центральных автовокзалов.

Главная задача «Coach ITS» – организация сотрудничества инновационных компаний в данной отрасли с экспертами и специалистами по автобусному транспорту Германии, а также Центральной и Восточной Европы. Члены сети взаимодействуют друг друга своими основными компетенциями.

Основная цель – с помощью инновационных решений способствовать внедрению европейских стандартов строительства и работы центральных автовокзалов в Европе.

Партнеры «Coach ITS»

Учитывая проблемы в области междугородного и международного автобусного транспорта, APC стремится стать экспертным центром по этим вопросам. Поэтому был принят ряд мер по поиску партнеров для сети «Coach ITS». Партнеры ассоциации работают, к примеру, в области разработки комплексных программных продуктов, действующих в режиме реального времени; в сфере производства печатных материалов на тему повышения уровня безопасности, в области систем отслеживания местонахождения автобусов и их визуализации через Интернет. Кроме того, некоторые из них производят оргтехнику – например, принтеры и модемы для вендинговых аппаратов.

Однако, как и развитие автобусного транспорта, формирование партнерского консор-



Хуго и Андрес Осулы – династия автобусных перевозчиков из Эстонии

photo: Valery Madelan



Арунас Индрашюс и Андреюс Палейчикас, компания TOKS, Литва

циума еще не завершилось, и невозможно предугадать его дальнейший ход. Ведь это динамичный процесс, направленный на согласование структуры задач с партнерами для того, чтобы закрывать пробелы там, где это необходимо, определять

передовые методы и использовать их для принятия решений.

Перспективы

Междугородный и международный автобусный транспорт будет продолжать расти

и станет, наравне с воздушным и железнодорожным, одним из ключевых поставщиков транспортных услуг, обеспечивая мобильность в рамках Европы. На этом уровне будут созданы, согласованы и внедрены повышенные стандарты качества. Центральные автовокзалы станут передовыми терминалами по обслуживанию, взаимосвязанными между собой и способными на эффективную поддержку междугородного и международного транспорта.

Инновационные устройства предоставят со временем пассажирам всю необходимую информацию о путешествиях и вариантах пересадок, а также возможность бронирования практически в любом месте и в любое время – через единую европейскую систему автобусного транспорта.

Фото Валерия Маделана

Дом, о котором мечтаешь

БАНК СГБ

Ипотечные кредиты:

- «Стандарт»
- «Новостройка»
- «Переезд»
- «Материнский капитал»
- «Стимул»

Скидки от застройщиков – партнеров банка

Минимальный пакет документов

Нет комиссий за выдачу и сопровождение кредита



Lux Express Group



Lux Express Group – это крупнейший оператор международных автобусных экспресс-линий в Балтийском регионе. Сеть автобусных маршрутов охватывает 7 стран. Основные направления – Санкт-Петербург, Таллин, Рига, Вильнюс, Калининград, Варшава и Берлин. Мы предлагаем наиболее частое сообщение между Прибалтикой и Санкт-Петербургом. Автобусы Lux Express Group осуществляют 9 поездок между Таллином и Санкт-Петербургом ежедневно, а между Ригой и Санкт-Петербургом – 6–7 поездок, в зависимости от дня недели. Кроме того, мы работаем над расширением сети маршрутов: в ближайшее время планируется запустить линии Санкт-Петербург – Хельсинки и Рига – Москва.

Мы предлагаем перевозки автобусами класса **Lux Express**, **Lux Express Lounge**, **Lux Express Special** и **Simple Express**, каждый класс соответствует высоким требованиям качества. Стандартные автобусы класса Simple подойдут тем, кто желает путешествовать с комфортом, но имеет ограниченный бюджет. Во всех наших автобусах есть кондиционеры, на борту всегда работает туалет, а сиденья оснащены ремнями безопасности, поэтому поездка на стандартном автобусе будет приятной и безопасной.

В автобусах класса Lux Вас ожидает более широкий спектр услуг: беспроводной Интернет, розетки 220В, горячие напитки и свежая пресса.

Для самых требовательных клиентов курсируют автобусы Lux Express Lounge и Lux



Express Special. В Lux Express Lounge кроме вышеперечисленных удобств в Вашем распоряжении будет персональное мультимедийное устройство с сенсорным экраном (фильмы, Интернет, музыка, игры). Приватные и удобные кожаные сиденья позволят расслабиться и действительно насладиться поездкой. Такой же уровень комфорта ожидает Вас и на борту Lux Express Special.

Lux Express Group предлагает своим клиентам комплексные

решения для путешествий, мы оформим для Вас визу и страховку, поможем арендовать автомобиль или заказать такси.

В наших офисах Вы можете приобрести билеты на паром или готовый туристический пакет.

Основополагающим принципом компании является забота о клиентах. Мы установили высокий стандарт обслуживания и прилагаем много усилий, чтобы соответствовать ему. Мы оперативно реагируем на замечания наших клиентов, связаться с нами можно по телефону или электронной почте, а также через социальные сети.

Lux Express Group – современная и активно развивающаяся компания. Мы регулярно обновляем автобусный парк и работаем на улучшение качества услуги. В течение последних полутора лет на покупку новых автобусов было выделено более 3,2 миллионов евро.

Все новейшие автобусы оборудованы персональными мультимедийными устройствами с сенсорным экраном.

Мы не боимся предлагать инновационные решения, брать на себя смелость рисковать и быть первыми!



СЪЕЗД НАЦИОНАЛЬНОЙ АССОЦИАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЬНОГО И ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА



2 октября 2013 года состоялся съезд Национальной ассоциации предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта. Этим мероприятием завершился первый год работы транспортной организации. В повестку дня входил отчет о проделанной за это время работе и определение ее будущих приоритетных направлений, а также законотворческая деятельность ассоциации и организационные вопросы.

Открыл собрание президент ассоциации Алексей Васильков. С приветственным словом к собравшимся обратились заместитель министра транспорта Российской Федерации Николай Асаул. На съезде также присутствовали заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта РФ Асланбек Ахоев, министр транспорта Московской области Александр Зайцев, заместитель мэра

в Правительстве Москвы Максим Ликсутов, заместитель Председателя Правительства Московской области Петр Иванов, директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алексей Бакирей, генеральный директор Агентства автомобильного транспорта Сергей Сухарев, заместитель генерального директора



Алексей Васильков и Николай Асаул



Игорь Суржик и Андрей Неупокоев

Агентства автомобильного транспорта Леонид Липсиц, генеральный директор НИИАТ Игорь Титов, генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Евгений Михайлов, представители Ространснадзора, ГИБДД России, Федеральной таможенной службы России. Среди выступавших с сообщениями и присутствующих в зале находились перевозчики из различных регионов РФ, представители рынка электронных услуг на транспорте и страховых компаний, другие общественные и коммерческие организации. В мероприятии принял участие **вице-президент НП «Развитие Автовокзалов Страны» Андрей Неупокоев.**

Вопросы, поднимавшиеся на съезде, касались в первую очередь необходимости поддерживать ассоциацию – как организацию молодую и только начавшую развиваться. По традиции особое внимание было уделено многочисленным проблемам отрасли, которые требуют быстрого и осмысленного решения. Особенно это касается сферы обеспечения безопасности, в том числе на междугородных автобусных перевозках.

В завершение съезда состоялось организационное совещание правления ассоциации и прием в нее новых членов.

Александра Несмелова
Фото Юлии Данченко

НОВЫЕ НАЗНАЧЕНИЯ



Петр Иванов

родился в 1970 году. Окончил Государственную финансовую академию по специальности «международные экономические отношения», Московскую государственную юридическую академию по специальности

«юриспруденция». Кандидат экономических наук.

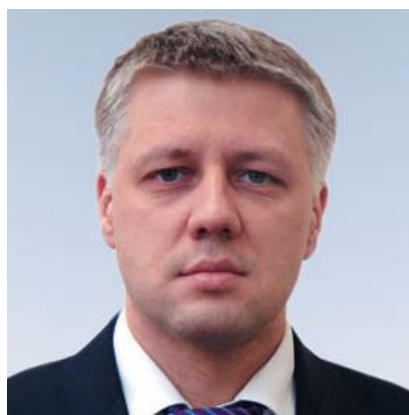
С 1991 г. работал в финансово-кредитных структурах Москвы.

С сентября 1998 г. работал в системе управления городским общественным транспортом – заместителем ге-

нерального директора ГУП «Мосгортранс», заместителем руководителя Департамента транспорта и связи Москвы.

С июня 2006 г. занимал должность генерального директора ГУП «Мосгортранс».

РИА «Новости»



Евгений Михайлов

родился 19 октября 1973 года.

С 1990 года работал на предприятиях государственного и негосударственного секторов экономики.

В 1997 году окончил Государственную академию нефти и газа имени И. М. Губкина.

Распоряжением мэра Москвы от 18 сентября 2013 года новым генеральным директором ГУП «Мосгортранс» назначен бывший первый заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Евгений Михайлов, сообщили в пресс-службе департамента.

С 2003 года – заместитель руководителя Департамента реструктуризации естественных монополий, заместитель директора Департамента государственного регулирования тарифов и инфраструктурных реформ Министерства экономического развития и торговли РФ.

С 2007 года – начальник Департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике ОАО «РЖД».

С 2010 года – исполнительный директор по работе с кли-

ентами ООО «УК «Желдорэкспедиция». С сентября 2011 года работал советником заместителя мэра г. Москвы по вопросам экономической политики Андрея Шаронова.

2 февраля 2012 года распоряжением мэра Москвы назначен на должность первого заместителя руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы.

По материалам сайта <http://www.mosgortrans.net>

ПЕРЕВОЗКИ ПО ВСЕЙ РОССИИ

НА КРЕДИТАХ БАНКА СГБ



БАНК СГБ предлагает особые условия по кредитным и лизинговым программам для автовокзалов и автоперевозчиков, обслуживающих межрегиональные рейсы

8-800-100-55-22

звонок по России бесплатный

www.severgazbank.ru

Реклама. Не является офертой. ОАО «БАНК СГБ». Генеральная лицензия Банка России № 2816 от 26.11.2012 г., г. Вологда, ул. Благовещенская, д. 3



Перевозки должны быть безопасными!

13 сентября начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Виктор Нилов и руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Александр Касьянов провели в Москве совместное совещание по вопросу обеспечения безопасности как городских, так и междугородных перевозок.

В ходе совещания обсуждались вопросы взаимодействия Госавтоинспекции и Ространснадзора в этой сфере.

Так, Виктор Нилов предложил провести ряд совместных мероприятий, направленных на проверку безопасности транспортных средств, осуществляющих междугородные перевозки людей, режима труда и отдыха водителей на этих маршрутах. Александр Касьянов в свою очередь отметил необходимость



Виктор Нилов

пересмотра существующей нормативно-правовой базы с целью усиления ответственности собственников транспортных средств, осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки, вне зависимости от формы собственности.

По мнению руководителя Ространснадзора, законодательная база должна быть сформулирована таким образом, чтобы экономически стимулировать владельцев транспортных средств к созданию эффективной системы обеспечения безопасности непосредственно на предприятии.

В рамках мероприятия руководители Госавтоинспекции



Александр Касьянов

ознакомили представителей Ространснадзора с работой Аналитического центра ЦСН БДД МВД России, где в режиме реального времени происходит формирование, ведение и использование баз данных с информацией о каждом дорожно-транспортном происшествии, а также в целом о состоянии безопасности дорожного движения. После завершения совещания для сотрудников Ространснадзора было организовано посещение музея Госавтоинспекции, также находящегося в здании ЦСН БДД МВД России.

По материалам пресс-службы
ГУОБДД МВД России,
<http://www.gibdd.ru>



Центр ЦСН БДД МВД России



Александр Алексеев

Комплексный подход

Системой ГЛОНАСС оборудовано порядка 900 автобусов в Псковской области. Такие данные на пресс-конференции

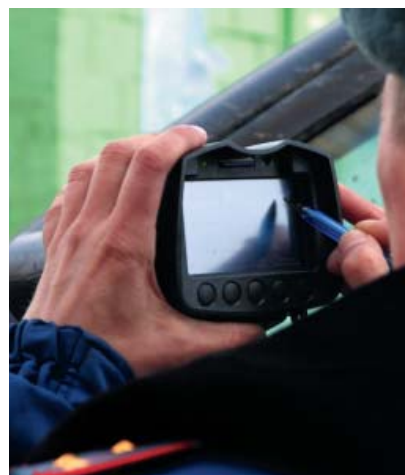
на тему «Безопасность на пассажирском автотранспорте в Псковской области» сообщил **начальник Управления государственного автодорожного надзора по Псковской области (Госавтодорнадзор) Александр Алексеев**. По его словам, тестирование уже прошли порядка 500 единиц транспорта.

«На мой взгляд, сама установка системы ГЛОНАСС не призвана давать какие-то результаты. Руководитель предприятия должен быть сам заинтересован в установке таких систем, с помощью которых он сможет знать, где находится автобус, какой у него скоростной

режим, где он останавливается и т. д.», – пояснил А. Алексеев.

Отметим, что на этой же конференции было заявлено о том, что наиболее часто правила безопасности на пассажирском транспорте нарушают индивидуальные предприниматели.

С начала 2013 года выявлено более 600 нарушений ПДД водителями автобусов. Об этом рассказал **заместитель на-**



чальника УГИБДД УМВД России по Псковской области Сергей Семенов.

Начальник Госавтодорнадзора Александр Алексеев отметил, что все междугородные автобусы оборудованы ремнями безопасности. Поэтому каждый пассажир должен позаботиться о своей жизни. Что касается водителей, то они нередко нарушают режим труда и отдыха.

Контролировать режим труда и отдыха должен специальный прибор – тахограф. **Старший госинспектор безопасности дорожного движения отдела надзора УГИБДД Сергей Михайлов** рассказал, что все попытки вмешательства в работу тахографа известны и определяются визуально.

По материалам сайта <http://auto.pln24.ru>





ПОЧЕМУ ВОДИТЕЛИ ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСОВ ЗАСЫПАЮТ ЗА РУЛЕМ

В сентябре на северо-западе произошли две масштабные аварии с участием автобусов. В обоих случаях специалисты говорят о том, что, судя по всему, к трагедиям привела усталость водителей: задремав за рулем, они выехали на встречку. Почему это происходит, и можно ли изменить ситуацию, выясняла корреспондент «Российской газеты».

Потерял бдительность

В Псковской области на трассе Москва – Рига друг в друга врезались пассажирские автобусы Hyundai и MAN. Авария унесла жизни восьмерых человек, еще четырнадцать госпитализированы, в том числе с тяжелыми травмами. Спустя четыре дня в Тосненском районе Ленинградской области две иномарки лоб в лоб столкну-



Авария на трассе возле Чернигова

лись с маршрутным автобусом ПАЗ, погибли пять человек.

О причинах ДТП в Ленобласти официально пока не сообщается. Что касается аварии на Псковщине, то здесь предполагаемым виновником считают водителя автобуса Hyundai. По версии следствия, он уснул за рулем и выехал на встречную полосу.

– Скорее всего, он долгое время управлял автобусом без смены, устал и потерял бдительность, – рассказывает сотрудник УМВД РФ по Псковской области Алексей Ба-

ранов. – Сейчас эта информация проверяется. Возбуждено уголовное дело по статье о нарушении правил дорожного движения, повлекшем смерть более двух человек.

В Hyundai, следовавшем из Москвы в псковский город Себеж с 45 пассажирами на борту, находились два водителя. По сообщениям очевидцев, незадолго до аварии водитель несколько раз зацепил автобусом обочину. Сменщик предлагал ему помощь, однако тот решил, что доберется до конечного пункта сам. От места аварии до Себежа оставалось несколько десятков километров.



ДТП под Псковом: столкнулись два пассажирских автобуса





Всю информацию о труде и отдыхе шоферов фиксируют тахографы. Это специальные приборы, которые должны быть установлены во всех российских междугородных и международных автобусах. Тахошайбы – бумажные носители с отметками о движении и остановках – хранятся три года. В любой момент в транспортную компанию может явиться инспектор Госавтодорнадзора и проверить условия труда и отдыха сотрудников. Если окажется, что водители проводят за рулем больше девяти часов в день или работают

без законных перерывов, перевозчика серьезно оштрафуют. Несколько нарушений могут стоить транспортной компании лицензии.

Деятельность фирм, осуществляющих нерегулярные автобусные перевозки под заказ, никак не лицензируется. Таким компаниям достаточно отправить до начала рейса уведомления в Ространснадзор и Роспотребнадзор. Контролировать заказные перевозки гораздо сложнее. Их организаторы не бо-

ятся потерять лицензию, часто фирмы регистрируются на подставных лиц, легко меняют название и адрес.

Рейс Москва – Себеж был именно таким – заказным. В автобусе ехали члены одной из российских политических партий: возвращались с митинга в столице. Впрочем, главной причиной псковского ДТП, скорее всего, послужило не сознательное нарушение правил, а человеческий фактор, считают специалисты. Авария произошла около четырех часов утра, в это время потребность в сне у большинства людей возрастает до максимума, а концентрация внимания снижается до минимума. Недаром вахту с полуночи до четырех утра почти во всех флотах мира называют «собачьими часами».



Лоб в лоб

Инцидент на трассе Москва – Рига – лишь один эпизод в ряду множества трагедий, случившихся по вине сонных водителей. В мае этого года на трассе Пенза – Тамбов произошло ДТП с участием фуры, микроавтобуса и легкового автомобиля, в результате которого погибли 10 и пострадали 12 человек.

Выехавший на встречу «микрик» перевозил сезонных рабочих. Накануне аварии он



прибыл в Сочи из Чувашии и в тот же день отправился обратно. Огромные расстояния водитель преодолевал в одиночку. За время в пути до Пензы он лишь однажды остановился передохнуть на час. Он погиб вместе с девятью своими пассажирами.

Мог уснуть за рулем и виновник июньского ДТП на трассе «Холмогоры» в Ярославской области. Renault Symbol выехал на встречу и лоб в лоб столкнулся с автомобилем Mercedes. Погибли семь человек. При этом, по информации регионального управления ГИБДД, авария произошла на широком ровном сухом участке трассы с двумя полосами в каждую сторону. Перед столкновением Renault несколько раз пересекал двойную сплошную.

Нужны «карманы»

– Уменьшить количество лобовых столкновений позволит установка разделительных тросовых заграждений между встречными полосами, – заявил недавно **первый заместитель председателя Коми-**



тета Госдумы по транспорту Михаил Брячак.

Сейчас такая перспектива обсуждается с представителями Росавтодора. Кроме того, Комитет по транспорту подготовил законопроект о профессиональной пригодности шоферов, которые занимаются заказными грузовыми и пассажирскими перевозками. Если документ вступит в силу, водителей заказных рейсов обяжут подтверждать свою квалификацию раз в пять лет.

Впрочем, все эти меры не будут иметь большого эффекта без развития придорожной инфраструктуры, утверждают сами водители.

– На российских дорогах очень мало «карманов», где можно безопасно постоять и отдохнуть, – объясняет **води-**

Кафе и место отдыха водителей на Московском шоссе



Михаил Брячак

тель-дальнобойщик с 20-летним стажем Олег Караванов. – Редкие направления, в основном в центральной части России, имеют достаточное количество более-менее приличных стоянок. Иногда мне даже приходится игнорировать тахограф и зарабатывать штрафы, но не останавливаться же на трассе посреди леса. Я часто езжу в Европу, и там заасфальтированные площадки с туалетом и кафе оборудованы на протяжении всех крупных магистралей. Я бы рад соблюдать режим труда и отдыха, жизнь дороже денег, но без инфраструктуры для нормального отдыха делать это крайне сложно.

По материалам сайта <http://www.rg.ru>



Разделительное заграждение между встречными полосами

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И ТЕХНОЛОГИИ – 2013



В начале октября Москве состоялась Всероссийская ежегодная конференция «Транспортная безопасность и технологии – 2013». Организаторы мероприятия – Комитет по транспорту Государственной Думы РФ и Министерство транспорта РФ.

В мероприятии приняли участие свыше 200 специалистов в области транспортной безопасности и представители государственных органов власти из более чем тридцати субъектов Российской Федерации.

Открывая конференцию, **заместитель председателя Комитета Государственной Думы РФ по транспорту Александр Старовойтов** рассказал о законодательном обеспечении деятельности в сфере транспортной безопасности и совершенствовании нормативно-правовых актов в этой сфере.

Законодательное регулирование вопросов, связанных с транспортной безопасностью – дело непростое, поскольку очень тяжело найти точку равновесия для всех видов транспорта. Если какие-то формулировки, например, устраивают авиаторов, то одновременно не устраивают железнодорожников и т. д. Это связано с тем, что специфика деятельности у транспортников в некоторых случаях существенно отличается.

И.о. директора Департамента безопасности и специальных программ Минтранса России Владимиру Морозову после доклада о правовом регулировании в области обеспечения транспортной безопасности пришлось ответить на несколько очень непростых вопросов участников конференции.

В частности, операторы пассажирских перевозок были возмущены тем обстоятельством, что требования законодательства в области транспортной безопасности, в частности Приказ Минтранса № 98 о формировании автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах фактически не распространяются на заказные перевозки, доля которых на рынке – более 70%.

Кроме того, огромные затраты на категорирование ОТИ не по карману многим региональным операторам, зачастую содержащим убыточные автовокзалы и регулярные маршруты. Один из участников конференции отметил: «У нас 14 станций, где в день проходят в среднем по 80 пассажиров, и только 2 прибыльных вокзала! Между тем, мы сейчас одновременно должны потратить 1,3 млн рублей на выкуп земли и установку оборудования согласно законодательству о ТБ, а затем ежемесячно платить по 130 тыс. за охрану наших объектов. В этой ситуации нам проще отказаться от таких станций,

превратив их в обычные остановочные пункты, что создаст массу неудобств пассажирам».

Участники конференции могли также вживую ознакомиться с последними технологическими новинками и решениями в области транспортной безопасности.



Подводя итоги конференции, **генеральный директор РИА «Индустрия безопасности» Сергей Груздь** отметил, что проведенная дискуссия оказалась очень полезной и плодотворной, поскольку не только позволила выявить имеющиеся проблемы в области законодательного регулирования транспортной безопасности, но и сформировать конкретные предложения по его совершенствованию.

Итоговый документ конференции – резолюция, одобренная большинством участников, – будет направлен в Государственную Думу и Правительство Российской Федерации, Минтранс, а также другие заинтересованные организации в качестве рекомендаций транспортного сообщества.

По материалам сайта <http://www.transportsecurity.ru>



Президент компании «ID Systems» Иван Поминов



ОБСУДИЛИ ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ

В Министерстве промышленной и транспортной политики Республики Северная Осетия – Алания (РСО-А) прошло заседание антитеррористической рабочей группы под председательством министра Алана Джибилова. На повестке дня были вопросы обеспечения безопасности пассажирских перевозок.

В совещании приняли участие представители силовых структур, Ространснадзора, Управления транспорта и безопасности дорожного движения АМС г. Владикавказа, УВО Минтранса России, руководители автотранспортных предприятий, ОАО «Международный аэропорт Владикавказ», железнодорожного вокзала и других профильных организаций и предприятий.

В центре обсуждения были вопросы повышения мер антитеррористической защищенности объектов транспортного комплекса и безопасности перевозки пассажиров. Как было подчеркнуто на заседании, к перевозчикам, которые откажутся соблюдать требования федерального законодательства в области транспортной безопасности, будут приниматься меры вплоть до лишения лицензии на право осуществления перевозок пассажиров.



По итогам совещания руководителям автотранспортных предприятий дано поручение обязать водителей осуществлять осмотр транспортных средств на конечных остановках, а также исключить провоз посылок без их досмотра и удостоверения личности передающего. Руководству ОАО «Международный аэропорт Владикавказ» рекомендова-

но рассмотреть возможность строительства отдельного здания для осуществления проверки пассажиров и багажа досмотровым оборудованием вне здания аэровокзала. Руководству ОАО «Владикавказское объединение автовокзалов» – принять все необходимые меры по скорейшему завершению внедрения в эксплуатацию досмотрового оборудования.





Свердловская
область

За звание «Лучший по профессии» соревновались 60 водителей автобусов

В Свердловской области в рамках проведения Евразийского транспортного форума прошел 18-й Конкурс профессионального мастерства водителей автобусов и региональный этап Всероссийского конкурса «Лучший по профессии». В них приняли участие около 60 человек из 10 городов Свердловской области.

– Президент РФ и губернатор Свердловской области поддерживают традиции возрождения профессиональных конкурсов. Работа водителей автобусов является необходимой для многих жителей Свердловской области, и ваш титанический труд, те задачи, с которыми вы справляетесь ежедневно, не раз доказали ваше умение и право носить звание лучших. Желаю каждому из вас удачи. Пусть победит сильнейший! – обратился к участникам и гостям конкурса **заместитель министра транспорта и связи Свердловской области Василий Старков**.

Как рассказала **судья по автомобильному спорту Ирина**



Курячая, участникам предстояло пройти семь обязательных фигур (в том числе заезд в бокс, параллельную парковку, змейку) и выполнить другие элементы.

– Для выполнения фигур, подготовлены три трассы, где параллельно задания могут выполнять 3 класса автомобилей: НЕФАЗ, «Богдан» или «Форд Транзит», – рассказала судья.

Кроме того, все участники разделены по группам, и каждый водитель должен продемонстрировать мастерство вождения на том автобусе, на котором он работает. При этом строго отслеживается время прохождения трассы, правильность выполнения фигур и количество нарушений, на-

пример, сбитых стоек. Дополнительным заданием для всех участников стала проверка знаний Правил дорожного движения.

Как отмечали участники соревнований, выполнение каждого из заданий требует опыта и умения. «Я принимаю участие в конкурсе впервые, но, по отзывам коллег, уже проехавших по трассам, задания усложнены максимально. Мы все очень серьезно относимся к конкурсу, он дает объективную оценку нашим способностям, и показывает, чему нам еще нужно научиться», – отмечает **Алексей Пеньков, водитель автобуса из Нижнего Тагила**.

Это подтверждает и главный судья конкурса Ирина Курячая:





– Такие конкурсы очень важны. Организаторы прикладывают все усилия, чтобы с каждым годом конкурс проводился на более высоком уровне, а наши водители, которые ежедневно перевозят сотни людей, повышали свое мастерство и становились лучшими.

Завершился 18-й Конкурс профессионального мастерства водителей автобусов и региональный этап Всероссийского конкурса «Лучший по профессии» торжественной церемонией награждения. Среди команд блестящие результаты показали **ЕМУП МОАП г. Екатеринбург, ООО «Декар» и Трамвайно-троллейбусное управление (г. Екатеринбург)**. Победителям были вручены почетные кубки Министерства транспорта и связи Свердловской области.

Напомним, Свердловская область с 18 по 20 сентября принимала Евразийский транспортный форум и станет площадкой для масштабной 7-й Международной специализированной выставки «Коммерческий транспорт. Автомеханика. Логистический сервис».

– Евразийский транспортный форум проводится впервые и объединен с выставкой коммерческого автотранспорта. Основной темой форума станет развитие транспортно-логистического комплекса в Российской Федерации, – сказал Василий Старков.

Форум проводится при поддержке полномочного представителя Президента в УрФО и Министерством транспорта РФ. В нем примут участие делегации 47 субъектов Российской Федерации, эксперты из стран Прибалтики, Казахстана, ученые, профессиональные союзы и объединения, а также представители исполнительных органов власти всех уровней и бизнес-сообщество.

Официальный старт Евразийского транспортного форума состоится 19 сентября. В этот день на панельных дискуссиях будут подняты вопросы эффективной эксплуатации маршрутной транспортной сети, обновление автопарка муниципальных автобусов и другие. Кроме того, эксперты обсудят перспективы создания эффективной регио-

нальной системы по перевозке пассажиров на основе взаимовыгодной координации автомобильного и железнодорожного транспорта, а также рассмотрят вопрос участия автовокзалов в системе транспортных услуг населению. Кроме того, в этот день пройдет церемония открытия стенда АвтоВАЗа, на котором будет продемонстрирован новый автомобиль Lada Kalina с АКП.

Завершающими темами обсуждения в рамках форума станет безопасность дорожного движения. С докладами выступят ключевые игроки рынка автотранспортного страхования, которые в рамках форума проведут специализированное общероссийское совещание. Также будет поднят вопрос кадрового обеспечения в сфере технического осмотра. Итогом проведения форума станет принятие решений и рекомендаций, которые будут реализованы Министерством транспорта и связи Свердловской области.

Особое внимание гостей и участников форума будет приковано к 7-й Международной специализированной выставке коммерческого транспорта, где свою продукцию, технологические новинки представят 50 предприятий-производителей.

Для гостей и участников форума будут работать развлекательные площадки, где свое мастерство покажут акробаты и каскадеры. Владельцы автомобилей Lada смогут принять участие в соревновании по автозвуку, для всех желающих будет организован тест-драйв новых Lada Kalina.

Анна Немыкина,
Пресс-служба Свердловской области
Фото Любови Кабапиной



Уральский
Федеральный округ

НА ФЕДЕРАЛЬНОМ УРОВНЕ

Полномочный представитель президента РФ в УрФО Игорь Холманских провел заседание Коллегии по безопасности. Главным в повестке был вопрос по обеспечению защиты населения на объектах транспортной инфраструктуры.

В заседании приняли участие губернаторы субъектов России, руководители федеральных органов исполнительной власти, транспортных организаций и предприятий. Анализ поступивших материалов показал, что на Урале проведен значительный объем работы, но это только начало.

Так, на объектах метрополитена и воздушного транспорта безопасность обеспечена во всех зданиях аэровокзалов и аэропортов, а по другим объектам эта работа еще находится только в начале пути. Это касается железнодорожного транспорта, автовокзалов и автостанций.

Игорь Холманских напомнил, что в июле текущего года были внесены изменения в законодательство по вопросам антитеррористической защищенности объектов. Так, закон возложил обязанность по обеспечению антитеррористиче-



ской защищенности объектов на их собственников. «Сегодня, – сказал он, – сформирована необходимая нормативная правовая база, обязывающая собственников объектов транспортной инфраструктуры обеспечить их антитеррористическую защиту».



Владивосток

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН С НЕТЕРПЕНИЕМ ЖДУТ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ



Водители автобусов и таксисты-нелегалы в Приморье и соседних с Приморьем государствах вскоре могут остаться без работы. Власти России обяжут водителей-мигрантов получать российское водительское удостоверение. Новый федеральный закон «О безопасности движения» вступит в силу 5 ноября. Как выглядят российские права, многим водителям городских автобусов во Владивостоке неизвестно, потому что общественным транспортом Приморского края уже не первый год «рулят» граждане ближнего зарубежья. Зарабатывают на подвозах и азиатские таксисты.

Чаще всего работают они нелегально, без всяких решений, плохо знают город, с трудом говорят по-русски и, кроме того, не имеют представления о своеобразной культуре вождения в городе. Зато не стесняются смелых маневров и любят быструю езду. Структура работы у них выстроена. Пассажиры платят таксистам, водители в свою очередь – своему «начальству».

Почти на каждой автобусной остановке – «грядка». Так шоферы называют популярное место ожидания клиентов. Например, автовокзал. Здесь таксисты из ближнего зарубежья или Китая караулят любителей лихо прокатиться. На удочку, как правило, попадают приезжие из других городов и районов Приморского края. Местные жители таких поездок избегают.



Ленинградская
область

В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ СОЗДАДУТ МЕТРО, АВТОВОКЗАЛ И ЛЕГКОРЕЛЬСОВЫЙ ТРАНСПОРТ

При областном правительстве сформирована рабочая группа по развитию транспортной инфраструктуры Ленинградской области. Ее председателем назначен **Юрий Пахомовский – вице-губернатор, курирующий транспортную отрасль**. На первом заседании нового органа принято решение о формировании трех профильных комиссий.

Первая комиссия займется развитием метрополитена в Ленинградской области, вторая – пересадочных узлов и вокзалов, третья – легкорельсового транспорта.

По заказу правительства региона (Комитета по ЖКХ и транспорту) ЗАО «МКД Партнер» разрабатывает концепцию развития транспортной инфраструктуры Ленинград-



ской области до 2020 года, в основе которой – комплексный подход к оптимизации пассажирских и грузовых перевозок с учетом экономической и социальной функций.



Екатеринбург

«ПРИЕХАЛИ» К СОГЛАСИЮ

Автотранспортники и железнодорожники реализуют совместный проект: перевозчики предлагают отказаться от конкуренции между видами транспорта и оптимизировать работу в этой сфере. Обслуживать пассажиропотоки предполагается таким образом, чтобы автобусы и электрички на одних и тех же маршрутах не дублировали, а дополняли или подменяли друг друга. Подобная схема выгодна всем – и транспортникам, и пассажирам.

Такой проект намерены реализовать, в частности, власти

Свердловской области, которые обсудили идею с участниками Евразийского транспортного форума, прошедшего в Екатеринбурге. К мысли о партнерстве подтолкнули обстоятельства.

Пригородное железнодорожное сообщение – сфера убыточная и таковой, по мнению экспертов, останется еще долго. Местная пригородная компания – одна из 26 региональных структур подобного рода – хотя и лидирует по объему пассажирских перевозок в РФ, все же работает в минус: бо-



лее миллиарда рублей ей ежегодно доплачивает областной бюджет. Между тем руководство ОАО «РЖД» заявило, что с 2016 года перестанет субсидировать пригородные компании, и их содержание целиком ляжет на региональные бюджеты. В то же время рентабельность автоперевозок составляет 10–15 процентов, к тому же автобусники все чаще выходят победителями в борьбе за пассажира.



Владимир

ПРАВИЛА – ДЛЯ ВСЕХ

25 сентября во Владимире несколько пригородных автобусов отправились в путь с опозданием. Причина – уважитель-

ная: сотрудники ГИБДД совместно с транспортной полицией проверили, в безопасности ли пассажиры. В рамках профилак-



тической операции «Автобус» они заглянули на автовокзал и пришли к выводу, что техническое состояние части транспорта оставляет желать лучшего. Особенно это касается автобусов, работающих на дорогах 33 регионов – от Владимира до Радужного. Инспекторы ДПС и сотрудники транспортной поли-

ции следят не только за состоянием транспортного средства, но и за состоянием самих водителей: прежде чем выйти на линию, они должны проходить медицинский осмотр.

Еще одним серьезным нарушением транспортная полиция считает отсутствие страховок. Правда, отсутствуют они, в ос-

новном, у индивидуальных предпринимателей, что и влечет за собой штраф в 40 тысяч рублей.

Операция «Автобус» продлилась до 3 октября. Правоохранители под видом простых пассажиров «заглянули» и в городской транспорт. Все шумихеры будут наказаны.



Павлово

ПАССАЖИРАМ БУДЕТ КОМФОРТНО

В Павлове (Нижегородская область) началось строительство совмещенного железнодорожного и автовокзала. Этого события ждали много лет. В последнее время в городе появилось немало современных объектов, благоустраиваются улицы и скверы. Только автовокзал до сих пор находился в плачевном состоянии.

И вот наконец-то началось строительство нового транспортного узла. Автовокзал будет

современным двухэтажным зданием общей площадью 1474 квадратных метра с двумя залами на 150 мест для пассажиров, комнатой матери и ребенка, медпунктом, просторным буфетом, туалетами, санитарными комнатами, камерами хранения, подвальным этажом, пандусами для инвалидов. Обслуживать здание будут свыше 60 человек.

Строительство обойдется почти в 100 миллионов рублей.



Половину затрат взяло на себя ОАО «Российские железные дороги», остальные средства поделили областной и местный бюджеты. Работы ведет ООО «Павловотехстрой».

Ввод объекта планируется в следующем году.



Курск

КУРСКИЙ АВТОВОКЗАЛ ОБНОВЯТ

Здание Курского автовокзала много лет не ремонтировалось, находясь в частных руках.

Реконструкция не проводилась ни разу. И поэтому вопросом обустройства социально значимого объекта занялся лично **губернатор Курской области Александр Михайлов**. Через Курский автовокзал ежедневно проходят десятки междугородных маршрутов. Сюда прибывают сотни жителей и гостей города, и, сойдя с

автобуса, свое первое впечатление об областном центре посетители получают, мягко говоря, далеко не положительное...

Многочисленные просьбы местных жителей были, наконец, услышаны. Глава города провел планерку, посвященную ситуации вокруг автовокзала и распорядился в кратчайшие сроки составить план мероприятий по устранению проблем.

Согласно утвержденному плану большую часть работ



должно выполнить ООО «Региональное объединение автовокзалов». Организация должна будет отремонтировать зону посадки-высадки пассажиров и не просто привести в порядок, а в соответствии с установленными требованиями благо-

устроить выезд автобусов на Орловскую улицу и установить в районе автовокзала уличные часы.

Однозначно можно уже сейчас сказать, что после ремонта

здание будет выглядеть намного современнее и, возможно, станет одной из визитных карточек областного центра.



Москва

ГОСУДМЕ ПРЕДЛОЖЕНО РАЗРЕШИТЬ КУРЕНИЕ

В Государственную Думу внесен законопроект, снимающий запрет на курение на территории железнодорожных вокзалов и аэропортов, сообщается в материалах ГД.

Авторами этих поправок в антитабачный закон выступили **руководители Комитета ГД по конституционному законодательству и госстрои-**



тельству Владимир Плигин и Дмитрий Вяткин.

Законопроектом предусматривается исключить из перечня мест, в которых запрещается курение, 15-метровые зоны вокруг входов в помещения

железнодорожных вокзалов и аэропортов.

Кроме того, собственникам железнодорожных вокзалов и аэропортов или иным уполномоченным на то лицам предлагается предоставить право организации специально выделенных помещений, оборудованных системами вентиляции, и мест на открытом воздухе для курения.

Любопытно, что автовокзалов эти послабления не коснутся.



Казань

В КАЗАНИ ПОЯВИТСЯ ЕЩЕ ОДИН АВТОВОКЗАЛ

В скором времени в Казани появится еще один автовокзал. Об этом сообщил на специальном совещании **министр транспорта и дорожного хозяйства РТ Ленар Сафин.**

Речь идет о новом автовокзале «Северный», который станет аналогом «Южного». Цель стро-

ительства весьма прагматична – не загружать центр Казани междугородными автобусами.

Новый автовокзал будет совмещен с железнодорожной платформой. Надо сказать, что уже сегодня некоторые пригородные автобусы отправляются именно с площадки железнодорожного вокзала «Северный».



Томск

БИЛЕТЫ МОЖНО КУПИТЬ НА ПОЧТЕ

В сентябре в почтовых отделениях Томской области появилась новая услуга, существенно облегчившая жизнь пассажи-

ров, – продажа билетов Томского автовокзала.

Теперь жителям города и области не нужно будет тратить время на поездку за билетом на сам автовокзал, достаточно

прийти в почтовое отделение и приобрести билет из Томска в нужном направлении. Уже сейчас услугой можно воспользоваться в 47 отделениях почтовой связи Томской области.



Татарстан

АВТОВОКЗАЛ ОБЪЯВЛЯЕТ СКИДКУ



Эта акция, приуроченная ко Дню пожилого человека и начавшаяся в Татарстане 1 октября, совпала в нынешнем году с 50-летием Казанского автовокзала «Столичный». Все пассажиры старше 70 лет смогут в течение целого месяца приобретать билеты на автобус в

любом направлении по всей России с 20-процентной скидкой.

Акция проводится уже много лет подряд – в знак уважения к пожилым людям, которые чаще молодых пользуются автобусом: ездят в гости к детям и родственникам, на могилы близких людей.

Ветеранам ВОВ – проезд бесплатный.



Омск

ОМСКИЕ АВТОВОКЗАЛЫ СТАНУТ ДОСТУПНЕЕ

Правительство Омской области выделяет 14 миллионов рублей на создание беспрепятственной среды для инвалидов и маломобильных групп населения.

Проект постановления «Об утверждении субсидий на возмещение затрат, связанных с

обустройством для инвалидов зданий автовокзалов и автостанций, в 2013–2015 годах» был утвержден 9 октября на заседании регионального кабмина.

Как уточнил **министр строительства, транспорта и ЖКК Станислав Гребенчиков**, на финансовую поддержку вла-



стей могут рассчитывать как юридические, так и физические лица.

За три года областное правительство готово выделить 14,1 миллиона рублей на создание беспрепятственной среды для инвалидов и маломобильных групп населения на автовокзалах и автостанциях, из них больше половины – уже этом году.



Лента новостей подготовлена по материалам Управления пресс-службы и информации Правительства Свердловской области и сайтов:
<http://www.gudok.ru/zdr/>, <http://www.midural.ru/>, <http://www.avto25.ru/>,
<http://pravo.ru/>, <http://www.tataram.ru/>, <http://tomsk.bezformata.ru/>, <http://luki.ru/>,
<http://pln-pskov.ru/>, <http://ptr-lad.ru/>, <http://www.rzd-partner.ru/>, <http://pravitelstvori.ru/>, <http://www.vladimironline.ru/>,
<http://www.zem-nn.ru/>, <http://kurskweb.ru/>, <http://www.dtskemobl.ru/>, <http://tatmedia.ru/>, <http://mediazavod.ru/>,
<http://amurmedia.ru/>, <http://www.zdspb.ru/>, <http://www.mashportal.ru/>, <http://omskrielt.com/news>

МОСКОВСКИЙ ОБЛАСТНОЙ ТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ ОТМЕТИЛ ДВАДЦАТИЛЕТИЕ



Знамя Московского областного транспортного союза

История становления и развития этого общественного объединения автотранспортников на территории Московского региона по-своему уникальна.

Совместное решение о его создании при содействии администрации Московской области было принято в октябре 1993 г. рядом организаций-единомышленников, среди которых ОАО «Мособлавто-транс», ГП «Мострансавто», АОЗТ «Мособлтрансгентство», ГП «Мособлэлектротранс», ОАО «Мособлстройтранс», УАД МО «Мосавтодор», УГИБДД (ранее УГАИ) Московской области, Московское областное отделение РТИ и другие. Время было непростым, менялся облик страны, законы рынка, и в

транспортной отрасли возникло множество проблем. Новая организация сосредоточилась на решении самых важных и актуальных задач, среди которых оказание посильной помощи транспортным и непрофильным предприятиям, имеющим автотранспорт, фирмам и частным лицам в решении проблем их производственного и профессионального развития, насущных вопросов деятельности автотранспортного комплекса региона, социального партнерства, в защите прав и интересов транспортников.

В декабре 2005 г. организация получила современное название – Некоммерческое партнерство «Московский областной транспортный союз «АСМОР» (НП «АСМОР»). Долж-



ность председателя совета была переименована в президента НП «АСМОР», которым был избран Николай Михайлович Солодников. В настоящее время работу союза возглавляет **заслуженный работник транспорта Российской Федерации Борис Аркадьевич Винокуров**.

Сегодня НП «АСМОР» объединяет в своих рядах самый широкий круг предприятий и предпринимателей транспортной отрасли Москвы и Московской области, 90% всех его членов – организации Москов-



Борис Винокуров



Борис Винокуров и Виталий Ефимов

ского региона. В союз активно вступают таксомоторные предприятия Подмосковья.

НП «АСМОР» является членом Экспертного совета по государственно-частному партнерству при Комитете по транспорту Государственной Думы Российской Федерации, членом конкурсных комиссий Московской области. При его активном участии разрабатывались проекты ныне действующих законов Российской Федерации и Московской области, в том числе Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, Закон Московской области «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Московской области». Организация автотранспортников активно взаимодействует с органами государственной исполнительной власти и органами местного самоуправления с целью разработки новых и совершенствования существующих нормативных актов. Многие подзаконные акты Мо-

сковской области были приняты с участием НП «АСМОР». Союзом ведется плодотворное сотрудничество с Министерством транспорта Московской области, администрациями и комитетами по транспорту городских и муниципальных образований Московской области.

НП «АСМОР» был одним из учредителей Российского автотранспортного союза, является его членом, а также членом Мо-

сковского межрегионального нефтяного союза. Организация тесно сотрудничает с другими региональными союзами. В настоящее время союзом проводится работа по созданию саморегулируемых организаций в Подмосковье.

Незаметно в круговороте многочисленных хлопот наступило 20-летие основания этого замечательного общественного объединения. На праздничное собрание, организованное в здании Торгово-промышленной палаты Российской Федерации, были приглашены **министр транспорта Московской области Александр Зайцев, заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ Алла Сологубова, президент Союза транспортников России Виталий Ефимов, вице-президент Российского автотранспортного союза Сергей Мосейков**, представители ведущих транспортных предприятий Москвы и Московской области. Самые теплые по-



Антон Левятов и Алла Сологубова



Людмила Емельяненко



Лучших представителей транспортных предприятий награждает министр транспорта Московской области Александр Зайцев

здравления в адрес **президента Московского областного транспортного союза Бориса Винокурова** и **генерального директора НП «АСМОР» Людмилы Емельяненко** поступили от **губернатора Московской области Андрея Воробьева, министра транспорта РФ Максима Соколова, председателя Московской областной Думы Игоря Брынцалова** и других высокопоставленных лиц, а также многочисленных коллег и партнеров.

Отмечая выдающиеся заслуги союза в развитии транспортной отрасли Подмосковья, Александр Зайцев отметил, что благодаря слаженной работе всего транспортного комплекса региона появилась возможность развиваться и оперативно реагировать на стремительно меняющиеся условия рынка современных транспортных услуг. Появляются новые маршруты, внедряется единый билет, вводятся новые стандарты качества пассажирских перевозок – современный и комфортный подвижной состав, оптимальное

расписание движения, транспортно-пересадочные узлы для удобной пересадки пассажиров с одного вида транспорта на другой. Для дальнейшей реализации этих целей разработана специальная государственная программа с солидным бюджетным финансированием.

Поздравляя союз с двадцатилетием успешной деятельности, Виталий Ефимов подчеркнул, что в настоящее время внимание общественности сосредоточено на разработке ряда важнейших законов, в частности, о грузовом автомобильном транспорте, о транзите, а также об интеллектуальной транспортной системе. Требуется дальнейшей проработки закон о транспортной безопасности, особенно в отношении деятельности автовокзалов. По сути, чтобы выполнить

на законных основаниях все требования и нормы по оценке безопасности объекта, его администрации пришлось бы не только отдать на реализацию этой цели всю прибыль от своей деятельности, но и занять денег в долг. Между тем экономически и физически должен быть защищен не только каждый пассажир, но и любой легальный участник рынка транспортных услуг.





Антон Левятов поздравляет Бориса Винокурова

Член правления НП «Развитие Автовокзалов Страны» Антон Левятов пожелал руководству и членам одной из самых авторитетных органи-

заций транспортников нашей страны долгой и плодотворной деятельности. В своем ответном слове Борис Винокуров отметил высокую значимость

и надежность деятельности своих коллег – группы компаний «Русские Автобусные Линии» и ее партнерств – на рынке автобусных перевозок.

В рамках торжественного мероприятия за многолетний добросовестный труд и большой вклад в развитие транспортной отрасли Московской области были награждены представители транспортных предприятий.

В завершение официальной части собрания Борис Аркадьевич горячо поблагодарил всех собравшихся за поздравления и пригласил гостей совершить речную прогулку на теплоходе.

Сергей Неподкосов
Фото автора



ПН-СР 7:20 12:55 13:00 18:35 1:00 6:35
BT-CT 8:00 13:35 13:20 18:55 19:20 0:55 1:20 6:55

АВТОКАССА



касса
закрывается

На сегодня нет билетов?

Надо было покупать онлайн
на сайте www.e-traffic.ru.

 Купить



8 800 700-57-87

ЖЕМЧУЖИНА СЕВЕРО-ЗАПАДА

Республика Карелия находится на Северо-Западе России. С севера она граничит с Мурманской областью, с востока – с Архангельской и Вологодской, с юга – с Ленинградской, а ее западная граница совпадает с госграницей России с Финляндией, то есть с границей РФ и Евросоюза.

Территория Карелии протянулась с севера на юг на 600 км, а с запада на восток – на 300. По площади она больше Московской области в 4 раза и всего в два раза меньше Германии.

Карелия – общепризнанный туристический край: путешественников со всего мира привлекают ее леса, скалы, водопады, десятки тысяч озер и порожистых рек, Валаам и Кижи. Ее омывают два крупнейших озера Европы – Ладожское и Онежское, а также Белое море. Животный и растительный мир региона очень разнообразен, ведь если на крайнем юге Карелии, на Валааме, растут вековые дубы, то на крайнем севере, где проходит Полярный круг, на вершинах сопки Манселья характерны тундра и лесотундра.



Плотность населения в Карелии невысока – 3,5 человека на квадратный километр, так как в республике проживают всего 640 тысяч человек, из которых более 40% живут в ее столице – городе Петрозаводске. В остальных городах – районах Карелии живет не более чем по 30 тысяч человек.

Естественно, что при такой разбросанности населения большое значение имеет разветвленность дорожной сети между районами республики. Если авиа- и водное сообщение в Карелии развиты крайне незначительно, то железнодорожная сеть весьма неплохо разветвлена, а общая ее протяженность составляет более 2 тысяч километров. Всего три райцентра не имеют железной дороги. Через всю территорию региона с юга на север проходит главный Мурманский ход Октябрьской железной дороги, берущий начало от Санкт-Петербурга и огибающий Ладогу с юга. От Петрозаводска на запад уходит еще одна линия железной дороги, огибающая Ладожское озеро с севера и также выходящая на Санкт-Петербург и имеющая ответвления на Выборг и на Финляндию. От этой линии, у города Суоярви, в свою очередь берет начало еще одна железная дорога, идущая с юга на север до города горняков Костомукши и уходящая далее в северную Финляндию. Но, несмотря на имеющиеся сразу две железнодорожные линии в страну Суоми, пассажирское железнодорожное сообщение с Финляндией из Карелии отсутствует, хотя попытки организовать его предпринимались неоднократно.

Протяженность автодорог общего пользования в три раза больше и составляет почти 8 тысяч километров; практически все они – с твердым по-



Председатель Госкомитета по транспорту Республики Карелия Константин Харакозов

крытием. Вдоль главного хода железной дороги через всю территории Карелии проходит федеральная автодорога «Кола», соединяющая Кольский полуостров с остальной Россией. Ведется строительство новых трасс. Проводится и реконструкция существующих автодорог, хотя и не такими темпами, как хотелось бы автотранспортникам. Петрозаводск связан прямым регулярным автобусным сообщением со всеми без исключения райцентрами республики. Но до августа 2013 г. регулярное автобусное сообщение с Финляндией отсутствовало. Эта ниша была полностью занята частными перевозчиками, работающими по серым схемам. Но об этом чуть позже.

До июня 2013 года функции госрегулятора в области пассажирского транспорта в регионе были возложены на Минэкономразвития Карелии. В июне 2013 г. они были переданы вновь образованному Госкомитету Республики Карелия по транспорту, который возглавил Константин Харакозов, ранее возглавлявший Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области. Группа компаний «Карелавтотранс», осуществляющая примерно треть от общего объема межмуниципальных пассажирских автоперевозок в Карелии, подведомственна этому комитету и имеет давнюю и славную историю.

ДОРОГУ ОСИЛИТ ИДУЩИЙ



INTERURBAN BUS TIMETABLE

Route number	Destination	Dep.	Arriv. to dest.	Dep. from rest.	Arriv.	Dates
INTERREGIONAL ROUTES						
965	St. Petersburg via Olonets	9:00	17:30	8:30	17:00	daily
965	St. Petersburg via Olonets	13:00	21:00	13:00	21:00	daily
965	St. Petersburg via Olonets	22:00	6:30	22:00	6:30	daily
807	St. Petersburg via Sortavala	8:30	20:00	9:20	20:45	Fr.Sa.Su
804	Cherepovets via Tikhvin	7:30	21:10	-	-	We.Sa
804	Cherepovets via Tikhvin	-	-	7:30	21:10	Tu.Fr
990	Vologda via Vytegra	7:10	19:30	-	-	Mo.Tu.Th.Su
990	Vologda via Vytegra	-	-	8:10	20:30	Mo.Tu.Fr.Sa
569	Vytegra via Voznesenye	7:50	14:20	-	-	Mo.We.Th
569	Vytegra via Voznesenye	-	-	11:15	17:35	Th.Fr.Sa
802	Vytegra via Girvas, Pudozh	11:00	21:00	7:30	17:30	daily
KARELIAN ROUTES						
503	Piдозерскы via Louhi	9:00	21:00	-	-	We.Sa
503	Piдозерскы via Louhi	-	-	9:00	21:00	Th.Su
504	Kalevala (express)	14:00	23:30	-	-	daily
504	Kalevala (express)	-	-	9:00	18:30	daily
504	Kalevala via Kem	19:00	5:00	21:00	7:00	daily
502	Kem (express)	16:15	22:30	4:15	10:30	daily
501	Belomorsk (express)	18:00	0:00	4:00	10:00	except Sa,Su
501	Belomorsk (express)	18:00	0:00	6:00	12:00	Saturday
501	Belomorsk (express)	18:00	0:00	8:00	15:00	Sunday

В русском языке есть хорошее выражение – «начать сначала». Так мы и поступим в нашем рассказе о группе компаний «Карелавтотранс». А начало организации движения автобусов в Петрозаводске по первым городским маршрутам относится еще к 1915 г., то есть к временам Российской империи. Уже в советское время с получением автобусов «Грейхам Додж» в 1927 г. были организованы первые пригородные автобусные линии, а в 1929 г. – и междугородные.



И.о. ген. директора
ГУП «Карелавтотранс»
Игорь Онуховский

В 1936 г. для оперативного планирования и управления пригородными и междугородными перевозками пассажиров была организована специальная автостанция треста «Карелавто». Именно с этого момента

и отсчитывается история нынешней группы компаний «Карелавтотранс».

Шли годы, автобусное движение в Карелии развивалось. В 1952 г. на площади Кирова был открыт новый пассажирский павильон (автостанция). В середине 1950-х годов на шоссе Первого Мая была введена в эксплуатацию новая загородная автостанция.

А в 1971 г. на улице Чапаева был построен новый и современный для тех лет автовокзал, и сейчас являющийся единственным автовокзалом столицы Карелии. Если в 70-е годы прошлого века от него ежедневно отправлялось 140 рейсов, то сейчас он обслуживает

до 250 отправок в день во все районы Карелии, Вологодскую и Ленинградскую области и в Санкт-Петербург. Проходимость автовокзала превышает пять тысяч пассажиров в день, выезжающих по 40 междугородным и 50 пригородным маршрутам. При этом терминал обслуживает 33 автоперевозчика.

Автовокзал имеет практически всю необходимую инфраструктуру: в его помещениях и на прилегающей территории расположены зал ожидания, справочное бюро, буфет, три закусочных, одно кафе-бистро, аптечный и газетный киоски, магазины – продуктовый и сотовой связи, санузел, камера хра-



Платформа отправления автовокзала г. Петрозаводска



История предприятия

нения, парикмахерская и т. д. Необходимо отметить и его удобное субмодальное расположение: до железнодорожного вокзала всего одна остановка на общественном транспорте, или 400 метров пешком. Автовокзал ежедневно открыт для пассажиров с 05:30 до 22:00. Все это время работает дежурный диспетчер, делающий также объявления для пассажиров по громкой связи. В штате ГУП РК «Карелавтотранс» есть медработники для проведения предрейсового и послерейсового медосмотров водителей.

На сегодняшний день 80% всех автобусов оборудованы системой автоматического слежения ГЛОНАСС/GPS, позволяющей, в частности, сообщать пассажирам в случае задержки прибытия рейса, где на данный момент находится автобус, а также контролировать его

отклонение от утвержденного маршрута и соблюдение водителями скоростного режима. Кроме того, все наши междугородные автобусы оснащены системами видеонаблюдения за происходящим на рабочем месте водителя и в салоне автобуса.

Год назад в кассах автовокзала открылась продажа междугородных именных билетов. Пока что именной билет оформляется в заявительном порядке, то есть только по просьбе пассажира (многим жителям Карелии оплачивается проезд к месту проведения отпуска лишь по предъявлении именных билетов). Кроме того, пассажиры имеют возможность приобрести через Интернет электронный билет на любой междугородный рейс, не обращаясь в кассы автовокзала и даже не выходя из дома.

Все междугородные автобусы оснащены Wi-Fi-маршрутизаторами. Также бесплатный беспроводной Интернет имеется в зале ожидания и на перронах автовокзала.

Из существующих проблем необходимо отметить две основные: зачастую неудовлет-

ворительные дорожные условия, а также деятельность «бомбил»-нелегалов, наносящих существенный ущерб как нашему госпредприятию и легальным частным перевозчикам, так и бюджету региона. Не секрет, что нелегальные перевозчики не платят вообще никаких налогов.

Деятельность нелегалов не может не тормозить развитие предприятия. Тем не менее, нам удалось в нынешнем году за счет собственных и кредитных средств существенно обновить наш автобусный парк. В том числе были приобретены новые автобусы туристического класса Higer KLQ 6129, оборудованные кулером, кондиционером, туалетом и холодильником. Эти автобусы покупались с расчетом их работы на новом (и первом для нас!) международном автобусном маршруте № 901 Петрозаводск – Йозенсуу (Финляндская Республика). В конце июля 2013 г. были получены разрешительные документы на этот маршрут из российского Минтранса. И уже 2 августа маршрут заработал. Пока что автобусы выполняют рейсы 4 раза в неделю (с четверга по



Автовокзал г. Петрозаводска

воскресенье), но мы планируем со временем сделать маршрут ежедневным. Расписание спланировано таким образом, чтобы пассажиры, выезжающие на шопинг «одним днем», имели около 6 часов для совершения покупок (отправление автобуса из Петрозаводска в 5:30 утра, из Йоэнсуу в 17 часов по средневропейскому времени; время в пути 6,5 часов). Немаловажны для пассажиров и те факты, что автобус проходит границу вне очереди (это предусмотрено российско-финляндским соглашением), и останавливается у магазина Duty Free и у пункта возврата по чекам Tax Free, а на обратном пути автобус развозит пассажиров по основным жилым районам Петрозаводска. Вполне демократична и стоимость проезда от Петрозаводска до Йоэнсуу – 20 евро (с оплатой в рублях по курсу).

Кроме того, по договоренности с нашим финляндским партнером «Linja-Karjala Oy», дочерним предприятием одного из крупнейших финляндских автоперевозчиков «Savonlinja Oy», наш рейс согласован по Йоэнсуу с внутренними финскими автобусными рейсами на Хельсинки (через Варкаус – Миккели – Лахти), на Куопио и на Ювяскюля. Так, пересадка на хельсинкский рейс занимает всего 20 минут, а билет на пересадочный финский рейс можно приобрести заранее в кассах Петрозаводского автовокзала, причем по цене в 2–3 раза ниже, нежели если покупать этот билет в Финляндии. Финляндский перевозчик сознательно пошел на такое удешевление стоимости проезда для пассажиров нашего маршрута.



Автовокзал г. Йоэнсуу



Перрон прибытия автовокзала г. Петрозаводска



Зал ожидания автовокзала г. Петрозаводска

Но и это еще не все. В кассах нашего автовокзала можно купить также и обратные билеты не только из Йоэнсуу, но и из Хельсинки и еще из семи городов Финляндии на финские автобусные рейсы, также стыкующиеся в Йоэнсуу по времени отправления нашего автобуса на Петрозаводск, и по той же специальной цене.

Наши пассажиры довольны, пересадки проходят без сбоев. Удобен такой проезд и по времени. Например, при поездке из Петрозаводска в Хельсинки пассажир выезжает из столицы Карелии в 5:30, прибывает на автовокзал Йоэнсуу в 11:00 и уже в 11:20 выезжает с него внутренним финским рейсом, прибывая на автовокзал «Катрри» финляндской столицы в 18:50. Причем полная стоимость такой поездки составляет всего 40 евро. Слово «полная» употреблено здесь неспроста: на этом рейсе есть и льготы – детям, не достигшим 12 лет, и студентам.

Надо сказать, что этот маршрут нанес определенный удар по бесчисленным «серым» схемам перевозок пассажиров между Петрозаводском и Финляндией. И мы не намерены останавливаться на достигнутом. Уже сейчас мы продумываем организацию еще одного (уже вечернего) рейса на Йоэнсуу, который стыковался бы в финском городе Тохмаярви с местным ночным автобусным рейсом на Хельсинки.

Есть у нас и другие планы. И мы верим, что они сбудутся. Ведь дорогу, как известно, осилит идущий.

Ориентация в пространстве экономных решений

Сейчас, когда на дворе свирепствует кризис, плох тот хозяин большого или малого предприятия, кто не пытается сэкономить на всем, а уж на топливе в России – сам Бог велел, ибо дорожает оно не по дням, а по часам, и велик соблазн у недобросовестных водителей «химичить», делать приписки и сбывать «излишки» и т. д. и т. п. Ну, не будем о грустном. Давайте обсудим, как научиться топливо экономить и повышать качество транспортных услуг с помощью спутникового мониторинга транспортных средств (ТС).

Возможные варианты контроля расхода топлива

Вариант первый. Самое простое – установить стандартный ГЛОНАСС/GPS-трекер, показывающий только местоположение и скорость ТС, и, вооружившись документом «Нормы расхода ГСМ на автомобильном транспорте», утвержденным распоряжением Минтранса России от 14 марта 2008 года, № АМ-23-р, засесть за калькулятор, вычислить все необходимые коэффициенты, учитывающие загрузку ТС на разных участках пути, условия эксплуатации, дорожное покрытие и прочая и прочая... Да, довольно утомительно, неточно и как-то архаично – все-таки XXI век на дворе! А главное – метод не позволяет достоверно определить факты слива и заправки топлива. Зато дешево: вложение в оборудование минимальны, нужны только счетоводы-учетчики.

Вариант второй. Не хотим мучиться с коэффициентами – подключаем датчики расхода топлива и организуем сбор и передачу реального, а не вычисляемого расхода топлива. И счетоводы не нужны, и информация о сливах топлива будет сбегаться к хозяину практически сиюминутно, можно будет схватить недобросовестного водителя за руку прямо на месте преступления. Это решение точнее, надежнее, но дороже первого варианта. Цена зависит от используемого оборудования – датчиков и устройств объединения и обработки информации.

Немного о датчиках и интерфейсах подключения

1) Возможно использование штатных датчиков уровня топлива поплавкового типа. Их основными элементами являются поплавок и связанный с ним резистор переменной величины. Меняется уровень топлива в баке – меняется положение поплавка – изменяется сопротивление резистора. Эти изменения с помощью ГЛОНАСС/GPS-трекера передаются в центр обработки. Однако на показания штатного поплавкового датчика топлива сильно влияет характер движения автомобиля – торможение, подъем в гору, разгон. В результате погрешность полученного результата может достигать 10%.

2) Подключение внешних дополнительных датчиков позволяет потенциально достигнуть высокой точности измерения расхода

топлива – порядка 1%. Различают датчики уровня топлива (ДУТ), которые измеряют текущий уровень топлива в баке, и датчики расхода топлива (ДРТ), которые меряют общий объем топлива, прошедшего по топливной системе за время эксплуатации автомобиля.

Не вдаваясь в подробности, отметим, что датчики ДУТ могут быть использованы как на бензиновых, так и на дизельных ТС. Однако установка емкостных ДУТ требует сверления отверстий в топливном баке, что, как правило, недопустимо для ТС, стоящих на гарантии.

3) Подключение датчиков уровня топлива к ГЛОНАСС/GPS-трекеру может быть произведено с помощью так называемой CAN-шины (при ее наличии). При этом возникает погрешность, т. к. расход топлива вычисляет бортовой компьютер, который настроен на усредненные нормальные условия эксплуатации, без учета пиковых нагрузок ТС. Более предпочтительно подключение через интерфейс RS-232 или через импульсный вход с последующей обработкой специальным программным обеспечением в зависимости от устанавливаемого оборудования.

В заключение отметим, что вопросы выбора конкретной конфигурации системы учета расхода топлива достаточно сложны и разнообразны – слишком много факторов необходимо учитывать. Поэтому просим обращаться в нашу службу поддержки клиентов, которая с радостью учтет все индивидуальные особенности автопарка заказчика и в кратчайшие сроки подберет наиболее экономически целесообразное техническое решение.

Экономика должна быть экономной – таково требование времени!!!

ООО «Скайсим»
e-mail: amt@skysim.ru
Тел.: +7(495) 961-13-63



ПРАЗДНИК В СТИЛЕ РЕТРО



В Москве в День города прошла традиционная выставка ретротехники ГУП «Мосгортранс». Для тех, кто знает и любит историю своей страны, это событие всегда становится настоящим подарком! В тот момент, когда видишь наши первые троллейбусы и автобусы, выстроившиеся в шеренгу на площади перед входом на ВВЦ, начинаешь по-настоящему осознавать, как трудно, с каким невероятным упорством прорывалась Россия к современному уровню техники...

Несмотря на неласковое раннее утро и навязчивую осеннюю морось, людей на выставке собралось много. И это были не только те, кто связан с российским машиностроением, – мимо уникальных раритетных машин не мог пройти никто из людей, решивших отпраздновать День города на ВВЦ. И именно к нашим первым автобусам, оставив в стороне газики и «Победы», подкатил свадебный кортеж с молодо-

женами, чтобы провести здесь фотосессию. Как раз в этот момент праздник по-настоящему сделался праздником!

Очаровательная невеста сияла улыбкой: еще бы, ведь ни у кого не будет фотографий на фоне такой красоты, как у этой счастливой пары! И, конечно же, первый снимок – у самой раритетной машины.

Сотрудник музея ретротехники ГУП «Мосгортранса» Михаил Егоров помог нам найти самый первый из сохранившихся российских автобусов. Яркий бордово-желтый ЗИС-8 – основная машина предвоенных лет, выпущенная в 1934 году как подарок Ста-

лину к 7 ноября. Деревянный кузов, натуральная кожа сидений... Раритет бережно хранят в 1-м автобусном парке города Москвы. Рассказывает **водитель-перегонщик Владимир Бакушин:**





– Это единственный сохранившийся подлинник. Автобус полностью на ходу. Мы следим за ним очень тщательно: не только красим, но и, если требуется, делаем в наших цехах к нему запчасти... Если бы не отсутствие поворотников, хоть сейчас выезжай на нем на улицы города. По этой причине для выхода автобуса на линию требуется особое разрешение из ГИБДД. У нас есть еще и пер-

вые пожарные машины – тоже все в рабочем состоянии. Так хочется для внуков эту технику сохранить, чтобы видели и знали, с чего все начиналось...

Его желание, как по маговению волшебной палочки, мгновенно исполняется: в автобус забираются двое мальчишек лет восьми-девяти, с восторгом осматривают салон, присаживаясь на сидения, потом, конечно, и за руль. Уходя,

спрашивают, до которого часа можно придти сюда еще раз и привести друзей...

На самом деле у этой машины огромная и славная история. Выпущенные одновременно со знаменитым грузовиком ЗИС-5, в 1941 году все сорок машин были сняты с московских городских линий и отправлены на фронт. Страшной зимой 1941–1942 годов именно эта колонна работала на знаменитой Дороге жизни – вывозила жителей из блокадного Ленинграда по льду Ладожского озера в Москву...

– Представьте себе, – рассказывает Михаил Владимирович, – после войны все они, потрепанные, но не потерявшие способность ездить, вернулись в столицу! Все! А это единственный сохранившийся экземпляр. Правда, есть еще и второй, бутафорский, сделанный с грубейшими ошибками для кинокартины «Место встречи изменить нельзя». Но его мы не считаем. А вообще здесь абсолютно все машины уникальны!

И это – правда! Рядом со знаменитым ЗИС-8, выпускавшимся до войны только в Москве, а позднее в Ленинграде и Туле, – первый послевоенный автобус ЗИС-154. Это без преувеличения – настоящее чудо техники, способное дать фору даже современным машинам! Впервые его дизельный двигатель и генератор инженеры разместили сзади – энергию движения этот автобус вырабатывал для себя сам. Кроме того, машина могла похвастать таким техническим изыском, как электрическая трансмиссия. Фактически получилось нечто среднее между автобусом и троллейбусом. И катался он по всей стране до 1960 года, хотя в Москве его





сняли с линии еще в 1956-м. Почему?

– Он был не слишком удобен для пассажиров, – поясняет Михаил Владимирович. Дело в том, что в те времена имелось непреложное правило: посадка в автобус только через заднюю дверь. Но ЗИС-154 делался по американскому образцу: посадка, как и место кондуктора, здесь были спереди. Кроме того, его производство оказалось слишком сложным. Модель обладала большой массой и очень дымным дизелем: с места машина двигалась, буквально окутанная клубами выхлопов.

Мы медленно идем вдоль ряда молчаливых машин, минуя следующий раритет – ЗИС-155 1949 года выпуска, мелькающий до сих пор в фильмах середины прошлого века. Считается, что он работал на всей территории страны до 1957 года, хотя на самом деле даже на междугородных линиях куда дольше – по принципу: списали – ну и что, ведь ездит же! Не на свалку же отправлять, тем более что в провинцию новинки доходили куда медленнее, чем в крупные города, а потребность людей перемещаться по огромному



пространству СССР отменить было невозможно.

А вот перед следующим автобусом, очень почему-то знакомым внешне, уже останавливаешься без подсказки. Как будто совсем недавно где-то его видел... Где?

– На экране! – улыбается наш гид. – В любимом народом фильме «Операция «Ы» и другие приключения Шурика»! Это ЗИЛ-158, позднее из-за смены выпускающего завода переименованный в ЛиАЗ. Модель выходила на столичные маршруты с 1957 по 1970 годы, а где-то в глубинке и еще дольше.

И вот, наконец, в завершение автобусной линейки раритетов – памятные всем нам знаменитые львовские ЛАЗ-132 1956 года выпуска, снятые с линии всего через пару лет. Среди них – единственный экземпляр, сохранившийся с Фестиваля молодежи и студентов 1956 года. За яркую красно-желтую машину приезжавшие в гости львовяне предлагали сразу два новых современных автобуса... Конечно, не отда-

ли, ведь для нас – это память, целая страница истории.

Следующий временной отрезок – конец 1950-х – начало 1960-х. Перед нами потомок предыдущего ЛАЗа, работавший в Москве и ее пригородах. В передней части красно-белой машины хорошо закамуфлированная дверца:

– Это сделано по требованию военных, – объясняет Михаил Егоров. – Международная обстановка была тогда напряженная. Если

эту дверцу открыть, а сиденья внутри снять, можно заносить носилки с ранеными. Автобус превращается в санитарный... Потом его сменила хорошо всем известная 158-я модель на 25 посадочных мест, выходившая на маршруты по всей территории страны с 1965 по 1994 годы параллельно со знаменитыми венгерскими «Икарусами».

Именно «Икарус-180» и завершает эту ретролинейку: необыкновенно длинный, уже с «гармошкой» и прицепом. При-



мерно в 1968 году специально для Москвы закупили ровно 333 таких автобусов – в расчете на наиболее загруженные маршруты столицы. Но в 1980-м их все-таки пришлось с линий снять: как раз из-за большой длины прицепа, который на наших скользких зимних дорогах заносило почти перпендикулярно основному кузову. Многие, наверное, помнят эти машины с предупреждающей табличкой сзади «Осторожно! Занос!».

К тому моменту, когда наша замечательная экскурсия завершилась, народа на ретро-выставке не просто прибавилось – образовалась настоящая толпа. Это и понятно: помимо автобусов и самых первых наших троллейбусов здесь были выставлены и ретромашины, в числе которых знаменитый грузовик ЗИС-16, пришедший в негодность во время войны, и памятный старшему поколению послевоенный ЗИС-150, и наши первые легковушки, напоминающие немецкие эмки, и конечно – легендарная «Победа».

Но возле автобусно-троллейбусной линии людей было больше всего. Видимо, общественный транспорт куда глуб-

же индивидуального хранит в нашей памяти непростую историю нашей страны, пробуждает, казалось бы, уже позабытые ее моменты. Возникает горячее желание поблагодарить тех, кто так трепетно относится к прошлому, кто так бережно хранит эти уникальные свидетельства нашей сложной и неоднозначной эпохи.

И в первую очередь к таким людям относится Михаил Владимирович Егоров, способный часами напролет рассказывать о каждой из выставленных машин с невероятными подробностями и, конечно, с любовью, свойственной людям, нашедшим в этой жизни свое родное дело. Слова благодарности заслуживают и водитель-перегонщик Владимир Бакушин, мечтающий передать своим внукам частичку истории, и все его коллеги, сумевшие сберечь эти уникальные машины для нас с вами. Эти люди – настоящие энтузиасты нашего времени.

Несмотря на припустивший с новой силой дождь, на который нынче так щедра наша московская осень, покидать выставку не хотелось. Единственное сожаление, которое остается в душе после знакомства с ней, – о том, что спустя всего несколько часов эти машины колонна за колонной тихо тронутся с места и, как в старые времена, проследовав по улицам столицы, разъедутся по своим гаражам. И пройдет еще какое-то время, прежде чем мы вновь сможем их увидеть, вновь пережить удивительное чувство сопричастности к важной части истории нашей страны, а не только к эпохе, в которой нам выпало родиться и жить.

Алла Хлебникова
Фото Юлии Данченко





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.
- ◆ Организации – члены Association of Pan-European Coach Terminals (APC).
- ◆ Пассажирыские автотранспортные предприятия.
- ◆ Организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции.
- ◆ Некоммерческие организации в сфере транспорта.
- ◆ Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта.
- ◆ Комитет по транспорту Государственной Думы 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.
- ◆ Научно-исследовательские и высшие учебные организации в сфере автомобильного транспорта.
- ◆ ОАО «Российские железные дороги».
- ◆ Организации в сфере реализации автобусов, запасных частей, топлива, технического обслуживания, ремонта, переоборудования автобусов, спутниковой навигации, страхования, рекламы.
- ◆ Редакции отраслевых автотранспортных изданий.

