



НАДЕЖНАЯ ОПОРА ДЛЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА

НЕ ЗАСТРАХОВАН ЗНАЧИТ ОШТРАФОВАН!*

* В соответствии с Федеральным законом № 67-ФЗ «ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ПРИЧИНЕНИЕ ВРЕДА ЖИЗНИ, ЗДОРОВЬЮ, ИМУЩЕСТВУ ПАССАЖИРОВ И О ПОРЯДКЕ ВОЗМЕЩЕНИЯ ТАКОГО ВРЕДА, ПРИЧИНЕННОГО ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ПАССАЖИРОВ МЕТРОПОЛИТЕНОМ» с «01» апреля 2013 г. при отсутствии полиса страхования штраф составит от 500 000 до 1 000 000 руб.

**МЫ ПОДБЕРЕМ ЛУЧШИЕ УСЛОВИЯ СТРАХОВАНИЯ
В НАДЕЖНЫХ СТРАХОВЫХ КОМПАНИЯХ
НА ВСЕЙ ТЕРРИТОРИИ РОССИИ**



ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ПЕРЕВОЗЧИКА

И

ДРУГИЕ ВИДЫ
СТРАХОВАНИЯ



Адрес: 115054, Россия, г. Москва, Б. Строченовский пер., д.25А

(495) 648 65 43

ООО «Индустриальный страховой брокер»
Лицензия ФСФР СБ-Ю №4228 77
Лицензия ФСБ ГТ № 0036790
Email: potapov@inibroker.com
www.inibroker.com

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 6 (44) ноябрь-декабрь

2012

Читайте в номере:

Всероссийский съезд
Союза транспортников

БЕЗОПАСНОСТЬ И КАЧЕСТВО

*Создаем будущее
вместе!*

8 800 700-00-51

звонок по России бесплатный

www.npfnn.ru

18 лет работы на пенсионном рынке.

1-ое место по привлечению застрахованных лиц по ОПС в 2010 году.

Более миллиона застрахованных лиц.

Национальное Рейтинговое Агентство ежегодно подтверждает **рейтинг «АА»** – очень высокая надежность.

Собственное имущество Фонда – **более 37 млрд.** рублей, в том числе, около 27 млрд. пенсионных накоплений и около 10 млрд. пенсионных резервов.

Доходность выше, чем в государственной управляющей компании*.

* Сравнивается доходность инвестирования средств пенсионных накоплений ВЭБ по данным сайта ПФР www.pfgf.ru и доходность, отраженная фондом на пенсионных счетах накопительной части трудовой пенсии за период с 2006 по 2010 годы. Не является прогнозом на будущее.



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;
- ◆ Пассажиры автотранспортных предприятий;
- ◆ Организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции;
- ◆ Некоммерческие организации в сфере транспорта;
- ◆ Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сферах транспорта, градостроения и природопользования;
- ◆ Государственная Дума Федерального собрания Российской Федерации;
- ◆ Совет Федерации Федерального собрания Российской Федерации;
- ◆ Полномочные представители Президента Российской Федерации в федеральных округах;
- ◆ Министерство транспорта Российской Федерации;
- ◆ Министерство внутренних дел Российской Федерации;
- ◆ Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и его территориальные управления;
- ◆ Генеральная прокуратура Российской Федерации;
- ◆ Федеральная служба безопасности Российской Федерации и ее территориальные управления;
- ◆ Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, территориальные управления государственного автодорожного надзора;
- ◆ Территориальные органы исполнительной власти города Москвы;
- ◆ Профсоюзные организации в сфере автомобильного транспорта;
- ◆ Общества защиты прав потребителей;
- ◆ Научно-исследовательские и высшие учебные организации в сфере автомобильного транспорта;
- ◆ ОАО «Российские железные дороги»;
- ◆ Организации следующих видов деятельности: реализации автобусов, запасных частей, топлива; технического обслуживания, ремонта, переоборудования автобусов; спутниковой навигации; страхования, рекламы.



РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 ГОДА

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

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

Периодичность выхода:

от 6 до 12 выпусков в год

Тираж: 10 000 экз.

Распространение: подписка и целевая рассылка

Регион распространения: Москва и регионы, страны СНГ и ЕС

Экспертный совет:

Винокуров Б.А. – президент Московского

областного транспортного союза

Герани В.Д. – профессор кафедры «Логистика»

Московского автомобильно-дорожного

государственного технического университета

(МАДИ)

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

исследовательским отделом

ОАО «Научно-исследовательский институт

автомобильного транспорта»

Жарков С.А. – председатель Правления

ОАО «БАНК СГБ»

Иванов П.В. – генеральный директор

ГУП «Мосгортранс»

Левятов А.И. – член правления НП

«Развитие автовокзалов страны»

Липсиц Л.М. – директор Департамента

государственной политики в области

автомобильного и городского пассажирского

транспорта

Лоран Б.О. – автор и руководитель проекта

«Единая транспортная система

«Российские Автобусные Линии»

Петрова А.П. – директор-руководитель научного

центра ОАО «Научно-исследовательский институт

автомобильного транспорта»

Старовойтов О.И. – президент Российского

автотранспортного союза

Яровенко А.С. – председатель Правления НП

«Единая Транспортная Система

«Автобусные линии страны»

Главный редактор: Б.О. Лоран

Шеф-редактор: В.А. Зайцев

Советник главного редактора: Г.Д. Шахматов

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

Юридическое сопровождение:

М.М. Желыбинцева, М.В. Бойко

Отдел подписки и распространения:

А.А. Голощуков, С.Н. Маракулин

Корреспонденты: А.С. Суинова, С.П. Дубовицкая

Фотограф: Ю.П. Данченко, Д.П. Юдин

Дизайн и верстка: Т.Ю. Котелкина

Корректор: О.И. Церковская, С.А. Калининско

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 10.12.2012 г.

Отпечатано в типографии

ООО «КНТ СинемаПринт»,

Москва, 117485,

ул. Бултерова, д. 4, к. 3;

тел.: +7 (495) 627-55-58

СЛОВО РЕДАКТОРА	2
ТЕМА НОМЕРА	
♦ Всероссийский съезд Союза транспортников	3
МИНТРАНС РФ	
♦ Расширенное заседание коллегии Министерства транспорта РФ	6
МАФ-2012	
♦ МАФ-2012 прошел в интересах транспортной отрасли	8
МОСКОВСКИЙ РЕГИОН	
♦ Заседание Координационного совета по развитию транспортной системы Москвы и Московской области	11
ДТ И РАТИ	
♦ Приоритеты развития транспортной системы Москвы	12
ПЕРСОНА	
♦ Безопасность и качество	14
ПАРТНЕРЫ	
♦ В Москве состоялось открытие филиала ОАО «БАНК СГБ»	19
АВТОВОКЗАЛЫ	
♦ Автовокзал Петрозаводска ждет своих пассажиров	20
♦ Смоленский автовокзал: лучшее еще впереди или уже позади?	59
ЮБИЛЕЙ	
♦ Главная забота – комфорт пассажиров	24
♦ Точка и катализатор кристаллизации порядка. Так рождается цивилизованный рынок	50
РОСТРАНСНАДЗОР	
♦ Лишать нарушителей лицензии	26
ГУП МО «МОСТРАНСАВТО»	
♦ На автобусы для Олимпиады-2014 потратят 7 млрд рублей	29
♦ На основе научного анализа	66
ГЛОНАСС	
♦ Из чего складывается тариф ЦДС?	30
КРИМИНАЛ	
♦ На привокзальной площади неизвестные напали на водителя частного микроавтобуса	31
РАЗЪЯСНЕНИЯ	
♦ О порядке оформления именных проездных билетов на междугородные рейсы	32
♦ Реализация нормативных правовых актов в сфере транспортной безопасности	34
ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ	38
РАЗВИТИЕ АВТОВОКЗАЛОВ СТРАНЫ	
♦ Партнерство – как площадка для конструктивного диалога	42
АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ	
♦ Столица задает высокие стандарты	46
ЧЛЕНЫ ПАРТНЕРСТВА	
♦ Через степи – в Европу!	57
МИНТРАНС РФ	
♦ От вокзалов отгонят нелегальные междугородные автобусы	64
НОВОСТИ	
♦ У конечных станций метро построят автобусные станции	16
♦ «Питеравто» вышел из Ассоциации перевозчиков, так как она «не отвечает требованиям времени»	65



Уважаемые читатели!

В конце 2012 года государственные и общественные организации провели ряд важных мероприятий, которые подтвердили, что органы исполнительной и законодательной власти стали уделять больше внимания транспортной отрасли. И это закономерно! Ведь транспорт объединяет Россию, а проблемы, существующие в отрасли, тормозят развитие страны и не позволяют нормально функционировать всей национальной экономике.

22–24 октября 2012 г. прошел VIII Международный автотранспортный форум, который стал не только центром деловой активности, но и площадкой для обсуждения проблемных вопросов отрасли. Особое внимание специалистов привлекли темы «Обязательное страхование перевозчиков пассажиров.

Страховая защита транспортных компаний России»; «Перевозки пассажиров автомобильным транспортом: опыт, социальные аспекты, пути повышения безопасности и качества».

Знаковым событием года стал Всероссийский съезд Союза транспортников России, который начал работу 30 октября 2012 г. в Московском автодорожном государственном техническом университете (МАДИ). Основной темой съезда стало обеспечение конкурентоспособности транспортного комплекса в условиях вступления России во Всемирную торговую организацию и создание Единого экономического пространства. Открыл съезд министр транспорта РФ М. Соколов, который выступил с докладом «О проекте государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы». Советник Президента Российской Федерации И.Е. Левитин зачитал телеграмму В.В. Путина, в которой были указаны основные направления развития транспортной отрасли. На съезде были подняты вопросы по проблемам, связанным с выполнением Федерального закона № 16-ФЗ от 09.02.2007 «О транспортной безопасности».

3–8 декабря 2012 г. прошло одно из важнейших деловых мероприятий – «Транспортная неделя – 2012», в ходе которой были продемонстрированы новейшие достижения отечественных и зарубежных предприятий, работающих в сфере транспорта. «Транспортная неделя» традиционно является одним из наиболее значимых событий года для международного транспортного сообщества. В рамках мероприятия 1500 представителей транспортных организаций приняли участие в обсуждении важных вопросов развития транспорта в Российской Федерации.

29 ноября 2012 г. состоялось внеочередное Общее собрание членов Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны». На собрании обсуждались актуальные вопросы в сфере реализации нормативно-правовых актов, страховых тарифов, а также рассматривался проект «Методические рекомендации по расчету тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим транспортом общего пользования (кроме железнодорожного транспорта)». В работе Общего собрания приняли участие руководители и работники более 20 автовокзалов, а также представители законодательных и исполнительных органов власти.

На внеочередном Общем собрании членов Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны», прошедшем в декабре 2012 года, на котором присутствовали представители более 50 организаций из разных регионов России, а также государственных органов в сфере транспорта был обсужден проект федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». На этом собрании партнерство получило приглашение присоединиться к рабочей группе Комитета по транспорту Государственной Думы РФ, которая дорабатывает закон с учетом интересов перевозчиков.

Для того, чтобы вы ознакомились с тенденциями в автотранспортной отрасли, в этом выпуске журнала мы публикуем материалы с прошедших мероприятий.

Конец этого года ознаменовался юбилеями крупных автотранспортных предприятий. Мы от всей души поздравляем юбиляров и желаем им новых успехов в развитии автотранспортной отрасли России.

В заключение позвольте мне от редакции журнала поздравить всех наших читателей с наступающим Новым 2013 годом!

С уважением,

Борис Лоран



ВСЕРОССИЙСКИЙ СЪЕЗД СОЮЗА ТРАНСПОРТНИКОВ

Приветствие Президента
Российской Федерации
Владимира Путина
участникам
Всероссийского съезда
Союза транспортников

30 октябрь 2012 года

Уважаемые друзья!

Приветствую вас в Москве и поздравляю с открытием съезда.

Четкая работа транспортной отрасли во все времена имела особое значение для нашей страны. Поэтому модернизация автомобильной и железнодорожной инфраструктуры, морского, речного и воздушного сообщения остается одной из важнейших государственных задач. Мы должны сделать ставку на создание крупных мультимодальных узлов, внедрение современных логистических и управленческих схем, высоких технологий. В полной мере использовать механизмы государственно-частного партнерства. Отечественный транспорт, который Дмитрий Иванович Менделеев называл «центром гравитации России», обязан соответствовать международным нормам, мировому уровню качества и безопасности.



Убежден, что все эти ключевые вопросы будут в центре внимания нынешнего съезда Союза транспортников России. А мощный потенциал вашей авторитетной, влиятельной общественной организации, многолетний опыт сотрудничества с федеральными и региональными органами власти будет и впредь востребован на практике.

Благодарю вас за активную позицию в решении задач отраслевого развития, за деятельное участие в политической жизни страны и совместную работу по улучшению качества жизни граждан.

Желаю новых успехов.

Президент Российской Федерации
В.В. Путин



В Московском автодорожном государственном техническом университете (МАДИ) прошел Всероссийский съезд транспортников «Обеспечение конкурентоспособности транспортного комплекса, в том числе в условиях вступления Российской Федерации во Всемирную торговую организацию и создание Единого экономического пространства».

В работе съезда приняли участие около 500 делегатов, представители Администрации Президента, Правительства Российской Федерации, Совета Федерации и Государственной Думы, федеральных органов исполнительной власти, научных и финансовых кругов, руководители бизнес-структур.

Съезд был посвящен вопросам обеспечения и повышения конкурентоспособности транспортного комплекса России в связи с вступлением Российской Федерации во Всемирную торговую организацию (ВТО),



и создания Единого экономического пространства (ЕЭП). Участников съезда приветствовал от имени Президента Российской Федерации Владимира Путина советник президента Игорь Левитин. С докладом «О проекте государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» выступил министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов.

В рамках съезда прошли «круглые столы» по различным актуальным тематикам транспортной отрасли и ее научному сопровождению:

«Административные, законодательные и технологические меры по повышению конкурентоспособности и производительности на международном и внутреннем автомобильном транспорте» – президент Российского автотранспортного союза Олег Старовойтов;

«Административные, законодательные и технологические меры по повышению конкурентоспособности и производительности на морском и речном транспорте» – президент

Ассоциации судоходных компаний Алексей Клявин;

«Административные, законодательные и технологические меры по повышению эффективности конкурентоспособности авиационного транспорта и в частности региональной и местной авиации» – генеральный директор Международной ассоциации руководителей авиапредприятий Роберт Сулейманов;

«Кадровое обеспечение транспортной отрасли и повышение роли науки в конкурентоспособности транспортных систем» – президент Ассоциации высших учебных заведений транспорта, ректор МИИТа Борис Левин;

«Административные, законодательные и технологические меры по повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта» – президент Российской академии транспорта Александр Мишарин.

В работе «круглого стола» на тему «Административные, законодательные и технологические меры по повышению конкурентоспособности и ка-



Борис Лоран



Андрей Жуков



Андрей Курушин

чества выполнения услуг на международном и внутреннем автомобильном транспорте» приняли участие вице-президент Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны» Валерий Зайцев, член правления партнерства Антон Левятов, вице-президент Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» Валентин Михайкин и председатель правления партнерства Андрей Яровенко.

В ходе проведения «круглого стола» «Административные, законодательные и технологические меры по повышению конкурентоспособности и качества выполнения услуг на международном и внутреннем автомобильном транспорте» президент партнерства Борис Лоран выступил с докладом по теме «Транспортная безопасность в сфере автовокзалов – пути реализации».

Андрей Курушин, генеральный директор АСМАП, сообщил, что с 2003 года автоперевозчики имели льготный режим приобретения транспортных средств, который позволял беспроцентно ввозить транспортные средства на период их эксплуатации. С созданием Таможенного союза данная льгота была ликвидирована и практически одновременно с этим введен утилизационный сбор. «Подвижной состав утилизируется после окончания срока его эксплуатации, такие правила существуют во всем мире. Но российские международные перевозчики шокированы размерами базовых ставок и коэффициентами, которые применялись для подвижного состава при расчете утилизационного сбора», – заявил он. Сегодня для седельного тягача для международных перевозок, а это автомобиль класса Евро-5, размер утилизационно-

го сбора составляет от 220 до 400 тысяч рублей, а для подержанных авто – 1,5 млн рублей. По мнению Андрея Курушина, эти меры тормозят обновление подвижного состава, грозят потерей рабочих мест и бизнеса для некоторых транспортных компаний. Он сообщил, что правление АСМАП подписало коллективное обращение в Правительство с просьбой ввести понижающий коэффициент на автомобили высокого экологического класса для планомерного обновления подвижного состава. Это касается не только грузовых перевозчиков, а также тех, которые работают на рынке пассажирских перевозок и используют автомобили высокого экологического класса.

В ходе работы «круглого стола» также поднимались вопросы контроля за разрешительной системой при осуществлении международных перевоз-



ках. Обращено внимание на опыт Евросоюза, где на границе фиксируется любое малейшее нарушение и налагаются серьезные штрафы. Контроль осуществляется мобильными группами, которые имеют право останавливать и проверять автопоезд в любом месте по маршруту следования.

Заместитель руководителя Ространснадзора Андрей Жуков проинформировал о реализации функции транспортного контроля. По его мнению, проблемы, поднятые представителями международных автотранспортных перевозчиков, имеют место. Прежде всего, из-за недостатка



численности транспортных инспекторов.

Также в ходе работы «круглого стола» был поднят вопрос о необходимости создания федерального закона о пассажирских пе-

ревозках, так как на сегодняшний день все вопросы пассажирских перевозок регулируются только на уровне субъектов федерации.

По материалам www.mintrans.ru

РАСШИРЕННОЕ ЗАСЕДАНИЕ КОЛЛЕГИИ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ



24 октября состоялось расширенное заседание коллегии Министерства транспорта РФ, на котором рассмотрены основные направления государственной политики в сфере организации дорожного движения.

В работе заседания коллегии приняли участие представители обеих палат Федерального Собрания Российской Федерации, Торгово-промышленной палаты, федеральных и региональных органов исполнительной власти, руководители предприятий и организаций автомобильного транспорта, ассоциаций, научно-исследовательских организаций, учебных заведений и отраслевых профсоюзов, представители бизнеса.

От Некоммерческого партнерства «Развитие автовок-





Максим Соколов

залов страны» присутствовали президент Партнерства Борис Лоран, вице-президент Валерий Зайцев и член правления Антон Левятов.

Открывая заседание, министр транспорта РФ Максим Соколов назвал дорожное движение одним из основных транспортных процессов, который обеспечивает целостность и единство транспортной системы страны. «Высокое качество, безопасность и эффективность организации такого процесса являются важнейшими условиями устойчивого социально-экономического развития городов и страны в целом», – подчеркнул министр.

Интенсивный рост автомобильного парка страны наряду с продолжающейся концентрацией деловой активности населения и отставанием дорожно-мостового строительства от имеющихся потребностей выдвинул в число наиболее острых проблем, препятствующих устойчивому развитию транспортной

системы, проблемы, связанные с резким повышением уровня загрузки автомобильных дорог. В первую очередь, по словам М. Соколова, это коснулось территории крупных и крупнейших городов и подъездов к ним. Вопросами организации дорожного движения в той или иной степени занимаются МВД России, Минрегион России, субъекты Российской Федерации и органы местного самоуправления. «Сегодня у нас есть возможность в ходе дискуссии по различным вопросам организации дорожного движения и транспортного планирования обозначить позиции различных министерств, ведомств, регионов и городов», – заявил М. Соколов.

С основным докладом об основных направлениях государственной политики в сфере организации дорожного движения выступил заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул.

По материалам
www.mintrans.ru/



Николай Асаул



<http://detirisuyut.ru>



МАФ-2012 ПРОШЕЛ В ИНТЕРЕСАХ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Восьмой по счету Международный автотранспортный форум, который многим знаком по привычной аббревиатуре МАФ, 24 октября 2012 г. завершил работу.

Деловая программа последнего дня плавно перешла в праздничные мероприятия, посвященные Дню работника автомобильного и городского пассажирского транспорта. В течение дня в конференц-залах шли «круглые столы», диспуты и конференции. Российский союз автостраховщиков, ГУП «Мострансавто» провели «круглый стол» на тему «Технический осмотр и сервисное обслуживание транспорта». Региональный комитет IRU по

делам ЕврАзЭС собрал на свое заседание деловые круги ближнего и дальнего зарубежья.

Участие в этом мероприятии принял заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул, который позже в сопровождении директора МАФ-2012 с другими почетными гостями фору-

ма осмотрел экспозиционную площадку, пообщался с производителями техники, руководителями транспортных компаний и предприятий, рядовыми водителями.

Российско-белорусский автобус «Витовт» А-420 стал лауреатом ежегодной профессиональ-



ной премии «PROдвижение. Лучший коммерческий автотранспорт года в России» в номинации «Лучший городской автобус (средний класс)».

Премия была вручена представителю компании ОАО «Белкоммунмаш» 24 октября в Москве в день закрытия VIII Международного автотранспортного форума. Премию вручили заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул



Лилия Саранчук



Жанна Жарикова



Игорь Титов



Андрей Яровенко



и заместитель мэра Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Максим Ликсутов.

Гибридный «Витовт» А-420 был представлен гостям и участникам VIII Международно-

го автотранспортного форума консорциумом трех компаний, включающим ОАО Управляющая компания холдинга «Белкоммунмаш» (Белоруссия), Российский электротехнический концерн «РУСЭЛПРОМ» и компанию «ТрансМаш Групп» (Россия).

В ближайшее время лауреат пройдет необходимые сертификационные испытания на Дмитровском испытательном полигоне Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института «НАМИ», куда он отправился сразу же после закрытия форума.

В своем комментарии программы МАФ-2012 член Оргкомитета, генеральный директор «НИИАТ» Игорь Титов подчеркивает отличие МАФ-2012 от предыдущих форумов, заключающееся в том, что значительно выросла международная составляющая этого меропри-



Евгений Москвичев осмотрел автобус «Группы ГАЗ»

что восьмой по счету Международный автотранспортный форум стал на порядок выше предыдущего по насыщенности деловой программы и проводимых мероприятий: производители, автоперевозчики, руководители предприятий, российские и зарубежные бизнес-круги увидели в МАФ-2012 хорошую площадку для отстаивания интересов автотранспортной отрасли. Потому нынешний форум и стал местом

ятия, с одной стороны, а с другой – значительно вырос его представительский уровень.

Участие в VIII Международном автотранспортном форуме-2012 приняли президент Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны» Борис Лоран, вице-президент Валерий Зайцев и первый заместитель генерального директора ГК «Русские Автобусные Линии» Антон Левятов.

Актуальные вопросы были подняты на конференциях на темы: «Обязательное страхование перевозчиков пассажиров. Страхование защиты транспортных компаний России» и «Перевозки пассажиров автомобильным транспортом: опыт, социальные аспекты, пути повышения безопасности и качества», где с докладом выступил вице-президент Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» Валентин Михейкин на тему «Проблемы выполнения Федерального закона № 16-ФЗ от 09.02.2007 «О транспортной безопасности».

В конференциях также приняли участие члены Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны», а именно: директор Союза автотранспортных предприятий Свердловской области Лилия Саранчук, генеральный директор ООО «АвтоАЗ» Владимир Палеев и председатель правления Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» Андрей Яровенко.

Генеральный директор Международного автотранспортного форума Геннадий Никин сообщил,



Илья Канавин и Андрей Яровенко

не только новых знакомств производителей, автоперевозчиков, представителей деловых кругов, но и центром для выработки конкретных решений в интересах транспортников, пунктом заключения контрактов и протоколов о намерениях, точкой получения важнейшей информации и обмена опытом.

Валерий Зайцев

13 ноября состоялось очередное заседание Координационного совета по развитию транспортной системы Москвы и Московской области

В работе Совета приняли участие министр транспорта РФ Максим Соколов, советник президента РФ Игорь Левитин, мэр Москвы Сергей Собянин, и.о. губернатора Московской области Андрей Воробьев.

В ходе заседания были рассмотрены вопросы развития московского метрополитена, синхронизации программы развития улично-дорожной сети и автомобильных дорог.

По словам М. Соколова, План развития Московского метрополитена на 2011–2020 гг. должен быть сбалансирован с другими видами транспорта и пересадочными узлами в рамках Программы развития транспортного комплекса Московского региона на период до 2020 г.

«Необходимо принятие согласованных решений федеральных и региональных органов исполнительной власти и координация их совместных действий, обеспечивающих баланс схем развития метрополитена, железных дорог, улично-дорожной сети и транспортно-пересадочных узлов, в том числе решение вопросов по освобождению территорий и передачи земельных участков под строительство транспортно-пересадочных узлов Московского метрополитена», – подчеркнул министр.

В своем выступлении председатель Москомархитектуры Андрей Антипов сообщил, что в период 2011–2015 гг. предусматривается построить и ввести в эксплуатацию 75,6 км линий метрополитена и 37 станций.

Участники заседания обсудили перспективы развития метрополитена в 2016–2020 гг. Было отмечено, что в центральной части города планируется сформировать новую кольцевую линию с подключением к ней участков вылетных линий экспрессного метрополитена в южном и юго-западном секторах города в направлениях к присоединяемым столице территориям. Общий объем строительства в 2016–2020 гг. – еще 74,4 км линий и 33 станции.

По словам начальника Московского метрополитена Ивана Беседина, всего в период 2011–2020 гг. будет введено в эксплуатацию 70 станций и линий протяженностью 150 км. Это позволит увеличить протяженность сети московского метрополитена к 2021 году до 455,6 км, а количество станций – до 252.

Московский метрополитен будет развиваться с учетом формирования системы транспортно-пересадочных узлов, интегрированной с железнодорожным транспортом, в рамках реализации проекта организации пассажирского движения на Малом кольце Московской железной дороги, реконструируемыми железнодорожными вокзалами ОАО «РЖД», автовокзалами и скоростными видами транспорта.

Заместитель генерального директора АНО «Дирекция Московского транспортного узла» Алексей Кривенко в своем выступлении обратил внимание на то, что в настоящее время развитие транспортных систем города Москвы и Московской области осуществляется за счет нескольких программ. Участники заседания обратили



внимание, что при проектировании работ по реконструкции магистралей и продолжающих их в Московской области дорог федерального и регионального значения необходимо согласование сроков их проведения. Текущая ситуация на магистральных и продолжающих их дорогах федерального и регионального значения во многом обусловлена отсутствием хордовых связей в Московской области. Такие дороги позволят снизить интенсивность движения на наиболее загруженных участках автомобильных дорог, повысив тем самым транспортную доступность объектов в Московской области. Также наличие хордовых связей снизит транспортную нагрузку при ремонте и реконструкции существующей улично-дорожной сети.

Важным направлением развития транспортной сети Московской области, не требующим значительных затрат и позволяющим достичь значительного положительного эффекта для снижения нагрузки на вылетных магистральных, должно стать выполнение комплекса локально-реконструктивных мероприятий в крупных городах, расположенных в непосредственной близости от федеральных и значимых региональных автомобильных дорог, таких как Одинцово, Красногорск, Химки, Мытищи, Балашиха, Люберцы, Лыткарино.

По материалам www.mintrans.ru/

ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ МОСКВЫ



Заместитель мэра Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы М. Ликсутов рассказал о приоритетах развития транспортной системы столицы.

По его словам, впервые была принята программа, которая рассчитана на долгосрочный период до 2025 года. Одна из целей программы – создание дополнительных 360 тыс. пассажирских мест в час, а также сокращение средней продолжительности поездки по городу в час пик до 50 минут.

В 2011 году транспортной системой столицы ежедневно пользовались 14 млн человек, в целом за весь год – 5,1 млрд человек. Ожидается, что в 2012 году пассажиропоток вырастет еще на 5%. По словам М. Ликсутова, московские власти во многом используют в качестве ориентира проект транспортной системы Большого Парижа, однако загруженность транспортной системы Москвы больше, чем во французской столице. «Ни в одном городе, даже в Париже, где общественный транспорт считается достаточно комфортным, пиковые нагрузки никто не победил», – заявил М. Ликсутов.

На магистралях Москвы появилось 8 выделенных полос для общественного транспорта. К концу 2012 года их станет уже 19. Для удобства перемещения пассажиров продолжает внедряться интеллектуальная транспортная система,

которая уже на 65% охватывает территорию города. Она подразумевает установку видеокamer и датчиков загруженности транспортной инфраструктуры, а также системы навигации GPS и ГЛОНАСС на наземном транспорте. Делается это для того, чтобы пассажиры могли своевременно узнать о времени прибытия транспорта. Для этого в рамках пилотного проекта в октябре-ноябре 2012 года на 20 остановках установят информационные табло. Кроме того, для пользователей смартфонов скоро появится удобное бесплатное приложение, которое будет информировать их о движении автобусов и троллейбусов.

Заммэра рассказал, что в 2011 году власти начали обширную программу по строительству метрополитена. Активное строительство продолжается и в 2012 году, кроме того, для удобства пассажиров планируется устанавливать новые билетные автоматы, количество которых в конце года возрастет до 1,5 тыс. Появятся автоматы нового типа, которые будут принимать кредитные карты и продавать билеты на все виды транспорта. В будущем году на общественном транспорте появится два новых типа билетов. Первый – так называемый универсальный билет для разовой

поездки – будет действовать на всех видах транспорта. Вторым – комплексным билетом – можно будет воспользоваться в течение 90 минут и совершить неограниченное количество пересадок между разными видами транспорта (правда, метрополитеном можно будет воспользоваться только один раз). По словам М. Ликсутова, в течение определенного времени в городе будут действовать обе системы оплаты проезда. Кроме того, метрополитен планирует продлить действие билетов до 90 дней.

Что касается железнодорожного транспорта, то, как сообщил заммэра, пассажиропоток на нем вырос на 15%. Для удобства пассажиров электричек был введен абонемент «Большая Москва» с неограниченным количеством пересадок на железной дороге внутри города. Одним из приоритетных проектов является реконструк-



ция и запуск Малого кольца железной дороги. Уже началось строительство первого участка Пресня – Канатчиково, а пассажирское движение будет открыто в 2015 году. Власти уделяют этому проекту особое внимание, так как МКЖД позволит связать три московских аэропорта, а также значительно разгрузить центральные железнодорожные станции. На кольцевой железной дороге будет построена 31 станция, из которых 18 будут соединены со станциями метрополитена, а 9 – пересекаться с радиальными железнодорожными линиями. Как сообщил М. Ликсутов, сейчас рассматривается возможность изменить маршруты поездов дальнего следования, чтобы они также останавливались на станциях МКЖД и транзитным пассажирам не пришлось делать пересадки в центре города. «Плюс она является драйвером для развития тех земельных участков, районов города, которые на сегодняшний день слабо развиты из-за отсутствия транспортной инфраструктуры», – заявил замэра, отметив, что эти территории получают большой инвестиционный потенциал. Как сообщил М. Ликсутов, строительство всей железнодорожной структуры обойдется в 54 млрд рублей, 10 млрд будет стоить приобретение нового подвижного состава, в том числе вагонов нового типа. Протяженность МКЖД составит 54 км.

Еще одним большим проектом московских властей стало введение платной парковки в центре города, что вызвало немало споров и обсуждений. Пилотный проект стартовал 1 ноября

и продлится до 28 февраля 2013 года. В эксперименте участвует район улиц Каретный Ряд, Петровка и прилегающих. Для оплаты парковки нужно отправить SMS-сообщение на номер 7757 и указать номер автомобиля или воспользоваться приложением для смартфона. Стоимость парковки составит 50 рублей в час. Чтобы закончить период парковки, нужно снова отправить SMS с буквой «С» (или «S») на тот же короткий номер.

Как рассказал М. Ликсутов, в рамках пилотного проекта первое время на улицах помогать автолюбителям будут сотрудники Департамента транспорта. Всем жителям Москвы уже начали рассылать информационные материалы по почте. Также все необходимое можно найти на специально созданном сайте <http://parking.mos.ru>. М. Ликсутов особо подчеркнул, что все штрафы за нарушение парковки в первое время будут рассматриваться отдельно, а спорные ситуации решаться в пользу автовладельцев. Проект также предусматривает, что для мало-

мобильных групп населения будет сохранено 10% бесплатных парковок. Резиденты получают специальное разрешение на бесплатные парковки в ночное время. Оформить заявку на них можно с 15 октября на портале госуслуг в МФЦ или префектуре ЦАО.

Еще одной мерой по борьбе с пробками станет ограничение транзитного движения грузового транспорта по МКАД с 2013 года. М. Ликсутов также сообщил, что рассматривается возможность ограничения движения грузовых автомобилей по вылетным магистралям в пиковые дни в дачный сезон. Кроме того, для повышения безопасности на дорогах в настоящий момент разрабатывается автоматическая система фиксации выезда за линию светофора, когда горит красный свет. На переходах устанавливаются таймеры для пешеходов и автомобилистов, а также разрабатывается проект дополнительного освещения разметки пешеходных переходов в ночное время.

<http://www.mos.ru>





БЕЗОПАСНОСТЬ И КАЧЕСТВО

Роль автомобильного транспорта в экономической жизни страны трудно переоценить. На него приходится, в частности, львиная доля пассажирских перевозок, включая международные и межрегиональные автобусные маршруты. За государственное регулирование в этой сфере отвечает недавно созданное Федеральное бюджетное учреждение «Агентство автомобильного транспорта» (ФБУ «Росавтотранс»). Одна из главных задач новой структуры – формирование цивилизованного рынка автобусных перевозок.

О проблемах, существующих в этом сегменте пассажирских перевозок, и путях их решения рассказывает генеральный директор ФБУ Сергей Сухарев.

– Сергей Александрович, как бы Вы охарактеризовали современное состояние рынка автобусных пассажирских перевозок?

– В настоящее время в Российской Федерации пассажирские автобусы являются наиболее распространенным видом пассажирского транспорта, доступным для всех слоев населения. Во многих регионах ввиду отсутствия других видов транспорта автобусный транспорт предоставляет единственную возможность обеспечения мобильности населения.

Разумеется, для создания эффективной конкурентоспо-

собной транспортной системы необходима соответствующая инфраструктура, отвечающая современным требованиям к качеству обслуживания пассажиров и уровню безопасности.

За последние 20 лет произошли значительные изменения на рынке услуг по перевозке пассажиров автобусами на городских и пригородных маршрутах, а также в междугородном и международном сообщении, обусловленные в том числе появлением большого количества перевозчиков различных форм собственности.

Наряду с общими для перевозчиков проблемами, связанными с изношенностью автопарка, при осуществлении городских перевозок особенно остро стоит проблема методики расчета тарифов. В настоящее время специалистами ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» разрабатывается проект методических рекомендаций по расчету тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским

электрическим транспортом общего пользования (кроме железнодорожного транспорта). Этот проект был представлен и прошел обсуждение на заседании Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Минтрансе России, по итогам которого было принято решение о доработке проекта с целью дальнейшего направления на межведомственное согласование.

В сфере международных и междугородных маршрутов большое количество нареканий вызывает состояние транспортной инфраструктуры, автовокзалов и автостанций. Добавим сюда и широко распространенное выполнение регулярных рейсов под видом заказных, и связанное с этим отсутствие необходимых мер по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и организации дорожного движения (не проводятся предрейсовые медицинские осмотры водителей, предрейсовые технические осмотры автобусов, стоянка автобусов осуществляется где попало, по-

садка и высадка пассажиров производятся на проезжей части дорог и улиц).

– В последние годы активно развиваются международные автобусные маршруты. Существуют ли факторы, сдерживающие их рост? Что необходимо сделать, чтобы улучшить ситуацию?

– На сегодняшний день в реестре маршрутов регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении находятся 542 согласованных маршрута, однако в ряде регионов сдерживающим фактором является недостаточная пропускная способность МАПП через государственную границу. Необходимо отметить, что в настоящее время заканчивается реконструкция ряда пограничных пунктов пропуска, что должно изменить ситуацию к лучшему.

Государственная политика, реализуемая Министерством транспорта РФ в области международных автомобильных перевозок, направлена на сокращение нерегулярных перевозок и открытие регулярных автобусных маршрутов по соответствующим направлениям. Срок действия выдаваемых разрешений максимально возможный и составляет, как правило, пять лет.

– Что Вы можете сказать о проблемах, существующих в сфере межсубъектных перевозок? Как, по Вашему мнению, их надо решать?

– Для межсубъектных перевозок характерны те же проблемы, что стоят перед отраслью в целом. Отдельно можно отметить необходимость строительства новых автовокзалов

и автостанций, размещение которых должно осуществляться в соответствии с реально формирующимися пассажиропотоками. Требуется также совершенствование работы органов государственного контроля и надзора. Считаю, что назрела необходимость усиления административной ответственности за нарушение требований по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и правил дорожного движения.

Здесь наиболее острым является вопрос законодательного регулирования организации регулярных межсубъектных автобусных перевозок пассажиров. Надо сказать, что Правительством Российской Федерации одобрен и внесен в Госдуму законопроект об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам. Данный законопроект прошел общественную экспертизу на сайте Открытого правительства. Надеюсь, что законодатели рассмотрят этот очень важный для нас документ без проволочек.

– Не первое десятилетие автотранспортное сообщество без особого успеха борется с «теневыми» перевозчиками. Какие меры могли бы переломить ситуацию?

– На данный момент в Российской Федерации действуют более 7000 межрегиональных автобусных маршрутов, ежегодно перевозятся более 200 млн пассажиров. К сожалению, лишь половина от названного количества маршрутов функционирует на регулярной основе с соблюдением всех необходи-

мых требований. Остальные выполняются под видом заказных перевозок. Принятие вышеуказанного закона позволит установить единые требования для всех участников рынка межрегиональных автотранспортных услуг, привести систему управления пассажирским транспортом в соответствие с условиями рыночной экономики и платежеспособным спросом, снять административные барьеры, организовать допуск юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к данному виду деятельности. Закон призван исключить коррупционные факторы, связанные с организацией межрегиональных маршрутов, сформировать государственный реестр автобусных межрегиональных маршрутов, который не только позволит перевозчику спокойно работать на маршруте в течение пяти лет и использовать инфраструктуру автовокзалов, но также предоставит пассажирам возможность получить на едином информационном ресурсе необходимую информацию о всех маршрутах, расписании движения и стоимости проезда.

– В обеспечении безопасности пассажирских перевозок один из важных аспектов – внедрение цифровых тахографов. Как обстоят дела с этим?

– Одним из основных факторов, влияющих на безопасность дорожного движения, является контроль за режимом труда и отдыха водителя. Министерством транспорта РФ разработаны и приняты нормативные акты, определяющие условия и порядок применения цифро-

вых тахографов на автомобильном транспорте. Реализация требований нормативных документов позволит осуществлять систематический контроль за режимом труда и отдыха водителя как на предприятии, так и органами надзора.

– Большой вопрос – медленные темпы обновления подвижного состава. Что, на Ваш взгляд, нужно сделать, чтобы ускорить процесс?

– Основными условиями обновления подвижного состава являются работа отрасли в ус-

ловиях здоровой конкуренции, единых прозрачных требований ко всем участникам рынка и отсутствие возможности демпинга за счет пренебрежения требованиями стандартов качества и безопасности. А в тех случаях, когда тарифы устанавливаются, они должны быть не только социально, но и экономически обоснованными. Соблюдение этих условий позволит участникам рынка инвестировать средства в обновление подвижного состава, выплачивать работникам достойную заработную плату, по-

вышать качество транспортных услуг.

– Что бы Вы пожелали коллегам по случаю профессионального праздника?

– Всем работникам автомобильного и городского пассажирского транспорта желаю крепкого здоровья, благополучия, спокойных дорог, успешной, стабильной и безаварийной работы на благо отрасли и государства!

Беседу вел Вячеслав ЛОБОВ,
обозреватель «ТР»

Новости

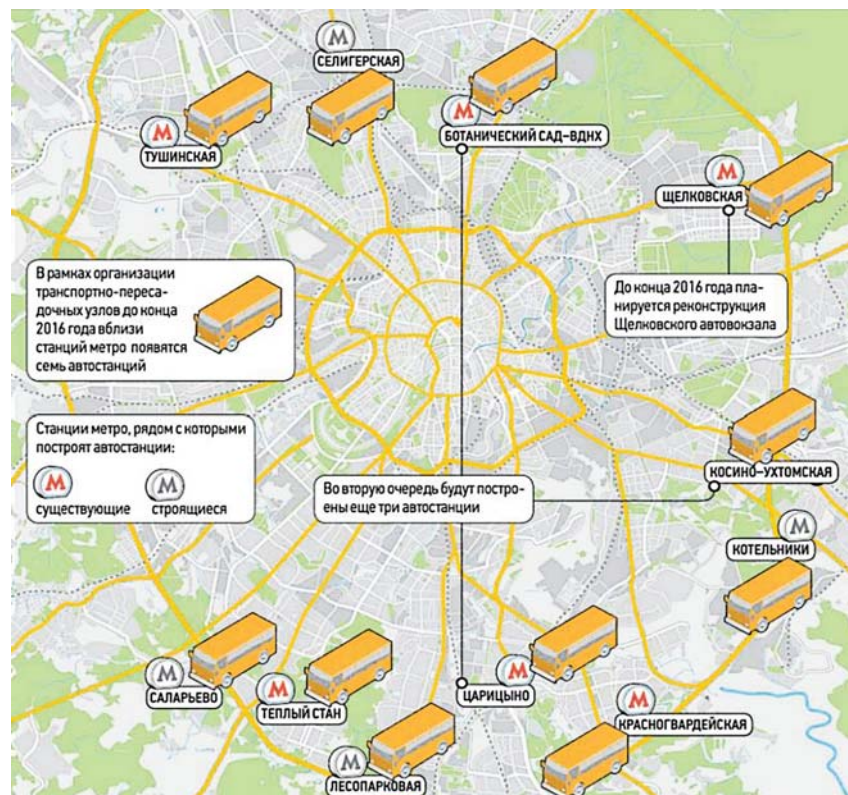
У конечных станций метро построят автобусные станции

Градостроительно-земельная комиссия Москвы утвердила список транспортно-пересадочных узлов, в рамках которых будут построены и автобусные станции.

Об этом «ВМ» сообщила вчера пресс-секретарь Москомстройинвеста Татьяна Косарева.

Первоочередным является строительство автостанций у запланированных станций метро «Селигерская», «Котельники», «Лесопарковая», «Саларьево» и у действующих станций метро «Красногвардейская», «Тушинская» и «Теплый стан». Эти автостанции в составе транспортно-пересадочных узлов должны быть построены до 2016 года.

В рамках второй очереди запланированы еще три автостанции: у метро «Царицыно», в районе Косино-Ухтомская и на участке между станциями метро «ВДНХ» и «Ботанический сад». Кроме того, планируется и реконструкция единственного



капитального автовокзала города – Щелковского.

Напомним, что ранее заместитель руководителя столичного департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Дми-

трий Савченко заявлял, что Москве не хватает как минимум 30 автобусных станций – при том, что в городе работает столько же нелегальных автобусных «точек».

Дмитрий Семенов



HIGER 6109GH город/пригород

10510x2500x3115 (3225)

77 (33+1), Cummins 245 л.с., EBPO-4, горный тормоз
ABS, SPHEROS (WEBASTO), WABCO, пневмо
Опции: кондиционер, стеклопакет двойной, ECAS

HIGER 6109GL город полунизкопольный

10510x2500x3115 (3225)

82 (33+1), Cummins 245 л.с., EBPO-4, горный тормоз
ABS, SPHEROS (WEBASTO), WABCO, пневмо
Опции: кондиционер, стеклопакет двойной, ECAS



Широкий выбор автобусов от лидера продаж в России

www.higer-bus.ru



HIGER 6129Q (12000x2500x3720)

49+1+1, Cummins 340 л.с. EBPO-4
ABS, ASR, SPHEROS (WEBASTO), WABCO, TELMA
Кондиционер, стеклопакет двойной, пневмо



HIGER 6119Q (11550x2550x3500)

47+1, Cummins 300 л.с. EBPO-4
ABS, SPHEROS (WEBASTO), WABCO, TELMA
Кондиционер, стеклопакет двойной, пневмо



HIGER 6885Q (8860x2450x3365)

35+1+1, Cummins 210 л.с. EBPO-3
ABS, SPHEROS (WEBASTO), WABCO, горный тормоз
Кондиционер, стеклопакет двойной, пневмо



HIGER 6928Q (9245x2450x3365)

35+1+1, Cummins 245 л.с. EBPO-4
ABS, SPHEROS (WEBASTO), WABCO, горный тормоз
Кондиционер, стеклопакет двойной, пневмо



HIGER 6926GQ (9245x2450x3365)

Пригород, 35+1+1, Cummins 245 л.с. EBPO-4
ABS, SPHEROS (WEBASTO), WABCO, горный тормоз
Кондиционер, стеклопакет двойной, пневмо



HIGER 6826Q (8245x2450x3365)

Турист, 35(29+1+1), Cummins 200 л.с. EBPO-4
ABS, SPHEROS (WEBASTO), WABCO, горный тормоз
Кондиционер, стеклопакет двойной, пневмо

г. Москва, Северный административный округ, Молжаниновский р-н, Комсомольская ул., д. 5

тел.: (495) 785-24-37; (495) 598-58-99

БАНК СГБ

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

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

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

*Время
заводит!*



Вместе
с ОАО «БАНК СГБ»

Кредитные и лизинговые программы

- для автоперевозчиков, обслуживающих межрегиональные рейсы
- для автовокзалов

Московский филиал:
121069 г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 2/62, стр. 4
Тел.: +7 (495) 796-92-56

В Москве состоялось открытие филиала ОАО «БАНК СГБ»

24 октября состоялось открытие филиала, где приняли участие председатель Совета НПФ «Норильский никель» Сергей Федоров, президент НПФ «Норильский никель» Екатерина Акифьева, Председатель Совета директоров ОАО «Банк СГБ» Сергей Дульщиков, председатель Правления банка Сергей Жарков.

В церемонии открытия участвовали генеральный директор ООО «Русские Автобусные Линии» Борис Лоран, вице-президент Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны» Валерий Зайцев, член правления Антон Левятов.

Открытие филиала ОАО «Банк СГБ» в Москве стало очередным шагом в реализации стратегии расширения филиальной сети, увеличении клиентской базы. Расширение филиальной сети финансового учреждения позволит банку повысить позиции на рынке банковских услуг, а также будет удобней для членов Некоммерческого партнер-



ства «Развитие автовокзалов страны».

Председатель Совета директоров ОАО «Банк СГБ» Сергей Дульщиков отметил, что главной задачей филиала в Москве будет обеспечение банковскими услугами высокого класса клиентов из Группы компаний «Норильский никель». Помимо работы с компаниями группы мы намерены увеличить клиентскую базу банка путем привлечения клиентов юридических и физических лиц из Москвы, стать «связующим звеном» между управляющими, материнскими и дочерними бизнес-структурами в Москве и других регионах, где есть подразделения банка.

Председатель правления ОАО «Банк СГБ» Сергей Жарков пояснил, что предложения банка отличаются оптимальными тарифами и процентными предложениями и полностью конкурентны предложениям других банков, работающих в столице.

Президент НПФ «Норильский никель» Екатерина Акифьева пожелала новому филиалу банка успешной работы в столице и интересных предложений по продуктам и услугам.

Генеральный директор ООО «Русские Автобусные Линии» Борис Лоран поздравил всех с открытием филиала в Москве и пожелал успехов в работе.

Валерий Зайцев



Управляющий московским филиалом А. Сикачев уверен, что услуги банка будут оценены и востребованы москвичами



Президент НПФ «Норильский никель» Е. Акифьева пожелала филиалу банка в Москве успешного развития и процветания



Председатель совета директоров банка С. Дульщиков обозначил стратегические приоритеты в развитии банка в Москве и в регионах России



Генеральный директор ООО «Русские Автобусные Линии» Б. Лоран поздравил председателя правления ОАО «Банк СГБ» с открытием филиала в Москве

АВТОВОКЗАЛ ПЕТРОЗАВОДСКА ЖДЕТ СВОИХ ПАССАЖИРОВ



С заместителем генерального директора ГУП «Карелавтотранс» **Сергеем Александровичем Величко** я познакомился в зале коллегии Минтранса России, где слушался вопрос о терроризме на транспорте. Особое внимание уделялось перевозке пассажиров на автобусах, работающих на междугородных маршрутах. Много замечаний и предложений по предотвращению терроризма последовало от участников этой коллегии к работе автовокзалов и автостанций. Находясь в командировке в Петрозаводске, я попросил Сергея Александровича рассказать, что сделано в городе во исполнении решения этой коллегии. Вот что он ответил на поставленные ему вопросы.

– **Расскажите коротко об истории развития автовокзала.**

– Петрозаводский автовокзал, входящий в состав Го-

сударственного унитарного предприятия Республики Карелия «Карелавтотранс», был открыт 4 февраля 1971 г. В ту пору с него ежедневно отправлялось 140 рейсов.

В настоящее время автовокзал в г. Петрозаводске – один из крупнейших на Северо-Западе России. Он обслуживает до 250 отправлений в день во все районы Карелии, Вологодскую и Ленинградскую области и г. Санкт-Петербург. Проходимость автовокзала превышает пять тысяч пассажиров в день, выезжающих по 40 междугородным и 50 пригородным маршрутам.

– **Сколько автобусных маршрутов обслуживает автовокзал?**

– У государственных унитарных предприятий Республики Карелия «Карелавтотранс» (работает на междугородных маршрутах) и «Карелавтотранс-Сервис» (занимается

пригородными перевозками) имеется 25 автобусов большой вместимости городского, пригородного, междугородного и туристического класса, регулярно работающих на 24 пригородных и междугородных маршрутах в десять районов Республики Карелия, а также на шести регулярных межрегиональных маршрутах (остальные рейсы обслуживаются другими перевозчиками). Кроме того, в состав предприятия «Карелавтотранс-Сервис» входят билетные кассы в карельских городах Пудож и Сортавала.

– **Какова численность работающих в вышеназванных предприятиях?**

– В настоящее время на обоих предприятиях суммарно трудятся около 200 человек. Необходимо отметить определенную текучесть кадров, о причинах которой будет сказано ниже: так, за 2011 г. с обо-

их предприятий уволились 30 работников или 15% от суммарной численности. При этом имеется кадровая потребность в водителях автобусов. Иные вакансии, как правило, замещаются быстро.

– Несколько слов об инфраструктуре автовокзала.

– Автовокзал имеет практически всю необходимую инфраструктуру. В его помещениях и на прилегающей территории расположены: зал ожидания, справочное бюро, буфет, три закусовых, одно кафе-бистро, аптечный и газетный киоски, магазины – продуктовый и сотовой связи, санузел, камера хранения, парикмахерская и т. д. Необходимо отметить и его удобное субмодальное расположение: до железнодорожного вокзала всего одна остановка на общественном транспорте, или 400 метров пешком. Открыт автовокзал для пассажиров ежедневно 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.

– Какие системы безопасности перевозок уже применяются у вас?

– 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 отклонение автобуса от утвержденного маршрута и со-

блюдение водителями скоростного режима. В перспективе планируется производить контроль прохождения реперных точек (остановок) в автоматическом режиме. К 2013 году данной системой будут оборудованы все автобусы, выполняющие рейсы с Петрозаводского автовокзала. За этим следит госинспекция по автодорожному надзору.

Кроме того, все 12 автобусов большой вместимости ГУП РК «Карелавтотранс», работающие на междугородных и межобластных маршрутах, оснащены системами видеонаблюдения за происходящим на рабочем месте водителя и в салоне автобуса. В настоящее время система работает в режиме видеозаписи с последующим просмотром снятого видеоматериала. Но до конца 2012 г. будет реализована возможность онлайн-просмотра происходящего в автобусе в случае экстренных и непредвиденных ситуаций.

– Как проводится билечивание пассажиров?

– В начале сентября 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 предъявлению именных билетов). Разумеется, перронный контролер всегда удостоверяется в том, что по именованному билету поездку будет совершать именно то лицо, на которое он был оформлен. Кроме того, с 10 сентября у пассажиров появилась возможность через Интернет приоб-

рести электронный билет на любой междугородный рейс, не обращаясь в кассы автовокзала и даже не выходя из дома.

Пассажирские потоки на пригородных и междугородных рейсах отслеживаются в рабочем порядке по отчетной документации; в результате этой работы принимаются оперативные решения об изменении графика тех или иных рейсов.

– Что мешает в работе компаний «Карелавтотранс» работать с прибылью?

– Разумеется, в Группе компаний «Карелавтотранс» имеются и проблемные вопросы. Наиболее острый – это уровень заработной платы, вызывающий текучку кадров. Так, средняя зарплата за первое полугодие 2012 г. снизилась по сравнению с 2011 г. по ГУП РК «Карелавтотранс-Сервис» на полторы тысячи рублей и составила 15 137 руб. Еще более значительное снижение (на две тысячи рублей) произошло в ГУП РК «Карелавтотранс», где средняя зарплата сейчас составляет 18 350 руб. Причин этому несколько. Одна – это резкий рост с 2011 г. ставок тарифов страховых взносов на заработную плату («единый социальный налог») с 14,8% до 30,8%, что в абсолютном выражении составило почти восемь миллионов рублей. В результате оба предприятия вынуждены не только направлять всю прибыль на выплату страховых взносов (около 3,5 млн руб.), но и свернуть социальные программы, снизив заработную плату работникам за счет невыплаты квартальных и годовой премий (около 4,3 млн руб.).

Продолжает оставаться проблемным вопрос и о состоянии автодорог, в том числе в пригородной зоне Петрозаводска, а также в самом городе. Из-за неудовлетворительных дорожных условий рейсы порой срываются, автобусы возвращаются с маршрута неисправными. В результате убытки Группы компаний «Карелавтотранс», связанные с ремонтом автобусов из-за чрезвычайной обстановки на автодорогах Карелии, составили в 2011 г. более полутора миллионов рублей.

Острым является вопрос активизации деятельности т.н. перевозчиков-нелегалов. Так, за 2011 год нами выявлены факты осуществления регулярных маршрутных пассажирских перевозок вне утвержденного Министерством экономического развития Республики Карелия расписания движения по ряду межмуниципальных и пригородных маршрутов: «Петрозаводск – Кондопога», «Сортавала – Петрозаводск – Сортавала», «Петрозаводск – ст. Шуйская», «Петрозаводск – п. Мелиоративный», «Петрозаводск – ст. Деревянка» и др. По предварительным подсчетам емкость рынка нелегальных перевозок составляет от 4,5 до 5,5 млн рублей в месяц (около 60 млн руб. в год). В действиях лиц, осуществляющих вышеуказанные перевозки, усматриваются признаки состава преступления по ст. 171 УК РФ (многие из них не имеют регистрации в качестве субъектов предпринимательской деятельности), административных правонарушений по ч. 1 ст. 12.19. КоАП РФ, ст.ст. 11.14.1 и 11.14.2. КоАП РФ, а также ст. 3.6. Закона Республики Карелия «Об административных правонарушении-

ях» от 15.05.2008 № 1191-ЗРК. Вышеуказанные прецеденты в совокупности способствуют разрушению порядка организации пассажирских автобусных перевозок в Республике Карелия, сформированного за последние годы. Все это снижает налогооблагаемую базу, значительным образом тормозит развитие предприятий. Так, подвижной состав предприятий требует планомерного ежегодного обновления. В период с 2007 по 2011 гг. ГУП РК «Карелавтотранс» и ГУП РК «Карелавтотранс-Сервис» ежегодно закупали небольшие партии новых автобусов в рамках программы обновления парков, используя при этом собственные и кредитные ресурсы. Собственные ресурсы, формировавшиеся за счет прибыли от основной деятельности, начиная с 2011 года, отсутствуют. На сегодняшний день «бомбить» частным образом выгоднее. Услуги «бомбил» дешевле. Но за счет чего? Частники не выполняют требования ряда нормативных документов, регламентирующих деятельность по перевозке пассажиров. На автомобилях не установлено оборудование спутниковой системы ГЛОНАСС, не выполняются требования Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Зачастую они не имеют гаража, не проводят предрейсовый технических осмотр, предрейсовый медицинский осмотр и не платят налогов (с оборота в 60 млн руб. в год это приличная сумма). И, конечно, полное отсутствие ответственности из-за недостаточного контроля надзорных органов. К легальным перевозчикам же предъявляются жесткие требования, ко-

торые необходимо выполнять. Минимальная ответственность юридического лица 30 тыс. рублей. В результате получаются неравные условия. Нелегалом быть выгодней.

Дело даже не в том, что нелегалы подрывают экономику легальных перевозчиков. В первую очередь, здесь играют роль вопросы безопасности дорожного движения. Риск аварийности среди «бомбил» выше в разы. По статистическим данным всеми участниками дорожного движения в Республике Карелия за 6 месяце 2012 года было совершено 363 ДТП, из них на лицензируемом транспорте – 5 ДТП, в результате всех дорожно-транспортных происшествий погибли 47 чел., из них на лицензируемом транспорте – 0, ранены 476 чел., из них на лицензируемом транспорте – 13 чел.

Неорганизованные перевозчики своими действиями создают реальную угрозу жизни и здоровью людей. Необходимо принять самые жесткие меры, направленные на пресечение незаконной деятельности данных лиц в порядке предусмотренном действующим законодательством.

Одним из самых важных вопросов сегодня является вопрос транспортной безопасности населения. Особенно это актуально в таких местах, как вокзалы, аэропорты, прочие общественные места. Не стали исключением и автовокзалы. Петрозаводский автовокзал также стал объектом пристального внимания властей на предмет возможной уязвимости.

В соответствии с Федеральным законом от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» владельцы объектов



транспортной инфраструктуры и транспортных средств, вовлеченных в деятельность по перевозке пассажиров и багажа автотранспортом в пригородном и междугородном сообщении, обязаны провести оценку уязвимости, разработать план мероприятий по обеспечению транспортной безопасности.

Нашему предприятию реализация этих мероприятий обойдется в десять миллионов рублей. Активно внедряются на петрозаводском автовокзале и антитеррористические меры. Так, установлена система круглосуточного видеонаблюдения в зале ожидания, на перроне, по периметру здания и на прилегающей территории, позволяющая выявлять правонарушения в районе автовокзала. Охрану здания ведут сотрудники частного охранного предприятия, которые, среди прочего, выполняют и антитеррористические функции. Работники автовокзала прошли инструктажи совместно с Федеральной службой безопасности. Внесены изменения в должностные инструкции сотрудников автовокзала, в соответствии с которыми они должны визуально контролировать и обнаруживать бесхозные сумки или наблюдать за большими скоплениями багажа, выявлять подозрительных лиц. За счет собственных средств ГУП РК «Карелавтотранс» было приобретено оборудование для обе-

спечения функционирования на автовокзале системы оповещения пассажиров на случай возникновения чрезвычайных ситуаций. Периодически дается информация для пассажиров о правилах поведения при обнаружении посторонних предметов. В салонах автобусов установлены видеорекамеры, которые работают и в ночном режиме. Полученная информация архивируется. Все это влечет дополнительные затраты.

Готовы ли перевозчики-незаконники нести затраты на реализацию мероприятий по транспортной безопасности: проводить оценку уязвимости транспортных средств, составлять и реализовывать планы обеспечения транспортной безопасности, оснащать свой транспорт системой ГЛОНАСС/GPS, видеорекамерами? Ответ очевиден. И становится обидно оттого, что «бомбилы», к которым не предъявляется закон никаких требований, чувствуют себя вполне комфортно. Между тем, видится, что со стороны государства должны предприниматься более решительные шаги с тем, чтобы заставить работать всех на рынке пассажирских автотранспортных услуг на равных конкурентных условиях, предполагающих единые для всех правила игры.

Сергей Александрович, спасибо Вам за представленную читателям информацию. Просим во втором полугодии написать в редакцию, что сделано местными органами самоуправления по устранению вышеназванных недостатков в работе. Журнал с этим интервью будет отослан в Госдуму и Минтранс Российской Федерации.

В начале 2012 года в Минтрансе РФ проводилась коллегия по теме предотвращения терроризма на автотранспорте и автовокзалах России. Вел коллегию бывший министр транспорта РФ И.Е. Левитин и член правительства С.Б. Иванов. Выступающих по теме коллегии было много. Это руководители автотранспортной отрасли регионов, директоры пассажирских автопредприятий, автовокзалов. Среди рассматриваемых вопросов, которые Минтранс рекомендовал для обязательного внедрения в регионах были:

- организовать продажу билетов на автобус только по предъявлению паспорта,
- установить видеонаблюдение в помещении автовокзала,
- исключить проход на посадку в автобус посторонних лиц (провожающих), соорудив для этих целей соответствующие перегородки,
- убрать из автовокзалов, автостанций и прилегающей к ним территории все торговые павильоны, киоски, за исключением аптечных, союзпечати и кафетериев.

Работа, как понимают специалисты, объемная и дорогостоящая, и, соответственно, таких средств у руководителя автовокзала нет, говорили они на коллегии.

Подводя итоги, в своем заключительном слове **С.Б. Иванов** сказал, что в правительстве на это средств нет, а финансирование этих работ возлагается на руководителей администрации регионов. Так как же быть директорам автовокзалов в образовавшейся ситуации, если это и в 2013 году выполняться не будет?

Владимир Родионов

ГЛАВНАЯ ЗАБОТА – КОМФОРТ ПАССАЖИРОВ



Государственное унитарное предприятие Свердловской области «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта» (ГУП СО «СООПА») отмечает свое 40-летие. На сегодняшний день оно является самым крупным в регионе, услуги, оказываемые предприятием, постоянно востребованы более чем в 728 населенных пунктах области и 159 расположенных за ее пределами. И нередко в адрес работников предприятия можно услышать слова благодарности за их самоотверженный труд, высокий профессионализм, уважительное отношение к людям.

История этого прославленного коллектива берет свое начало в далеком 1972-м. Необходимость более четкой организации перевозки пассажиров, повышение безопасности и создание единой системы управления пригородными и междугородными перевозками обусловили тогда создание «Свердловского производственного объединения автовокзалов и пассажирских автостанций». В 1993-м оно было преобразовано в Государственное предприятие «Автовокзал», а с 2005 года носит нынешнее название. Но, независимо от того, как оно называется, главной его задачей были и по-прежнему остаются безопасная, комфортная перевозка и своевременная доставка пассажиров до пункта назначения.

Ежедневно с автовокзалов и автостанций ГУП СО «СООПА» отправляется почти 2000 рейсов, перевозятся около

20 000 пассажиров! Эти цифры не только впечатляют, но и вызывают восхищение и гордость за коллектив. Выполнение таких объемов перевозок свидетельствует о титаническом труде людей, их безграничной преданности делу.

Каждый из сотрудников предприятия в отдельности – мастер своего дела, а вместе они – команда, объединенная едиными целями и интересами. Возглавляет ее генеральный директор ГУП СО «СООПА» Николай Ершов.

На сегодняшний день в состав ГУП СО «СООПА» входят 4 автовокзала, 18 автостанций, 1 автокасса. Автобусная сеть состоит из 372 маршрутов, в том числе: 151 – пригородных, 216 – междугородных (158 – внутриобластных и 58 межобластных) и 5 международных. Общая протяженность всех автобусных линий составляет 54 840 км.

Межобластные и международные маршруты, обслуживаемые предприятием, соединяют Свердловскую область с Челябинской, Пермской, Курганской областями, ХМАО-Югрой, республиками Башкортостан, Татарстан, Удмуртия, а также с Казахстаном и Кыргызстаном.

Как видим, поле деятельности довольно обширное, но коллектив успешно справляется с поставленными задачами. Залогом такого достижения во многом является хорошая техническая оснащённость предприятия.

Благодаря проведенным в последнее время работам по реконструкции и ремонту зданий и сооружений сотрудники объединения получили возможность трудиться в комфортных условиях, а пассажирам предоставляются услуги должного качества.

Большое внимание руководство ГУП СО «СООПА» уделяет обеспечению транспортной безопасности автовокзалов и автостанций. С этой целью



обустраиваются ограждения, монтируются системы видеонаблюдения, устанавливается охранно-пожарная сигнализация.

И все же главную роль играет человеческий фактор. Особое внимание уделяется безопасности перевозок пассажиров, культуре обслуживания пассажиров.

Ежедневные предрейсовые медицинские осмотры служат гарантией того, что удастся избежать не только дорожно-транспортных происшествий, но даже и предпосылок к ним. А безаварийная работа – лучшая реклама предприятию. Большой вклад в решение этих вопросов

вносят технолог отдела пассажирских перевозок Инга Карул, начальник Камышловского автовокзала Надежда Попова, начальник Ирбитской автостанции Надежда Колотова, заместитель начальника автовокзала по организации пассажирских перевозок Лариса Колногорова, оператор ЭВМ автовокзала «Екатеринбург» Наталья Пинженина, начальник Талицкой автостанции Нина Корякина.

Как уже говорилось выше, для ГУП СО «СООПА» нынешний год юбилейный, и отмечают его здесь высокими показателями в труде.

По материалам ГУП СО «СООПА»

БАНК СГБ

НОВОЕ ИМЯ СЕВЕРГАЗБАНКА

Конца света не будет!

БАНК СГБ

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

В Иркутске в конце августа произошел случай, о котором рассказали местные издания и о котором долго и с удивлением говорили многие горожане.

Женщина пыталась войти в салон коммерческого автобуса маршрута № 24. Но выпала из него на тротуар вместе с поручнем. При падении иркутянка получила сотрясение головного мозга и множественные ушибы спины. Прохожие помогли ей подняться. А водитель никакого интереса к происшествию не проявил.

– Я зашла в автобус, подошла к водителю, – рассказывала Вера Евсеева. – Спросила, кто хозяин автобуса, кому я могу пожаловаться. В ответ услышала: «Поручень отдай!»

ЛИШАТЬ НАРУШИТЕЛЕЙ ЛИЦЕНЗИИ

Как оказалось, автобус с указанным номером в базе данных Госавтонадзора Иркутской области не числится и указанный Евсеевой собственник лицензии не получал.

Об этой и других проблемах транспортной отрасли мы беседуем с заместителем начальника Территориального отдела Межрегионального управления Госавтонадзора по Республике Бурятия и Иркутской области – с начальником Территориального отдела по Иркутской области **Дмитрием Дорожковым**.

– Дмитрий Иванович, так как же такое могло произойти? Выходит, вполне можно заниматься перевозкой пассажиров и без лицензии?

– Есть такая проблема. По состоянию на 1 августа 2012 года лицензиатами являются 1296 объектов, в том числе 282 юридических лица и 1014 индивидуальных предпринимателей, имеющих парк автобусов в количестве 5838 единиц.

Кроме регулярных перевозок пассажиров, автобусами предусмотрены перевозки пассажиров по заказам. Данный вид перевозок лицензированию не подлежит. О таком виде перевозок в соответствии с требованиями Федерального закона от 26.12.2008 № 294 «О защите юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» необходимо подать уведомление в Территориальный отдел государственного автодорожного надзора.

Таких уведомлений в Иркутской области по состоянию на 01.08.2012 зарегистрирована 121 единица.

– И много выявляется таких нарушений? Какие из них являются типичными?

– Системными в организации пассажирского автомобильного транспорта остаются нарушения режима труда и отдыха водителей, выпуск автобусов на линию с техническими неисправностями, отсутствие контроля со стороны руководства организаций за проведением плановых технических обслуживаний транспорта, учета проведения работ при ТО-1 и ТО-2. На низком уровне находится работа по обеспечению профессиональной надежности водителей, степени ответственности должностных лиц, в обязанности которых входит обеспечение безопасной эксплуатации подвижного состава. Так, за восемь месяцев этого года нами проведены 873 проверки автотранспортной деятельности, в отношении лицензиатов составлено и направлено в суды 126 протоколов об административных правонарушениях, привлечены к административной ответственности 149 должностных лиц, в том числе 29 юридических лиц, 110 индивидуальных



предпринимателей, выдано 188 предписаний по устранению выявленных нарушений.

– Помимо этого вы осуществляете и государственный надзор за обеспечением сохранности автомобильных дорог. Какова здесь ситуация?

– На территории Иркутской области действует один стационарный двухсторонний пост весового контроля на федеральной автомобильной дороге М-53 «Байкал» – СПВК «Еланский», который обеспечивает круглогодичный контроль за перевозками тяжеловесных и крупногабаритных грузов.

– Недавно были опубликованы сведения о том, что Иркутск занял малопочтенную вторую строчку среди самых «аварийных» городов России, по данным ОАО «АльфаСтрахование». Заметную долю в эту статистику вносят и водители лицензируемого транспорта...

– Согласен. И мы ищем новые формы работы, чтобы эту тенденцию преодолеть. Для снижения числа аварийных ситуаций с участием общественного транспорта на дорогах города Иркутска в октябре стартовал пилотный проект «Безопасный автобус» под патронажем Общественного совета при полиции Иркутска, ГИБДД Иркутска и Территориального отдела по Иркутской области Межрегионального управления государственного автодорожного надзора по Республике Бурятия и Иркутской области.

Поводом для обращения может стать любое неправомерное действие водителя общественного транспорта, способное повлечь за собой ДТП: курение за

рулем, разговоры по сотовому телефону, выезд на встречную полосу, проезд на красный свет, высадка или посадка пассажиров посреди дороги и многое другое.

– Хорошо, вы с помощью общественности выявите нарушителей. И что дальше? Подаете документы в суд?

– По данным ОГИБДД УМВД России по Иркутску, каждая десятая машина выходит на линию и перевозит пассажиров, особенно в вечерний час, с нарушением законодательства и без соответствующих документов. Неоднократно сотрудниками выявлялись водители, которые перевозят людей без лицензии, без путевых листов, сокращая маршрут и отклоняясь от маршрута.

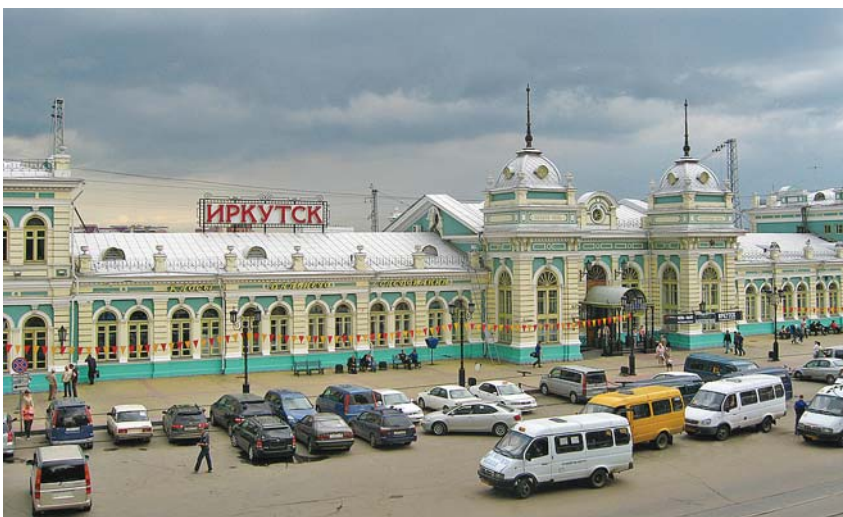
Но нарушителям, похоже, плевать на это. Стоит ли чего-то опасаться, если, например, максимальное наказание за отсутствие путевого листа – штраф 100 рублей и арест-площадка. А наличие лицензионной карточки у водителя



с апреля 2012 года в соответствии с Федеральным законом вообще необязательно. Органы же местного самоуправления с некоторых пор тоже лишены контрольно-надзорных функций в отношении коммерческих перевозчиков.

Мы считаем, что должностные лица Госавтодорнадзора должны быть наделены полномочиями по рассмотрению дел по административным правонарушениям, минуя суды, за нарушения условий лицензирования. Уж если мы выдаем лицензии, то у нас должно быть право и лишать нерадивых перевозчиков этих лицензий. Это существенно повысит эффективность работы нашей службы.

Беседу вел Евгений Ушенин,
сборкор «ТР»



Соединяя города, объединяем людей!

Товар сертифицирован

ГОЛАЗ-5251 «Вояж»



Многоцелевое решение
для междугородних
и туристических
маршрутов



Высокая надежность
кузова и агрегатной
базы

Большая вместимость
багажных отделений



Увеличенная
пассажироместимость –
53 пассажирских места



Эффективная
стоимость
эксплуатации



Реклама

Широкий выбор опций



www.bus.ru

ООО «Русские Автобусы — Группа ГАЗ»

г. Москва

г. Санкт-Петербург

г. Павлово

г. Курган

тел./факс: +7(495) 720-50-29/06

тел./факс: +7(812) 449-70-66

тел./факс: +7(83171) 3-12-59, 3-57-64

тел./факс: +7(3522) 603-360, 601-160

rap@ruspromauto.ru

BuyukliES@centr.bus.ru

export@paz.nnov.ru

s.naydina@tdkavz.ru

На автобусы для Олимпиады-2014 потратят 7 млрд рублей

Специально к Олимпийским играм в Сочи закупается крупнейшая партия транспорта, в том числе оборудованного для перевозки инвалидов.

«Мострансавто» станет главным перевозчиком зимних XXII Олимпийских игр – 2014 в Сочи. Для осуществления транспортировки пассажиров компании выделяют более 7 миллиардов рублей на закупку автобусов. В частности, «Мострансавто» приобретет специальные транспортные средства, предназначенные для перевозки людей с ограниченными возможностями, в том числе и спортсменов Паралимпиады.

Согласно плану, всего будет закуплено более 700 пассажирских автобусов, причем несколько сот из них будут технически оборудованы для перевозки инвалидов-колясочников. Кроме этого, планируется приобрести партию эвакуаторов для буксировки автобусов и легкового транспорта в случае аварий.

По словам начальника управления организации грузовых перевозок и транспортно-туристической деятельности ГУП «Мострансавто» Александра Корнева, весь закупленный транспорт после Олимпиады продолжит обслуживать москвичей.

– Ничего удивительного в том, что именно мы покупаем партию транспорта для Олимпиады, нет. Мы – главная компания по транспортному обслуживанию



*Разумный
Сергей Анатольевич
Генеральный
директор ГУП МО
«Мострансавто»*



живанию пассажиров на играх в Сочи. Порядка 80–90% всех перевозок будем осуществлять мы и по несколько процентов казанская и петербургская транспортные компании, – пояснил Life News представитель «Мострансавто».

Корнев также отметил, что во внушительную сумму в 7 млрд рублей помимо федеральных денежных средств войдут также и средства из казны Московской области.

Согласно имеющейся у Life News информации, основным претендентом на заключение договора является нижегородская компания «Группа ГАЗ», контролируемая структурой «Базэл» олигарха Олега Дерипаски.

Данные сведения подтвердили в компании «Скания-Русь», которая совместно с «Группой ГАЗ» примет участие в аукционе на поставку автобусов для Олимпиады.

– Наша компания и «Группа ГАЗ» будут участвовать в тендере на 7 миллиардов рублей. Сами мы не можем независимо выполнить данный заказ,

поэтому было принято решение об участии совместно с «Группой ГАЗ», которая в случае победы на аукционе и будет поставщиком автобусов, – заявили в компании. – В свою очередь наша компания будет обеспечивать «Группу ГАЗ» некоторыми компонентами, среди которых шасси для автобусов.

Стоит отметить, что буквально на днях «Группа ГАЗ» заключила договор на поставку ГУП «Сочиавтотранс» 108 автобусов «ЛиАЗ», производящихся на заводе в Ликино-Дулево. Тогда общая сумма сделки составила более 680 миллионов рублей.

Напомним, что «Базэл» также является застройщиком Имеретинской долины. К 2014 году здесь будет построено более миллиона квадратных метров недвижимости, в том числе несколько отелей с фондом в более чем 3000 номеров. А дочерняя компания «Базэл Аэро» занимается обслуживанием международного аэропорта Сочи.

Дмитрий Рункевич,
Life News Online



Из чего складывается тариф ЦДС?

Кировские автоперевозчики не понимают, из чего складываются затраты на оплату ими 1800 рублей в месяц за каждую единицу транспорта за услуги ЦДС.

Автоперевозчики сомневаются в справедливости тарифа ЦДС, но отказаться от навязанной им услуги пока не могут. Вопрос оснащения автобусов системами ГЛОНАСС стал сегодня темой для обсуждения на «круглом столе» в Вятской ТПП. Участники рынка пассажирских автоперевозок усомнились в целесообразности суммы, которую им ежемесячно приходится платить бюджетному учреждению «Центральная диспетчерская служба» за оснащение автобусов и троллейбусов системами ГЛОНАСС. По их мнению, на сегодня существуют частные операторы спутниковой навигации, которые могут предложить услугу не худшего качества за меньшие деньги.

Начальник отдела транспорта администрации Олег Чичибабин сказал, что всем перевозчикам дана раскладка по составляющим этой цены (30–35% – амортизация ГЛОНАСС-навигатора, остальное – диспетчеризация). К тому же сам тариф остается неизменным с 2008 года. А затраты перевозчиков на обеспечение автобу-

сов спутниковой системой навигации заложены в новый тариф на перевозку пассажиров.

Итог обсуждению подвел руководитель управления Федеральной антимонопольной службы по Кировской области Артем Молчанов. Он сказал, что пора разделить тариф на две составляющие: контрольную – ту, что должен осуществлять муниципалитет через казенное учреждение, и оказание услуги по сбору и учету информации.

«На сегодняшний день ЦДС, наверное, переросло тот этап, когда необходимо было этот рынок вводить. Оказание услуги по сбору информации, по учету информации должно оказываться хозяйствующими субъектами. Этот рынок должен быть свободным, – считает Молчанов. – Если я, заложив в тариф 1800 рублей, завтра выбираю себе другого оператора, который эту услугу, условно говоря, предоставляет за 300 рублей, я получаю большее конкурентное преимущество на этом рынке как перевозчик. И начинаю работать более эффективно хотя бы в этой части. В рамках одной транспортной единицы 1800 руб., на наш взгляд, достаточно серьезная цифра, которую необходимо платить. Может быть, когда рынок разовьется, через 2–3 года и будет уже 500 операторов, мы придем к тому, что в тариф на проезд эти затраты уже и включаться не будут».

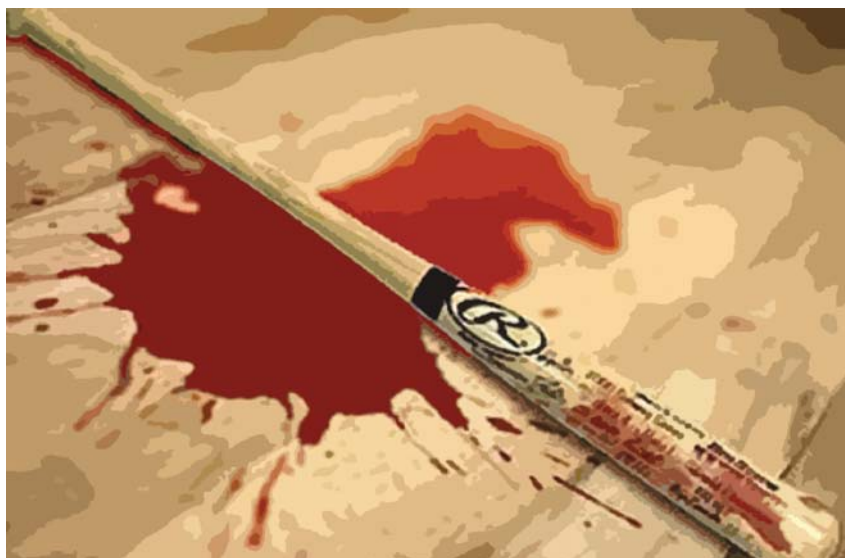
Артем Владимирович сообщил присутствующим, что УФАС направило в администрацию предложение о разделении вопросов контроля и хозяйственности.

На привокзальной площади неизвестные напали на водителя частного микроавтобуса

Этим кадрам будто пятнадцать-двадцать лет, хотя видео, снятое автомобильным регистратором, может похвастать, пожалуй, самой первой свежестью: группа молодых людей в спортивных костюмах собирается на видном месте перед железнодорожным вокзалом. Руки держат в карманах, оглядываются по сторонам. Из пакета достают биты, пока что прячут их от посторонних глаз. Ждут, пока сотрудник в полицейской форме пройдет мимо. Затем рассыпаются по привокзальной площади. Через мгновение направляются в сторону стоянки.

Банде в шапках и капюшонах хватило тридцати секунд, для того чтобы расколотить микроавтобус и избить водителя. Нападавшие даже ранили его из травматического оружия. Трех из одиннадцати убежавших с площади чуть позже задержали в Каретном переулке. Ими оказались жители Самары.

«У них найдены биты, шапки. Рядом было обнаружено охот-



ничье ружье. Автомобили были замаскированы под свадебные. Они пока в СИЗО. Возбуждено уголовное дело по статье “Хулиганство”», – сказал сотрудник пресс-службы УМВД по Оренбургской области Андрей Зрячкин.

Пострадавший водитель был госпитализирован. Происшествие вспоминает неохотно.

Любопытные, даже какие-то роковые совпадения. На привокзальной площади находится пост ППС. Но в момент нападения хулиганов на водителя они были в магазине: один из продавцов сообщил им о фальшивой купюре. А те, кто

видел, как бандиты расправлялись с перевозчиком, вообще обвинили полицию в бездействии.

«Начальником УМВД по Оренбургской области Ефремовым назначена проверка. Если выяснится, что сотрудники бездействовали, они будут наказаны», – говорит Андрей Зрячкин.

Эта дерзкая акция носит явно демонстративный характер. Автомобиль разбили в субботу в полдень. Как правило, в это время на привокзальной площади много перевозчиков и пассажиров, то есть потенциальных жертв и свидетелей.

По данным полиции, камера городского видеонаблюдения вообще снимала не ту часть территории, где был совершен налет.

Хотя на систему «Безопасный город» в свое время были потрачены немалые деньги – около шестидесяти миллионов рублей.

А в компании «РЖД-Трансфер», чьи камеры также расположены по периметру всей привокзальной площади, сообщили: весь видеоматериал изъясил кто-то из полиции.



По результатам Съезда транспортников России редакция журнала обратилась за разъяснениями по следующим вопросам о порядке оформления именных проездных билетов на международные рейсы к члену правления Некоммерческого партнерства «Развития автовокзалов страны» Антону Левятову.

РАЗЪЯСНЕНИЯ о порядке оформления именных проездных билетов на междугородные рейсы

1.

Федеральным законом от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» предусмотрено создание уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности, являющейся собственностью Российской Федерации.

Указанная Информационная система состоит, в том числе, из автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах.

Такие базы формируются при осуществлении перевозок, указанных в подп. 4 ч. 2 ст. 11 данного Закона, в числе которых перевозки автомобильным транспортом по отдельным маршрутам, определенным уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.

Автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах формиру-



ются на основании информации, предоставленной субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками.

При оформлении проездных документов (билетов) передаче в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах подлежат следующие данные:

- 1) фамилия, имя, отчество;
- 2) дата и место рождения;
- 3) вид и номер документа, удостоверяющего личность, по которому приобретается проездной документ (билет);
- 4) пункт отправления, пункт назначения, вид маршрута следования (беспересадочный, транзитный);
- 5) дата поездки.

(ст. 11 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»).

2.

Во исполнение Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», с учетом требований Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» и на основании Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р, **приказом Минтранса России от 19 июля 2012 г. № 243 утвержден Порядок формирования и ведения**

автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах (АЦБПДП), а также предоставления содержащихся в них данных (далее – Порядок).

АЦБПДП формируются централизованно как совокупность баз персональных данных по пассажирским перевозкам всеми видами транспорта, в том числе при осуществлении перевозок автомобильным транспортом по отдельным маршрутам, определенным уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.

В соответствии с пунктом 7 Порядка субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики обеспечивают передачу сведений о пассажирских перевозках при совершении регистрируемых операций в ходе оформления проездных документов (билетов).

К типам регистрируемых операций относятся: бронирование проездного документа (билета), его приобретение, возврат, посадка пассажира на транспортное средство, прибытие пассажира в пункт назначения, изменение или прекращение перевозки.

Из Приложения к Порядку (таблица 1) усматривается, на основании каких документов, удостоверяющих личность, возможно оформление именованного проездного билета:

Таблица 1 (кроме маршрутов между г. Москвой и Московской областью).

Коды документов, удостоверяющих личность, при передаче в АЦБДП

Код	Наименование документа, удостоверяющего личность
1	2
00	Паспорт гражданина Российской Федерации
01	Паспорт моряка
02	Общегражданский заграничный паспорт гражданина Российской Федерации
03	Паспорт иностранного гражданина
04	Свидетельство о рождении
05	Удостоверение личности военнослужащего
06	Удостоверение личности лица без гражданства
07	Временное удостоверение личности, выдаваемое органами внутренних дел
08	Военный билет военнослужащего срочной службы
09	Вид на жительство иностранного гражданина или лица без гражданства
10	Справка об освобождении из мест лишения свободы
11	Паспорт гражданина СССР
12	Паспорт дипломатический
13	Паспорт служебный (кроме паспорта моряка и дипломатического)

При оформлении именных проездных билетов применяются положения подпункта 2 пункта 1 статьи 6 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных», в соответствии с которыми обработка персональных данных осуществляется без согласия субъекта персональных данных на обработку его персональных данных, поскольку обработка персональных данных необходима для обеспечения транспортной безопасности.

Приказ Минтранса России от 19 июля 2012 г. № 243 вступает в силу с 1 июля 2013 г.

3. Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17.04.2012 № 98 утвержден Перечень отдельных маршрутов перевозок автомобильным транспортом, при осуществлении которых формируются автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах.

В частности, в этом Перечне значится маршрут регулярных перевозок автомобильным транспортом, проходящий по территории двух и более субъектов Российской Федерации, с пунктом прибытия (отправления), находящимся в г. Москве

Справка: Данный приказ вступает в силу через 90 дней вступления в силу предусмотренного частью 6 статьи 11 Федерального закона «О транспортной безопасности» порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах, а также предоставления содержащихся в них данных (т. е. с учетом п. 2 Приказа Минтранса РФ от 19 июля 2012 г. № 243 – с 1 октября 2013 г.).

4.

Постановлением Правительства РФ от 07.09.2011 № 757 внесены изменения в Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные Постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. № 112, в результате чего новая редакция пункта 47 такова:

47. Если в соответствии с законодательством Российской Федерации персональные данные о пассажирах подлежат передаче в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах, регулярные перевозки осуществляются с использованием именных билетов.

Именные билеты оформляются на основании документа, удостоверяющего личность пассажира в соответствии с законодательством Российской Федерации (для детей в возрасте до 14 лет – свидетельства о рождении).

(абзац введен Постановлением Правительства РФ от 07.09.2011 № 757);

Пункт 82 дополнен абзацем следующего содержания:

«Если регулярная перевозка осуществляется с использованием именных билетов, предусмотренных пунктом 47 настоящих Правил, посадка пассажиров в транспортное средство осуществляется при предъявлении контролеру именного билета, а также документа, удостоверяющего личность пассажира в соответствии с законодательством Российской Федерации (для детей в возрасте до 14 лет – свидетельства о рождении), на основании которого был оформлен именной билет».

СПРАВКА

Письмом от 25.07.2012 № 08-04-16/1326 Департамент программ развития Минтранса России предложил ООО «РАЛ» принять участие в проведении опытной эксплуатации пилотной зоны автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах (АЦБПДП). По результатам опытной эксплуатации в 2013 году планируется принятие Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ), включая АЦБПДП, в промышленную эксплуатацию.

Письмом от 01.10.2012 № 385 ООО «РАЛ» выразил свое согласие участвовать в опытной эксплуатации пилотной зоны АЦБПДП – в целях обеспечения транспортной безопасности, а также во исполнение устанавливаемых государством законных требований о предоставлении данных о пассажирах и пассажирских перевозках.

Справка редакции



По результатам Съезда транспортников России редакция журнала обратилась за разъяснениями по реализации нормативно-правовых актов в сфере транспортной безопасности к председателю правления Некоммерческого партнерства «Единой Транспортной Системы «Автобусные линии страны» Андрею Яровенко.

Реализация нормативных правовых актов в сфере транспортной безопасности

Основными нормативными правовыми актами в сфере транспортной безопасности являются:

Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» и принятые во исполнение данного Закона Приказы Минтранса РФ:

– Приказ Минтранса РФ от 21 февраля 2011 г. № 62 «**О порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности**»;

– Приказ Минтранса РФ от 8 февраля 2011 г. № 42 «**Об утверждении Требований по**

обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства»;

– Приказ Минтранса РФ от 11 февраля 2010 г. № 34 «**Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств**»;

– Приказ Минтранса РФ от 16 февраля 2011 г. № 56 «**О порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах**»;

– Приказ Минтранса России от 19 июля 2012 г. № 243 «**Об утверждении Порядка формирования и ведения автоматизированных баз персональных данных о пассажирах**, а также предоставления содержащихся в них данных».

Пунктом 5.7 Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для различных категорий ОТИ и ТС автомобильного транспорта

и дорожного хозяйства, утв. приказом Минтранса РФ от 08.02.2011 № 42 (далее – Требования) предусмотрено, что субъект транспортной инфраструктуры обязан обеспечить проведение оценки уязвимости ОТИ и утверждение в установленном порядке результатов ОТИ в течение трех месяцев с момента получения уведомления о включении ОТИ в Реестр категорированных ОТИ и о присвоенной категории ОТИ.

В пункте 5.8 Требований указано, что субъект транспортной инфраструктуры обязан разработать и утвердить план обеспечения транспортной безопасности ОТИ в течение трех месяцев и реализовать его в течение шести месяцев с момента утверждения результатов оценки уязвимости ОТИ.

Таким образом, субъект транспортной инфраструктуры должен направить соответствующую заявку в Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) о проведении категорирования ОТИ, затем обеспечить проведение оценки уязвимости ОТИ (заключить соответствующий договор со специализированной организацией, предоставить ей все необходимые документы и информацию), после чего разработать и утвердить план обеспечения транспортной безопасности ОТИ.

При реализации указанных мероприятий возникают следующие трудности:

1.

В пункте 5 статьи 1 ФЗ «О транспортной безопасности» содержится понятие объекта транспортной инфраструктуры.

Применительно к автобусным перевозкам – это технологический комплекс, включающий в себя автобусные станции, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование.

Однако на практике любая автостанция, в том числе с очень малым пассажиропотоком (например, не более 10–15 человек, а в отдельные периоды суток и того меньше), технически не оснащенная и т. п., подпадает под действие законодательства о транспортной безопасности, т. е. должна осуществить категорирование своей так называемой Автостанции (как правило, ей присваивается четвертая категория ОТИ), провести оценку уязвимости, разработать и реализовать план обеспечения транспортной безопасности ОТИ.

Все это стоит больших денег, особенно для районных Автостанций:

- оплата услуг специализированных организаций, проводящих оценку уязвимости;

- стоимость оборудования, которое необходимо будет установить на этих Автостанциях (системы сигнализации, контроля доступа и досмотра, видеонаблюдения, видеозаписи, сбора и передачи информации и т. д.);

- стоимость возведения инженерных сооружений и т. п.

Подсчитано, что реализация плана обеспечения транспортной безопасности на таких ОТИ по затратам превысит годовой фонд заработной платы на предприятии. Все затраты, связанные с обеспечением транспортной безопасности

в предусмотренном законом порядке, войдут в себестоимость, что повлечет за собой ощутимый рост тарифов для населения.

Вместе с тем, на многих городских остановках общественного транспорта в часы пик скапливается гораздо больше пассажиров, чем на некоторых маленьких Автостанциях, однако применительно к таким пунктам скопления пассажиров меры по обеспечению транспортной безопасности не применяются.

Кроме того, междугородный автобус – это не самолет (проверили и улетел), по маршруту следования он имеет остановочные пункты (не обязательно Автостанции), на которых не предусмотрено проведение каких-либо мероприятий по обеспечению транспортной безопасности.

Предложения:

1. для малых районных автостанций разработать другие критерии категорирования, адекватные террористической угрозе, но не требующие столь значительных затрат от предприятия;

2. запланировать в бюджете РФ расходы на компенсацию затрат по реализации планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ.

2.

Стадия проведения оценки уязвимости ОТИ

В соответствии с пунктами 2,3 статьи 5 ФЗ «О транспортной безопасности» оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств проводится специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности на

основе публичного договора по тарифам, устанавливаемым федеральным органом исполнительной власти. Результаты проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств утверждаются компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности.

Полномочиями по утверждению проведенной оценки уязвимости ОТИ наделен Росавтодор.

На сегодняшний день Росавтодором не соблюдаются сроки рассмотрения результатов проведенной оценки уязвимости ОТИ.

Причины:

1. Неоднократно менялись Методики, на основании которых проводится проверка результатов оценки и их утверждение.

Следствие:

Ранее поданные результаты оценки возвращались Росавтодором для приведения материалов о результатах оценки в соответствие с вновь принятой Методикой.

2. Критерии оценки уязвимости, содержащиеся в Методике, сформулированы нечетко, допускают различное толкование и правоприменение.

3. После устранения специализированной организацией выявленных Росавтодором недостатков заключение по результатам оценки поступает в Росавтодор как первичное, зачастую направляется на рассмотрение уже другому сотруднику, который оценивает его по собственному усмотрению, не будучи связанным с замечаниями, которые были сформулированы ранее, тот находит свои недостатки и вновь возвращает

заключение специализированной организации на доработку. Подобная процедура может повторяться по несколько раз, при этом течение срока рассмотрения материалов Росавтодором каждый раз начинается заново.

Следствие:

Субъекты транспортной инфраструктуры с момента получения уведомления о присвоении категории ОТИ подвержены регулярным проверкам со стороны прокуратуры, Ространснадзора, ФСБ и других организаций, которые требуют представить оценку уязвимости ОТИ, планы обеспечения транспортной безопасности, т. е. те документы, которыми субъект транспортной инфраструктуры не располагает по не зависящим от него причинам.

Отсутствие указанных документов рассматривается как административное правонарушение с возложением ответственности на руководителей Автостанций. При этом административный орган исходит лишь из формальных оснований, не учитывая фактическую сторону обозначенной проблемы.

Предложения:

1. Поручить компетентному органу разработать четкие критерии проверки Росавтодором заключений специализированных организаций об оценке уязвимости;

2. Установить четкую процедуру проведения проверки, установив, что при повторном рассмотрении Росавтодором материалов специализированной организации проверку проводить только в пределах ранее установленных недостатков (устранены или нет).

3.

Об ограничениях при приеме на работу

Статьей 10 ФЗ «О транспортной безопасности» установлены ограничения при приеме на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности.

В частности, на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, не принимаются лица, имеющие непогашенную или неснятую судимость за совершение умышленного преступления; а также лица, в отношении которых по результатам проверки, проведенной в соответствии с Федеральным законом «О полиции», имеется заключение органов внутренних дел о невозможности допуска этих лиц к осуществлению деятельности, связанной с объектами, представляющими повышенную опасность для жизни или здоровья человека, а также для окружающей среды.

Органы, осуществляющие контроль за обеспечением ОТИ транспортной безопасности, в качестве нарушения законодательства о транспортной безопасности указывают на непроведение субъектом транспортной инфраструктуры проверки лиц, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности Автостанции, в обоснование необходимости проверки ссылаются на п. 5.10 Требований по обеспечению транспортной безопасности, в котором указано, что Субъект транспортной инфраструктуры обязан проверить сотрудников сил обеспечения транспортной безопасности с целью выявления оснований, предусмотренных частью 1 статьи 10 Федерального закона от 9 февраля

2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», для прекращения трудовых отношений или отказа в приеме на работу.

Однако названное положение противоречит:

– части 3 статьи 65 Трудового кодекса РФ, в соответствии с которой запрещается требовать от лица, поступающего на работу, документы помимо предусмотренных данным Кодексом, иными федеральными законами, указами Президента РФ и Правительства РФ:

– статье 81 Трудового кодекса РФ, устанавливающей основания для увольнения работника и определяющей, что иные

основания могут быть установлены ТОЛЬКО федеральным законом.

Таким образом, административный орган в своей деятельности руководствуется положениями подзаконного нормативного акта, противоречащего федеральному закону.

Вывод:

В ФЗ «О транспортной безопасности» необходимо детально прописать основания и порядок проведения проверки лиц, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, а также указать, подлежат ли эти лица проверке во всех случаях, либо

только при условии выполнения ими работ, указанных в Перечне работ.

Необходимо установить, проводится ли такая проверка с согласия работника либо без такового, в противном случае положения статьи 10 ФЗ «О транспортной безопасности» и п. 5.10 Требований по обеспечению транспортной безопасности вступают в противоречие с ФЗ от 27.07.2006 № 152-ФЗ «О персональных данных», которым предусмотрено, что обработка персональных данных лица может проводиться только с согласия этого лица.



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



KAMAZ

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



Marcopolo

С 3 по 8 декабря 2012 года в Москве в Гостином Дворе пройдет «Транспортная неделя – 2012». Уже в шестой раз под эгидой Министерства транспорта Российской Федерации ведущие эксперты транспортной отрасли соберутся на единой дискуссионной и выставочной площадке, чтобы принять участие в ряде деловых, научных и социально-культурных мероприятий.

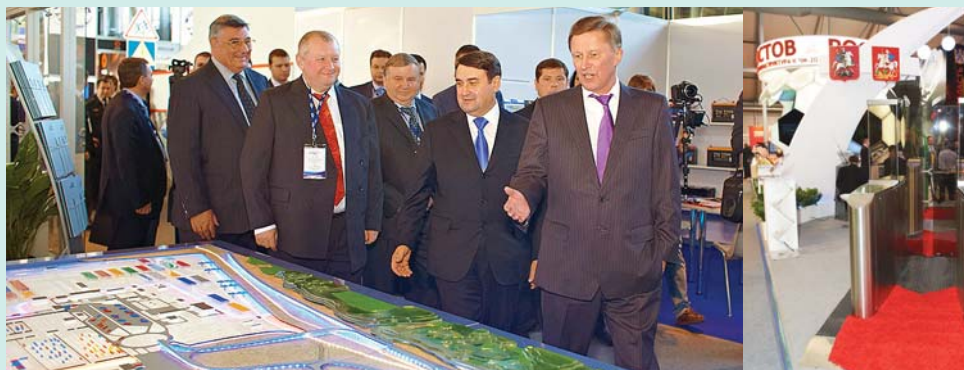
ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ – 2012 В ШЕСТОЙ РАЗ СОБЕРЕТ ЛУЧШИХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Уникальность «Транспортной недели» заключается в том, что она является единственным отраслевым мероприятием, где собираются представители всех без исключения видов транспорта. Это позволяет им выстроить диалог таким образом, чтобы рассмотреть проблемы транспорта в комплексе и принять системные решения.

Среди делегатов – представители профильных органов государственного управления, крупнейших транспортных компаний, научного сообщества, общественных организаций. Организатором выступает компания «БизнесДиалог». Спонсорами Транспортной недели в этом году стали ОАО «Российские железные дороги», Внешэкономбанк, Группа НМТП, МДС-ГРУПП.

Крупнейшие участники: Росморречфлот, Росавтодор, Росавиация, ГК «Автодор», ФГУП «Росморпорт», Совкомфлот, УСК «Мост», Уралвагонзавод, Транзас, Правительство Новосибирской области.

«Транспортная неделя» традиционно является одним из наиболее значимых событий года для международного транспортного сообщества. За прошедшие с момента проведения первого форума шесть лет транспортный комплекс России развивался в унисон всей экономике страны и мира. Все происходившие в эти годы изменения в отрасли, новые тенденции, внедрение современных технологий, борьба за сохранение кадрового потенциала выносились на дискуссионные площадки





форумов и выставок «Транспорт России».

Актуальность этих дискуссий подтвердили прошлогодние результаты: в рамках «Транспортной недели – 2011» около полутора тысяч представителей бизнеса приняли участие в обсуждении актуальных вопросов функционирования и развития транспортного комплекса России, а также его дальнейшей интеграции в мировую транспортную систему. Представители почти 450 СМИ освещали прошедшие мероприятия.

В нынешнем году интерес к Международной выставке «Транспорт России», которая состоится в рамках «Транспортной недели», оказался настолько высок, что ее экспозиции будут расположены на территории 3500 кв. м.

Международная выставка «Транспорт России», Международный конгресс «Road Traffic Russia 2012», Общероссийская спартакиада студентов транспортных вузов, «Трансп-Арт 2012» – мероприятия, традиционные для «Транспортной недели», дополнятся Молодежным форумом, который пройдет в последний день работы «Транспортной недели» в формате «без галстука».

Ключевое мероприятие «Транспортной недели – 2012»:

VI Международный форум «Транспорт России» (6–8 декабря).

Лейтмотивом форума станет тема «Обновление транспортной стратегии 2030: инновационность, доступность и экологичность транспорта».

Министр транспорта РФ Максим Соколов, выступая недавно на заседании Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации в рамках «правительственного часа» сообщил, что Минтранс поставил себе задачу подготовить в ближайшее время обновленную Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года, что вызвано не только «внутренней» необходимостью, но и внешними причинами. После широкого общественного обсуждения Минтранс представит свои предложения в Правительство до конца года.

Участники форума смогут привнести свою лепту в обсуждение основополагающего для транспортной отрасли стратегического документа.





Форум «Транспорт России» по праву считается авторитетной дискуссионной площадкой, на которой встречаются руководители крупнейших российских и зарубежных компаний, ведущие эксперты, представители органов власти.

Сегодня перед российским транспортным комплексом стоят серьезные задачи, связанные с развитием инфраструктуры, оптимизацией транспортно-логистических цепочек, внедрением новых технологий управления. Особое внимание мы уделяем повышению качества и доступности перевозок. Необходимо использовать современные технические решения, которые обеспечивают комфорт и безопасность пассажиров, сокращают время доставки грузов.

Рассчитываю, что рекомендации участников форума будут востребованы на практике, послужат расширению международной кооперации в сфере транспортных услуг.

Международный транспортный форум, прошедший в Москве с 3 по 8 декабря, поднял на высокий правительственный уровень вопросы экономики развития транспорта, его стратегического развития на долгосрочную перспективу. Глава аппарата Президента России Сергей Иванов и министр транспорта Максим Соколов в ходе деловой программы «Транспортной недели» отметили, что эти вопросы имеют первостепенное значение и обязательно должны широко обсуждаться специалистами и ответственными руководителями отраслевых транспортных предприятий.

В актуализированной Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года для морского и внутреннего водного транспорта были выбраны три приоритетных направления развития: опережающее развитие морских портов и повышение их конкурентоспособности; повышение конкурентоспособности морского флота и снижение зависимости национальной экономики от импорта транспортных услуг; приоритетное развитие внутреннего водного транспорта. И именно эти темы стали ключевыми на конференции «Экономика водного транспорта», организованной в рамках «Транспортной недели» Ассоциацией судоходных компаний (АСК) совместно с Ассоциацией морских торговых портов (АСОП) при поддержке и содействии Росморречфлота.

Открывая конференцию, заместитель министра транспорта России Виктор Олерский обратил внимание собравшихся, что внутренний водный транспорт, будучи самым дешевым и экологичным, проигрывает в конкурентной борьбе автомобильному транспорту. Возможно, причиной этому служит отсутствие в стоимости автодорожной перевозки грузов инвестиционной составляющей, которая должна идти на строительство новых автодорог, что делает автоперевозки относительно дешевыми. «Необходимы справедливые и равные условия для всех видов транспорта», – сказал Олерский. Он отметил также, что в части взаимодействия «речников» с железнодорожной отраслью наметились позитивные сдвиги: гла-

ва ОАО «РЖД» Владимир Якунин предложил взаимодействовать в вопросах организации смешанных перевозок.

По предложению АСК Минтранс планирует в 2013 году сконцентрировать усилия на решении 7 основных проблемных задач отрасли, которые сегодня ухудшают положение российского флага по сравнению с флагами других стран. В числе этих задач – совершенствование национального законодательства в части технического регулирования, транспортной безопасности, таможенного регулирования, вопросов регистрации судов, избыточности требований в части энергоэффективности, платы за выбросы в атмосферу с судов и ЛАРН организаций. «Эти задачи нам надо будет поставить на следующий год», – сказал Олерский.

Доклад о проблемах обновления флота сделал председатель совета директоров ОАО «СК «Волжское пароходство» Ришат Багаутдинов. В числе основных факторов, негативно влияющих на размещение судостроительных контрактов – высокая стоимость строительства судов на российских верфях из-за технологической отсталости предприятий, сложность привлечения финансирования и сезонность эксплуатации речного флота.

Также с докладами о перспективах развития отечественного судостроения выступил генеральный директор «Морского инженерного бюро» Геннадий Егоров. Он оценил минимальные потребности в гражданских судах до 2020 года бо-

лее чем в тысячу единиц. В том числе пассажирских и грузопассажирских судов – 30–35 единиц; морских транспортных судов – 186–198 единиц; речных пассажирских судов – 5 единиц; транспортных судов смешанного «река-море» плавания – 90–100 единиц; транспортных судов внутреннего плавания – 220–260 единиц; ледоколов – 6 единиц; судов обеспечения аварийно-спасательной готовности – 40 единиц; судов гидрографической службы и для государственных функций в портах – 46–48 единиц; судов для коммерческой работы в портах (буксиры, бункеровщики, земснаряды) – 54–76 единиц; судов для обеспечения эксплуатации внутренних водных путей – 352 единицы.

Возможности использования сжиженного природного газа (СПГ) в качестве судового топлива осветил в своем выступлении заместитель начальника управления эксплуатации флота ОАО «Совкомфлот» Дмитрий Русанов. При сопоставимости цен на бункеровку мазутом и СПГ докладчик видит основными проблемами конструкционные особенности действующего флота (необходимость переоборудования топливных систем судов) и отсутствие инфраструктуры для поставки СПГ на суда в морских портах.

Об итогах прошедшей речной навигации рассказал в ходе «круглого стола» генеральный директор ОАО «Московское речное пароходство» Константин Анисимов.

На выставке в старинном здании «Гостиного Двора» были представлены предприятия и организации всех видов транспорта, в том числе и водного. Отдельный стенд, пользующийся большим вниманием, был посвящен деятельности Ассоциации судоходных компаний (АСК).

<http://rus-shipping.ru>





ПАРТНЕРСТВО – КАК ПЛОЩАДКА ДЛЯ КОНСТРУКТИВНОГО ДИАЛОГА



29 ноября 2012 г. в Москве состоялось внеочередное Общее собрание членов Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны».

В работе Общего собрания приняли участие руководители более 20 автовокзалов из разных регионов России, представители транспортной отрасли, а также законодательных и исполнительных органов власти Российской Федерации: начальник Центрального управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Игорь Суржик, начальник отдела реализации соглашений о международном автомобильном сообщении Федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта»

Павел Кошкин, заместитель начальника отдела автобусного транспорта ГУП «Мосгортранс» Александр Апарин, вице-президент Российского автотранспортного союза Сергей Мосейков, Первый заместитель генерального директора ООО «Русские Автобусные Линии» Антон Левятов и председатель правления Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» Андрей Яровенко.

С приветственным словом к собранию обратился Игорь Суржик, начальник Центрального управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, который озвучил основные направления работы, а также высоко оценил роль нашего партнерства при решении проблем,

возникающих в ходе функционирования автовокзалов и автостанций.

Кроме того, был выбран новый состав правления партнерства, обсуждены проблемные вопросы функционирования автовокзалов и автостанций на территории Российской Федерации.

Весомый авторитет партнерства позволил организовать площадку для конструктивного обмена мнениями между властью и членами транспортной отрасли, где представители регионов поделились своим мнением, соображением и дальнейшей конструктивной работой с партнерством в сфере защиты прав и интересов автовокзального сообщества в России.

С отчетом о проделанной работе выступил президент партнерства Борис Лоран, с ана-



Игорь Суржик



Борис Лоран



Антон Левятов

лизом финансовой деятельности присутствующих ознакомил вице-президент партнерства Валерий Зайцев.

Также Борис Лоран коснулся и проблем развития рынка межсубъектных автобусных перевозок функционирования автовокзалов и автостанций в Москве и регионах России, призвал к совместному поиску путей их решения и форм взаимодействия.

Основными темами мероприятия стали актуальные вопросы в сфере:

- реализации нормативных правовых актов в сфере транспортной безопасности;

- установления сниженных минимальных значений страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров для автомобильного транспорта;

- рассмотрения проекта «Методические рекомендации по расчету тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим транспортом общего пользования (кроме железнодорожного транспорта)»;

- проведение конференции по актуальным вопросам работы автовокзалов стран – участниц Таможенного союза в рамках Евразийского автотранспортного форума «Урал-2013», где будут рассмотрены вопросы о развитии международных пассажирских перевозок, обеспечения безопасности с использованием навигационно-информационных систем на базе системы ГЛОНАС и принятия единых стандартов государственного контроля в сфере международных пассажирских перевозок государственного контроля в сфере транспорта в странах – участницах Таможенного союза.



Валерий Зайцев



Александр Анарин

ОБРАЩЕНИЕ

Некоммерческое партнерство «Развитие автовокзалов страны» приглашает автовокзалы и автостанции к участию в диалоге по формированию цивилизованного рынка. Деятельность партнерства направлена на развитие автовокзалов страны, оказание содействия членам партнерства в расширении возможностей их производственного, профессионального и социального развития.

Интернет-сайт партнерства дает возможность организовывать и эффективно взаимодействовать между организациями, эксплуатирующими автовокзалы и автостанции на территории Российской Федерации.

Совместное сотрудничество будет способствовать более активному развитию автовокзальной деятельности и решению существующих проблем на региональном и федеральном уровнях.

По всем вопросам обращайтесь по телефону: +7 (495) 786-35-00; e-mail: info@npravs.ru; www.npravs.ru



Николай Кокшаров

Список членов правления партнерства

Богданов Алексей Кононович – генеральный директор ООО «Барнаульский автовокзал» – *председатель правления*;

Палеев Владимир Кириллович – генеральный директор ОАО «АвтоВас» (Чувашская Республика);

Левятов Антон Игоревич – первый заместитель генерального директора ООО «Русские Автобусные Линии» (г. Москва);

Саранчук Лилия Марковна – директор Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области (г. Екатеринбург);

Тяпочкин Сергей Николаевич – генеральный директор ООО «Курское объединение автостанций» (Курская область);

Силаев Александр Михайлович – директор ГП «Автовокзал «Калуга» (Калужская область);

Свешников Юрий Юрьевич – исполнительный директор Московского транспортного союза (г. Москва);

Колесников Евгений Васильевич – начальник отдела по взаимодействию с регионами и организации перевозок Российского автотранспортного союза (г. Москва);

Хакимова Фэния Файзуловна – президент ОАО «Автовокзалы и автостанции Самарской области» (Самарская область).

Также перед присутствующими выступили представители смежного бизнеса: Дмитрий Калашник (страховые компании ОСАО «РЕСО-Гарантия») и Андрей Хохлов (ООО «Индустриальный страховой брокер»), Олег Крылов (компания «СКАУТ» – спутниковый контроль автотранспорта и учет топлива) и Владимир Жуков (ООО Торговый Дом «Кинг Лонг-Рус»), сфера бизнеса которого – продажа автобусов. Фирма предоставила один из автобусов для показа членам партнерства.

В ходе мероприятия желание присоединиться к программе «Партнер» изъявили производители автобусов и другого сопряженного оборудования.

По завершению общего собрания состоялся кофе-брейк, на котором в неформальной обстановке

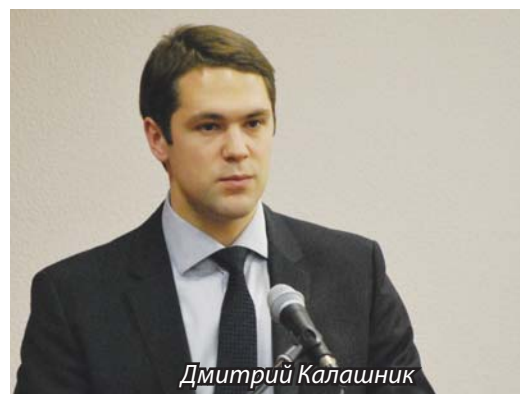
состоялось общение между операторами рынка. Были обсуждены актуальные проблемы объектов транспортной инфраструктуры и пути их решения.

Приглашенные руководители автовокзалов и автостанций изъявили желание вступить в Некоммерческое партнерство, что является положительным показателем нашей работы, которая направлена для решения возникающих проблем, связанных с деятельностью автовокзалов и автостанций.

Денис Юдин



Сергей Мосейков



Дмитрий Калашник



Евгений Устюгов



Павел Кошкин



**ЗАЩИТА,
ПРОВЕРЕННАЯ
ВРЕМЕНЕМ**



ОСНОВАНО В 1991 • С НАМИ НАДЕЖНЕЕ!

РЕСО–Гарантия – признанный лидер страхового рынка



Более 780 филиалов и офисов продаж во всех регионах Российской Федерации

РЕСО–Гарантия представлена во всех субъектах Российской Федерации – как в городах-миллионниках, так и в небольших населенных пунктах.



Наивысший рейтинг финансовой надежности российского рейтингового агентства «Эксперт РА»

Финансовая устойчивость компании подтверждается рейтингом A++ «Исключительно высокий уровень надежности».

**STANDARD
& POOR'S**

Высокий рейтинг финансовой устойчивости ведущего международного агентства Standard&Poor's

В 2011 году международное рейтинговое агентство «Standard & Poor's» присвоило, а в 2012 году подтвердило ОСАО «РЕСО–Гарантия» рейтинг финансовой устойчивости страховой компании «BB+» и по национальной шкале «ruAA+».



Многократный лауреат главной страховой премии России «Золотая Саламандра»

ОСАО «РЕСО–Гарантия» – лауреат премии «Золотая Саламандра» в нескольких почетных номинациях в 2005, 2008 и 2011 годах, в том числе «Автострахование» и «Популяризация развития страхования».



Многократный победитель общенационального конкурса «Народная марка/Марка №1 в России»

РЕСО–Гарантия является победителем общенационального конкурса «Народная марка / Марка №1 в России» в номинации «Страховая компания» в 2007, 2009 и 2011 годах.

С НАМИ НАДЕЖНЕЕ!

По всем вопросам сотрудничества просим вас обращаться в Дирекцию корпоративного страхования ОСАО «РЕСО–Гарантия»:

115054, г. Москва, Большой Строченовский переулок, дом.25А
Тел.: +7 (495) 721–90–85
Факс: +7 (495) 721–90–84
e-mail: dks_info@reso.ru
www.reso.ru

СТОЛИЦА ЗАДАЕТ ВЫСОКИЕ СТАНДАРТЫ



Генеральный директор ОАО «Центральная ППК» Михаил Хромов

Стратегическая цель
ОАО «Центральная ППК» – развивать
пригородное сообщение, соответствующее
современному мегаполису.

Дальнейшее улучшение качества обслуживания пассажиров пригородного железнодорожного транспорта, рост объемов оказываемых услуг могут быть достигнуты в результате использования имеющихся резервов в сферах правового и тарифного регулирования, разработки механизма государственной финансовой поддержки. Где и каким образом изыскать эти резервы, как совместить необходимость получать прибыль от перевозок с их социальной значимостью – об этом говорит генеральный директор ОАО «Центральная ППК» Михаил Хромов.

– Михаил Борисович, какое место сегодня, на Ваш взгляд, занимает пригородный пассажирский транспорт в социально-экономическом развитии российских регионов?

– Пригородное пассажирское сообщение является одним из приоритетных видов общественного транспорта в ряде регионов Российской Федерации. Его значение особенно велико для жителей малонаселенных пунктов – там,

где по сути нет альтернативных возможностей добраться до районных и областных центров.

Однако на ЦППК возложена несколько иная миссия – обслуживать наиболее загруженный с точки зрения транспорта столичный регион. И это накладывает на нас особую ответственность, ведь ежедневно услугами пригородного железнодорожного транспорта в Московском транспортном узле пользуются более 1,5 млн человек. А по мере готовности проекта реконструкции и развития Малого кольца Московской железной дороги эта цифра значительно возрастет.

Пригородный транспорт Московского узла должен удовлетворять существующий и перспективный спрос на пригородные перевозки, быть логично увязанным с другими видами транспорта. Учитывая интересы различных категорий потребителей, что особенно актуально в Московском регионе, услуга перевозки должна предоставлять пассажирам несколько уровней комфорта, при этом соответство-

вать заданным стандартам качества. К сожалению, этот процесс сдерживают ограниченные пропускные возможности Московского транспортного узла. В пиковые часы на некоторых наиболее загруженных направлениях заполняемость электричек достигает 150%.

Поэтому наша компания участвует в инвестиционном развитии инфраструктуры пригородного комплекса. Уже в нынешнем году мы осуществляем финансирование предпроектных работ по повышению пропускной способности Горьковского направления не менее чем на 50%. Согласно инвестиционной программе на 2012 год финансируется проведение проектно-исследовательских работ для строительства железнодорожных транспортно-пересадочных узлов на территории Москвы и столичного региона.

Наша стратегическая цель на ближайшие 3–5 лет – совместно с ОАО «РЖД», Департаментом транспорта Москвы и Министерством транспорта Московской области развивать пригородное сообщение,

отвечающее требованиям современного мегаполиса.

– Как Ваша компания выстраивает взаимоотношения с администрациями регионов и с точки зрения утверждения маршрутов и размеров движения, и в плане компенсации выпадающих доходов? Известно, что именно у ЦППК есть эффективные положительные наработки.

– С субъектами РФ мы ежегодно заключаем договоры на транспортное обслуживание населения, в частности, с администрацией Рязанской области на три года, с правительствами Москвы и Московской области – на 5 лет. ЦППК проводит систематическую работу с органами исполнительной власти по оптимизации маршрутов движения пригородных электропоездов, а также мониторинги населенности регионов.

Компания-перевозчик ежегодно предоставляет заявку в региональные комитеты по утверждению экономически обоснованного уровня затрат на организацию пригородных пассажирских перевозок. Тем не менее, для нас проблемой остается возмещение убытков, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении. В частности, с учетом бюджетных ассигнований некомпенсированные убытки от государственного регулирования тарифов в 2012 году по всем регионам (кроме Мосула, Владимирской и Рязанской областей) составят 950,58 млн рублей, это 87,1% к уровню 2011 года.

Однако учитывая, что основной объем перевозок ЦППК

осуществляет в Московском железнодорожном узле (91%), в 2012 году ожидается положительный результат деятельности компании. Безусловно, это не освобождает остальные регионы от компенсации выпадающих доходов от государственного регулирования тарифов.

Убыточность пригородных пассажирских перевозок является сдерживающим фактором для повышения инвестиционной привлекательности развития пригородных перевозок. Как следствие – серьезное отставание по уровню качества и набору оказываемых услуг.

Как положительный пример взаимоотношений с регионами могу привести Рязанскую область, которая компенсирует выпадающие доходы от организации пригородных пассажирских перевозок ОАО «Центральная ППК» в полном объеме.

– Какие изменения в нормативноправовой базе сегодня наиболее необходимы для стабилизации (в некоторых регионах) и улучшения функционирования пригородного комплекса?

– Сегодня назрела необходимость внесения изменений в «Правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа», утвержденные приказом № 30 Министерства путей сообщения РФ. Также требуется принятие федерального закона «О регулярном пассажирском сообщении» – его проект подготовлен и опубликован. Наиболее оптимальным механизмом урегулирования отношений между перевозчиком и субъектом Российской Федерации является организация пригородных пассажирских перевозок через формирование системы государственного социального заказа, порядок которого как раз и должен быть предусмотрен в проекте федерального закона.

Принятие федерального закона позволит обеспечить переход к осуществлению пригородных перевозок во всех регионах на основе полноценных договоров между субъектами Российской Федерации и перевозчиками. Кроме того, будет оптимизирован размер финансовых обязательств государства по компенсации расходов перевозчикам, а также созданы работоспособные механизмы



повышения качества транспортного обслуживания.

– А какой закон может поддержать вас в борьбе с безбилетниками?

– Наиболее эффективным методом пресечения безбилетного проезда являются турникетные комплексы автоматизированной системы оплаты контроля и учета проезда в пригородных электропоездах. В первом полугодии 2012 года системой были оснащены три остановочных пункта в Брянской и Московской областях, 12 проектов находятся в процессе реализации.

А решением на уровне совершенствования нормативно-правовой базы может стать внесение изменений в Кодекс РФ об административных правонарушениях: штраф за безбилетный проезд в пригородном поезде должен быть увеличен до 2000 рублей. Кроме того, в кодексе необходимо определить круг лиц из числа представителей организаций железнодорожного транспорта, правомочных на взимание (наложение) штрафов.

Работу по пресечению безбилетного проезда мы ведем постоянно. Привлекаем сотрудников ЧОП для сопровождения кассиров-контролеров в электропоездах, организуем

дополнительные пункты контроля проездных документов, чтобы пресечь несанкционированный проход через турникетные комплексы и сходы с платформ. Тем не менее, пассажиры, которые не платят за проезд или оплачивают его частично, по экспертным оценкам, насчитывается около 20%. Общие потери от безбилетного проезда доходят до 4 млрд рублей в год.

– Требуется ли Вашей компании и пригородному комплексу в целом более существенная поддержка государства?

– Для поддержки пригородных пассажирских компаний, в том числе ОАО «Центральная ППК», государство в 2011 и 2012 годах установило льготный тариф в виде коэффициента 0,01% к тарифам на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта. Благодаря этому значительно снижается уровень затрат перевозчика, что позволяет вкладывать полученную прибыль от организации пригородных пассажирских перевозок в реализацию проектов, направленных на повышение качества обслуживания пассажиров.

Недавно на заседании Общественной палаты РФ мы обсуждали возможный пакет мер в сфере финансовой поддержки

пригородного сообщения. Он включает в себя сохранение субсидирования из федерального бюджета платежей пригородных перевозчиков за использование инфраструктуры на долгосрочную перспективу. Кроме того, нормативное закрепление целевого источника в региональных бюджетах для компенсации выпадающих доходов. Есть предложение установить ставку НДС на пригородные пассажирские перевозки, которая ложится на их себестоимость, в размере 0% и дать перевозчикам право возмещения уплаченного НДС из федерального бюджета. Предлагалось также установить ежемесячный контроль утверждения пригородных тарифов и себестоимости перевозок в регионах.

Почему наше государство поддерживает железнодорожное пригородное сообщение? Потому что оно осуществляется в интересах всех граждан, гарантируя им право на свободное передвижение. Кроме того, доступное пригородное сообщение является неотъемлемой частью социальной политики. Ведь люди с низкими доходами или проживающие в отдаленных населенных пунктах могут найти работу только при разумной плате за проезд.

Нельзя забывать и о том, что пригородное железнодорожное сообщение наносит наименьший вред окружающей среде по сравнению с другими видами транспорта. Наша страна в своем решении поддерживать пригородные перевозки не одинока: большинство государств также считают это транспортной составляющей своей социальной политики.





В ноябре 2012 года Группа компаний «Русские Автобусные Линии» отметила свой 10-летний юбилей



Памятная медаль, посвященная 10-летию Группы компаний «Русские Автобусные Линии»



К юбилею Группа компаний «Русские Автобусные Линии» учредила Памятную медаль

«10 ЛЕТ УСПЕШНОГО РАЗВИТИЯ»,

которую вручили сотрудникам компании

в номинациях

«За вклад в развитие»

и «Лучший по профессии».





10 ЛЕТ УСПЕШНОГО РАЗВИТИЯ



В ноябре 2012 года свой первый значимый – 10-летний – юбилей отметила Группа компаний «Русские Автобусные Линии» – динамично развивающаяся организация, основанная на профессионализме, квалифицированности и слаженной работе высококлассных специалистов, благодаря деятельности которых в Москве и ряде субъектов Российской Федерации были созданы, восстановлены, эксплуатируются и успешно развиваются автовокзалы и автостанции. Ежегодно на Московских автостанциях качественно обслуживаются более 2 млн человек. Компания, убедительно доказавшая, что и на российском рынке автобусных межсубъектных сообщений, печально знаменитом своей огромной долей нелегального рынка, можно наводить должный порядок и организовывать цивилизованный безопасный процесс перевозок пассажиров.

Надо сразу заметить, что Группа компаний «Русские Автобусные Линии» – явление для нашей страны весьма необычное. Начнем с того, что для современной транспортной отрасли России характерны, как известно, противоречащая элементарной экономической логике непомерная дезинтеграция и дробление некогда крупных транспортных компаний на мелкие вплоть до состоящих из одиночных транспортных средств. По существующим ныне законам это почему-то дает возможность платить существенно меньше налогов или же вообще быть не замеченным фискальными органами. Группа же компаний



Жан Микуртычян



Игорь Суржик



Сергей Мосейков



Павел Кошкин

«Русские Автобусные Линии» представляет собой мощное разветвленное объединение дочерних и аффилированных организаций, специализирующихся в сфере эксплуатации сети автовокзалов и автостанций. Обладая достаточной степенью самостоятельности, но находясь в единой транспортной системе, они имеют возможность придерживаться общей транспортной политики, а также пользоваться всеми технологическими и методическими разработками высококвалифицированных специалистов в области автобусных перевозок, собранных в центральном офисе Группы компаний «Русские Автобусные Линии».

Другая значимая особенность этой необычной российской организации, работающей в автотранспортной отрасли, – избранная ею форма своей деятельности. Группа компаний «Русские Автобусные Линии» распространяет ее уже на шесть собственных крупных автостанций в Москве. При этом далеко не все из них принадлежат компании на правах собственности. Управление ими осуществляется по договору с собственниками автовокзалов и автостанций. И последние от этого только выигрывают, ибо наглядно видят своими глазами и ощущают «тяжесть своих карманов» всю выгоду нахождения в единой мощной системе, внедрения инновационных технологий управления, логистики, диспетчеризации, контроля и организации перевозок, разработанных и внедряемых специалистами Группы компаний «Русские Автобусные Линии».

Неудивительно поэтому, что Группа компаний «Русские Автобусные Линии» развивается динамично и за недолгие в исторической перспективе годы своего существования сумела стреми-

тельно занять ведущие позиции на рынке автобусных перевозок в межрегиональном сообществе европейской части России, завоевала безоговорочную репутацию надежного и профессионального партнера. А опыт прямого управления системами автовокзалов и автостанций в 4 регионах и удаленного – в 7 регионах Российской Федерации, а также исключительно высокая эффективность этого управления дают ГК «Русские Автобусные Линии» все основания по праву считаться лучшей управляющей компанией на территории страны по своему профилю.

Вот лишь несколько ярких тому подтверждений.

В 2007 г. Группа компаний «Русские Автобусные Линии» инвестировала немалые средства в автовокзал г. Смоленска, что позволило вывести его из процедуры банкротства. И уже за 9 месяцев 2008 г. пассажиропоток еще вчера убыточного автовокзала этого областного центра составил почти 1 млн пассажиров – на 140 тыс. пассажиров больше, чем за аналогичный период предыдущего года, количество рейсов возросло в среднем на 7%, а коэффициент наполняемости подвижного состава – на 10%.

В целом же, как показывает опыт работы компании «Русские Автобусные Линии», в течение уже первого года после внедрения инновационных технологий в управление объектами транспортной инфраструктурой и включения их в Единую Транспортную Систему «Русские Автобусные Линии», как, например, в Иваново, доходность работы автовокзалов и автостанций (и, как следствие, налоговые отчисления в бюджет) возрастает значительно – от 18 до 37%, увеличение пассажиропотока составляет порядка 13–15%.



Александр Шуриков



Людмила Емельяненко



Вадим Сидоренков



Сергей Разумный

И, наконец, еще одна черта, характерная для Группы компаний «Русские Автобусные Линии» и существенно выделяющая эту организацию на российском рынке автобусных услуг. **Безусловным приоритетом ГК «РАЛ» является стремление действовать исключительно в правовом поле.** Компания широко известна как энергичный и непримиримый поборник наведения порядка в организации межсубъектных перевозок, существенного сокращения и, в идеале, практически полного искоренения нелегального рынка, **посредством последовательного введения его в жесткие рамки цивилизованной добросовестной конкуренции.**

В самой Группе компаний «Русские Автобусные Линии» мерам по обеспечению безопасности перевозок пассажиров, безопасности дорожного движения и антитеррористической защищенности на автовокзалах и пассажирских автостанциях, эксплуатируемых компанией, уделяется исключительно большое внимание. Так, еще в середине 2005 г. ООО «РАЛ» стала первой и единственной в ту пору автобусной компанией России, которая на своих объектах начала продажу билетов пассажирам по предъявлению документов, удостоверяющих личность, а также формирование автоматизированной базы персональных данных пассажиров в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности». В настоящее время все объекты транспортной инфраструктуры компании должным образом сертифицированы и оборудованы – согласно действующему законодательству в сфере транспортной безопасности и перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

Достойна упоминания и та роль, которую играет Группа компаний «Русские Автобусные Линии» в деле наведения порядка в организации межсубъектных перевозок в Москве. Крайне необходимым, в том

числе с целью избавления задыхающегося в пробках центра столицы от неконтролируемой официальной властью армады псевдозаказных автобусов, регулярно отправляющихся от любых приглянувшихся нелегалом «столбов». Именно на это, по сути, было направлено поручение мэра Москвы от 30 декабря 2004 г. № 4-19-16913/4-2 «Об обеспечении переноса междугородных автобусных станций на периферию города». Принадлежащие или же находящиеся в управлении Группы компаний «Русские Автобусные Линии» московские автостанции – «Новоясеневская», «Красногвардейская», «Теплый Стан», «Орехово» и «Тушинская» – не только находятся в шаговой доступности от одноименных станций Московского метрополитена (автостанция «5-й м/р Северное Бутово» – от метро «Бульвар Дмитрия Донского»), но и являются, по свидетельству специалистов, образцом внедрения инновационных технологий управления объектами транспортной инфраструктуры столицы. Большинство из них построены из стандартных быстровозводимых конструкций. Внутри них пассажиры могут найти весь необходимый и требуемый комплекс услуг: зал ожидания, комнату матери и ребенка, пункт питания, автоматическую круглосуточную камеру хранения, терминалы оплаты, вендинговые аппараты, мониторы электронного расписания, телевизоры со спутниковыми каналами, зарядные устройства для мобильных телефонов и многое другое.

«Первой ласточкой» среди объектов транспортной инфраструктуры Москвы, перешедших в собственность или под управление Группы компаний «Русские Автобусные Линии», стала расположенная в 1,5 км от МКАД автостанция «Теплый Стан», появившаяся вопреки мнению пессимистов, но благодаря дальновидности руководства. В 2002 году, согласовав все необходимые доку-

менты и расчистив заброшенную территорию, компания возвела на пустыре автостанцию, которая очень скоро превратилась в социально значимый объект мегаполиса, высоко ценимый как легальными добросовестными перевозчиками, так и благодарными пассажирами.

На сегодняшний день автостанция «Теплый Стан» – это одна из ведущих станций Москвы, связывающая столицу с Калужской, Тульской, Смоленской, Брянской областями, двумя республиками Российской Федерации (Калмыкией и Дагестаном), а также странами зарубежья – Украиной и Молдавией. Средний пассажиропоток – более полутора тысяч пассажиров в сутки и 630 тысяч человек в год.

Второй автостанцией Группы компаний «Русские Автобусные Линии» в Москве стала «Красногвардейская», которая ныне по праву носит гордое и верное название «Южные ворота города». Созданная в 2003 году, автостанция «Красногвардейская» на сегодняшний день является крупнейшим транспортным объектом на территории Южного административного округа Москвы. Ежедневно с автостанции отправляются более 2,5 тысяч пассажиров в 22 региона РФ и 4 страны зарубежья, обслуживаются 42 маршрута и выполняются 180 рейсов. Среднегодовой же пассажиропоток достигает внушительной величины – 830 тысяч человек. По этой причине автостанция «Красногвардейская» является очень важным звеном реализуемого Группой компаний «Русские Автобусные Линии» проекта построения единой транспортной системы, объектом, на котором апробируются все инновационные технологии и разработки компании.

Ощутимо приросла производственная база Группы компаний «Русские Автобусные Линии» за последний год. Автостанции «Орехово» и «Северное Бутово» были переданы в управление компании буквально за несколько дней до начала 2012 года. Однако слаженная работа всего высокопрофессионального коллектива позволила компании в течение только одних суток перезаключить договоры с перевозчиками и открыть продажу билетов пассажирам, не допустив срыва процесса перевозок. Отличительная особенность автостанции «Северное Бутово» – ее удобное географическое расположение за пределами МКАД. Это позволяет, не загружая улично-дорожную сеть города, обслуживать перевозчиков без их заезда в Москву.

Лишь с мая 2012 года эксплуатируется Группой компаний «Русские Автобусные Линии»

автостанция «Новоясеневская». Тем не менее, плодотворная работа с перевозчиками помогла в короткий срок стабилизировать деятельность автостанции, и теперь следующая цель коллектива – вывести автостанцию на проектную мощность.

И, наконец, шестой московской автостанцией, переданной в управление компании «Русские Автобусные Линии» совсем недавно – в конце октября 2012 года, стала автостанция «Тушинская». В настоящий момент она уже приступила к обслуживанию пассажиров и автоперевозчиков северо-западного и западного направлений.

Впрочем, Группа компаний «Русские Автобусные Линии» не ограничивает себя только производственной деятельностью и активно участвует в разработке нормативно-правовой базы и подготовке проектов решений органов власти различных уровней, направленных на интенсивное развитие и упорядочивание рынка пассажирских автобусных перевозок, а также является инициатором и движущей силой ряда важных проектов в транспортной сфере, имеющих общероссийское значение.

К числу таковых относится, например, деятельность по созданию единого расписания автобусных маршрутов межгородских и межсубъектных сообщений. Самостоятельно проведя трудоемкую работу по сбору и анализу подобной, изначально разрозненной, ныне важной информации (заметим, что ранее в гораздо более комфортных условиях централизации экономики такая работа была уделом Министерства транспорта РСФСР), Группа компаний «Русские Автобусные Линии» изыскала и не пожалела необходимых финансово-технических ресурсов и в 2010 году – в России такое произошло впервые с 80-х годов прошлого века! – выпустила первую часть сборника расписаний автовокзалов и автостанций из 33 регионов России. А в 2011 году свет увидела вторая часть данного сборника. Несомненным следствием данной подвижнической во многом деятельности частного предприятия стало создание рабочей группы по технической поддержке Единой системы продажи билетов на автобусные маршруты в межрегиональном сообщении, которую возглавляет директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Липсиц Леонид Моисеевич.

В 2012 году Группа компаний «Русские Автобусные Линии» продолжила процесс перевода

значительного числа рейсов междугородных автобусов, ранее отправлявшихся от несанкционированных мест, на официальные автовокзалы и пассажирские автостанции (стоит отметить, что с 2004 г. усилиями ГК «РАЛ» только в Москве более 100 перевозчиков были выведены из тени и стали работать легально – это более 30% всего рынка), а также вывода из налоговой тени значительного объема денежных средств посредством продажи билетов на межрегиональные автобусные перевозки с помощью автоматизированной системы и использования прозрачных схем расчетов с перевозчиками, наращивала сеть принадлежащих ей объектов транспортной инфраструктуры.

Словом, первые 10 лет существования юбилера, **на которые пришлось первые шаги** новорожденной организации, когда необходимо **было формировать с нуля коллектив, определять стиль работы, завоевывать репутацию, закладывать фундамент будущего**, были сколь трудны, столь и одновременно крайне успешны.

Отцом-основателем и главным творцом успехов всего ставшего столь значимым проекта

под названием «Русские Автобусные Линии» является Борис Лоран. Третьего ноября 2012 г., откликнувшись на предложение московского представительства одного из российских заводов – производителей автобусов развивать межсубъектные пассажирские перевозки с использованием подвижного состава отечественного производства, он основал эту компанию. И уже в том же году группа специалистов компании разработала предложения по модернизации автобусов моделей классов «турист» отечественного производства, и, как говорится, «пошло-поехало». И как поехало! В настоящее время Борис Олегович – не только **генеральный директор ООО «Русские Автобусные Линии», но и президент Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны», президент Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны», член правления Российского Автотранспортного Союза и председатель его общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов и, наконец, главный редактор журнала «Русские Автобусные Линии – Проблемы и перспективы развития».**

Чествование компании-юбилера и его славного коллектива состоялось в Большом актовом зале Академии народного хозяйства и Государственной службы при Президенте Российской Федерации, в котором собрались те, кто стоял у истоков создания компании, разрабатывал концепцию ее развития и воплощал ее в жизнь, чей беспокойный и порой нелегкий труд определяет ныне деятельность Группы компаний «Русские Автобусные Линии», перевозчики, приехавшие на мероприятие даже из самых далеких от Москвы регионов, деловые партнеры, представители государственных и муниципальных структур, почетные гости. Прошло мероприятие организовано и на высоком уровне, как, похоже, организована вся деятельность компании-юбилера.

Фойе и зал были празднично оформлены в фирменных желто-черных тонах с низменным логотипом в виде буквы «А», хорошо всем известным знаком автобусной остановки, многочисленными шарами. Прибывающих гостей встречали за столами регистрации девушки с фирменными платочками на шее и выдавали «проездные билеты», служившие одновременно билетами праздничной лотереи. Галантные официанты предлагали шампанское, пригла-



*Представитель ОАО «Банк СГБ»
Сикачев Андрей вручил памятные подарки
специалистам компании*

шали к столикам, сервированным легкими закусками. Ходом праздничного заседания умело дирижировала пара молодых элегантных ведущих. На экране то и дело демонстрировались ролики об истории компании и ее славном настоящем.

И, разумеется, было много приветственных речей и награждений: ветеранов компании, победителей в номинации «Лучший по профессии», памятным знаком в честь 10-летнего юбилея, памятной медалью, благодарностью.

С поздравлениями в адрес коллектива выступили представители УГАДН, Мосгортранса, перевозчиков, страхового общества «РЕСО-Гарантия», филиала Банка СГБ (ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК»)... Гости отмечали заслуги и достижения Группы компаний «Русские Автобусные Линии», получение компанией признания, желали дальнейшего развития, успехов и процветания, говорили много добрых слов в адрес руководства и коллектива.

Так, **генеральный директор Государственного унитарного предприятия пассажирского автомобильного транспорта Московской области «Мострансавто» Сергей Анатольевич Разумный** охарактеризовал Бориса Лорана как человека «очень грамотного, ответственного и всегда движущегося в правильном направлении».

Начальник отдела по реализации международных соглашений Федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта» Павел Анатольевич Кошкин отметил уникальность Группы компаний «Русские Автобусные Линии». Она работает на объектах, которые изначально не строились как ОТИ, действует в условиях большого несовершенства нормативно-правовой базы и, наконец, работает на стыке ответственности и безответственности власти федерального и регионального уровней.

Начальник управления Центрального управления Государственного автотранспортного надзора «ЦУГАДН» Ространснадзора Игорь Викторович Суржик отметил, что пассажиры, выбирающие Группу компаний «Русские Автобусные Линии», – это лучший надзор, и отметил высокий уровень сервиса Группы компаний «Русские Автобусные Линии» и подготовки ее кадров.

Два раза слово было предоставлено Борису Лорану. Первое выступление генерального директора ООО «Русские Автобусные Линии» было длинным, эмоциональным, читаемым не

по бумажке, но во многом программным. В первую очередь, Борис Лоран отметил сотрудников коллектива – «всех тех, кто своим трудом и отношением к делу создает цивилизованный центральный рынок перевозок для субъектов автобусных перевозок и официальных автовокзалов». Отдал должное Борис Олегович и заслугам представителей государственных органов, чиновников, которые своими действиями, отношением к делу, должным выполнением своих обязанностей в последние 10 лет способствовали тому, что рынок, брошенный до того в течение 15 лет практически на произвол судьбы, «был приведен к настоящему времени уже в некоторые цивилизованные рамки, в рамки здравого смысла и нормальных отношений, определяемых рыночными механизмами, а не какими-то «понятийными незаконными факторами», и продолжает постоянно совершенствоваться, обретать порядок».

С особой теплотой и данью уважения за выбор, стойкость и мужество поблагодарил генеральный директор контрагентов-перевозчиков. За то, что они поверили в Группу компаний «Русские Автобусные Линии», не позарились на нелогичнооблагаемые «черные деньги», в огромном объеме крутившиеся «от столбов», но пошли работать в белый сегмент рынка и – самые стойкие, сильные и верные – пережили все воздействия извне, вплоть до имевших место в прошлом силовых действий в отношении сотрудников.

В целом же Группа компаний «Русские Автобусные Линии», по словам ее генерального директора, никогда не меняла свою позицию, и ей не стыдно смотреть в глаза ни перевозчикам, ни надзорным органам, ни органам власти. «Мы открыты, понятны и прозрачны. Это – основной принцип нашей компании». Другой постулат, на котором стоит Группа компаний «Русские Автобусные Линии», и который она старалась внедрить в регионы присутствия управления объектами транспортной инфраструктуры наряду с технологиями, это – «либо все делать по совести и честно, либо вообще не делать». По своему статусу Группа компаний «Русские Автобусные Линии» не может бороться с нелегальным рынком иначе, чем рыночным механизмом, что она и делает, привлекая перевозчиков из черного и серого рынков посредством увеличения доходности перевозчиков и ОТИ благодаря внедрению технологий.

То, что в зале присутствует так много перевозчиков, свидетельствует о том, что мы идем



Игорь Лапин

Олег Лоран

верным путем, чтобы ни говорили о нас, какие бы слухи ни распространяли враги цивилизованного рынка, подчеркнул Борис Олегович. Судья – пассажир, а он выбирает Группу компаний «Русские Автобусные Линии» как сегмент легального рынка со всеми присущими ему атрибутами безопасности, гарантиями и ответственностью. За прошедшие 10 лет ситуация радикально изменилась. Было очень тяжело, особенно первые 4 года и в регионах, но везде Группа компаний «Русские Автобусные Линии» нашла понимание, партнеров и сотрудников, обрела помощь властей, занявших в итоге жесткую позицию в отношении нелегального рынка. И, самое главное, Группа компаний «Русские Автобусные Линии» завоевала признание пассажиров.

В заключение же праздничного заседания руководитель Группы компаний «Русские Автобусные Линии» сказал:

«Уважаемые сотрудники компании РАЛ, уважаемые соратники, уважаемые гости! Я хочу сердечно поблагодарить весь персонал компании, работающий сейчас, и всех, кто за последние 10 лет работал в нашей компании и внес вклад в ее развитие.

Также я хочу поблагодарить наших перевозчиков, которые послушали нас, поверили нам и вместе с нами создавали последние 10 лет и создают сейчас «Единую Транспортную Систему «Русские Автобусные Линии».

Спасибо всем государственным служащим и чиновникам транспортной отрасли, находящимся сегодня с нами в зале, и тем отсутствующим сейчас по службе, кто также внес свой вклад в развитие системы легальных междугородных

автобусных перевозок и автовокзалов на федеральном и региональном уровнях.

Спасибо нашим партнерам из смежных видов бизнеса, которые всегда поддерживают нас в нашей нелегкой работе по созданию цивилизованного рынка перевозок.

Спасибо нашим пассажирам, которые выбрали для своих поездок легальные автобусы и легальные автовокзалы.

Мы сегодня подвели итоги 10 лет работы. С точки зрения человека, это – длительный период, но для государства и его

истории – это очень короткий срок. То, что мы сделали, это только малая часть того, что нам как части транспортной отрасли предписано пассажиром и рынком.

Подводя итоги сегодняшнего юбилея, я предлагаю сказать спасибо, вспомнить о наших работниках, которые в данный момент несут вахту на автовокзалах и автостанциях компании «Русские Автобусные Линии». О тех, кто встречает сейчас прибывающие автобусы и пассажиров и провожает отправляющиеся.

Мы, вступая в следующий временной период своего развития, должны, не повторяя ошибок и по ходу доделывая то, что не успели сделать, работать и созидать с большей отдачей. РАЛ не только авангард сообщества автовокзалов, РАЛ – это площадка, на которой проводятся эксперименты и оттачиваются новые технологии работы автовокзалов в частности и всей транспортной системы Российские Автобусные Линии в целом. Мы несем на себе огромную моральную, профессиональную и социальную ответственность.

В любую погоду ежедневно и круглогодично мы несем свою службу для пассажира, во имя отрасли и на благо нашей великой Родины. Спасибо.

Успехов вам, коллеги, в этой крайне необходимой работе по развитию автотранспортной отрасли».

А затем, как и положено в таких случаях, был заслуженный праздничный банкет, прошедший, в теплой и дружественной обстановке. С юбилеем, Группа компаний «Русские Автобусные Линии», и состоявшимся становлением!

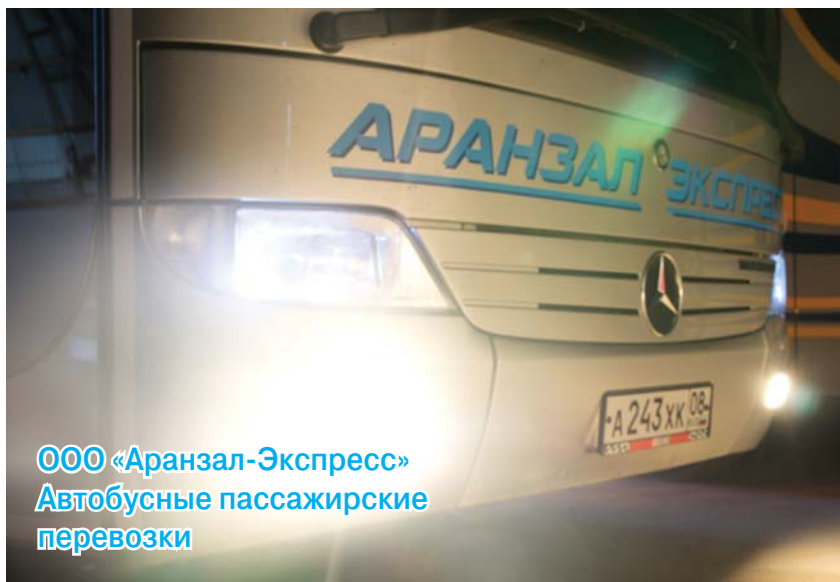
Геннадий Благодарный

ЧЕРЕЗ СТЕПИ – В ЕВРОПУ!

«Аранзал-Экспресс» – молодая, динамично развивающаяся компания, ориентированная на регулярные междугородные и международные перевозки.

Как автобусная компания, совершающая регулярные пассажирские перевозки ведет деятельность с 1 декабря 2011 года. Основными междугородными направлениями на данный момент являются города Москва, Санкт-Петербург и Волгоград. На сегодняшний день в Калмыкии существуют несколько компаний по пассажирским перевозкам, ведущие свою деятельность достаточно давно, и поэтому, как сообщают руководители компании «Аранзал-Экспресс», было затруднительно принять решение о создании еще одной такой компании. Но благодаря упорному труду и незаурядному подходу к формированию и созданию пассажирских перевозок высокого класса компания начала свою работу. Так как в последние два года в России ведется активная реструктуризация всей транспортной системы, создание легальных и безопасных перевозок было приоритетом и послужило первым шагом к выходу компании на российские дороги как перевозчика.

Политику, которую сейчас ведет АЭ можно назвать незаурядной в хорошем смысле этого слова. То есть компания, хоть и новая, но ведет активную спонсорскую деятельность. В Калмыкии много талантливых людей, в развитии которых АЭ принимает ведущее участие.



ООО «Аранзал-Экспресс»
Автобусные пассажирские
перевозки

Что касается стоимости билетов, этот момент интересует каждого, в первую очередь, а АЭ в ценовой политике отталкивается как раз от того, чтобы сделать перевозки социально значимыми и доступными для всех слоев населения, в первую очередь, для студентов, пенсионеров, многодетных семей. Цены на проезд не всегда доступны для пассажиров, поэтому самостоятельно управлять ценами на билеты компания, к сожалению, не имеет право. Но она может предложить клиентам гибкую и удобную систему скидок, а также различные акции, которые значительно снижают стоимость проезда. Например, стоимость билета в Москву и обратно составляет 2607 рублей благодаря акции, стоимость проезда из Элисты в Москву составляет всего 1000 рублей, когда покупают билет сразу туда и обратно или же у кого уже имеется при себе билет, купленный в Москве.

Качество предоставления транспортных услуг из-за неудовлетворительного состояния дорог не всегда соответствует нормативным требованиям, техническое состояние авто-

бусов также оставляет желать лучшего, что является основным критерием безопасных и надежных перевозок. АЭ решил, что безопасность перевозок и комфорт пассажиров должны быть в приоритете. Весь автопарк автобусов находится в отличном состоянии, автобусы находятся в эксплуатации не так давно и значительно отличаются качеством от транспорта в компаниях, которые этим пренебрегают. Такие марки, как «Мерседес» и «Сетра», являются мировыми брендами автомобильного машиностроения, и поэтому все автобусы евростандарта, компьютеризированы и оснащены по последнему слову техники. Высококвалифицированный штат водителей и механиков тщательно следят за техническим обслуживанием машин как в пути, так и после рейса. Также в диспетчерской службе для быстрого и удобного бронирования работает бесплатный федеральный номер, что практически не встречается в Калмыкии.

В активном развитии на стадии завершения идет работа по созданию маршрутов в Европу.



Компания будет предоставлять помощь в оформлении виз, по маршруту следования будут такие страны, как Беларусь, Польша, Чехия, Германия, Швейцария, Италия, но и это только на начальном этапе, в дальнейшем список стран и континентов будет увеличиваться.

Как и любая современная компания, АЭ ведет активную работу в Интернете, в социальных сетях и форумах. Не стесняясь критики и обсуждений, компания проводит опросы, принимает жалобы и предложения в открытой форме. Также в социальных сетях проводятся конкурсы, популярные сейчас среди молодежи. Например, на данный момент в группе, на сайте ВКонтакте, идет конкурс под названием «За любовь – в Париж!», молодые влюбленные пары загружают свои фото и соревнуются по количеству

набранных голосов, главным призом в конкурсе является поездка в Париж на двоих.

Нельзя не упомянуть о штате сотрудников. В компании работают как опытные профессионалы, так и молодые и талантливые сотрудники. В коллективе всегда хорошая обстановка, мотивируемые большими целями специалисты своего дела стараются работать не покладая рук.

Что касается городов Москвы и Санкт-Петербурга, пункты отправления автобусов находятся в доступном удалении от метро, то есть практически в двух или трех минутной отдаленности. Например, в Москве автобусы отправляются с автостанции «Новоясеневская», автостанция расположена в лесопарковой зоне, на территории всегда спокойно и чисто, никогда не бывает вокзальной

суэты, соблюдены все требования в соответствии с уставом о транспортной безопасности. Что касается Санкт-Петербурга, то там аналогичная ситуация: автовокзал и пункт отправления находится у метро «Обводный канал».

Подводя итоги деятельности компании, можно выделить: перспективность задуманных проектов, объем уже проделанной работы и легализацию, а именно соблюдение всех правил по требованиям законодательства в сфере транспорта, а также в рамках соглашений Европейской комиссии министров транспорта (ЕКМТ). Интенсивность действий, кардинально меняющих зрение на пассажирские перевозки, можно назвать революцией в сфере транспортных услуг. «Аранзал-Экспресс» – Ваш надежный перевозчик!

На правах рекламы



АРАНЗАЛ-ЭКСПРЕСС – ВАШ НАДЕЖНЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК!

СМОЛЕНСКИЙ АВТОВОКЗАЛ: ЛУЧШЕЕ ЕЩЕ ВПЕРЕДИ ИЛИ УЖЕ ПОЗАДИ?

Мы продолжаем начатый ранее разговор о проблемах Смоленского автовокзала, их причинах, путях преодоления возникших трудностей.

В сегодняшней беседе на эту актуальную тему принимает участие руководящий состав ООО «Русские Автобусные Линии»: генеральный директор Борис Олегович Лоран, его первый заместитель Антон Игоревич Левятов, заместитель генерального директора по вопросам управления пассажирскими перевозками Андрей Сергеевич Яровенко, заместитель начальника отдела управления пассажирскими перевозками Жанна Евгеньевна Жарикова.



ООО «РАЛ»: инвестиции – в инновации

– Когда и с какой целью создана ваша компания, чего уже достигла, куда направлен вектор ее дальнейшего развития?

Б. Лоран:

– ООО «Русские Автобусные Линии» – это специализированная компания, с 2002 года осуществляющая управление системами автовокзалов и автостанций в Москве и регионах РФ, а также организацию диспетчерско-кассового обслуживания междугородных и международных автобусных маршрутов. За 10 лет мы сумели занять прочные позиции на рынке транспортных услуг, заслужить репутацию надежного и профессионального партнера.

Инновационные методы организации перевозочного процесса, разработанные специалистами ООО «РАЛ», позволяют обеспечивать эффективное управление объектами транспортной инфраструктуры (автовокзальным комплексом) любой формы собственности. Наш главный принцип – соз-

давать цивилизованные условия обслуживания пассажиров и перевозчиков. При этом мы делаем ставку на логистическо-управленческое объединение автовокзалов и автостанций страны и действующей между ними маршрутной сети, строим эту работу на прямой связи «пассажир – автовокзал – перевозчик» с учетом потребностей каждой составляющей такой цепи.

– А как это выглядит на практике?

А. Левятов:

– Примеров можно привести немало. Это и успешно реализуемый совместно с ГУП «Мосгортранс» проект по эксплуатации нашей компанией на основании заключенных договоров автобусных станций «Теплый Стан», «5-й м/р Северное Бутово», «Орехово», «Тушинская» и опыт самостоятельного управления автостанциями «Красногвардейская», «Новоясеневская», а также опыт прямого управления в 4 регионах и удаленного управления в 7 регионах России. Разумеется, все объекты были надлежащим образом сертифицированы, оборудованы в соответствии с действующим



щим законодательством в сфере транспортной безопасности и т. д.

Летом 2005 года наша компания первой в стране ввела продажу автобусных билетов по паспортам на межрегиональные маршруты, с 2006 года активно работает по созданию Единой системы продажи билетов (ЕСПБ).

– Нельзя ли с этого места поподробнее...

А. Яровенко:

– Для реализации билетов и диспетчерского обслуживания используются передовые информационные технологии и новейшее программное обеспечение. На всех автовокзалах и автостанциях, входящих в сеть нашей компании, пассажир имеет возможность приобрести билеты заранее, в том числе «туда и обратно».

С 2010 года осуществляются бронирование и продажа билетов через Интернет и Call-центр. В ближайших планах – расширение спектра оказываемых пассажирам услуг. Главное, что каждый пассажир в Смоленске, если автовокзал вновь будет включен в систему, сможет приобрести билет со скидкой из любой точки А в любую точку Б на любого перевозчика, работающего в системе ООО «РАЛ».

Б. Лоран:

– За 10 лет работы наша компания стала своеобразным полигоном и экспериментальной площадкой по апробации и дальнейшему внедрению новых прогрессивных технологий на автовокзалах и автостанциях страны. Этому во многом способствует то, что ООО «Русские Автобусные Линии» является членом Российского авто-

транспортного союза, Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны», Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны», входит в Общественный совет по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском автотранспортном союзе.

Кому преданны, и кем преданы

– С августа 2007-го по октябрь 2011-го ваша компания арендовала Смоленский автовокзал. Насколько успешной была эта работа?

Б. Лоран:

– Для начала не мешало бы вспомнить времена не столь далекие, когда автобусные перевозки, и особенно междугородные, находились на обочине государственной политики, проводимой в сфере транспорта. В итоге объекты инфраструктуры в большинстве своем пришли в упадок, и Смоленский автовокзал – яркий тому пример. В 2004 году его долги превысили стоимость имущества, и потому была начата процедура банкротства. Избежать окончательного краха все же удалось, и в 2007 год автовокзал вошел уже с надеждой на лучшее, но не без проблем. Это РАЛ вывел автовокзал из банкротства, заплатив за аренду на три года вперед, что позволило закрыть долги. Обшарпанный фасад, текущая кровля и лужи в зале ожидания, пустовавшее долгое годы и оттого основательно запущенное западное крыло здания, захлапленные перроны и прилегающая территория, очереди перед кассами – вот

такое наследство мы получили, когда в августе 2007 года ООО «Русские Автобусные Линии» взяло Смоленский автовокзал в аренду на 60 месяцев. Но даже несмотря на большие стартовые расходы, мы изыскали солидные средства как на внешний и внутренний ремонт здания (фасада, кровли, второго этажа западного крыла), асфальтового покрытия, системы отопления, так и на улучшение диспетчерско-кассового обслуживания (внедрение современных технологий, новейшего программного обеспечения), взаимодействие всех подразделений и служб, условий труда и быта персонала (отремонтированы рабочие места, комнаты для водителей и контролеров по посадке, полностью обновлена компьютерная и оргтехника, установлены кондиционеры, закуплены микроволновые печи, холодильники, кулеры с питьевой водой, форменная одежда, портативные радиостанции). Кроме того, не только постоянно увеличивали зарплату (средний ее уровень к 2011 году составил 14 600 рублей), но и ввели гибкую систему премирования, возродив такую форму материального стимулирования, как учет коэффициента личного участия.

А. Левятов:

– Автовокзал был подключен к автоматизированной системе продаж, позволявшей пассажиру приобрести билет на любой рейс, отправляющийся с автовокзалов и автостанций, работающих в этой системе. Был создан сайт Смоленского автовокзала www.avtovokzal-smolensk.ru, на котором можно получить информацию об услугах, предоставляемых предприятием, ознакомиться с рас-

писанием, узнать о стоимости проезда, наличии свободных мест, самостоятельно их забронировать в режиме online.

А. Яровенко:

– Хотелось бы отметить, что наша компания уделяла и продолжает уделять самое пристальное внимание неукоснительному соблюдению требований Федерального закона от 09.02.2007 «О транспортной безопасности», и для этого на Смоленском автовокзале мы разработали и реализовали конкретные меры. В частности, был исключен доступ посторонних транспортных средств в зоны отправления и прибытия автобусов, а их подача на перроны стала контролироваться сотрудниками ЧОП, которые вместе с водителями и перронными контролерами обеспечивают безопасность пассажиров при посадке в автобусы. Их салоны в обязательном порядке обследуются, и в случае обнаружения забытых вещей и предметов персонал действует согласно разработанной инструкции. Билеты на международные и межобластные рейсы теперь продаются по паспортам, а для провоза багажа используются номерные бирки. Объект оборудован системами видеонаблюдения и экстренного вызова полиции.

Ж. Жарикова:

– Компания ООО «Русские Автобусные Линии» в рамках созданной и постоянно расширяющейся единой транспортной системы, охватывающей сегодня многие регионы страны, не только успешно реализует свою программу по дальнейшему совершенствованию сервиса, повышению его уровня до общеевропейских стандартов,

но и активно изучает и использует передовой опыт лучших автовокзалов. Например, сейчас мы внедряем программное обеспечение диспетчерско-кассового обслуживания, разработанное на Барнаульском автовокзале, а для Смоленска много полезного переняли у белорусских коллег из Витебска. В частности, запустили их программу объявлений по громкоговорящей связи, где, помимо информации об отправлениях и прибытии автобусов, предоставляемых услугах, мерах антитеррористической направленности, размещались и рекламные блоки.

И еще вот о чем хотелось бы сказать. Когда Смоленским автовокзалом управляла компания ООО «РАЛ», то буквально каждый год открывались новые маршруты, в том числе и международные. Один из них – Ярцево – Киев – мы предложили ИП Куликову М. А., и этот рейс стал одним из самых популярных. Открыли и такие международные рейсы, как Смоленск – Новополюцк, Смоленск – Рига. Были разработаны маршруты на Анапу, Сочи, Симферополь, Одессу, но как только нашу компанию «ушли» из Смоленска – все заглохло.

– Как думаете, почему были разорваны договорные отношения?

Б. Лоран:

– В русском языке слово «преданный» имеет два смысла. Мы своей многолетней работой доказали, что преданы любимому делу и Его Величеству Пассажиру. Однако нас предали: без каких-либо объяснений прежняя областная администрация в одностороннем порядке расторгла заключенный на пять лет договор. В чем причины такого шага, я не знаю. Могу лишь сказать, что он был сделан как раз в то время, когда большинство проблем Смоленского автовокзала мы решили и этот объект транспортной инфраструктуры успешно развивался, но нам за все хорошее даже спасибо не сказали. Наоборот, «выдавили» не только бесцеремонно, но и очень поспешно, словно кто-то куда-то сильно торопился.

Горькие уроки «сладких» маршрутов

– Поговорим о так называемых нелегальных перевозчиках, с которыми компания борется давно и повсеместно. Они под видом «заказных» осуществляют регулярные



перевозки по маршрутам, которые обслуживаются официальными перевозчиками, отправляющимися с автовокзалов, демпингуют, а отсюда – дисбаланс рынка, нездоровая конкуренция между компаниями. Есть ли примеры положительного решения этой проблемы, и что помешало снять ее с повестки дня в Смоленске?

Б. Лоран:

– Как свидетельствует статистика, в России нелегалы осуществляют более половины общего объема междугородных и международных перевозок, которые выполняются под видом «заказных», а для них места отправления и прибытия автобусов, маршрут следования законодательно не регламентированы. В итоге нелегалы зачастую продают билеты прямо в автобусах без предъявления удостоверяющих личность документов, багаж вообще не досматривается (везу, что хочу) и, разумеется, выбирают самые доходные, иначе говоря, «сладкие» маршруты, составляя недобросовестную конкуренцию официальным перевозчикам.

А поскольку именно на них возложено бремя нерентабельных, так называемых социальных, маршрутов во все отдаленные и глухие деревни области, то откуда появятся у этих автоколонн деньги на внедрение каких-либо инноваций, не говоря уже о покупке новых автобусов?

В Смоленске «заказные» рейсы на Москву, число которых достигает 30 в день, осуществляются от площади железнодорожного вокзала. С самого начала работы на Смоленском автовокзале мы боролись с не-

легалами: писали жалобы во все инстанции и даже судились. Увы, воз и ныне там. Никто нас не поддержал, а один в поле не воин.

А. Левятов:

– В Иваново, где мы тоже работали, эту проблему нам удалось решить при поддержке областной администрации. Но кроме проявленной региональной властью политической воли, помогли и собственные усилия: почти полтора года вели переговоры с нелегалами, в некоторых вопросах пошли им навстречу. В итоге большинство автобусов перешли на автовокзал, и площадь перед ним наконец-то удалось разгрузить.

Станут ли западные автобусные ворота России эталоном?

– Многих смолян волнует дальнейшая судьба автовокзала, который сегодня переживает нелегкий период. Что нужно сделать для скорейшего решения накопившихся проблем?

Б. Лоран:

– Я обратился к губернатору Смоленской области Алексею Владимировичу Островскому с письмами, в которых попросил рассмотреть два вариан-

та участия нашей компании в инвестировании дальнейшего развития Смоленского автовокзала, а также попросил о личной встрече. Первый вариант заключался в передаче автовокзала в прямое управление ООО «РАЛ» с целью воссоздания на его базе современного объекта транспортной инфраструктуры, полностью соответствующего мировым стандартам качества оказания транспортных услуг и доведения до логического конца восстановления единой сети автостанций Смоленской области с соответствующими духу времени технологиями и программным обеспечением для интенсивного развития внутриобластных перевозок. Второй – предусматривал, что наша компания выступит инвестором и самостоятельно, за счет собственных средств организует строительство современного автовокзального комплекса. Какой бы вариант ни был бы принят, ООО «РАЛ» приложит максимум усилий, чтобы Смоленский автовокзал стал образцовым, как и подобает западным автобусным воротам России.

– И каков ответ?

Б. Лоран:

– Ответа на 1 ноября нет...



НАША СПРАВКА

По официальным данным Росстата, в 2009 году в Российской Федерации воздушным транспортом было перевезено 47 млн пассажиров, железнодорожным – 1 млрд 137 млн, автобусами – 11 млрд 278 млн пассажиров (90%).

Цифры и факты

С 2007 по 2011 годы ООО «Русские Автобусные Линии» инвестировало в развитие Смоленского автовокзала 70 205 419,10 рублей. Современные методы управления позволили заметно увеличить пассажиропоток: в 2010 году перевезено 1 376 056 пассажиров, выполнено 74 554 рейса,

что на 10% больше, чем в 2008 и 2009 годах. Увеличивались доходы автовокзала, росли налоговые отчисления от его деятельности: 2007 год – 3 554 114 рублей, 2008 год – 4 639 997 рублей, 2009 год – 5 588 711 рублей, 2010 год – 6 420 319 рублей.

Не вырубишь топором

Департамент промышленности, дорожного хозяйства и транспорта Смоленской области от 5.03.2012 № 0550/04 официально сообщает, что «привокзальная площадь железнодорожного вокзала г. Смоленска не является утвержденным местом отправления и прибытия междугородных автобусов».

ХОРОШАЯ НОВОСТЬ

«Кирпич» для нелегала

В России в ближайшее время будет создан единый обязательный реестр автоперевозчиков и межрегиональных маршрутов. Предполагается, что такая база станет аналогом реестра прав на недвижимость и поможет вывести из тени нелегальных перевозчиков.

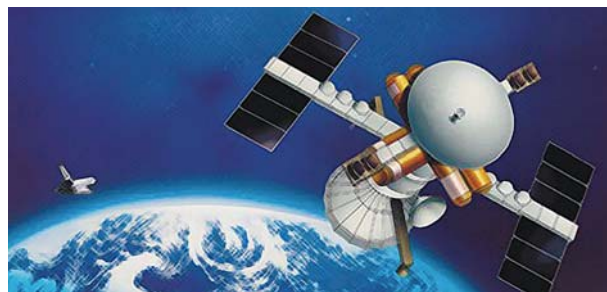
Из бизнес-плана ООО «РАЛ» «Развитие Смоленского автовокзала как современного объекта транспортной инфраструктуры»:

- формирование саморегулируемого рынка автобусных пассажирских перевозок с добросовестной конкуренцией, учитывающей интересы каждого звена технологической цепи «пассажир – автовокзал – перевозчик»;

- повышение экономической эффективности автобусных пассажирских перевозок за счет грамотной диспетчеризации, развития маршрутной сети и организации новых, в том числе и международных, маршрутов;

- внедрение передовых технологических решений в розничной дистрибуции за счет развития сети специализированных терминалов продажи и оплаты автобусных билетов, интегрирование в существующие сети терминалов мгновенной оплаты;

- стимулирование обновления и увеличения парка подвижного состава путем повышения доходности перевозчиков Смоленской области за счет логистических разработок и единой диспетчеризации (в том числе и с использованием системы ГЛОНАСС);



- комплексная модернизация автовокзала, направленная на усиление его антитеррористической защищенности и улучшение качества обслуживания пассажиров и автотранспортных предприятий области;

- организация проведения работ по полной реконструкции кровли, сооружению вентилируемого фасада здания, замене подвесного потолка в зале ожидания;

- установка ограждения по периметру территории автовокзала, дополнительных камер видеонаблюдения, видеодомофонов на двери служебных помещений, разделение потоков прибывающих и убывающих пассажиров;

- реализация кадровой политики, направленной на организацию новых рабочих мест для жителей Смоленска и Смоленской области, обеспечение достойного уровня заработной платы, формирование административно-управленческого персонала всех уровней из числа смоленских специалистов.

А теперь вопрос: для жителей области и города все это выгодно, удобно, востребовано?

www.rabochy-put.ru

От вокзалов отгонят нелегальные междугородные автобусы

Минтранс предлагает запретить стоять на привокзальных территориях даже тем, кто перевозит пассажиров по заказу

По информации «Известий», Министерство транспорта совместно с правительством Москвы и Минэкономразвития прорабатывает изменения в законодательство, которые запретят перевозчикам – даже тем, кто работает по заказу, – высаживать и забирать пассажиров рядом с авто- и железнодорожными вокзалами. При этом конкретные территории, на которые будет наложен запрет, смогут определять правительства регионов. Об этом «Известиям» рассказали представители Минтранса.

– Идея дать регионам право вводить запретные зоны для заказных перевозок существует. Сейчас поправки в законодательство проходят согласование в ведомствах, – заявили в ведомстве.

До 2008 года в перечень видов деятельности автомобильного транспорта, которые подлежат лицензированию, входили все перевозки, в том числе по заказу. Однако после принятия соответствующих поправок в законодательство перевоз-



чики, которые возят по заказу, работают в уведомительном порядке. Но на практике они ни перед кем не отчитываются, говорят опрошенные участники рынка. В результате подавляющее большинство юридических лиц и ИП при перевозке на автобусах отказываются от лицензии, но осуществляют регулярные перевозки под видом заказных.

Именно против таких перевозчиков направлена новая инициатива. Как рассказал «Известиям» источник в Ространснадзоре, в Москве, где вопрос с нелегальными перевозчиками стоит наиболее остро, действует одинаковое количество легальных и нелегальных компаний – по несколько сотен. При этом нелегалы делятся на две категории: маршрутки, которые связывают город и область и останавливаются на конечных станциях метро, и междугородные компании, которые обычно находят своих пассажиров около вокзалов.

Как пояснил исполнительный директор Московского транспортного союза

Юрий Свешников, нелегальные перевозчики пользуются тем, что их работа не подпадает ни под один из видов перевозок, описанных в законе – «Уставе автомобильного транспорта». Нормативные документы предполагают, что для заказных перевозок компания должна, в частности, иметь письменный договор фрахтования транспортного средства, где в том числе написано, кто поедет на конкретном автобусе.

– Если это неопределенный круг лиц, то взимать плату с пассажиров запрещено, – поясняет Свешников. – Если перевозки регулярные, то компания должна иметь лицензию, которую оформить не очень сложно, а также паспорт маршрута. Его нужно согласовать с субъектами федерации, через которые проходит трасса, также нужно определить места остановок. Именно этого нелегалы обычно не делают. Компания также должна заключить договор с вокзалом на кассовое обслуживание. Кроме того, нужно решить вопрос с предрейсовым обследованием водителей. Для этого либо заключить договор с лицензированным медицинским учреждением (в Москве их 316), либо получить лицензию на осмотры самим.



По словам собеседника, норма о том, что регионы могут определять «запретную зону» для посадки в заказные автобусы, содержалась в законе, который еще в 2007 году был принят Думой в первом чтении, но потом был «положен на полку». По предположению главы транспортного союза, именно через принятие того законопроекта идея может быть реализована в этот раз. Главное, чтобы при этом чиновники не перестарались и под новый закон не попали обычные заказные перевозки, например, во время похорон и свадеб, добавил Свешников.

Замдиректора работающей в Москве автобусной компании «Сатурн Трэвел» Татьяна Барсова согласна, что наличие лицензии не означает легальность: часто сомнительные ком-

пании как раз имеют лицензии. Также сложно доказать, что за заказные перевозки берут деньги, по словам Татьяны Барсовой. Показательным, по ее мнению, является наличие паспорта маршрута, получение которого отнимает много времени. По ее словам, инициатива властей положительная, но вряд ли сможет побороть нелегалов.

– Другие действия московских властей, наоборот, помогают им жить, – говорит она. В частности, как рассказала Барсова, в этом году в Москве поменялся порядок распределения вокзалов между собственниками при согласовании маршрута.

– Вышло 408-е постановление Правительства Москвы, которое регламентирует планы развития дорожно-транспорт-

ной сети столицы. И там одной маленькой строчкой прописано, что нужно маршруты все ориентировать по географическому направлению. То есть если мы приходим с юга, то мы должны переезжать на «Красногвардейскую» или в Орехово. Мы, например, работаем на «Щелковской» шесть лет, но нам ее не согласовали, – пояснила представитель перевозчика.

По ее мнению, смена привычных точек дезориентирует пассажиров и играет на руку нелегалам, которые работают на доступных местах, около вокзалов. Среди наиболее оживленных мест работы таких компаний – Казанский и Павелецкий вокзалы, самое популярное направление – юг, в частности в Ростов-на-Дону.

Известия

Фото: Сергей Шахиджанян

Новости

«Питеравто» вышел из Ассоциации перевозчиков, так как она «не отвечает требованиям времени»

Санкт-Петербург, 2 ноября. Петербургская Ассоциация перевозчиков пассажиров лишилась самого крупного участника. Сегодня о своем выходе из организации заявили представители холдинга «Питеравто».

Официальное уведомление об этом направили руководители транспортных компаний «Питеравто» и «Вест-Сервис».

«Ассоциация сегодня уже не играет той роли, что несколько лет назад. Изменились условия, другая ситуация на рынке. Мы несколько лет назад избавились от «Газелей», они перестали отвечать требованиям

времени. Примерно такая же ситуация сегодня и с Ассоциацией перевозчиков пассажиров», – говорит Семен Карелин, генеральный директор ООО «Питеравто».

В Ассоциацию перевозчиков пассажиров входят только автобусные компании, причем как частные, так и государственный «Пассажиравтотранс». Она была создана в 2004 году, когда началась подготовка к транспортной реформе. Таким образом, ее участники стремились вести диалог с городской властью. Подобные общественные объединения часто создаются в различных сферах и в России, и за рубежом. На время создания Ассоциации многие вопросы не были урегулированы федеральным или городским зако-



нодательством, и роль этой общественной организации была важной.

«Сегодня ситуация иная, – подчеркивают в «Питеравто». – Рынок пассажирских перевозок сложился, есть правила работы. У Ассоциации резко сузилось поле для деятельности. Достаточно заглянуть на официальный сайт, где в разделе «Мероприятия» последнее сообщение датировано маем и сообщает о праздновании Дня Победы, а новости о деятельности непосредственно Ассоциации датированы августом. Подавляющее большинство вопросов решается без ее участия».

<http://www.baltinfo.ru>

НА ОСНОВЕ НАУЧНОГО АНАЛИЗА



Генеральный директор ГУП МО «Мострансавто» Сергей Разумный:

«У нас есть понимание,
как развивать маршрутную сеть».

Сегодня на самом высоком уровне говорится о важности программы развития транспортного комплекса Московской области. О том, какие приоритеты, цели и задачи стоят в этой связи перед крупнейшим автомобильным перевозчиком региона, рассказывает генеральный директор ГУП МО «Мострансавто» Сергей Разумный.

Регулярные пассажирские перевозки в Московской области начались в 1926 году, когда было решено открыть автобусное сообщение не только в столице, но и в промышленных городах Московской губернии. Первые автобусные маршруты появились в Коломне, Серпухове, Ногинске, Подольске, Волоколамске, Звенигороде. За многие годы работы сформировались структура предприятия и сеть основных маршрутов. Так, в настоящее время в состав «Мострансавто» входят 53 филиала, в том числе 34 автотранспортных предприятия, 4 авторемонтных завода. Предприятие обслуживает население 39 районов, 74 горо-

дов, 108 поселков городского типа и свыше 5500 сельских населенных пунктов. Протяженность маршрутной сети достигает 30 000 километров, филиалы «Мострансавто» перевозят более 2 млн пассажиров в день.

На сегодня многие направления развития и задачи «Мострансавто» определяются уникальным экономическим расположением области как части единого большого организма Московского региона. Близость к Москве не только предъявляет повышенные требования к комфорту и безопасности пассажирских автомобильных перевозок, но и ставит перед руководством новые задачи в области организации транспортных потоков, развития маршрутной сети в целом, чтобы обеспечить потребности жителей региона, рассказывает генеральный директор ГУП МО «Мострансавто» Сергей Разумный.

С учетом того, что территория Москвы увеличилась более чем в два раза и нагрузка на транспортные артерии региона все повышается, одной из текущих задач остается развитие и совершенствование маршрутной сети области. В настоящее время прямое сообщение с Москвой имеют 57 городов Московской области, перевоз-

ки осуществляются от 21 станции Московского метрополитена по 150 маршрутам, на которых задействованы больше тысячи автобусов. Впрочем, среди них есть как прибыльные, так и убыточные, от которых нельзя совсем отказаться из-за их социальной значимости. «Поэтому сейчас мы ведем необходимую работу по сбору и анализу существующего состояния сети, а также научные разработки в области ее дальнейшего развития, – рассказывает глава «Мострансавто». – Итогом этой работы до конца текущего года должна стать программа, по которой мы будем работать до 2015 года. В целом у нас есть понимание, как необходимо развивать маршрутную сеть в современных условиях».

Главным направлением разрабатываемых стратегических программ в «Мострансавто» остается повышение комфортности проезда пассажиров, которую обеспечивает, прежде всего, качество самого подвижного состава. Его обновление становится второй по важности задачей. На сегодня средний возраст автобусов составляет 8 лет, что уже ощутимо влияет на комфортность перевозок. Большое обновление прошло в 2005 году, когда в рамках ре-

ализации областной целевой программы автопарк пополнился сразу на 800 автобусов марки «ЛиАЗ», а затем на 600 автобусов марки «Мерседес-Коннекта». В 2010 году «Мострансавто» приобрел в лизинг большую партию современных микроавтобусов «Мерседес-Спринтер», а в 2011 году – несколько сот больших комфортабельных автобусов «МАН» и «Хёндай» для междугородных перевозок. Все это существенно улучшило качество транспортного обслуживания населения Подмосковья. Однако это не разовая работа: в среднем необходимо обновлять примерно 15% автопарка в год.

Учитывая лимит денежных средств в бюджете области, было решено задействовать лизинг, а затем схему аренды. В настоящее время ведется подготовительная работа, в результате которой уже до конца года планируется определить потенциальных партнеров «Мострансавто», а уже во втором полугодии следующего года предприятие рассчитывает порадовать пассажиров Подмосковья 200 новыми низкопольными городскими автобусами. Также транспортники возлагают надежду на Олимпиаду. В рамках подготовки к этому событию в 2013 году будет закуплено более 700 автобусов, которые уже с момента поставки пойдут на маршруты области. На время проведения Олимпиады они отправятся в Сочи, причем работать на олимпийских маршрутах будут также водители «Мострансавто».

Современные экономические условия даже от государственного предприятия требуют максимальной эффективности, поэтому «Мос-

трансавто» вот уже несколько лет внедряет как новые технологии в области управления маршрутами, так и различные системы оплаты проезда. Так, внедрена автоматизированная система контроля проезда на городских маршрутах. Она позволила упорядочить оплату проезда в общественном транспорте и стабилизировать доходность. Благодаря этой автоматизированной системе были высвобождены свыше 400 кондукторов.

Также внедряется система контроля за движением автобусов с помощью спутниковой связи. Так, АСУ «Навигация» позволяет получать достоверные данные по выполненным рейсам, а также вести контроль над скоростным режимом. Это обеспечивает гибкое диспетчерское управление маршрутами, позволяет мгновенно реагировать на срыв расписания движения автобусов и в целом повышать ответственность водителей и диспетчеров за качество перевозок.

Внедрение в филиалах системы ОНРАК и программного обеспечения «Нефтосервер-3» позволяет контролировать расход топлива каждым автобусом, отпускать топливо за наличный расчет. Кроме того, вот уже три

года на маршрутах «Мострансавто» функционирует система оплаты проезда транспортными картами долговременного действия. Это пополняемая пластиковая карта, при помощи которой можно оплачивать проезд на автобусах, оборудованных этой системой.

Также в ГУП «Мострансавто» созданы семь центров сервисного обслуживания автобусов. Это позволяет выполнять техническое обслуживание и сложный ремонт машин на собственных производственных базах. Продолжает развиваться производственно-техническая база: во многих филиалах «Мострансавто» установлено новое моечное оборудование портального типа, в последние годы затрачено немало средств на строительство автозаправочных станций, отвечающих современным требованиям, на реконструкцию и сооружение новых котельных.

Впрочем, внедрение новых технологий все же не решает всех проблем государственного предприятия. Большая часть прибыли уходит как на поддержание огромного парка, так и на «социалку». Руководство «Мострансавто» хорошо понимает, что основной «движок» предприятия – это люди.



Оставаясь ведущим игроком на рынке пассажирских перевозок, государство просто не может отказаться от социальной защищенности людей. Эта задача особенно остро стоит сейчас, когда важной проблемой остается высокая текучесть кадров в некоторых филиалах. Кое-где она достигает 18%. Это объясняется как сложными условиями работы, так и территориальной близостью столицы, где заработная плата заметно выше.

Именно поэтому в структуре «Мострансавто» особое место занимает объединенный комитет профсоюза, который проводит огромную работу по защите социально-экономических интересов сотрудников. В его составе 48 первичных профсоюзных организаций, 96 цеховых комитетов. Охват профсоюзным членством составляет 92%, то есть в общей сложности насчитывается свыше 26 000 членов профсоюза. Кроме того, членами профсоюза являются около 2000 неработающих пенсионеров. Свою политику по защите интересов трудящихся объединенный профком проводит, прежде всего, через единый коллективный договор, который заключается в ГУП МО «Мострансавто» на каждые три года. В течение всего отчетного периода коллективный договор является базовым документом в системе коллективной защиты прав и интересов работников предприятия, в системе договорного регулирования трудовых отношений.

Так, работникам «Мострансавто» предоставляется полный пакет социальных гарантий: полноценный оплачиваемый отпуск, оплата больничных листов, бесплатное



питание в ночную смену в собственных столовых. Филиалы оснащены медпунктами, в которых работают не только фельдшеры и медсестры, но и врачи-специалисты. Водители перед рейсом проходят обязательное медицинское обследование, у предприятия есть собственная санаторно-лечебная база.

Так, в 2006 году произведена реконструкция пансионата «Нара». Здесь сотрудники «Мострансавто» могут пройти курс лечения или восстановления под присмотром высококлассных врачей. Стоимость путевки для них составляет максимум 10–50%, остальное оплачивают предприятие и профсоюз. Дети сотрудников могут отдохнуть в оздоровительном лагере в Волоколамском районе, где имеется уникальная современная медицинская аппаратура, позволяющая эффективно лечить хронические заболевания. В лагере курортного типа ежегодно отдыхают и проходят лечение полторы тысячи детей работников «Мострансавто».

Оставаясь государственным предприятием, «Мострансавто» также несет огромную соци-

альную нагрузку: почти половина его пассажиров – школьники, студенты, пенсионеры, работники правоохранительных органов, которые пользуются льготным проездом. Кроме того, созданная модель государственных пассажирских перевозок позволяет оперативно и одновременно создавать транспортные коридоры с пассажиропотоком в десятки и сотни тысяч человек, что не под силу ни одной частной компании. Так, например, во время обслуживания Международного авиакосмического салона в Жуковском ежедневно приходилось перевозить от железнодорожной станции четверть миллиона посетителей. Также «Мострансавто» обслуживает заказные спортивные мероприятия, осуществляет пасхальные перевозки, недавно предприятие начало осваивать новый для себя вид деятельности – туристический бизнес.

«В целом это очень сбалансированная и мощная структура, – говорит Сергей Разумный. – Наша задача – повысить ее эффективность, сохранив при этом все социальные составляющие».

Транспортная неделя