



## **ГЛАВНОЕ – НАДЕЖНОСТЬ!**

Туристические автобусы King Long

Продажа. Сервис. Запасные части

Лизинг. Кредит

Всегда в наличии

**Единая справочная служба: 8-800-700-52-35**  
(звонок по России бесплатный)

# РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 5 (49) июль–август

**2013**



**Владимир Путин:**  
Решение транспортных  
проблем в Центральном  
регионе должно  
быть комплексным  
и скоординированным



# ПЕРЕВОЗКИ ПО ВСЕЙ РОССИИ НА КРЕДИТАХ БАНКА СГБ



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

**8-800-100-55-22**

звонок по России бесплатный

[www.severgazbank.ru](http://www.severgazbank.ru)

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



**СЕТЬ АВТОВОКЗАЛОВ**

**ГРУППЫ КОМПАНИЙ «РУССКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ»**

в городе МОСКВЕ

## А Автобусная Станция «Тушинская»

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



**Второе десятилетие успешной работы  
в «Единой транспортной системе «Российские Автобусные Линии»!**

### РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 ГОДА

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

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

**Периодичность выхода:**

от 6 до 12 выпусков в год

**Тираж:** 10 000 экз.

**Распространение:** подписка и целевая рассылка

**Регион распространения:** Москва и регионы, страны СНГ и ЕС

**Экспертный совет:**

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

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

**Винокуров Б.А.** – президент Московского областного транспортного союза

**Герями 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»

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

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

**Старовойтов О.И.** – президент Российского автотранспортного союза

**Яровенко А.С.** – председатель правления НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны»

**Главный редактор:** Б.О. Лоран

**Выпускающий редактор:** С.Н. Неподкосов

**Советник главного редактора:** Г.Д. Шахматов

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

**Юридическое сопровождение:**

В.В. Садовников, М.В. Бойко

**Отдел подписки и распространения:**

А.А. Голощук, С.Н. Маракулин

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

**Фотограф:** Ю.П. Данченко

**Дизайн и верстка:** Т.Ю. Котелкина

**Корректор:** О.И. Церковская

**Ответственный секретарь:** С.И. Жаркова

**Адрес редакции:**

119571, г. Москва,

Ленинский проспект, д. 158, офис 310

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

E-mail: info@rosbuslines.ru

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



За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.  
Цена свободная.

Подписано в печать  
03.09.2013 г.

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

#### СЛОВО РЕДАКТОРА

2

#### ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ◆ **ТЕМА НОМЕРА.** Владимир Путин: «Укрепление инфраструктуры транспортной системы Москвы и Московской области стало важнейшим приоритетом и столичного, и областного правительства... и федеральных властей» 3
- ◆ Ключевая роль 12
- ◆ Приоритеты развития 16
- ◆ Насущным проблемам – инновационные решения 19

#### ПЕРСОНА

- ◆ Новое назначение 21

#### ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

- ◆ Минтранс России утвержден новый регламент лицензирования автомобильных пассажирских перевозок 22
- ◆ Наша безопасность 22
- ◆ Россияне стали меньше бояться терактов на транспорте 23
- ◆ В Липецке выбрали лучших водителей автобусов 24
- ◆ Маневр с торможением... 24
- ◆ Минтранс КБР представил концепцию развития транспортной системы республики в на период до 2020 года 25
- ◆ Автовокзалы и автобусы в Дагестане станут безопаснее 26
- ◆ Четыре новых автовокзала появятся в Новосибирске 26
- ◆ «Мострансавто» готовится к транспортному обслуживанию Олимпиады 27
- ◆ Актуальные вопросы обсудили на автовокзале 28
- ◆ Маршрут возобновлен 28

#### СОБЫТИЕ

- ◆ Евразийский транспортный форум и 7-я Международная специализированная выставка «Коммерческий транспорт. Автомеханика. Логистический сервис» 30
- ◆ Шаг в будущее 32
- ◆ Два года спустя... 34
- ◆ Медаль «100 лет со дня рождения Е. Г. Трубицына» 36
- ◆ Вчера, сегодня, завтра 38
- ◆ Союз транспортников России отметил десятилетие 41

#### СОТРУДНИЧЕСТВО

- ◆ Рука об руку с эпохой 42
- ◆ Стратегический партнер 44

#### АВТОВОКЗАЛЫ

- ◆ Комфорт и безопасность – главные составляющие в работе Южного автовокзала Екатеринбурга 46
- ◆ Слагаемые успеха 49
- ◆ Центральному автовокзалу – быть! 51
- ◆ Инновации по-эстонски 54

#### ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

- ◆ Европейские инновации на российской почве 56

#### СВЯЗЬ ПОКОЛЕНИЙ

- ◆ На старте снова «Чайка» 57

#### ИСТОРИЯ АВТОБУСА

- ◆ Возрождение «короля дорог» 61





*Уважаемые читатели!*

*Закончилось жаркое лето 2013 г. Жаркое не столько из-за погоды, сколько по причине жарких споров и дискуссий по определению дальнейших путей развития автовокзалов и междугородных перевозок. Но начну с главного события этого лета – совещания, проведенного президентом страны по развитию Московского транспортного узла. В частности, глава государства подчеркнул, что строительство новых путепроводов, особенно на сложных участках, позволит повысить пропускную способность развивающейся дорожной сети страны. Особое внимание федеральных и региональных ветвей власти сосредоточено на проекте строительства Центральной кольцевой автодороги.*

*Предполагается, что уже через пять лет это будет современная и удобная транспортная магистраль, доступная по оплате как для обычных граждан, так и для межрегиональных и международных перевозчиков. Кроме этого предусмотрено строительство новых путей для пригородного сообщения.*

*Возвращаясь к жарким дискуссиям, хочется отметить XI съезд РАС, прошедший в конце июня в Сочи. Там было весьма представительное собрание в лице транспортных чиновников, объединений автотранспортников и руководителей транспортных организаций. Шел диалог бизнеса и власти.*

*Заметным событием на рынке стала вторая годовщина организации сообщества автовокзалов – НП «Развитие Автовокзалов Страны». Спасибо бывшему министру транспорта, а ныне советнику президента России И.Е. Левитину, который в апреле 2010 г. рекомендовал на совещании российских автовокзалов создать единую организацию для защиты интересов отрасли и для полноценного диалога с властью. Много сделано нашим объединением за этот период, и один из результатов его деятельности – признание НП РАВС со стороны Ассоциации европейских автовокзалов, чье десятилетие будет отмечаться в начале сентября. Приглашение НП РАВС к диалогу, обмен опытом и развитие международных перевозок лучше всего свидетельствует о нашей значимости на евразийском пространстве.*

*Кроме этого НП РАВС примет участие в качестве соорганизаторов в грандиозном событии в мире автотранспортной индустрии – Евразийском транспортном форуме – 2013, который состоится 18–20 сентября в Екатеринбурге. Профессионалы из НП РАВС проведут мастер-классы в рамках тематической секции форума под названием «Автовокзалы в системе транспортного обслуживания населения». Добро пожаловать!*

*Хочется отметить и еще одну годовщину – 10-летие Союза транспортников России. Спасибо Е.Б. Ефимову, что он смог такой союз создать, развивать и, самое главное, быть услышанным первым лицом страны и продвигать интересы отрасли. Поздравляем наших старших товарищей и желаем им новых успехов!*

*Теперь о перспективах рынка. Готовится ряд поправок в действующее законодательство для поддержки добросовестных операторов рынка и пресечения деятельности нелегалов под видом заказных. Призываю коллег не занимать позиции сторонних наблюдателей, а принимать самое активное участие в этом процессе через региональные и межрегиональные объединения автотранспортников. Только тогда будет результат, который нужен рынку, а не тот, который «получится как всегда».*

*На страницах нашего журнала мы будем в большем объеме освещать опыт и достижения зарубежных коллег. Впрочем, и нам есть чем с ними поделиться. Востребованность издания в странах постсоветского пространства существенно возросла. Не за горами и англоязычная версия.*

*И последнее. Начиная с этого номера, мы будем регулярно освещать в специальном разделе историю отечественного и зарубежного автобусостроения. Это наша история. Это развитие главной составляющей нашей отрасли – автобуса. В этом номере мы расскажем о тернистом многолетнем пути от свалки металлолома до детальной реконструкции, который выпал на долю легендарной модели середины прошлого века – ЗИС-127. Благодаря стараниям наших эстонских коллег «король дорог» снова притягивает восхищенные взоры прохожих своим модным ретро-дизайном.*

*Приятного и полезного чтения!*

*С уважением,*

Б. Лоран



## ТЕМА НОМЕРА

### Владимир Путин:

«Укрепление инфраструктуры транспортной системы Москвы и Московской области стало важнейшим приоритетом и столичного, и областного правительства... и федеральных властей».

Президент России провел совещание по реализации проектов развития транспортной инфраструктуры Москвы и Московской области.

Перед началом заседания глава государства осмотрел строящийся участок трассы северного обхода города Одинцово Московской области, связывающей МКАД и Минское шоссе.

**В.В. Путин:** У нас состоялось уже несколько совещаний по вопросам реализации крупных инфраструктурных проектов: это модернизация и расширение БАМа и Транссиба, высокоскоростное железнодорожное сообщение между Москвой и Казанью, развитие Московского авиационного узла. Сегодня речь пойдет о ключевых проектах по развитию транспортной инфраструктуры Москвы и Московской области.

Этот вопрос принципиально важен не только для жителей Москвы и Подмосковья. Исторически сложилось так, что именно здесь, в столичном регионе, проходят основные пассажирские и грузовые потоки страны. От того, насколько грамотно, эффективно будет выстроена работа транспорта

в центральной части России, во многом будет зависеть и состояние всей транспортной системы страны.

За последние годы в федеральном правительстве и на уровне региональных властей этому вопросу уделяется много внимания, и сделано уже немало: последовательно расширяется сеть Московского метрополитена, обновляются железнодорожные вокзалы столицы и развивается пригородное сообщение, модернизируются аэропорты, строятся развязки и так называемые вылетные магистрали. В целом большое внимание уделяется общественному транспорту.

Укрепление инфраструктуры транспортной системы Москвы и Московской области стало важнейшим приоритетом и столичного, и областного правительств да и федеральных властей. И это правильно, потому что граждане задают вопросы по этому поводу. Это острый вопрос не только для тех, кто живет в этом регионе, но и для тех, кто приезжает сюда по коммерческим или семейным делам.

В нашем совещании принимают участие и мэр столицы



Сергей Семенович Собянин, и губернатор Московской области Андрей Юрьевич Воробьев. Я попрошу их доложить о том, как они выстраивают эту работу на региональном уровне и как, с их точки зрения, идет работа с федеральными властями, с их коллегами из ближайших прилегающих регионов.

Решение транспортных проблем в Центральном регионе должно быть комплексным и скоординированным. Нужна согласованность между регионами, поддержка федерального центра, широкое использование механизмов государственно-частного партнерства.

Все наши инициативы должны быть соотнесены с бюджетными возможностями, подкреплены необходимыми финансовыми ресурсами как на федеральном, так и на региональном уровнях. Только в этом случае можно добиться кардинального изменения ситуации к лучшему.

Основная задача – это эффективная интеграция различных видов транспорта: дальнейшее развитие сети автодорог и повышение их пропускной способности, в том числе строительство новых путепрово-



дов, причем на самых сложных участках.

От того, насколько грамотно и эффективно будет выстроена работа транспорта в центральной части России, во многом будет зависеть и состояние всей транспортной системы России.

Сейчас увеличивается строительство железнодорожных магистралей пригородного сообщения. Но поток транспорта, который стоит в ожидании на переездах, тоже увеличивается. Проблема становится все более и более острой.

Особо остановиться хотелось бы на теме автодорог. Люди справедливо говорят о высокой загруженности наземного транспорта в столичном регионе и в Подмосковье. Действительно, сегодня МКАД – это уже не столько городская трасса. По сути это единственно возможный транзитный маршрут для огромного количества грузовиков, следующих в самых различных направлениях – и в Москву, и из столицы.

Чтобы разгрузить МКАД, перенаправить эти потоки в обход Москвы, был предложен проект центральной кольцевой дороги.

**«К 2018 году центральное кольцо должно стать современной, удобной транспортной магистралью, важным участком межрегионального сообщения и международных транспортных коридоров, востребованным как для участников экономической деятельности, так и для граждан».**

Строительство центральной кольцевой автомобильной дороги выделено в числе трех ключевых направлений для возможного расходования

средств Фонда национального благосостояния. Добавлю, что проект строительства уже достаточно серьезно проработан, в программу развития госкомпании «Автодор» на его реализацию заложены солидные ресурсы.

Сегодня мы поговорим по этим проблемам самым предметным образом, конкретно обсудим механизмы участия государства и частных инвесторов в данном крупнейшем проекте, а также использование средств Фонда национального благосостояния.

Необходимо жестко пресекать любые спекуляции и любые коррупционные схемы, попытки раздуть смету и под шумок нажиться на перепродаже земли. Нужно минимизировать ценовые риски проекта.

Рассчитываю на активное содействие в этом вопросе властей и столицы, и Подмосковья.

Трассу кольца предлагается поделить на участки, чтобы ускорить проектирование и оформление землеотводов. Кроме того, привлечь инвесторов на отдельные участки гораздо проще, чем сразу на весь огромный и такой затратный проект.

Понятно, что у каждого участка должна быть своя протяженность, свои инвесторы, своя специфика и, безусловно, своя экономика. И чтобы проект был в целом успешным, дал необходимую отдачу – как для инвесторов, так и для бюджета, – нужен выверенный график запуска каждого участка с учетом сложившейся и перспективной потребности на ключевых направлениях грузоперевозок.

Безусловно, нужно обеспечить своевременное подклю-



чение к магистрали федеральной и региональной дорожной сети. Рассчитываю на то, что Министерство транспорта будет иметь это обстоятельство в виду и соответствующим образом выстраивать свою собственную работу. Надеюсь, что по всем этим вопросам «Автодор» и региональные власти найдут полное взаимопонимание.

Нужно тщательно просчитать справедливый размер платы за проезд на новой автодороге. Она должна быть доступна для граждан и необременительна для участников экономической деятельности.

И конечно, нельзя забывать о развитии пригородных железнодорожных перевозок в Московском регионе. Это очень значимая составляющая всей проблемы, причем с большой социальной частью. Прямо или косвенно этот вопрос затрагивает более четверти населения нашей страны.

Вы представляете, какой масштаб – более четверти населения страны?! Электричка-



ми пользуются самые широкие слои населения. Прежде всего, это, конечно, работающие люди, студенты, пенсионеры, как правило, с невысокими либо средними доходами. Поэтому мы должны обеспечить стабильность и предсказуемость стоимости проезда в пригородных поездах.

Решение транспортных проблем в центральном регионе должно быть комплексным и скоординированным. Нужна согласованная работа регионов, поддержка федерального центра, широкое использование механизмов государственного-частного партнерства.

В этой связи прошу Правительство России, во-первых, считать проект развития пригородного сообщения в московском транспортном узле приоритетным для реализации на ближайшие 5–6 лет. При этом отмечу, что он станет одним из крупнейших проектов подобного рода в мире.

«Необходимо предусмотреть строительство главных и дополнительных путей для пригородного сообщения. Сейчас и Московская область, и Москва с ОАО «РЖД» активно занимаются этим вопросом, и уже строятся магистрали, есть соответствующие проекты. Ни в коем случае этого нельзя забывать, нужно двигаться по этому направлению».

Такого рода проекты и позволяют нам существенно увеличить пассажиропоток на этих направлениях, хотя сегодня он у нас и так огромный: 600 миллионов человек в год. А будет – 900 миллионов, почти миллиард! Будучи одним из самых крупных инфраструктурных проектов в мире, он дол-

жен сделать перевозки и жизнь людей гораздо более комфортными. И еще раз напомню, что нужно предусмотреть возведение современных путепроводов, чтобы не скапливались машины на переездах через железнодорожные пути при росте интенсивности движения.

Во-вторых, обязательно нужно сохранить субсидирование. Еще три года назад мы ввели эти субсидии, даже больше – года четыре назад начали выделять 25 миллиардов, несмотря на кризис. Договорились о том, что постепенно это будет передаваться на региональный уровень. Необходимо убедить, что в регионах есть эти средства и точно зафиксировать, что они выделяются именно на данные цели.

**С.С. Собянин, мэр Москвы:**



То, что мы сегодня обсуждаем, это важнейший проект развития всего огромного региона. Практически четверть населения страны так или иначе завязана, сориентирована на московский транспортный узел. Соответственно и проект касается, по сути дела, всей Центральной России. Трудно себе представить ситуацию, при которой не будет нормальных коммуникаций, сообщения

между Нижним Новгородом, Ярославлем, Владимирской областью и Московским регионом. Они сегодня работают как единый экономический механизм. Это и рынок производства, и рынок потребления товаров, это огромные экономические и пассажирские связи между названными регионами.

Абсолютно правильным было выделение ЦКАД в качестве важнейшего инфраструктурного проекта. Казалось бы, он от Москвы находится достаточно далеко, и какое отношение имеет к городу?! Самое прямое! Потому что сегодня МКАД перегружена, и другого варианта, как ее разгрузить, построив ЦКАД и пустив по ней часть транзитных грузов, придумать невозможно.

По моему мнению, и часть внутрирегиональных перевозок перейдет на ЦКАД. Это примерно, как минимум, четверть или треть всех перевозок, потому что сегодня ближайшие города под Москвой заезжают на МКАД и потом выезжают на другую радиальную магистраль. Они могут вполне пойти и по ЦКАД, а это очень важно.

Часть ЦКАДа проходит непосредственно через территорию Новой Москвы, и мы видим, что в этом есть колоссальный инвестиционный потенциал. После того как было озвучено, что ЦКАД будет строиться, у нас уже целый ряд инвесторов начали интересоваться, как строить там логистические центры, создавать новые производственные места и так далее. Конечно, надо следить за территорией, чтобы ее не приватизировали по «серой» схеме.

Этот участок соединяет Домодедово и Внуково. То есть



мы даем еще и связку между крупнейшими аэропортами страны. В этой связи я хотел бы остановиться на строительстве радиальных направлений, радиальных дорог. Кстати, та дорога, на которой мы находимся (обход Одинцово), – по сути дела, два новых направления, которые заходят в Москву. Впервые за последние 20–25 лет мы строим две самые современные дороги, которые войдут в столицу.

Вместе с министерством мы по поручению президента согласовали сроки реконструкции практически всех вылетных магистралей. Это важно рассматривать совместно с ЦКАД, потому что если построим ЦКАД, а радиальные направления дороги, которые до нее доходят, не будут реконструированы, ЦКАД как бы повиснет в воздухе сама по себе. Для того чтобы она дала максимальную эффективность, помимо строительства самой ЦКАД, нужно к этим же срокам подтягивать реконструкцию вылетных магистралей. Толь-

ко тогда мы и получим полный 100-процентный эффект. Это очень важно!

По большинству этих направлений мы уже совместно работаем. Москва выполняет свои «домашние уроки», министерство – свои. Тем не менее, часть радиальных направлений, такие, например, как Волга – Урал, пока мы видим за 2015 годом, и нет пока четкого понимания финансирования. Мне хотелось бы, чтобы в этой связи было дано поручение правительству, чтобы мы рассматривали синхронно реконструкции и этих участков, которые очень важны.

Второй актуальный вопрос – это пригородное сообщение. Конечно, сколько бы мы ни строили дорог, если представить себе, что все граждане, которые живут в этом регионе, будут перемещаться на машинах, потенциал такого трафика составляет 10 миллионов. Если представить, что они одновременно выйдут на дороги, ни МКАД, ни ЦКАД, ни «вылетные магистрали» – ничто с этим

не справится. Единственный вариант, который существует во всех странах мира, – развивать общественный транспорт. Поэтому пригородное сообщение является важнейшим инфраструктурным, социальным и экономическим проектом.

Ваше поручение по его развитию в значительной части реализуется. Москва выделила на этот проект около 50 миллиардов рублей, «РЖД» – более 40 миллиардов и правительство – около 150 миллиардов. Проект структурирован, расписан по годам, началось проектирование и строительство. Недавно мы уже смотрели ход реконструкции путей до Химок. В ноябре он будет полностью закончен, и от Химок до Москвы поезда начнут ходить с интервалом в 5 минут, а время в пути составит всего 22–25 минут. По сути дела, это наземное метро.

Еще я бы хотел подчеркнуть абсолютно правильное поручение: считать это приоритетом и не забывать финансировать проект. Там, кстати, часть направлений не вошли в него, они появились буквально недавно, после Вашего совещания по авиационному узлу, когда мы увидели, что, например, перевозки в аэропорт Внуково увеличатся почти в два с лишним раза в ближайшей перспективе, а сегодня там ходит один поезд-аэроэкспресс один раз в час. То есть будет транспортный коллапс, если мы это направление не включим в работу.

Вопрос субсидий на пригородные перевозки тоже крайне важен. Потому что, если эти субсидии будут розданы разным регионам, а, например, у нас пригородное сообщение



касается десятков субъектов, придется смириться с необходимостью всем собраться, договориться, выстроить какую-то логистику, определить доли и так далее. Это очень сложно, практически невозможно. Поэтому я считаю, что этот процесс должен быть централизован.

Деньги на всю страну не такие большие, эффект – колоссальный. Потому что при субсидировании, например, московского транспортного узла, Центральной пригородной компании, она в свою очередь заказывает подвижной состав на сумму 86 миллиардов рублей, самые современные составы, которые, кстати, строятся в тех же Мытищах. То есть эта синергия очень серьезная.

**В.В. Путин:** В область?

**С.С. Собянин:** В область. Без понимания, какие субсидии, как по годам будут распределяться, без стабильного финансирования ни один банк кредит не даст под эти проекты, бизнес не будет вкладывать деньги, и мы, сэкономив несколько миллиардов, потеряем десятки.

И в этой связи есть еще один вопрос. В составляющей пригородных перевозок помимо субсидирования есть составляющая тарифа железной дороги на услуги, которые она предоставляет: ремонт подвижного состава, поставки подвижного состава на линии и так далее. Там необходимо тоже смотреть, чтобы эти тарифы не росли скачкообразно, чтобы это было в пределах, примерно, хотя бы инфляции, иначе мы с одной стороны будем субсидировать, у железной дороги будут расти тарифы, это произойдет, и мы, что называется, получим по нулям.

Что касается самих проектов реконструкции, для примера

хочу сказать по тем направлениям, которые сегодня уже в реконструкции. В частности, Казанское направление – провозная способность 150 миллионов; Горьковское – 122 миллиона; Ярославское – 137, Курское – 114. Эти цифры сами говорят, насколько это важный проект.

Владимир Владимирович, я бы просил, чтобы Вы создали президентскую рабочую группу или комиссию, которая хотя бы раз в полгода или раз в год возвращалась к этим вопросам. Я думаю, что и дисциплины, и порядка в этом вопросе было бы в таком случае больше, и мы бы легче скоординировали усилия федеральных властей, региональных и государственных структур.

**В.В. Путин:** Спасибо. Я согласен, мы так и сделаем. Как это будет называться, неважно, но раз в полгода мы к этой теме будем возвращаться. Обсудим инвестиционную привлекательность этого проекта с точки зрения участия бизнеса. Мы уже говорили: так просто частник не придет, а вот фондами, они, конечно, вполне могут заинтересоваться.

**К.А. Дмитриев, генеральный директор Российского фонда прямых инвестиций:**



Мы оцениваем проект ЦКАД крайне высоко. Мы проанализировали его с двумя ведущими суверенными фондами мира, и они подтверждают, что хотели бы принять участие, а мы готовы инвестировать в него до 60 миллиардов рублей.

И мы считаем, что очень важно делать подобного рода пилотные масштабные проекты, которые позволят привлекать деньги и впредь по похожим механизмам. Поэтому считаем, что доходность здесь для частных инвесторов заложена, и мы, безусловно, хотим принять активное участие в этом важном для страны проекте, который, кроме всего прочего, – важнейший пример для иностранных частных инвестиций в Россию.

**А.Ю. Воробьев, губернатор Московской области:**



Для нас возможность обсуждать проблемы развития московского транспортного узла чрезвычайно важна, потому что касается даже не тех, кто живет в Подмосковье или в Москве, а огромного количества людей, которые путешествуют, посещают нашу столицу. И так сложилось, что столица играет для всей России принципиально важную роль. Поэтому помощь и поддержка со стороны



руководства страны имеет для нас стратегическое значение. Проекты большие, очень емкие, и те поручения, которые мы обсуждаем по итогам наших совещаний, соответственно, уже в тесной связке с правительством, с Москвой, реализуются в рамках развития инфраструктуры Подмосковья.

Ежегодно, по разным подсчетам, в регион приезжают до 250 тысяч новых жителей. Поэтому развиваются аэропорты, пригородное сообщение. Некоторые города Московской области, например Балашиха, за 5 лет выросла практически в два раза: был 150-тысячный город, сейчас там – 290 тысяч.

Растет количество автомобилей. У нас каждый год 150 тысяч автомобилей с плюсом: 3400 машин. И этот рост позволяет говорить о том, что и в дальнейшем, соответственно, нагрузка на транспортную сеть будет очень заметной.

Плюс, конечно, образ жизни Московского региона предполагает активное посещение области с целью отдыха, выезда на природу и обратно. Огромное количество людей (сегодня это 1,5 миллиона человек) ездят в Москву в том числе работать, и здесь нужны удобства, а значит, повышение качества жизни. Поэтому развитие инфраструктуры для нас является определяющим, важнейшим.

Недавно мы провели социологический опрос: что больше всего волнует людей в эти летние месяцы? Проблема № 1 – состояние дорожной сети. Оно не имеет прямого отношения к развитию московского транспортного узла, но хочу сказать и подчеркнуть важность наличия регионального дорожного фонда.



Если за пять предыдущих лет мы в Московской области отремонтировали всего лишь 500–560 километров дорог, то только в этом году мы заложили ремонт 1300, хотим выйти на 1400 километров. Если мы три года так будем ремонтировать дорожную сеть, это будет совершенно другое качество дорог.

Три приоритета, о которых здесь уже шла речь. Переезды. Сегодня их интенсивность увеличивается. Если раньше аэроэкспресс ходил раз в час, потом раз в 30 минут, сейчас раз в 20 минут. Соответственно, частота «Сапсанов» увеличивается, все они загружены, и это доставляет определенные хлопоты людям, которые живут и передвигаются по Московской области.

О переездах: с 6 часов утра до 10 они открыты минимум 17 минут, максимум – 30. Это очень мало. Закрытые переезды раздражают людей, и с их стороны идет настойчивое требование по строительству путепроводов. Поэтому одним из приоритетов, и это решение было комплексным,

согласованным на федеральном уровне, – строительство переездов. Сейчас их у нас 16. Мы очень рассчитываем, что здесь и в дальнейшем будет оказываться нам поддержка, и мы сможем избежать коллапсов. Потому что когда два часа стоишь и ждешь, пока поднимется шлагбаум, настроение заметно портится...

Важнейшая тема – так называемое «наземное метро» пригородного сообщения. Интервал между электричками до пяти минут, что очень удобно. Мы меняем качество подвижного состава и очень надеемся, что современное передвижение в «наземном метро» будет соответствовать всем мировым стандартам. Для нас это принципиально важно.

Сергей Семенович сказал про строительство транспортных пересадочных узлов, вокзалов... Мы еще хотим, чтобы каждый перрон был защищен от дождя, от снега. Нужно позаботиться о людях и сделать так, чтобы в ожидании поезда они чувствовали себя комфортно.

И последнее – о строительстве ЦКАД. Самое загружен-

ное направление в нашей стране – ленинградское. Сейчас мы ждем, что через год откроется первый участок. Жители больших городов, расположенных на этой территории, – Химок, Солнечногорска, Клина – постоянно задают вопрос: когда вы уже откроете платную дорогу? Потому что все большегрузные автомобили с дизельными двигателями идут, рассекая эти города надвое.

**В.В. Путин:** На сколько у нас произошла сдвигка по времени?

**А.Ю. Воробьев:** Год – железно.

**В.В. Путин:** От первоначального плана?

**А.Ю. Воробьев:** Да.

ЦКАД позволит не просто разгрузить города и населенные пункты, она позволит все, что идет из наших портов, из Петербурга, убрать на другую – самую оживленную, загруженную трассу. Это трасса на Нижний Новгород, Казань, где и будет проходить высокоскоростная магистраль.

Это так называемый третий участок, и сегодня там ведется подготовка. Очень хотелось бы, чтобы третий и четвертый участки у нас были в приоритете или реализовывались одновременно. С «Автодором» мы разговаривали, там это понимают. И с точки зрения экономической эффективности это самые выгодные участки, потому что самые загруженные. У нас есть статья в бюджете. Мы и с Минфином сейчас находимся в конструктивном диалоге, работаем и очень рассчитываем, что все те договоренности, которые уже достигнуты при обсуждении и принятии бюджета на

2013 и следующие три года, будут выполняться.

**М.Ю. Соколов, министр транспорта России:**



Нашим базовым документом, определяющим развитие транспортного комплекса Московского региона, является «Программа развития транспортного комплекса Московской агломерации на период до 2020 года». Эта программа включает в себя все мероприятия, которые обеспечивают взаимосвязь города и области, и реализуется в соответствии с тремя программами: государственной программой развития транспортной системы, инвестиционной программой правительства Москвы и ин-

вестиционной программой Московской области. Это первый такой базисный документ, который подписан между федеральным правительством и региональными властями в 2011 году.

В настоящий момент мы актуализировали программу в связи с рядом обстоятельств, таких как: изменение границ и расширение территории Москвы, актуализация генеральной схемы развития железнодорожного транспорта и принятие решений по реализации ряда комплексных проектов на территории Московской агломерации.

В первую очередь – это развитие московского авиаузла. Но основные приоритеты остались неизменны. Это и синхронизированное развитие крупных комплексных межотраслевых проектов, которые финансируются из всех трех источников, и обеспечение приоритета развития общественного транспорта и пассажирского уличного и внеуличного рельсового транспорта, повышение доступности и качества транспортных услуг. В первую очередь акценты делаются на развитие безопасности транс-





портной системы и снижение ее негативного воздействия на экологию.

В соответствии с указанными приоритетами у нас обеспечено финансирование этой программы, и основной вариант, по которому мы сегодня работаем, предусматривает 4 триллиона рублей. Этот вариант позволит завершить строительство уже начатых.

Вами уже сделан акцент на основные мероприятия по строительству дополнительных железнодорожных путей, новых путепроводов, хордовых направлений автомобильных дорог, синхронизацию полосности магистралей, которые выходят за пределы МКАД со стороны Москвы, и строительство транспортных пересадочных и логистических узлов. Но особое значение имеет, конечно, развитие трех кольцевых дорог: МКАД, малого и большого бетонных колец.

Это своего рода транспортная основа для всего московского узла, так как только по МКАД, как Вы сегодня говорили, проходит больше 40 тысяч грузовых транзитных средств. И конечно, эта нагрузка негативно влияет не только



на экологию, но и на транспортную ситуацию во всей Московской агломерации, и все три дороги сегодня уже работают в режиме перегрузки. Если по МКАД совместными усилиями правительств Москвы и Московской области нам удалось ввести в этом году ограничения движения грузового транспорта в дневное время, то по федеральным дорогам – 107-й, 108-й (это большое и малое бетонные кольца) – принятие аналогичных решений может привести к параличу всей грузовой и пассажирской логистики и не только в Московском регионе, но и во всей европейской части страны. При этом надо учитывать, что обе дороги

сегодня полностью исчерпали свой ресурс как по пропускной способности, так и по прочностным нагрузкам, поскольку были построены в 50–60-е годы прошлого века и рассчитаны на нагрузку 5–6 тонн на ось.

К настоящему моменту разработана и прошла государственную экспертизу проектно-сметная документация. Международным консорциумом консультантов она была разработана для реализации проекта на основе механизмов государственно-частного партнерства, в том числе включая бизнес-планирование, транспортную, финансовую модели и даже проекты концессионных соглашений. Как уже было отмечено, начались работы по подготовке территории строительства на севере ЦКАД в границах третьего пускового комплекса. Таким образом, мы можем констатировать, что проект сегодня характеризуется высокой степенью технической, финансовой и юридической проработки.

Если говорить о географии этого проекта, то ЦКАД должна пройти на удалении примерно 40 километров от Московской кольцевой дороги и предусматривает пять пусковых комплек-



сов, четыре из которых – это абсолютно новое строительство, а один – пятый (находится на западе, так называемый «звенигородский ход») – это реконструкция существующего участка малого бетонного кольца в районе Звенигорода (от Киевского шоссе до Ленинградки).

Данный проект запроектирован по нормам первой технической категории с предельной расчетной скоростью до 140 километров в час, и эксплуатацию ЦКАД пока, за исключением пятого пускового комплекса, предполагается осуществлять на платной основе. Пятого – потому что он реконструирует существующую дорожную основу. В свою очередь там, на пятом пусковом комплексе, предусматривается взимание платы только с грузовиков через систему ГЛОНАСС по взиманию платы с 12-тонников.

Проект характеризуется также высокими показателями не только социально-экономической, но и бюджетной эффективности и является одним

из перспективных для реализации на принципах ГЧП. Вместе с тем действующими программными документами у нас предусмотрено пока строительство только южного полукольца, двух пусковых комплексов КАД к 2020 году на протяжении 171 километра. И конечно, в связи с теми решениями, которые были приняты по итогам Санкт-Петербургского экономического форума, мы имеем возможность рассмотреть долгосрочные средства Фонда национального благосостояния для финансирования ЦКАД.

Нами подготовлены предложения по ускорению его создания, суть которых заключается в следующем: завершить строительство полного кольца (это 339 километров) к концу 2018 года (осенью), из них 290 километров это будет новая дорога параллельно существующему малому бетонному кольцу, а 50 километров – реконструкция существующей «малой бетонки».

По протяженности всего полукольца появится по две полосы в каждую сторону ско-

ростной дороги первой категории с разделительным заграждением и прочностными характеристиками под современные тяжеловесные грузовики – 11 тонн на ось. При этом хочу отметить, что 3-й и 4-й пусковые комплексы являются частью автодорожного маршрута Европа – Западный Китай, ввод которого в таком скоростном исполнении также приблизится к 2018 году.

Организационно-правовая и финансовая модель проекта согласована с профильными министерствами: Минэкономразвития, Минфином, правительствами Москвы, Московской области, а также нашими ведущими финансовыми институтами. И не только Фондом прямых инвестиций, но и Внешэкономбанком, Сбербанком, Газпромбанком. Эта модель предполагает направление средств Фонда национального благосостояния на замещение недостающего финансирования, которое сейчас есть в программных документах.

По материалам сайта  
[www.kremlin.ru](http://www.kremlin.ru)





## КЛЮЧЕВАЯ РОЛЬ

### Губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев:

«В основе опережающего экономического развития региона лежит эффективная транспортная политика».

К Среднему Уралу в последнее время приковано особое внимание не только на федеральном, но и на мировом уровне. За область закрепилось право участвовать в проведении крупных международных мероприятий, а Екатеринбург год от года укрепляет свои позиции как деловой, культурный и научный центр всей страны. Поэтому одна из стратегических задач региона – удержать эту высокую планку. По мнению губернатора Свердловской области Евгения Куйвашева, едва ли не ключевую роль в этом играют совершенствование дорожно-транспортной сети и соответствующей инфраструктуры, создание эффективной логистической системы, повышение транспортной доступности территорий. О том, как на Среднем Урале реализуется транспортная политика, наш разговор с губернатором.

**– Евгений Владимирович, каким образом будет усовершенствована транспортно-дорожная инфраструктура региона в свете подготовки к Чемпионату мира по футболу 2018 года и заявки Екатеринбурга на проведение ЭКСПО-2020? Какие мероприятия будут проведены, и что уже удалось сделать?**

– Для всей Свердловской области очень важно, что Екатеринбург получил право проводить матчи чемпионата мира по футболу и представлять страну в борьбе за ЭКСПО-2020. Но мало просто заявить о себе. Необходимо, чтобы региональный центр соответствовал высоким требованиям, предъявляемым к городам-организаторам. В какой-то степени мы сейчас получили аванс, который предстоит отработать, чтобы сделать Екатеринбург городом, достойным принимать такие крупные мероприятия. Разработанный транспортный план направлен на решение ключевых задач: обеспечение достаточного количества маршрутов, чтобы все гости смогли беспрепятственно и относительно быстро добраться до Центрального стадиона, где пройдут матчи ЧМ-2018, и до выставочных павильонов ЭКСПО-2020. По предваритель-



ным данным, в случае победы заявки Екатеринбурга ЭКСПО-парк смогут посетить порядка 12,6 миллиона человек. Для этого особое внимание уделено реконструкции и строительству новых магистралей.

Продолжится работа по созданию ЕКАД. Строительство дублера срединного кольца города позволит вывести часть транспорта за территорию внутригородских магистралей.

Предполагается, что интенсивность движения на срединном кольце снизится на 60–80 тысяч единиц транспорта в сутки. Сейчас она составляет порядка 140 тысяч. Есть предложение транспортное обслуживание футбольных баталлий 2018 года и ЭКСПО-2020 осуществлять именно по срединному кольцу, а все транзитные потоки вынести на кольцевую дорогу вокруг Екатеринбурга.

К Всемирной универсальной выставке в 2020 году городу потребуется реконструкция трех крупных транспортных развязок, что даст возможность соединить две федеральные автодороги – Екатеринбург – Пермь и Екатеринбург – Тюмень – с помощью магистральной дороги скоростного движения.

Развитие улично-дорожной сети Екатеринбурга также вклю-

чает организацию мультимодального транспортного узла на территории ЭКСПО-парка. Мы обеспечим связь аэропорт Кольцово – железнодорожный вокзал – мультимодальный транспортный узел, построим терминал для приема междугородных автобусов, сеть перехватывающих парковок.

Кроме того, планируется выделить из региональной казны порядка 600 миллионов рублей на разработку проектной документации, строительство и реконструкцию объектов в районе Центрального стадиона.

#### – Как способствует этому программа «Столица»?

– Я неоднократно говорил о том, что программа «Столица» в своей основе ориентирована именно на развитие транспортной сети Екатеринбурга. В рамках этой программы город получит свыше 20 миллиардов рублей из областного бюджета. Программа ставит перед нами задачи по строительству объектов дорожной инфраструктуры на срединном транспортном кольце города, на так называемых вылетных магистралях, на выездах из Екатеринбурга. Ну и, конечно, большое внимание будет уделено развитию улично-дорожной сети. Это позволит организовать систему скоростных дорог и обеспечить грамотное распределение транспортных потоков. Горожане наконец-то получают дороги хорошего качества, адекватные транспортные развязки. Так, транзитный транспорт мы предлагаем направить на вылетные шоссе. Без проезда по улицам города. Чтобы болельщики могли быстро добраться до стадиона, мы планируем пополнить автопарк обществен-

ного транспорта. Будут закуплены порядка 250 автобусов, 100 трамваев и 100 троллейбусов. Это приобретение позволит также выполнить требование ФИФА по обслуживанию пассажиров современным низкопольным и экологичным общественным транспортом.

За счет приобретения новых единиц общественного транспорта мы усилим именно стратегически важные маршруты. Порядка 250 автобусов будут распределены с учетом того, чтобы обеспечить передвижение пассажиров на улицах Репина, Малышева, Ленина, а также по маршрутам, проходящим через автовокзал «Южный», железнодорожный вокзал и аэропорт Кольцово.



#### – Есть ли перспективы продолжения строительства метро в Екатеринбурге?

– У нас есть планы развития метрополитена в городе. В частности, речь идет о строительстве первого этапа второй линии метрополитена на участке от станции «Металлургов» до станции «Площадь 1905 года». По оценкам специалистов, протяженность линии составит порядка пяти километров. На этом участке должны разместиться четыре станции.

Ориентировочная стоимость – 42,7 миллиарда рублей. Но это, подчеркну, только предварительная и очень условная цифра. Сейчас идет подготовка конкурсной документации на выполнение работ по проектированию.

#### – Транспортная инфраструктура должна соответствовать возможностям и растущим потребностям экономики региона. Сегодня этот баланс соблюден. А что будет в перспективе?

– Да, действительно, инфраструктура должна соответствовать уровню развития экономики. Здесь все взаимосвязано и взаимозависимо. И поэтому развитие транспортной составляющей не должно отставать от экономической.

Минтранс региона проводит исследования пассажиропотока на всех видах транспорта. На основе полученных сведений формируется новая маршрутная сеть для повышения эффективности работы всего транспортного комплекса. Ряд проектов в сфере подготовки транспортной инфраструктуры области включен в федеральную программу развития транспортной сети. Так, мы продолжаем строительство автодороги Екатеринбург – Тюмень, ключевых развязок для сообщения с другими регионами, реконструкцию магистрали Екатеринбург – Шадринск – Курган и ряда других. Все это позволит не только развить транспортную инфраструктуру, но и выходить на внутренние рынки страны, более эффективно выстраивать экономические, деловые, научные, культурные и спортивные связи с другими субъектами Федерации. А это



уже – новый виток в развитии всего Среднего Урала.

## – Как формируется транспортно-логистический комплекс Среднего Урала?

– Свердловская область обладает мощным потенциалом для развития. Поэтому среди приоритетных задач – помочь Екатеринбургу стать крупнейшим логистическим центром международного уровня. Почему я много внимания уделяю именно областному центру? Потому что от того, насколько развит город, зависит и «тонус» всей территории.

Одним из наиболее значимых перспективных направлений является комплексное развитие Екатеринбургского транспортного узла, крупнейшей составляющей которого является железнодорожный транспорт. На долю железнодорожных перевозок приходится больше половины всего объема транспортируемых грузов. Существующие проекты предусматривают реконструкцию и развитие 23 станций Екатеринбургского железнодорожного узла. Планируемый объем инвестиций превысит 125 миллиардов рублей до 2030 года. Есть перспективы развития вокзального комплекса станции Екатеринбург-Пассажирский с преобразованием его в современный многофункциональный интермодальный центр по обслуживанию пассажиров. Это будет очень своевременно в условиях подготовки города к проведению крупных международных мероприятий.

Кроме того, ОАО «РЖД» планирует создать терминально-логистический центр в Свердловской области, ин-



фраструктура которого должна включать в себя центр таможенного оформления, контейнерный терминал, универсальный складской комплекс и многое другое.

## – Урал становится одним из центров транспортного машиностроения страны. Каковы перспективы развития этого кластера?

– Сегодня подотрасль транспортного машиностроения региона представлена почти полусотней предприятий и организаций. Около 30 из них обеспечивают нужды железнодорожного транспорта. Здесь выпускается как самая сложная техника: электровозы и электропоезда, грузовые вагоны и специальные вагоны-цистерны для перевозки сжиженного природного газа, путевые ремонтные машины, так и простые машиностроительные изделия: фрезы для обработки колес, абразивный инструмент и многое другое. Есть у нас и предприятия по ремонту электровозов, подвижного состава и изготовлению запасных частей.

Особое внимание уделено работе во взаимосвязи с инвестиционной программой ОАО «РЖД». В то же время не стоит забывать и об освоении зарубежных рынков. Это не только позволяет увеличить объемы

производства, но и способствует повышению качества, усилению конкурентного потенциала отрасли на внутреннем рынке. Для этого региональные предприятия осуществляют разработку и выпуск изделий с улучшенными техническими характеристиками. Так, на ОАО «НПК «Уралвагонзавод» уже в этом году создана единственная в своем роде вагон-платформа модели 23–5166. Ее уникальность – в конструкции. Она способна выдержать все эксплуатационные нагрузки по требованиям, предъявляемым к конструкциям в атомной промышленности. Это, например, работа при низких температурах – до минус 52°C. Разработчики ставят оборудованию срок службы в 35 лет. Добавлю, что аналогов платформе в России нет.

В Верхней Пышме, на «Уральских локомотивах», реализуется проект создания городского экспресса «Ласточка». Здесь применяются новейшие технологии и решения, что позволит повысить эксплуатационные характеристики техники. Первые уральские электропоезда будут выпущены уже через год и ничем не уступят немецким прототипам. Еще один проект предполагает создание магистрального грузового электровоза переменного тока и грузового двухсистемного электровоза. Последний, например, сможет транспортировать грузы на участках переменного и постоянного тока без смены локомотива на станциях.

Область сейчас сориентирована на привлечение в региональную экономику иностранных инвестиций. Для развития промышленности и для социально-экономического роста

территорий это имеет колоссальное значение. Мы готовы предоставить инвесторам не только площадки с развитой инфраструктурой, но и ряд льгот и преференций, каких нет ни в одном субъекте Федерации. Считаю, что наш регион – это территория колоссальных возможностей для развития бизнеса, создания новых высокотехнологичных современных производств.

**– Планируется ли в ближайшее время реализация на территории региона проектов, связанных с автомобилестроением?**

– Наш регион является одним из лидеров по объемам продаж автомобилей иностранного производства среди субъектов Российской Федерации. Несмотря на большую емкость рынка, во всем Уральском федеральном округе (это шесть субъектов РФ) и в приграничных регионах не имеется ни одного сборочного производства легковых автомашин. А промышленный потенциал региона позволяет Среднему Уралу включаться в новые проекты, развивать как выпуск комплектующих для автотранспорта, так и собственно автосборочное производство. В феврале этого года я встречался с управляющим директором, членом совета директоров автомобильного концерна «Хонда Мотор К<sup>о</sup>» Фурисико Ике. Мы договорились о том, что японская делегация посетит Свердловскую область и познакомится с различными вариантами размещения автосборочных производств.

Средний Урал является отличным местом для размещения таких предприятий. Мы имеем все преимущества для их создания: высококвалифи-

цированные трудовые ресурсы, энергетические мощности, развитую транспортно-логистическую инфраструктуру.

Уже сегодня мы прорабатываем возможность организации в регионе сборочного производства легковых автомобилей, автобусов, коммерческих грузовых автомобилей.

**– Возможно ли развитие региональной авиации? Что для этого требуется?**

– Сегодня на территории Свердловской области единственный аэропорт, занимающийся гражданскими авиаперевозками, – международный аэропорт Кольцово. Он осуществляет перевозки на 37 внутрироссийских направлениях.

Мы предлагаем на уровне Федерации рассмотреть возможность включения города Екатеринбурга в программу субсидирования воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении. За счет географического «выпрямления» маршрута стоимость перевозки снизится, сократится время, затраченное на перелет. При включении Екатеринбурга в программу субсидирования дальневосточных перевозок

объем перевезенных пассажиров увеличится примерно в 1,5 раза – до 150 тысяч человек в год.

Есть перспективы и у проекта по созданию нового аэропорта для малой гражданской авиации на базе аэродрома экспериментальной авиации Салка, находящегося в ведении НТИИМ. Работа в этом направлении предстоит еще очень серьезная. Есть поручение доработать проект обоснования и привлечения инвестиций, подготовить финансовую модель организации внутрирегиональных и межрегиональных авиаперевозок, проработать возможность привлечения федеральных средств на реализацию проекта.

По оценкам инициаторов проекта, стоимость которого приближается к 8 миллиардам рублей, пассажиропоток воздушных ворот Нижнего Тагила через 5 лет должен достичь 280 тысяч человек. Создание аэропорта призвано не только решить проблемы доступности авиаперевозок для предприятий и населения Горнозаводского управленческого округа и севера области, но и стать пилотным проектом возрождения и развития региональной авиации на базе семи местных аэропортов. А это актуально в условиях географического расположения региона и труднодоступности некоторых территорий.

Транспорт и дороги Свердловской области (приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России» № 26 (781) от 27 июня 2013 г.)





## ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ

### Министр транспорта и связи Свердловской области Александр Сидоренко:

«Инфраструктура должна быть современной и эффективной».

Устойчивое развитие транспортной инфраструктуры – гарантия единства экономического пространства, свободного перемещения товаров и услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности, обеспечения целостности территории, улучшения условий и уровня жизни населения.

О состоянии и проблемах транспортного комплекса мы беседуем с министром транспорта и связи Свердловской области Александром Сидоренко.

**– Уважаемый Александр Михайлович! Один из приоритетов в планах социально-экономического развития региона – состояние транспортного комплекса. Какие основные его моменты Вы могли бы выделить?**

– Главная задача для нас – привести в порядок существующую в области сеть автомобильных дорог. Их протяженность составляет 30 941 км, в том числе федерального значения – 588,3 км, местного значения – 19 227,7 км, регионального значения – 11 725 км. При этом в 2012 году протяженность автодорог региональ-

ного значения увеличилась на 102 км за счет ввода построенных дорог и приемки дорог в государственную собственность Свердловской области.

Я веду речь, прежде всего, о строительстве автомобильной дороги вокруг города Екатеринбурга. Уже построено и введено в эксплуатацию 58,6 км северного полукольца обхода. В 2011–2012 годах велись работы по строительству первого пускового комплекса южного полукольца, где освоено 644 млн руб.

Второй важнейший дорожный объект – строительство автомобильной дороги Пермь – Серов – Ханты-Мансийск – Сургут – Нижневартовск – Томск на участке Ивдель – Ханты-Мансийск (в пределах Свердловской области). Строительство ее начато в 2005 году. Из 148,6 км автодороги Ивдель – Ханты-Мансийск в пределах Свердловской области введено 134,69 км, из них в асфальтобетонном покрытии – 65,56 км на участке II–IV пусковых комплексов (км 612 – км 676). В 2011–2012 годах велись работы по устройству асфальтобетонного покрытия на участке V пускового комплекса протяженностью 29,2 км. Кроме того, в 2012 году



были выделены дополнительные средства для выполнения работ по VI и VII пусковым комплексам.

Еще один приоритетный проект – строительство обхода р. п. Белоярский на автомобильной дороге Екатеринбург – Тюмень. По I пусковому комплексу км 42 – км 46 (протяженность 2,681 км) и II пусковому комплексу км 46 – км 52 (протяженность 6,085 км) движение было открыто в 2011 году, что позволило улучшить транспортную доступность для жителей Заречного и Асбеста. В среднесрочной перспективе необходимо строительство III пускового комплекса км 52 – км 63 обхода р. п. Белоярский и трех транспортных развязок в разных уровнях на пересечениях обхода р. п. Белоярский с автодорогами Мезенское – Заречный, Белоярский – Асбест, а также на примыкании к автодороге Екатеринбург – Тюмень для создания безопасных условий дорожного движения. По данным объектам завершается разработка проектной документации.

В 2012 году перечислены субсидии и иные межбюджетные трансферты местным бюджетам из средств дорожного

фонда Свердловской области в сумме 1765,7 млн руб.

Если же говорить о перспективах, то основные объекты строительства и реконструкции автодорог до 2020 года – та же автодорога Ивдель – Ханты-Мансийск (2-я стадия); обход Екатеринбурга (южное полукольцо); обход р. п. Белоярский и г. Богдановича на автодороге Екатеринбург – Тюмень; транспортная развязка на пересечении скоростного кольца по пер. Базовому с ул. Комсомольской и Сибирским трактом в Екатеринбурге; реконструкция южного подъезда к Нижнему Тагилу; автодорога Махнево – Восточный (Алапаевское МО, городские округа Верхотурский, Махневский, Сосьвинский); автодорога Сухой Лог – Артемовский (Артемовский городской округ); строительство участков автодороги Гари – Таборы (Таборинский МР); реконструкция автодороги Тонкая Гривка – Карабашка (Тавдинский городской округ). Как видите, планы у нас большие...

**– А это позволит решить поставленную Президентом РФ задачу удвоить в ближайшие годы объемы дорожных работ? Готова ли область к этому?**

**Достаточно ли средств, ресурсов, техники, кадров?**

– Требуется привести в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние за счет дополнительно выделенных средств 1317,5 км автодорог регионального значения. На эти цели необходимо единовременно выделить в 2013 году дополнительно 10,9 млрд руб.

Кроме того, чтобы не допустить ухудшения состояния дорог, требуется ежегодно выделять необходимые средства на капитальный ремонт, ремонт и содержание в соответствии с нормативами, утвержденными постановлением правительства Свердловской области от 14.11.2007 № 1102-ПП. Ухудшение состояния автодорог регионального значения обусловлено также тем, что значительную часть средств дорожного фонда Свердловской области мы вынуждены направлять на финансирование дорожной деятельности на автодорогах местного значения для приведения их в нормативное состояние.

В 2013–2016 годах значительные объемы ассигнований из дорожного фонда Свердловской области будут направляться на финансирование

подпрограммы содействия развитию муниципального образования «город Екатеринбург» как центра Свердловской области «Столица» областной целевой программы «Развитие транспортного комплекса Свердловской области» на 2011–2016 годы (3,5–4,5 млрд руб. ежегодно). Эти работы связаны с подготовкой транспортной инфраструктуры Екатеринбурга к чемпионату мира по футболу 2018 года и возможной Всемирной универсальной выставке ЭКСПО-2020.

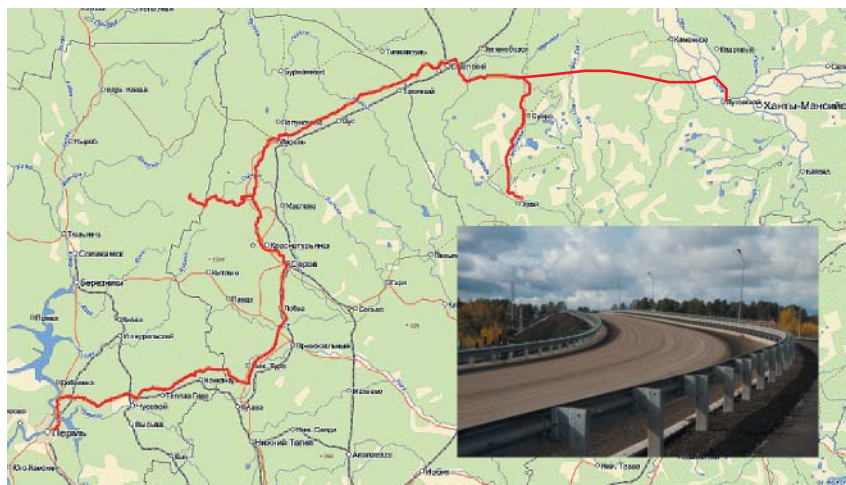
Для доведения объемов финансирования дорожной деятельности до нормативной потребности необходимо выделить: в 2013 году – 18,1 млрд руб., в 2014 году – 18,8 млрд, в 2015 году – 20,2 млрд руб. Это позволит поддерживать сеть автодорог регионального значения в нормативном состоянии.

Такие объемы финансирования возможны только в случае выделения дополнительных средств из федерального бюджета.

**– С будущего года начнет действовать закон о контрактной системе. Как, на Ваш взгляд, это отразится на состоянии дел, в частности, в дорожной отрасли?**

– Свердловская область начала готовиться к переходу к работе в условиях нового законодательства заранее. Была создана рабочая группа, в состав которой вошли представители всех структур – участников закупок. Руководит этой работой заместитель председателя областного правительства Алексей Орлов.

Контрактная система в дорожном хозяйстве может су-





щественно повысить качество государственных закупок за счет реализации единого цикла формирования, размещения и исполнения контракта.

Несмотря на то, что в новом законодательстве не сохраняются отдельные процедурные элементы действующего сегодня Федерального закона № 94, появляются принципиально новые нормы, которые позволят решить проблемы, существующие в сфере государственных и муниципальных закупок. Речь идет о таких нововведениях, как обязательное обоснование закупок, антидемпинговые меры при проведении торгов, право на одностороннее расторжение контракта, банковское сопровождение контрактов. Также предполагается создание системы общественного контроля за закупками.

В случаях, предусмотренных Правительством РФ станет возможным заключение контрактов жизненного цикла (на строительство дороги и ее последующее содержание, ремонт).

В области предполагается сохранить смешанную систему осуществления госзакупок, в рамках которой полномочия по определению поставщиков (подрядчиков) будут распреде-

ляться между Департаментом госзаказа и заказчиками Свердловской области для создания наиболее эффективной системы обеспечения государственных и муниципальных нужд.

**– Выступая не так давно на Межрегиональной конференции по модернизации дорожного хозяйства, Вы в своем докладе одной из целей развития транспортного комплекса назвали реализацию транзитного потенциала региона, интеграцию его в федеральное и мировое транспортное пространство. Что Вы имели в виду? Развитие только дорожной сети, транспортных коридоров, логистических центров или придорожной инфраструктуры тоже?**

– Одна из приоритетных наших задач – обеспечение автомобильных дорог общего пользования области объектами дорожного сервиса.

В рамках разработки «Схемы развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог общего пользования в Свердловской области на период 2017–2031 годов» будут проведены исследование и диагностика состояния придорожных полос на авто-

мобильных дорогах общего пользования с целью развития объектов дорожного сервиса. Они включают в себя сбор информации об объектах дорожного сервиса: автозаправочных станциях, мотелях, кемпингах, гостиницах, пунктах питания, медицинской помощи, дорожно-патрульной службы, автовокзалах, автостанциях; а также определение соответствия объектов дорожного сервиса нормативным требованиям (по количеству мест, соответствию требованиям к параметрам, конструкции и т. д.).

При разработке «Схемы развития объектов дорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования Свердловской области» будет выполнен расчет перспективной потребности в них с указанием на схеме мест размещения, определены прогнозно инвестиции в их строительство, разработаны варианты генпланов застройки площадок, выполнены маркетинговые исследования предоставляемых услуг и рынка инноваций в этой сфере, разработаны обоснования перспективных технологий для применения при обустройстве предприятий дорожного сервиса.

Реализация намеченных министерством мероприятий позволит превратить Свердловскую область в регион с современным дорожно-транспортным комплексом, что вызовет еще больший интерес к области со стороны инвесторов. Значит, наши усилия будут оправданы.

Транспорт и дороги  
Свердловской области  
(приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России» № 26 (781) от 27 июня 2013 г.)



## НАСУЩНЫМ ПРОБЛЕМАМ – ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ

На минувшем XI съезде членов Российского автотранспортного союза было немало сказано о многолетних проблемах отрасли – от высокого технического износа автобусного парка до страховых выплат и несовершенств нормативно-правовой базы. Впрочем, своей актуальности они не теряют и сегодня. Но время не стоит на месте, и его новым вызовам предстоит отвечать.

### Переход на газ: pro et contra

Особое внимание аудитории было приковано к недавнему поручению президента страны о переходе транспорта на газомоторное топливо. Правительством России разрабатывается законодательная база, в том числе по вопросу строительства заправочных станций на газу.

Уже есть российские регионы, которые официально заявили о переходе на голубое топливо: Санкт-Петербург, Краснодарский край, Республика Татарстан и другие. Эта же тенденция в будущем затронет половину муниципального транспортного парка российских городов-миллионников. В свою очередь со стороны государства также предпринимаются определенные меры для стимулирования этого процесса, в частности, планируется софинансирование закупок автобусов с газовым оборудованием и транспортных перевозок, а также снижение транспортного налога и других сопутствующих налогов для транспорта, работающего на газу.

Что ж, безусловно, переход на газомоторное топливо – это серьезный шаг в сторону улучше-



ния экологической обстановки и удешевления топливных расходов. Однако это лишь видимая часть айсберга. Выступавшие на съезде РАС эксперты пришли к единому мнению: на сегодняшний день у частных перевозчиков нет экономического обоснования для перевода транспорта на газ. Проблемы, с которыми неминуемо столкнутся те, кто собирается обслуживать транспорт на газомоторном топливе, – высокие цены на переоборудование (как результат, очень долгий срок окупаемости), затраты на дополнительное обучение водителей, создание новой дорожной инфраструктуры сервисных станций и другие.

### Один в поле не воин

Живой интерес участников съезда вызвала дискуссия, развернувшаяся вокруг актуальных проблем автовокзалов. Основная проблема сегодня заключается в том, что большинство автостанций замыкается в себе, пытаясь решить свои проблемы самостоятельно, и зачастую терпит на этом пути фиаско. Между тем с успехом защитить их интересы на уровне отношений с властью и имущими сегодня под силу только крупной и влиятельной общественной организации. Как говорится, один в поле не воин.

Аналогичная ситуация складывается и в таком важнейшем сегменте деятельности автовокзалов, как система продажи билетов. Многие администраторы используют только личный программный продукт, и в результате значительная часть билетов остается нерезализованной, поскольку не задействуются агентские сети или иные системы продаж.

Но есть и другая сторона проблемы. К сожалению, владельцы автовокзалов повсеместно сталкиваются с незаинтересованностью владельцев





программных продуктов в развитии. Поэтому необходимо создание единой информационной системы, которая станет связующим звеном индивидуальных программных продуктов, позволит объединить каналы по обмену данными и будет замыкаться на администрацию автовокзалов. Будем надеяться, что Российский автотранспортный союз поддержит эту столь необходимую всем идею, а пока что письмо с просьбой дать соответствующие рекомендации программистам направлено в Министерство транспорта.

## Лицом к потребителю

Процесс покупки билетов для пассажиров должен быть максимально комфортным. Это аксиома. К сожалению, еще не всем понятно, что система продажи билетов в кассе автовокзала с очередями и отсутствием гарантии получить место на нужный рейс со временем должна уйти в прошлое. Например, в Эстонии сегодня примерно половина всех билетов на автобус приобретается через Интернет. Между тем многие администраторы автостанций до сих пор твердо стоят на позиции, что проездные документы должны приобретаться только через местные кассы.

Другой проблемный аспект – дискуссия с перевозчиками о размере диспетчерско-кассового вознаграждения вокзала. За каждый проданный билет автовокзал должен получать вокзальный сбор, который позволит ему компенсировать затраты и получать прибыль. Между тем администрация автостанций не имеет права накручивать проценты за пред-



варительные продажи, что увеличивает ее затраты. К сожалению, в этой ситуации часть перевозчиков готова действовать в отрыве от автовокзала и организовывать отправление автобусов по серой схеме, что называется, от ближайшего столба. Естественно, за безопасность пассажирских перевозок в этом случае никто не ручается.

Требует своего логичного разрешения и ситуация с так называемыми заказными перевозками. Официальные автовокзалы – это основа легальной системы пассажирских перевозок. И вот встает выбор: либо решить вопрос с рынком псевдозаказных перевозок и тогда включать уже действующее законодательство, либо отсрочить принятие данного решения (что, как было заявлено на официальном уровне, делать категорически нельзя).

Есть еще одна проблема – нелегальное такси в пределах автовокзалов. Например, зафиксирован случай перевозки пассажиров на минивэне из

Москвы в Молдавию. Такие нелегалы забирают себе примерно 5–8% прибыли автостанции, и привлечь их к ответственности по действующему законодательству крайне сложно. Конечно, понимание надзорными органами проблем автовокзалов в определенных ситуациях помогает решить проблемы. Между тем регионы начинают тормозить процесс согласования паспортов маршрутов, а местные транспортные департаменты пытаются регулировать составление расписаний, даже несмотря на то, что перевозчик уже согласовал этот вопрос на уровне своего региона.

Стоит обратить внимание и на вопрос юридического статуса владельца автовокзала, а именно его уязвимости как владельца недвижимости. Разумный выход из данной ситуации в том, что администратор должен быть независимым юридическим лицом, то есть заниматься только своими прямыми обязанностями.

Сергей Неподкосов



## Вице-президентом НП «Развитие Автовокзалов Страны» назначен Андрей Неупокоев



**Неупокоев  
Андрей  
Александрович**

Родился 15 марта 1966 года в городе Москве.

Окончил механический факультет Московского института нефтехимической и газовой промышленности имени И.М. Губкина по специальности инженер-технолог. Во время учебы работал линейным ревизором в 15-м троллейбусном парке имени Артамонова «Мосгортранс».

Прошел срочную службу в автомобильных войсках Советской Армии, был секретарем комсомольской организации воинской части.

С 1989 по 1991 гг. работал инженером-конструктором в НИИОГАЗ и СП «Геокор». Имеет пятнадцатилетний опыт работы старшим инженером в коммерческих организациях, работа-

ющих в сфере автомобильного транспорта, государственных структурах. Принимал участие в региональном проекте в Российском представительстве ООН (ПРООН).

С 2007 по 2011 гг. работал в Ивановском производственном объединении автовокзалов и пассажирских автостанций в должностях руководителя службы перронных контролеров, главного ревизора, директора центрального автовокзала г. Иваново, заместителя директора объединения.

С 2011 по 2012 гг. – главный специалист по развитию НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны».

Женат, воспитывает сына.

## Присутствие НП «Развитие Автовокзалов Страны» в регионах России







Минтранс России

## Минтрансом России утвержден новый регламент лицензирования автомобильных пассажирских перевозок

Приказом Минтранса России от 29 апреля 2013 г. (зарегистрирован в Минюсте России 10 июля 2013 года) утвержден административный регламент предоставления государственной услуги по лицензированию перевозок пассажиров автомобильным транспортом. Речь идет о перевозках более восьми человек (за исключением случаев, если они осуществляются по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

Указанная деятельность лицензируется Ространснадзором. Заявителями теперь могут быть не только организации и индивидуальные предприниматели, но и физические лица (запрашивающие сведения о конкретной лицензии). Данная государственная услуга может быть предоставлена в том числе посредством Единого

портала государственных и муниципальных услуг.

По сравнению с ранее действующим порядком расширяется перечень данных, отражаемых в заявлении о предоставлении лицензии. Так, дополнительно указываются адрес местонахождения органа, осуществившего государственную регистрацию юридического лица или индивидуального предпринимателя, номер телефона и (если имеется) адрес электронной почты.

Также из перечня документов, прилагаемых к заявлению, исключены копии полисов ОСАГО, документ, подтверждающий уплату государственной пошлины, копия документа о прохождении аттестации на право занимать должность,



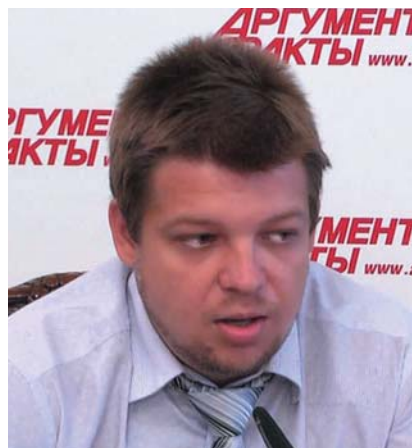
связанную с обеспечением безопасности дорожного движения. Наряду с этим согласно новому регламенту некоторые сведения (например, из ЕГРЮЛ и ЕГРИП) запрашиваются самим лицензирующим органом.

Документ вступит в силу по истечении 10 дней после дня его официального опубликования (на данный момент не опубликован). Одновременно утратит силу действующий регламент, утвержденный приказом Минтранса России от 18 декабря 2006 г. и ряд других документов.



Минтранс России

## НАША БЕЗОПАСНОСТЬ



Три года назад после терактов в московском метро решением высшего государственного руководства начали создавать комплексную систему обеспечения безопасности населения на транспорте вообще. Как заявил представитель Департамента транспортной безопасности и специальных программ Министерства транспорта РФ Евгений Ночкин, «программа, которая принята,

заканчивается через полгода. Порядка 70% мероприятий, заложенных в комплексной программе, уже завершено. Сама по себе комплексная программа – это финансирование приобретения оборудования для обеспечения нашей с вами безопасности. Но на оборудовании должны работать люди. В данный момент Минтрансом совместно с МВД и ФСБ был предложен проект поправок

в Федеральный закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Он уже был рассмотрен в правительстве и внесен в Госдуму и прошел первое чтение. Мы очень рассчитываем, что к концу этого года поправки будут приняты, и мы уже сможем непосредственно на то оборудование, которое мы планируем установить до

конца года, нанимать работать людей».

Самым сложным он считает автомобильный транспорт: «Нам по нему еще очень-очень долго работать. Если брать именно само движение, сообщение, регионам выделены были деньги на направление Северный Кавказ – Москва, оборудованы автовокза-

лы, созданы диспетчерские центры, автобусы оборудованы системой ГЛОНАСС, системами видеонаблюдения. Идет проверка их эффективности, и по результатам подведем итоги, и это будет как рекомендация всем нашим автотранспортным предприятиям – каким образом все составлять».



ВЦИОМ

## Россияне стали меньше бояться терактов на транспорте

Россияне стали меньше бояться терактов на транспорте и чаще замечать повышенное внимание государства к проблемам транспортной безопасности. Об этом свидетельствуют данные очередного исследования Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ), представленного на пресс-конференции в РИА «Новости».

Всероссийский опрос был проведен ВЦИОМ в апреле 2013 года. Опрошено 1600 человек из 130 населенных пунктов в 42 областях, краях и республиках России. Статистическая погрешность не превышает 3,4%.

По словам генерального директора центра Валерия Федорова, уровень удовлетворенности населения мерами, которые принимаются властями в рамках комплексной программы обеспечения безопасности на транспорте, вырос до 65% (с 43%, зафиксированных в 2011 году). Однако целевой показатель программы в 80% пока не достигнут.

Улучшение ситуации с обеспечением безопасности пас-



сажиров различных видов транспорта отмечают четверть россиян (25% в 2012 году, 22% в 2011 году). Большинство опрошенных, однако, не видит серьезных изменений в этой области (59%).

По данным ВЦИОМ, страх россиян перед терактами на транспорте снижается, при этом по-прежнему наибольшие опасения вызывает возможность терактов в метрополитене. Тем не менее, по сравнению с 2011 годом, таких респондентов стало значительно меньше (25% против 47%). На втором месте с большим отрывом – поезда (13%), на третьем – самолеты (12%). Меньше всего тех, кто опасается теракта при пользовании

такси (1%), пригородными и междугородными автобусами (2%), наземным городским транспортом (3–4%).

Положительная динамика наблюдается и в части изменения уровня информированности населения о действиях в случае акта незаконного вмешательства на транспорте: с 2011 года он увеличился с 41% до 53%, значительно приблизившись к целевому ориентиру в 57%.

Уровень информированности граждан о действиях в случае возникновения угрозы чрезвычайной ситуации также вырос – до 45% с 32% в 2011 году, однако он значительно меньше целевого показателя (80%).



Среди тех, кто замечает положительные перемены, 40% сообщает об увеличении количества информации, обсуждений вопроса, рекламы. Каждый пятый респондент (20%) отмечает, что стало больше патрулей, проверок работниками поли-

ции; 8% сообщает о росте числа камер видеонаблюдения.

Исследование позволило сделать ряд выводов о проблемах транспортной безопасности, в частности, о финансировании их технического обеспечения. Среди проблем от-

мечено и большое количество старых объектов транспорта (вокзалов и подобных сооружений), архитектура которых затрудняет размещение технических средств, и нехватку квалифицированных кадров служб безопасности.



Липецк

## В Липецке выбрали лучших водителей автобусов

29 августа в Липецке состоялся традиционный областной конкурс профессионального мастерства водителей автобусов.

За звание лучших боролись 40 водителей автобусов, КамАЗов и легковых автомобилей, представляющих 10 автотранспортных предприятий самого Липецка, Ельца и Усмани. Им пришлось посоревноваться как в теоретических знаниях, так и в практических навыках.

Первый этап конкурса – проверка знания правил дорожного движения, второй – состязания в скоростном маневрировании. Демонстрировались девять сложных элементов во-

ждения, среди них змейка, круг, эстафета, колея.

Первенство среди водителей автобусов ЛиАЗ с механической коробкой передач завоевали команды ОАО «Липецкие автобусные линии» и ОАО НЛМК.



Победители получили денежные премии и право продолжать борьбу на Всероссийском уровне.

Пресс-служба УМВД по Липецкой области



Курган

## Маневр с торможением...

Представители местного бизнеса предлагают приблизить к реалиям рынка законодательство о транспортной безопасности. В уральской глубинке – сотни автостанций, через которые в сутки проходит лишь несколько автобусов.

Координационный совет работодателей, профсоюзов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Уральского федерального округа обратился в Федеральное дорожное агентство и Минтранс РФ с просьбой пересмотреть тре-

бования безопасности к объектам транспортной инфраструктуры, расположенным в сельской местности и малых городах. По мнению заместителя руководителя координационного совета, президента некоммерческого партнерства

«Кургандортранс» Николая Косюка, чрезмерно жесткие условия могут вынудить многих пассажироперевозчиков глублинки уйти с рынка.

Безопасность на транспорте – очень актуальная проблема. Чем строже требования, тем больше вероятность, что она будет решена. Но должна ли она быть одинаковой для крупных городов и для деревень? После взрыва в аэропорту Домодедово в 2011 году эти требования резко повысились ко всем объектам транспортной инфраструктуры – без разбора. Не учтены размеры и удаленность объектов, объем перевозок и резонанс от возможного ЧП, а соответственно и затраты на безопасность, вполне логичные для крупных и средних городов. Но в России



десятки тысяч деревень, сел и крошечных городков, через которые проходит сеть автобусных маршрутов. В стране 1303 автостанции с пассажирооборотом от 50 до 250 человек в сутки. Если с учетом этих цифр плату за билеты разделить на количество рейсов

и часы работы, станет ясно, что затраты в миллионы рублей на каждую автостанцию никогда не окупятся, а их собственники прекратят содержать здания, которые даже сейчас убыточны и существуют за счет перераспределения прибыли крупных автовокзалов.



Кабардино-Балкария

### Минтранс КБР представил концепцию развития транспортной системы республики в на период до 2020 года



Программный документ разработан по поручению главы КБР А. Б. Канокова.

Концепция, являющаяся одновременно и системой взглядов на имеющееся состояние

отрасли, и аналитическим исследованием, и перспективным планом действий, подготовлена отделом экономики, целевых инвестиционных программ и размещения государственных заказов Минтранса КБР и представлена на рассмотрение в Правительство КБР.

В общих положениях констатируется, что, несмотря на общую адаптацию транспорта к рыночным условиям, состояние транспортной системы в настоящее время нельзя считать оптимальным, а уровень ее развития достаточным. Основным вектором развития должна стать задача перехода общественного транспорта в качественно новое состояние,

обеспечивающее доступность и высокое качество транспортных услуг в соответствии с социальными стандартами.

Достижение данной цели означает удовлетворение в полном объеме растущих потребностей населения в перевозках, обеспечение устойчивой связи населенных пунктов с магистральной сетью транспортных коммуникаций и ценовой доступности услуг общественного транспорта. Степень износа автовокзалов и автостанций в КБР в среднем составляет более 80% и нуждается в срочной реконструкции.

В концепции изложена еще одна актуальная тема – переход общественного транспорта



на газомоторные, гибридные и электрические двигатели. Предлагается разработать документ, который бы регламентировал проезд общественного транспорта в курортных зонах только с двигателями, работающими

на экологическом топливе, или электрическими двигателями.

В документе детально проработаны вопросы автомобильного, городского электрического, железнодорожного и воздушного транспорта, а

также связи и безопасности на общественном транспорте.

С полным текстом предварительного варианта концепции можно ознакомиться на сайте министерства в разделе «Законопроектная деятельность».



Дагестан

## Автовокзалы и автобусы в Дагестане станут безопаснее

В Дагестане проведут комплекс мероприятий по повышению уровня безопасности на автовокзалах и автобусах дальнего следования, сообщили представители республиканского Министерства транспорта.

Предполагается оснастить инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности автовокзал «Северный» в Махачкале и автобусы, осуществляющие межрегиональные рейсы. На это будет выделено более 20 млн рублей из федерального бюджета и 1 млн из республиканского, сообщает РИА «Дагестан».

На базе автовокзала уже созданы системы навигационного контроля и контроля несанкционированного доступа на территорию автовокзала,



работающие сейчас в тестовом режиме.

Помимо этого на всех автотранспортных предприятиях, автостанциях и пунктах отправления автобусов установлены камеры видеонаблюдения и системы оповещения граждан, ограничен доступ

посторонних лиц, установлено круглосуточное дежурство, усилены профилактические и режимные меры, направленные на предупреждение и пресечение актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры.



Новосибирск

## Четыре новых автовокзала появятся в Новосибирске

Мэрия Новосибирска планирует построить в городе еще четыре автовокзала, чтобы разгрузить центральный район, где пока расположен един-

ственный автовокзал. Строительство будет вестись в четырех разных направлениях на въездах в город. Как сообщил на брифинге с журналистами мэр Новосибирска Владимир Городецкий, для выполнения

данной задачи будут привлекаться частные средства. Сейчас ведется работа по поиску подходящих площадок. Предполагается, что строительство может быть завершено до конца 2013 года.



## «Мострансавто» готовится к транспортному обслуживанию Олимпиады



Правительство Московской области как главный транспортный оператор зимних Олимпийских и Паралимпийских игр в Сочи 2014 года продолжает закупку специального подвижного состава и подготовку водительского состава.

В Сочи для ГУП МО «Мострансавто» построены три специальных автобусных парка: в поселке Эсто-Садок, на улице Нагорный Тупик и на улице Голенева. Учитывая высокие требования к безопасности на общественном транспорте, в спецавтопарках организованы стоянка и техническое обслуживание машин, а также их выпуск на линию с прохождением медосмотра водителей и проверкой технической надежности автобусов. Также в каждом парке предусмотрены

служба по информационным технологиям, диспетчеры, медработники и психологи.

Осенью в филиалах ГУП МО «Мострансавто» в Подмоскovie начнется теоретическая подготовка водителей. Их тестируют на знание правил дорожного движения, транспортной безопасности и пра-



По словам министра транспорта Московской области Александра Зайцева, на сегодняшний день получены 213 новых автобусов из 709, которые будут обслуживать гостей Олимпиады, для работы в олимпийской столице подобраны 1800 высокопрофессиональных водителей и 386 сотрудников технических специальностей и административно-управленческого аппарата, определены условия для их проживания.

своя эксплуатационно-техническая служба, служба безопасности движения и служба транспортной безопасности,

вил поведения в экстренных ситуациях. Помимо этого водители пройдут психологическое тестирование и полное медицинское обследование.

Уже в ноябре и декабре 2013 года отобранные водители по группам начнут стажироваться непосредственно на сочинских маршрутах, а в начале января 2014 года отправятся туда уже всем составом.

Жанна Терехова, пресс-секретарь  
Министерства транспорта  
Московской области







Астрахань

## Актуальные вопросы обсудили на автовокзале



31 июля на Астраханском автовокзале под председа-

тельством начальника Департамента транспорта и портов Министерства промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области Вячеслава Перегудова прошло рабочее совещание с предпринимателями, осуществляющими трудовую деятельность в сфере автомобильных пассажирских перевозок на межмуниципальных маршрутах Астраханской области.

На повестке дня совещания рассматривался ряд вопро-

сов, наиболее важные из которых – соблюдение перевозчиками правил безопасности дорожного движения, правил пассажирских перевозок на межмуниципальных маршрутах Астраханской области, перевозки пассажиров льготной категории по талонам. Также рассматривались вопросы внесения изменений в нормативные правовые акты, регламентирующие деятельность по перевозке пассажиров и багажа на региональных межмуниципальных маршрутах.



Кыргызстан

## Маршрут возобновлен

Между столицами России и Киргизии возобновится автобусное сообщение.

Этому будет способствовать соглашение о сотрудничестве между крупными автоперевозчиками двух стран, подписанное в Москве, сообщает «Российская газета». В августе текущего года ожидается открытие автобусных пассажироперевозок по маршруту Бишкек – Уфа – Москва и обратно. Чуть позже предполагается наладить сообщение между киргизской столицей и Красноярском.

Соглашение подписано в связи с увеличением пасса-



жиропотока между Россией и Киргизией. Перевозки по маршруту Бишкек – Москва осуществлялись и ранее. Однако их качество вызывало немало нареканий. По этой причине автобусное сообщение между столицами двух стран было приостановлено.

Перевозки по вновь открытому маршруту обещают осуществлять автобусами повышенной комфортности. Частота рейсов – два раза в неделю. В Москву автобусы из Киргизии будут прибывать на международный автовокзал «Теплый стан».

Данияр Каримов

Лента новостей подготовлена по материалам сайтов и изданий: РИА «Новости», <http://www.garant.ru>, <http://lrnews.ru>, <http://www.vestikavkaza.ru>, <http://baikal24.ru>, <http://www.novrub-odin.ru>, <http://mptpr.astrobl.ru>, [www.rg.ru](http://www.rg.ru), <http://www.pravitelstvokbr.ru>

2013 ПМАФ

Петербургский  
Международный  
Автотранспортный Форум

24 - 27 ОКТЯБРЯ  
ВК «ЛЕНЭКСПО»

**АВТО+**  
АВТОСЕРВИС

**ИНАВТОТРАНС**  
ВЫСТАВКА КОММЕРЧЕСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

12 +

### ВЫСТАВОЧНЫЕ ЭКСПОЗИЦИИ

АВТО+АВТОСЕРВИС ○  
(автомобили, автокомпоненты, автозапчасти,  
оборудование для сервиса)

ИНАВТОТРАНС ○  
(коммерческий автомобильный транспорт)

### КОНГРЕССНАЯ ПРОГРАММА

- R&D центры в автомобильной промышленности
- Интеллектуальные транспортные системы
- Безопасность на транспорте
- Автотранспорт будущего
- Использование газа в качестве моторного топлива

НАВИГАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ • АВТОАКСЕССУАРЫ • АВТОХИМИЯ • ЗАПЧАСТИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ • АВТОСЕРВИС • ЗАПРАВочные СТАНЦИИ

организатор



Телефон (812) 240 40 40 (168, 164, 207, 282)  
Санкт-Петербург, В. О., 26-я линия, д. 15/2  
[www.auto.expoforum.ru](http://www.auto.expoforum.ru)





# ЕВРАЗИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ И 7-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА «КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ. АВТОМЕХАНИКА. ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕРВИС»



## Расширяя горизонты сотрудничества

Некоммерческое партнерство «Развитие Автовокзалов Страны» примет участие в Евразийском транспортном форуме и 7-й Международной специализированной выставке «Коммерческий транспорт. Автомеханика. Логистический сервис».

В последнее время Екатеринбург все чаще становится деловой площадкой для организации и проведения различных мероприятий международного уровня. На этот раз столицу Урала ждет неординарное событие в области транспортной индустрии: с 18 по 20 сентября на выставочной площадке МВЦ «Екатеринбург-Экспо» (Экспо бульвар, д. 2) состоится Евразийский транспортный форум и 7-я Международная специализированная выставка «Коммерческий транспорт. Автомеханика. Логистический сервис».

Особого внимания заслуживает не только состав участников этого грандиозного мероприятия, но и его масштабная географическая палитра. Это

представители железнодорожного, автомобильного транспорта, производители автотехники, грузовые и пассажирские перевозчики, автовокзалы, логистические и страховые компании, транспортные высшие учебные заведения из более чем сорока регионов России, Белоруссии, Казахстана, Эстонии, Латвии, Китая, Израиля. Наряду с профессиональным сообществом участие в форуме примут и представители государственной транспортной отрасли из Комитета по транспорту Государственной Думы РФ, Министерства транспорта РФ, Федеральной службы надзора в сфере транспорта, органов законодательной и исполнительной власти субъектов РФ.

Почетные гости форума – руководители логистических центров, компании, обеспечивающие пассажирскую и грузовую логистику в Уральском регионе.

И конечно, особую значимость мероприятию придают его непосредственные организаторы, среди которых Министерство транспорта и связи Свердловской области, Союз автотранспортных предприни-

мателей Свердловской области и «RTE-Group».

А если учесть, что официальную поддержку Евразийскому транспортному форуму оказывают полномочный представитель президента РФ в УФО И. Р. Холманских, губернатор Свердловской области Е. В. Куйвашев, Министерство транспорта РФ, администрация г. Екатеринбурга, ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта», Свердловская железная дорога – филиал РЖД, Союз транспортников России, то можно с уверенностью констатировать, что ЕТФ превращается в заметное событие в масштабе страны.

Вопреки устоявшейся традиции, открытие форума и выставки начнется не с официального заседания или доклада, а с события очень даже творческого и креативного. В рамках 18-го конкурса профессионального мастерства водителей автобусов Свердловской области команды лучших драйверов поборются в трех номинациях за главный приз – кубок Министерства транспорта и связи Свердловской области. Победители в личном зачете в этот



# МВЦ «ЕКАТЕРИНБУРГ-ЭКСПО»

## URALCOMTRANS 2013



же день померятся силами в региональном этапе Всероссийского конкурса «Лучший по профессии водитель автобуса».

Между тем для сотрудников муниципальных образований, занятых в сфере организации транспортного обслуживания населения, пройдет семинар по вопросам муниципального контроля с применением систем ГЛОНАСС.

Однако главные события форума состоятся 19 сентября, ведь именно в этот день планируется прибытие иностранных гостей и представителей регионов России. После открытия форума и выставки в павильонах МВЦ «Екатеринбург-Экспо» начнут работу секции «Создание эффективной региональной системы по перевозке пассажиров в пригородном сообщении на основе взаимовыгодной координации автомобильного и железнодорожного транспорта», «Автовокзалы в системе транспортного обслуживания населения» (модератор НП «Развитие Автовокзалов Страны»), «Кадровое обеспечение транспортного комплекса». Руководители НП РАВС выражают искреннюю надежду, что обмен опытом между профессионалами в сфере деятельности автовокзалов и автобусных перевозок поможет каждому участнику тематической секции не только в решении насущных проблем, но и будет способствовать объ-

единению усилий для совместного решения стратегических задач в ближайшем будущем.

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

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

Безусловно, особый интерес для участников форума представляет выставка «Коммерческий транспорт. Автомеханика. Логистический сервис». И неудивительно, ведь вниманию посетителей будут представлены самые современные образцы грузовой автомобильной техники, автобусов, прицепов и комплектующих; систем навигации и контроля, услуг по лизингу, страхованию, заправке топливом и сервисному обслуживанию.

Сергей Неподкосов

**Выставочная экспозиция «UralComTrans 2013» будет посвящена следующим разделам:**

- коммерческий транспорт;
- городской транспорт;
- автомеханика;
- автовокзалы, остановочные комплексы;
- безопасность на транспорте;
- логистический сервис;
- железнодорожные технологии;
- транспорт личного пользования;
- услуги (страхование, кредитование, лизинг, тюнинг, агрография, автодизайн);
- техническое обслуживание.

Участниками выставки станут крупнейшие отечественные и зарубежные компании в сфере коммерческого транспорта:

ОАО «АвтоВАЗ» (Тольятти);

«Хёндэ Трак Сибирь» – официальный дистрибьютор коммерческой техники «Hyundai» по Уралу, Сибири и Дальнему Востоку;

ООО «Предприятие «Стройкомплект» (Екатеринбург);

ООО «Аким-Бас» (Владивосток) – эксклюзивный дилер корпорации «Daewoo Bus Corp.»;

«Независимость Ford»;

«Белшина» – один из крупнейших производителей в шинной отрасли и многие другие.

**Желаем всем участникам и гостям приятного и полезного посещения Евразийского транспортного форума – 2013!**





26 июня нынешнего года в Сочи прошел XI съезд членов Российского автотранспортного союза (РАС). В его работе приняли участие около ста пятидесяти делегатов и гостей практически из всех регионов России. Перед собравшимися выступили представители органов государственной власти и общественных организаций. В их числе – заместитель министра транспорта Н. А. Асаул, председатель Комитета Государственной Думы по транспорту Е. С. Москвичев и вице-президент Союза транспортников России Е. Д. Казанцев.

В рамках съезда были рассмотрены такие вопросы, как работа и перспективные направления деятельности РАС, ситуация с перевозками в регионах, присоединение РАС к Антикоррупционной хартии российского бизнеса и многие другие. Был заслушан отчет ревизионной комиссии РАС, досрочно прекращены полномочия ряда членов правления и доизбраны новые, состоялась презентация нового гимна Российского автотранспортного союза, одобренного накануне на заседании правления РАС.

Особое внимание участников съезда привлек доклад президента РАС О. И. Старовойтова, прочитанный им 27 июня в рамках съезда на конференции.

Олег Игоревич сосредоточил внимание аудитории не только на отчете о проделанной за последний год союзом работе, объем и качество которой вызывает уважение, но и коснулся самых острых проблем, связанных с автобусными перевозками. Рост расходов на перевозки опережает доходы. Чтобы покрыть убытки паркам приходится идти на такие непопулярные меры, как сокращение сотрудников, уменьшение количества машин и многое другое.

В соответствии с теми статистическими данными, которые РАС удалось собрать при помощи Ростехнадзора и самих перевозчиков, очень многие проблемы прошлого года так и остались нерешенными, например – обязательное страхование. По данным Союза автостраховщиков, договоры обязательного страхования заключили пока только 10% перевозчиков.

Острой оказалась и проблема внедрения цифровых тахо-



Николай Асаул



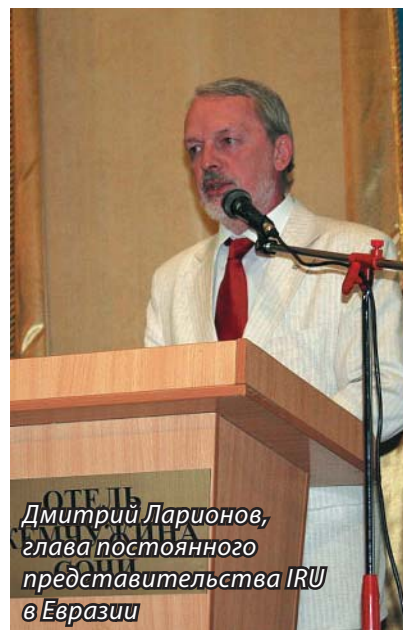
графов. Даже в том случае, если автобусные станции смогут выделить средства на закупку этих дорогостоящих приборов, при всем желании в нужные сроки оснастить ими автобусы они не смогут. Между тем штрафы со стороны ГИБДД за отсутствие тахографов уже выписываются.

Дело в том, что в России тахографы выпускает только одно предприятие. Обеспечить всех необходимым количеством приборов оно просто физически не может. Впрочем, дей-

ствующим законодательством это никак не учитывается, как и еще ряд моментов, связанных с работой перевозчиков.

Жаркую дискуссию на конференции вызвало множество неразрешимых проблем подобного рода. Например, и по сей день обсуждается вопрос ежедневных расчетов с перевозчиками. К сожалению, не все транспортные чиновники достаточно глубоко понимают суть происходящего. Часть предложений, последовавших со стороны некоторых из них, реализовать в сегодняшних условиях просто невозможно: мешает в первую очередь не только отсутствие соответствующего законодательства, но и многолетний хаос, существующий на рынке перевозок. И ликвидировать проблему за пару лет, к сожалению, не удастся, как бы того ни хотелось всем участникам этой сферы деятельности.

По мнению Олега Игоревича среди многочисленных законодательных инициатив, направленных на упорядочение этого сегмента рынка, наилучшие перспективы у проекта федерального закона «Об органи-



зации регулярных перевозок пассажиров». В частности, он отметил: «Уже сейчас можно с уверенностью утверждать, что его предметом будут регулярные перевозки по межрегиональным, межмуниципальным и муниципальным маршрутам. Закон решает очень важные проблемы. Это в первую очередь защита рынка от нелегальных перевозчиков и от тех, кто осуществляет регулярные перевозки под видом заказных. Им предусматривается включение всех легальных маршрутов в соответствующие реестры. При этом на каждое легальное транспортное средство будет выдаваться так называемая карта маршрута, за отсутствие которой предусматриваются высокие штрафы».

В завершение съезда состоялось награждение присутствующих на нем представителей транспортных организаций специальными наградами Российского автотранспортного союза и Союза транспортников России.

Алла Хлебникова

По материалам сайта <http://ras-info.ru>







# ДВА ГОДА СПУСТЯ...

Некоммерческое партнерство «Развитие Автовокзалов Страны» (НП РАВС) – по сути своей явление уникальное. И не только потому, что такая организация была создана в России впервые, но и по той причине, что создана она была по взаимной инициативе бизнеса и власти.

В первую очередь вопрос о необходимости существования такого объединения поднимали сами транспортники – руководители и сотрудники автостанций и автовокзалов. И отнюдь не от хорошей жизни... Нападки шли, что называется, со всех сторон – как снизу (от перевозчиков-нелегалов с их теневым бизнесом), так и сверху (от некоторых надзорных структур, проявлявших непонимание сложной ситуации на рынке перевозок). И неудивительно, ведь никаких правил, принципов и даже конкретного законодательства в области деятельности автовокзалов и автостанций еще совсем недавно не существовало. А значит, у этой важнейшей транспорт-

ной структуры фактически вообще не было никакой правовой защиты!

В связи с чем бывший министр транспорта, а ныне советник президента России И.Е. Левитин предложил создать единую организацию для защиты интересов отрасли и для полноценного диалога с властью. Эта рекомендация нашла живой отклик на проходившем в Москве в конце 2010 года совещании руководителей автовокзалов и автостанций России, где и было принято решение о создании партнерства.

На протяжении шести месяцев проводилась большая организационная работа по его созданию. Учредителями стали 27 организаций из 20 регионов.

Решением общего собрания членов партнерства, объединившихся в инициативную группу транспортников, новую организацию возглавил генеральный директор ГК «Русские Автобусные Линии» Борис Олегович Лоран, председателем правления был избран гене-



Борис Лоран

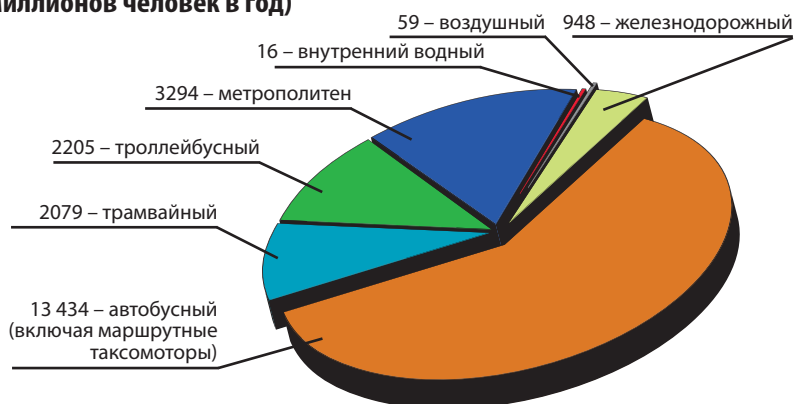
ральный директор ООО «Барнаулский автовокзал» Алексей Кононович Богданов.

В июле 2011-го, Министерство юстиции РФ выдало свидетельство о государственной регистрации НП «Развитие Автовокзалов Страны». Можно только догадываться, какая огромная организационная работа была проделана за столь короткий срок!

Сегодня представители НП РАВС работают в 30 регионах России. Цели партнерства четко определены. Среди них – создание благоприятных условий для деятельности объектов транспортной инфраструктуры, обеспечение доступности, необходимого объема и качества услуг, создание условий для добросовестной конкуренции, защита прав и интересов членов партнерства, расширение возможностей их производственного, профессионального и социального развития.

О том, как именно реализуются эти цели, лучше все-

Перевозки пассажиров по видам транспорта по Российской Федерации (миллионов человек в год)





Алексей Богданов

го нам поведают статистика. На 1 августа нынешнего года партнерство объединяет уже 122 автовокзала России, 344 автостанции, 123 кассовых пункта. Всего соответственно – 589 объектов транспортной инфраструктуры.

Важность работы, которую выполняет партнерство, труд-

но переоценить. Судите сами: только в нынешнем году это – неоднократное участие в мероприятиях, которые проводит Минтранс России (в том числе в заседаниях Координационного совета и Рабочей группы), постоянный мониторинг межрегиональных и международных автобусных маршрутов, оказание консультативной помощи по вопросам выполнения требований Федерального закона № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» на объектах транспортной инфраструктуры, консультации и переписка с федеральными и региональными органами исполнительной власти по проблемным вопросам членов НП РАВС, активное сотрудничество со СМИ...

В ушедшем году НП РАВС участвовало в совещаниях Де-

партаменты транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, префектур и управ столицы, управлений ФСБ и ГУВД по Москве и Московской области, в работе Российского автотранспортного союза, в крупных выставках и форумах.

Перечислить все, что еще предстоит сделать, просто невозможно! Остается только пожелать нашему замечательному партнеру – НП «Развитие Автовокзалов Страны» – и дальше работать на том же высоком уровне профессионализма и в том же темпе, который был взят партнерством два года назад и который они и по сей день блестяще выдерживают.

Мария Ветрова



## ЕВРАЗИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ И 7-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА



**URAL**  
ComTrans

**«КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ.  
АВТОМЕХАНИКА.  
ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕРВИС»**

**18–20 СЕНТЯБРЯ 2013**

**МВЦ «ЕКАТЕРИНБУРГ-ЭКСПО»**



## МЕДАЛЬ «100 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ Е. Г. ТРУБИЦЫНА»

Медаль «100 лет со дня рождения Е. Г. Трубицына» вручается в День работников автомобильного транспорта наряду с ведомственными наградами Министерства транспорта России на съездах и заседаниях правления Российского автотранспортного союза, на заседаниях президиума Союза транспортников России, в других торжественных случаях.

Чем обусловлен ее важный статус? И кто был тот человек, имя которого носит эта почетная награда?

Евгений Георгиевич Трубицын – советский партийный и хозяйственный деятель, внесший существенный вклад в развитие автомобильной отрасли страны. Он выступил инициатором активного строительства и расширения производственной и технической базы автотранспортных предприятий, автозаводов, научно-исследовательских и учебных заведений. В автотранспорт впервые были внедрены современные достижения науки и техники, в том числе автоматизированные системы управления и электронно-



На фото Борис Лоран награждает медалью «100 лет со дня рождения Е. Г. Трубицына»:



Николая Ершова



Лилию Саранчук

вычислительные машины. Усилиями Е. Г. Трубицына была создана система международных автомобильных перевозок, объединение «Совтрансавто» и Ассоциация советских автомобильных перевозчиков. В годы его руководства Министерством автомобильного транспорта РСФСР были приняты Устав



Николая Герасимова

автомобильного транспорта и Правила перевозки грузов, пассажиров и багажа. Благодаря его инициативе был учрежден профессиональный праздник День работников автотранспорта, а также знак «Почетный автотранспортник» и звание «Заслуженный работник автомобильного транспорта».

В нынешнем году по ходатайству НП «Развитие Автовокзалов Страны» этой награды были удостоены лучшие специалисты, внесшие существенный вклад в развитие деятельности автовокзалов нашей страны.



Александра Силаева

*Пожелаем всем награжденным дальнейших успехов!*

<b>Богданов Алексей Кононович</b>	ООО «Барнаульский автовокзал»	г. Барнаул
<b>Герасимов Николай Михайлович</b>	МУП «Муниципальное объединение автобусных предприятий»	г. Екатеринбург
<b>Дубровин Михаил Анатольевич</b>	генеральный директор ГП «Омскоблавтотранс»	г. Омск
<b>Ершов Николай Филлипович</b>	ГУП СО «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта» (Южный автовокзал)	Свердловская область
<b>Жарков Сергей Александрович</b>	ОАО «БАНК СГБ»	г. Вологда
<b>Каленов Владимир Васильевич</b>	директор Департамента транспорта и дорожного хозяйства администрации Владимирской области	Владимирская область
<b>Кокшаров Николай Борисович</b>	генеральный директор ГУП РК «Карелавтотранс»	Республика Карелия
<b>Лапин Игорь Васильевич</b>	ООО «Немизида инвест»	Свердловская область
<b>Левятов Антон Игоревич</b>	первый заместитель генерального директора ГК «Русские Автобусные Линии»	г. Москва
<b>Никитин Владимир Сергеевич</b>	генеральный директор ОАО «Автоэкспресс»	Красноярский край
<b>Попов Александр Анатольевич</b>	генеральный директор ОАО «Автопассервис»	Ульяновская область
<b>Ревко Андрей Константинович</b>	Автомобильные перевозки МТ Тульское «Динамо»	г. Тула
<b>Саранчук Лилия Марковна</b>	Союз автотранспортных предпринимателей Свердловской области	Свердловская область
<b>Семенов Алексей Евгеньевич</b>	ГП ПО «Псковавтотранс»	г. Псков
<b>Силаев Александр Михайлович</b>	ГП «Автовокзал «Калуга»	г. Калуга
<b>Тяпочкин Сергей Николаевич</b>	генеральный директор ООО «Региональное объединение автовокзалов»	Курская область
<b>Федоров Алексей Александрович</b>	директор ГБУ ЯО «Яроблтранском»	Ярославская область
<b>Хакимова Фэния Файзуловна</b>	президент ОАО «Автовокзалы и автостанции Самарской области»	Самарская область



## ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА



*Павел Гутюнтов,  
модератор конференции,  
секретарь Союза  
журналистов России*



31 июля 2013 года ГУП «Мосгортранс» – самый крупный в Европе оператор системы наземного транспорта – отметил свой 55-летний юбилей. Конференция, посвященная этому событию, состоялась в тот же день в международном мультимедийном пресс-центре РИА «Новости» и проходила под девизом «Вчера, сегодня, завтра».

Огромную работу, которую фактически круглые сутки выполняет Мосгортранс, переоценить действительно трудно, ведь ежедневно, добираясь в свой офис или по личным делам в другой конец Москвы, 80 процентов жителей нашего мегаполиса пользуются исключительно наземным транспортом, зачастую пересаживаясь с одного его вида на другой. Легко представить, в какой ситуации мы с вами оказались бы, если б, сойдя, например, с автобуса, понятия не имели, когда подойдет к ближайшей остановке нужный нам трамвай. Или, выйдя из метро, не представляли, в какое время ожидать необходимую маршрутку... Уже много лет москвичи даже не задумываются об этих возможных трудностях, легко рассчитывая время, нужное на дорогу. И все это – благодаря Мосгортрансу, ежеминутно решающему сложнейшие задачи нашего с вами перемещения в пространстве города!

Юбилейная конференция была открыта **генеральным директором ГУП «Мосгортранс» Петром Валерьевичем**

**Ивановым**. Коротко он рассказал о нынешней дате, отсчет которой ведется с июля 1958 года, когда решением правительства все виды наземного транспорта столицы были объединены в одну систему, а возглавил ее только что созданный ГУП. Конечно, тогда это предприятие не было столь огромным и сложным по структуре. Сегодня, когда оно объединяет 45 филиалов: службы, задающие наземному транспорту определенную скорость, координирующие движение всех его видов – трамваев, троллейбусов, автобусов и маршруток – плюс ремонтные подразделения. А если представить на минуту Москву 1958 года, которая была тогда и по размеру, и по количеству средств передвижения, и по населению намного меньше, легко понять, как год от года вместе со стремительным ростом города и его населения усложнялись задачи, встававшие перед руководством и коллективами Мосгортранса...

Выступавший вслед за Петром Валерьевичем **первый заместитель руководителя**

**55**  
С ЮБИЛЕЕМ!

**Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Евгений Федорович Михайлов**

ясно обрисовал не только сложность сегодняшних задач, решаемых динамично развивающимся вместе с городом предприятием, но и в общих чертах обрисовал будущее: к 2020 году предполагается увеличить количество наземного транспорта Москвы на 50 процентов! А значит – постоянно улучшать расписание, по которому едут все его виды. В связи с перегруженностью наших городских дорог, с неизбежными пока пробками, это – самая сложная из проблем, встающая перед Мосгортрансом. Кроме того, есть и еще ряд целей: создать и предложить городу новую маршрутную сеть, существенно сократить интервалы в расписании движения транспорта, улучшить качество подвижного состава с учетом низкопольного парка для людей с ограниченными возможностями передвижения, наконец, нас ожидает настоящий ренессанс одного из самых старых и привычных видов московского транспорта – трамвая. Здесь и новые трамвайные



*Евгений Михайлов*



*Петр Иванов*



**БЛУДЯН**  
Норайр Оганесович

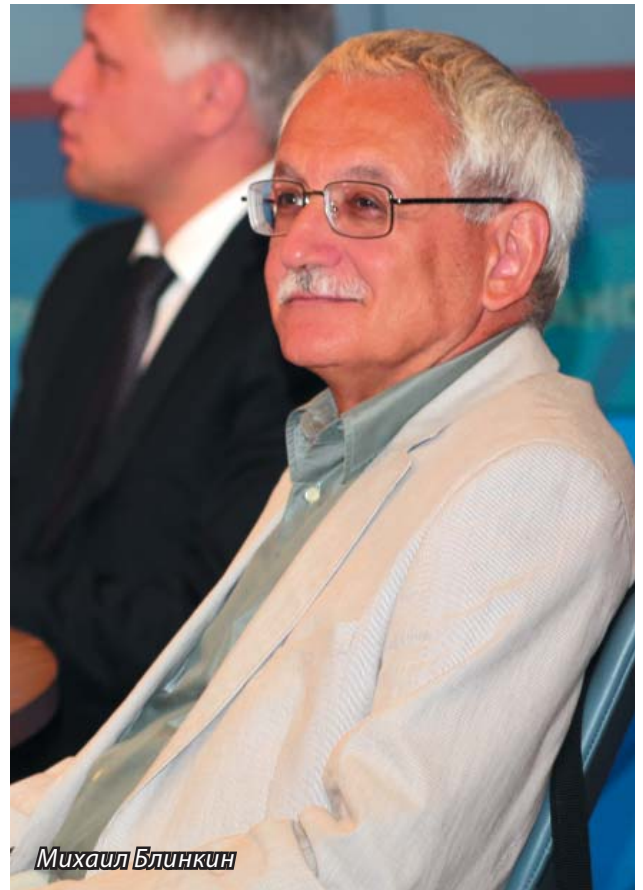


пути, в том числе беспальные, и модернизированные вагоны.

Конечно, без научных инноваций в этой ситуации не обойтись. Отсюда и давнее сотрудничество Мосгортранса с МАДИ и Институтом инженеров транспорта, где и делается значительная часть разработок. Об этом подробно рассказал **доктор технических наук, профессор Московского автомобильно-дорожного института Нораир Оганесович Блудян.**

Собравшихся представителей прессы и телевидения очень порадовал неожиданными, живыми фактами **директор Института экономики транспорта и транспортной политики профессор Михаил Яковлевич Блинкин.** Михаил Яковлевич считает, что дата, которой была посвящена конференция, на самом деле значительно серьезнее, и отсчитывать ее надо от... 1662 года! То есть от момента, когда знаменитый ученый Блез Паскаль предложил каретам общедоступного пользования двигаться по Парижу в соответствии со строгим расписанием, которое должно объявляться заранее. Замечательно, что с тех пор и по сей день эта система не менялась ни разу, в том числе и в России! По расписанию двигались конки еще в те времена, когда о трамваях никто у нас и не слышал, позднее – сами трамваи, сейчас – все виды нашего наземного транспорта.

Вторая и третья сессии конференции были посвящены уже конкретным инновациям, внедряющимся в нашу с вами жизнь сегодня, и тем, которые предстоит внедрить в будущем. Были наглядно показаны схемы движения транспорта, действующие сейчас, и схемы завтраш-



Михаил Блинкин

него дня, ждущие своего часа, обоснованные завершёнными или ведущимися в настоящий момент научными разработками. Все докладчики – а их было около двадцати, включая зарубежных партнеров, – продемонстрировали высокий профессионализм и великолепное знание предмета.

Конечно, все выступающие поздравляли Мосгортранс с юбилеем, и эти поздравления были вполне искренними: предприятие заслужило их той огромной работой, которая ведется им все эти незаметно пролетевшие годы, своей уникальной динамичностью, тем, что не только ни на шаг не отстает от бурно развивающейся вглубь и вширь столицы, но и безошибочно определяет ее перспективы в своей сфере деятельности, точно выбирая партнеров и по праву занимая одно из самых заметных мест среди европейских операторов наземной транспортной системы.

Алла Минина



# СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ ОТМЕТИЛ ДЕСЯТИЛЕТИЕ

В Москве в здании МГТУ ГА состоялся торжественный съезд Союза транспортников России, посвященный 10-летию со дня его основания. Советник президента РФ Игорь Левитин зачитал поздравление участникам съезда от имени Президента РФ.

В своем поздравлении глава государства отметил, что за десять лет активной и плодотворной работы союз укрепил свои позиции, завоевал репутацию авторитетной общественной организации, объединяющей ведущих специалистов, ученых, инженеров, предпринимателей, занятых в транспортной отрасли.

Транспортный комплекс традиционно играет важную роль в развитии отечественной экономики, промышленного производства, сельского хозяйства, бизнеса, во многом определяет качество жизни

миллионов людей. И потому государство уделяет особое внимание модернизации железнодорожной и автомобильной инфраструктуры, морского, речного, воздушного сообщения. Делает ставку на широкое внедрение техники, отвечающей самым современным стандартам безопасности и экологичности. Президент России подчеркнул, что в решении этих задач федеральный центр рассчитывает на серьезный потенциал союза, его глубокие экспертные оценки, профессионализм, неизменное стремление укреплять конструктивный диалог с властью.

Министр транспорта РФ Максим Соколов, поздравляя участников съезда, подчеркнул, что транспорт – одна из важнейших отраслей экономики, которая обеспечивает развитие всей страны. Он отметил важную роль Союза транс-



*Виталий Ефимов,  
президент Союза  
транспортников России*

портников в законопроектной деятельности, направленной на развитие транспортного комплекса страны. «Вместе мы делаем одно общее дело, у нас общая цель – поступательное развитие транспортной отрасли страны, создание нормативной и правовой базы, соответствующей современным экономическим реалиям, обеспечение доступности транспортных услуг для населения», – подчеркнул Максим Соколов.

Министр вручил впервые учрежденное знамя Союза транспортников России президенту союза Виталию Ефимову, а также награды ветеранам. За вклад в развитие транспортного комплекса России коллектив Союза транспортников награжден почетным дипломом Министерства транспорта РФ.

Максим Соколов выразил уверенность в том, что тесное и конструктивное взаимодействие Минтранса России и Союза транспортников России является залогом дальнейшего поступательного развития транспортного комплекса России.

Вячеслав Лобов

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





## Рука об руку с эпохой

Десять лет назад, в марте 2003 года, в Берлине состоялся семинар операторов пассажирских автобусных перевозок Европы.

В тот момент уже было понятно, что достичь на столь огромном пространстве оптимальной схемы автобусного движения можно, лишь создав независимую организацию, способную не только представлять интересы всех стран Европы в технической, социальной и экономической сферах, но и работать в тесной связи с министерствами и муниципалитетами всех стран.

Перед будущей организацией стояла нелегкая задача. Необходимо было свести воедино все европейские трафики, выработав оптимальные маршруты и схемы автобусного движения, ведь



The Acquis relating Cross Border Passenger Transport by Bus  
August 25-26, 2003 - Riga

поток туристов, предпочитавших двигаться по всей Европе на автобусах, неуклонно рос год от года, и эта тенденция заявляла о себе все громче!

Вот так вот и появилась на свет **Европейская ассоциация автовокзалов – Association of Pan-European Coach Terminals (APC)**. Случилось это в Риге спустя несколько месяцев после берлинского семинара – 26 августа 2003 года.

Эти десять лет пролетели незаметно, зато более чем заметными стали результаты сов-

местных усилий операторов международных автовокзалов, представителей профильных министерств и муниципалитетов, с чем эту инновационную организацию и ее партнеров можно искренне поздравить! Достигнута не только основная цель – создание оптимальной схемы автобусного движения в Европе.

Благодаря широко используемым инновационным технологиям ассоциация регулярно и достоверно информирует общественность Европы об автобусном трафике на всем ее пространстве, о тех общих стандартах обслуживания на автовокзалах, которые ею внедрены, выступает за безопасность дорожного движения и перевозок. И при этом ни на мгновение не отстает в своей деятельности от требований, которые предъявляет само время. Появляются новые маршруты. Благодаря последним открытиям археологов расширяется список достопримечательностей Европы. А юное поколение путешественников проявляет ничуть



не меньшую любознательность, чем туристы со стажем.

Свои непростые функции APC выполняет, не только следуя за переменами нашей эпохи, но и учитывая потребности завтрашнего дня!

Заседание, завершающее этот первый десятилетний рубеж работы ассоциации вновь состоялось в Риге в сентябре нынешнего года. На него пригласили и руководство НП «Развитие Автовокзалов Страны», а также руководителей и технологов ГК «Русские Автобусные Линии». Европейских специалистов всерьез заинтересовал опыт российских коллег в области организации междугородных автобусных перевозок внутри самой большой страны мира.

Конечно же, в связи с круглой датой было не только сугубо деловое общение. Роскошный праздничный парад автобусов, названный «Из прошлого в будущее», прошедший на красивых площадях и ули-



цах древней Риги под звуки великолепной музыки, не только потряс воображение зрителей, но и продемонстрировал им, можно сказать, историю развития европейского автобусного производства.

Рассказывать о параде можно долго, о нем, так же как и об итогах юбилейного заседания, вы прочтете в следу-

щем выпуске нашего журнала. А мы еще раз поздравляем наших европейских коллег с замечательной датой, с достойным итогом их десятилетней работы, с той уверенностью в будущем, которую APC подарила сегодня всем своим партнерам и всем участникам международных перевозок!

Светлана Костицына







# СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР

Союз автотранспортных предпринимателей Свердловской области (далее – САПС) – старейший на Урале отраслевой союз, участник учреждения Российского автотранспортного союза. Сегодня в составе САПС более 250 членов. С учетом трех входящих в него некоммерческих партнерств мы объединяем более 900 субъектов автотранспортного предпринимательства. В наших рядах крупнейшие предприятия Урала: Екатеринбургское трамвайно-троллейбусное управление, Екатеринбургское муниципальное объединение автобусных предприятий, Екатеринбургский метрополитен, Каменск-Уральская управляющая компания.

Пять лет назад было принято решение, определившее наш путь, – «САПС – это дом для всех транспортников, независимо от форм собственности, организационно-правовых форм, направлений бизнеса». В результате к нам пришло большинство индивидуальных предпринимателей-пассажи-

щиков, имеющих автопарк, состоящий даже только из двух автобусов. В каждом городе области САПС имеет официального представителя и членов союза, в пяти управленческих округах – филиалы. Безусловно, в основе союза – пассажирские предприятия. Но мы не замыкаемся только на этом направлении. У нас есть секции грузового транспорта, такси, дилеров, пунктов технического осмотра, страховых организаций. Все это дает союзу возможность представлять весь спектр

интересов в автомобильном транспорте. Взаимоотношения с областными органами власти САПС выстроил на основе долгосрочных соглашений. Надо отметить, что в этом вопросе мы переняли опыт наших новосибирских коллег.

Вообще развитие горизонтальных связей, обмен опытом с коллегами из других регионов, по моему мнению, не только полезен, но именно это определяет рост возможностей и авторитета региональных отраслевых объединений.





Систематическая работа с коллегами из регионов Урала увенчалась созданием Координационного совета объединений работодателей и профсоюзов автотранспорта УФО, который плодотворно работает уже пять лет. Он стал для уральцев не только незаменимой площадкой в области обмена информацией, но и существенным фактором влияния на региональные органы власти на территории УФО в части содействия развитию пассажирского автотранспорта.

Правление САПС позитивно оценивает работу других автотранспортных объединений в рамках РАС и стремится установить тесный контакт с теми из них, кто успешно работает в наиболее актуальных для нас направлениях. Поэтому заметные успехи НП «Развитие Автовокзалов Страны» в консолидации представителей транспортной инфраструктуры пассажирских перевозок России показали нам необходимость взаимодействия. Креативность и целеустремленность, демонстрируемые командой

под руководством Б.О. Лорана, принципиальный подход РАВС в защите интересов представителей автотранспортного бизнес-сообщества, стремление развивать автовокзальную отрасль на европейском уровне вызывает уважение и желание принять участие в работе, которую возглавляет РАВС. В 2012 году САПС, а за ним и Координационный совет определили НП РАВС стратегическим партнером для объединений Урала.

В сентябре Екатеринбург – столица Урала – принимает Евразийский транспортный форум, организаторами которого выступают САПС и НП РАВС. Центральное событие форума – саммит руководителей автовокзалов России, Белоруссии, Казахстана, гостей из Европы. Мы ожидаем, что в ходе панельных дискуссий – «Автовокзалы в системе транспортных услуг населению» и «Создание эффективной региональной системы по перевозке пассажиров в пригородном сообщении на основе взаимовыгодной координации автомобильного

и железнодорожного транспорта» – участники форума определят направление развития законодательства в сфере деятельности автовокзалов как важнейшего элемента развития инфраструктуры пассажирских перевозок.



Мы надеемся, что Евразийский транспортный форум будет способствовать включению все большего числа автовокзалов страны в деятельность НП РАВС, положит начало систематическому развитию федерального законодательства о работе автовокзалов в системе транспортных услуг населению, станет местом постоянных встреч операторов автовокзальных услуг Европы и Азии.

Лилия Саранчук





## КОМФОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ – ГЛАВНЫЕ СОСТАВЛЯЮЩИЕ В РАБОТЕ ЮЖНОГО АВТОВОКЗАЛА ЕКАТЕРИНБУРГА

Государственное унитарное предприятие Свердловской области «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта» (ГУП СО «СООПА») создано в 1972 году для организации перевозки пассажиров на маршрутах пригородных и междугородных сообщений, повышения безопасности и создания единой системы управления пригородными и междугородными перевозками.

Свердловское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций организовано приказом № 183 от 27.11.1972 по Среднеуральскому территориально-транспортному управлению. В 1993 году оно было реорганизовано в государственное предприятие «Автовокзал», а в 2005 году на основании решения правительства Свердловской области переименовано в Государственное унитарное предприятие Свердловской области «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта».

К основным направлениям деятельности ГУП СО «СООПА» относятся:

- организация, координация и совершенствование маршрутной сети в пригородном и междугородном сообщениях (обследование дорожных условий, составление схем движения автобусов по маршрутам с указанием опасных участков,

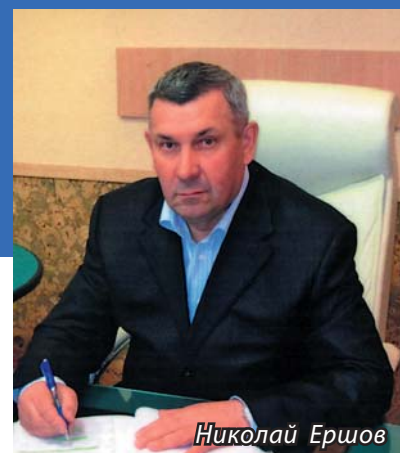
- разработка расписаний движения автобусов, составление паспортов маршрутов, согласование материалов на открытие новых маршрутов с уполномоченными на то органами, проведение единой тарифной политики);

- организация единого технологического процесса работы автовокзалов и автостанций (внедрение передовых технологий и современного оборудования, текущая и предварительная продажа билетов на автобусы, бронирование мест в автобусах, организация продажи билетов в обратном направлении, диспетчерское сопровождение движения автобусов, хранение багажа, предоставление информации пассажирам по вопросам, связанным с перевозками);

- привлечение на договорной основе транспортных предприятий и предпринимателей для обслуживания действующих и вновь открываемых автобусных маршрутов;

- организация на основе договоров с владельцами транспортных средств мероприятий по контролю на автовокзалах, автостанциях и в пути следования за соблюдением норм вместимости и экипировкой автобусов, оформлением путевой документации, соблюдением режима труда и отдыха водителей;

- учет пассажиров, воспользовавшихся правом льготного



Николай Ершов

- и бесплатного проезда, учет выпадающих доходов с предоставлением отчетных данных транспортным организациям;

- предоставление дополнительных услуг пассажирам, водителям (общественное питание, розничная торговля, гостиничное хозяйство и бытовое обслуживание).

Сегодня предприятие в своем составе имеет четыре автовокзала, 18 автостанций, одну автокасса, обслуживающие население и гостей Свердловской области в пригородном и междугородном сообщениях.

Ежесуточно от автовокзалов и автостанций объединения отправляются от 1486 рейсов (в дни с минимальным пассажиропотоком) до 1802 рейсов (в дни максимального пассажиропотока) в пригородном, междугородном и международном сообщениях. Ежедневно услугами объединения пользуются 18 тыс. пассажиров (63% в междугородном сообщении и 37% в пригородном), в том числе 2,7 тыс. пассажиров – с предоставлением льгот на проезд в междугородном сообщении.

В междугородном сообщении в целом по предприятию наблюдается рост количества пассажиров на 138 789 чело-

век, рост составляет 2,1% от общего объема перевозок и 3,4% от объема перевозок в междугородном сообщении.

В 2011–2012 годах была проведена значительная работа по реконструкции и ремонту материально-технической базы автовокзалов и автостанций. Проведен ремонт зданий и сооружений, модернизированы системы жизнеобеспечения (тепло- и электроснабжение, канализация, водопровод). Без проведения вышеуказанных работ дальнейшее функционирование автовокзалов и автостанций предприятия было просто невозможно.

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



Непосредственно на совершенствование материально-технической базы предприятия в 2011–2012 годах затрачено более 72 млн рублей.

Особое внимание предприятием уделяется вопросам обеспечения транспортной безопасности на автовокзалах и автостанциях.

С целью исполнения требований федерального законодательства предприятием выполняются мероприятия, направленные на обеспечение транспортной безопасности. В 2011 году проведена процедура категорирования автовокзалов и автостанций предприятия, в настоящее время осуществляется процедура оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры.

Одновременно с этим для обеспечения транспортной безопасности обустраиваются ограждения территории автовокзалов и автостанций, монтируются системы видеонаблюдения, устанавливается сигнализация.

В настоящий момент 8 автовокзалов и автостанций оборудованы защитными ограждениями территории,

на 16 объектах установлена система охранного видеонаблюдения с возможностью записи и хранения информации, на 8 объектах установлены системы контроля доступа в служебные помещения. Все автовокзалы и автостанции предприятия оборудованы охранно-пожарной сигнализацией.

В целом на выполнение требований по обеспечению транспортной безопасности автовокзалов и автостанций в 2011–2012 годах затрачено более 41 млн рублей.

Предприятие активно развивает деятельность по повышению качества обслуживания пассажиров, в том числе связанную с предоставлением дополнительных и сопутствующих услуг, с учетом того, что основная масса потребителей государственного унитарного предприятия Свердловской области «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта» – население с невысокими доходами.

Для повышения качества оказываемых услуг и в соответствии с планом реконструкции и развития на предприятии в настоящее время действует





официальный сайт, разрабатывается программный продукт автоматизации технологического процесса и процедуры оказания услуг, включающий в себя модуль отдела пассажирских перевозок; модуль продажи билетов, в том числе удаленную продажу (в прямом и обратном направлениях); бронирование и продажу билетов с использованием сайта предприятия, сети Интернет и терминалов.

В целях выполнения приказа Минтранса России от 01.11.2010 № 234 «Об утверждении требований к оборудованию автовокзалов» проводится целенаправленная работа по оборудованию автовокзалов и автостанций согласно установленным нормам.

В целом на предприятии разработан и утвержден план развития ГУП СО «СООПА» на 2013–2015 годы, содержащий

комплекс основных мер, направленных на совершенствование технологического процесса, повышение качества и расширение перечня оказываемых услуг, повышение прибыльности. План разбит на этапы исходя из финансовых возможностей предприятия.

Приоритетным направлением для объединения являются вопросы развития автовокзалов и автостанций.

В соответствии с планом реконструкции и развития предприятия в настоящее время разработан эскизный проект «Комплексная реконструкция автовокзала “Южный” города Екатеринбурга».

Здание создаваемого многофункционального комплекса будет иметь современную архитектуру и общую площадь 29,13 тыс. кв. м (в том числе административно-торговые по-

мещения – 17 тыс. кв. м). В здании будут 3 надземных этажа, на которых разместятся автовокзал и предприятия торговли и услуг, и 2 подземных уровня, на которых расположится автостоянка (площадью около 12,02 тыс. кв. м и вместимостью 534 машиноместа). Всего запланировано 800 парковочных мест. Проектом предусмотрена организация входа в здание непосредственно из вестибюля станции метро «Чкаловская», само здание оснащено современными системами вертикальных (эскалаторы, лифты) и инженерных коммуникаций. Предварительная стоимость проекта оценивается в 817 млн рублей.

Транспорт и дороги Свердловской области (приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России» № 26 (781) от 27 июня 2013 г.)

## ВСЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ПЕРЕХОДЯТ НА ГАЗ



  
**ТЕХНОТРЕЙД**

Производство газовых автоцистерн под перевозку и заправку сжиженных углеводородных газов (СУГ), автобусной и других видов техники с газовой топливной системой

Установка дополнительного оборудования под нужды заказчика

**Быстрые сроки, высокое качество, доступные цены**

Тел.: 8 (800) 775-04-10; тел./факс: + 7 (499) 372-09-93  
e-mail: [info@ttcauto.ru](mailto:info@ttcauto.ru)

[www.ttcauto.ru](http://www.ttcauto.ru)



# СЛАГАЕМЫЕ УСПЕХА



## Инфраструктура автовокзала

В условиях, когда успех компании зависит от привлечения большого количества потребителей, залогом ее стабильного положения становится качественно предоставленная услуга. Основными услугами автовокзалов являются удобная продажа билетов, информационное сопровождение пассажира от момента покупки билета до посадки в автобус, вокзальное обслуживание до начала поездки, участие в решении проблем пассажира, обеспечение безопасности на территории транспортной инфраструктуры. И если по каким-либо параметрам данные услуги пассажира не устроят, он будет искать альтернативные и заменяющие предложения на рынке.

С учетом этих потребностей пассажиров необходимо под-

ходить к изменению инфраструктуры автовокзала. Итогом работы должны быть постоянно улучшающиеся условия обслуживания. Некоторые изменения диктуются текущими требованиями, законодательными актами и приказами. Основными и актуальными на сегодняшний день приоритетами деятельности являются безопасность автовокзалов и транспортная безопасность. Опишем самые необходимые, на наш взгляд, изменения, которые могут их обеспечить.

## Разделение зон ожидания и посадки

Данный шаг существенно улучшит качество предоставляемых услуг. Этот подход применяется практически на всех транспортных узлах, в частности на железнодорожных вокзалах. Данное разделение

является комфортным и понятным для пассажиров. К тому же в связи с ростом требований по транспортной безопасности разделение зон ожидания и посадки создает некий дополнительный буфер безопасности. В свою очередь это позволит устранить ряд неудобств и препонов для пассажиров, усилит их ощущение безопасности и надежности предоставляемых автовокзалом услуг. Впервые опыт разделения этих зон с использованием турникетов был применен на автовокзале г. Владивостока. Проход между зонами происходит по штрих-коду билета. В момент прохода система фиксирует, что данный пассажир прошел на посадку, и отслеживает тех пассажиров, которых не было на посадке. Это позволяет получить посадочную ведомость с актуальными данными.

## Создание многофункциональной справочной

Необходимо создать мощный информационный центр, где пассажир сможет получить ответ практически на любой вопрос. Высокотехнологичный, с высокими стандартами обслуживания пассажиров, он позволит сломить укоренившийся в общественном сознании стереотип, что автовокзал – это низкокачественный





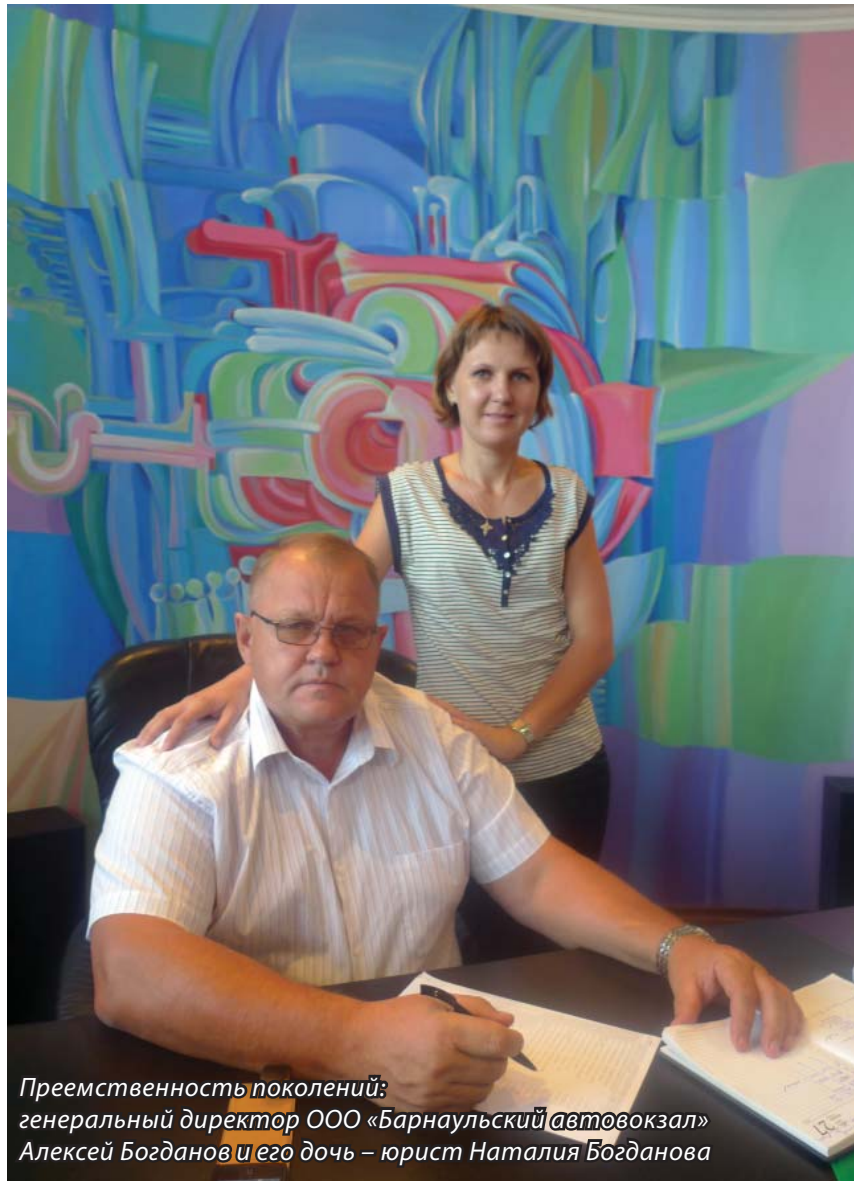
и нестабильный сервис. В современных условиях возможно создать call-центр, информационные интернет-расписания, мобильный доступ к информации об услугах.

## Обслуживание прибывающих пассажиров

Нельзя забывать и о прибывающих автобусах. Пассажир, приехавший в пункт назначения, порой имеет больше вопросов и нерешенных проблем, чем уезжающий. Поэтому вопрос реструктуризации автовокзала должен затрагивать и оборудование платформ прибытия соответствующей инфраструктурой. Система ГЛОНАСС позволит отобразить на мониторах автовокзала текущее положение автобуса в случае его опоздания.

## Расширение кассового обслуживания

И наконец, доступность оплаты услуг. Современные реалии диктуют нам, чтобы массовые услуги были максимально доступны для потребителей. Для этого существует развивающийся информационный проект *E-traffic.ru*, который в настоящее время объединяет более 100 автовокзалов и автостанций России от Находки до Москвы. Ежедневно данный ресурс посещают около 15 тысяч посетителей, на нем приобретается более 1000 билетов. Ресурс активно работает с многочисленной агентской сетью. По состоянию на август 2013 года подключено более 250 агентов с более чем 1500 точек продаж. Для пользователей сайта работает бесплатная горячая линия по номеру **8-800-700-5787**, куда ежеднев-



*Преемственность поколений:  
генеральный директор ООО «Барнаульский автовокзал»  
Алексей Богданов и его дочь – юрист Наталия Богданова*

но поступает более 200 звонков по разным вопросам, возникающим у пассажиров.

Для автовокзалов и автостанций подключение к ресурсу бесплатное, достаточно обратиться в службу поддержки или написать письмо на [info@e-traffic.ru](mailto:info@e-traffic.ru).

## Эксклюзивный дилер в ЦФО

В 2012 г. на московском рынке появился надежный партнер – ООО «ЦУМПП» (Центр управления междугородними пассажирскими перевозками).

Ранее его деятельность в виде нескольких юридических лиц осуществлялась в ряде регионов ЦФО и ЮФО как прямого агента у автоперевозчика по реализации билетов.

С 2013 года ООО «ЦУМПП» является эксклюзивным дилером по распространению и установке автоматизированной системы по продаже автобусных билетов *E-traffic.ru*.

Хочется поблагодарить наших партнеров за взаимовыгодное и долгосрочное сотрудничество.

Евгений Устюгов



## ЦЕНТРАЛЬНОМУ АВТОВОКЗАЛУ – БЫТЬ!

Городу нужен новый автовокзал – удобный и безопасный



Сегодня Екатеринбург – это стремительно развивающийся мегаполис международного значения. Это один из главных центров концентрации и развития бизнеса в России, политическая, культурная и деловая столица всего Уральского региона. Все чаще Екатеринбург становится центром многих событий всемирного масштаба. Уже не первый год в городе проводится ежегодная международная выставка «Иннопром». А в будущем Екатеринбург ждут такие события, как чемпионат мира по футболу – 2018 и заявленная Всемирная выставка ЭКСПО-2020.

При этом, несмотря на растущее значение Екатеринбурга в транспортной инфраструктуре России, в городе все еще отсутствует современный крупный универсальный автотранспортный пересадочный узел, который находился бы на пере-

сечении всех видов сообщений, как междугородных, так и внутригородских – метро, автобус, троллейбус, трамвай. Это позволяло бы пассажирам всех видов транспорта быстро и качественно осуществлять любые виды пересадок в одном месте, при этом получая полный набор услуг – от комфортного и безопасного ожидания, совершения необходимых покупок, обеспечения досуга до дистанционного обслуживания через электронные сервисы.

Примеры крупнейших городов мира свидетельствуют, что для максимального удобства пассажиров наиболее эффективно совмещение различных транспортных магистралей в одном месте. В градостроительном плане Екатеринбурга есть варианты реконструкции существующего Северного автовокзала с приданием ему статуса центрального. Концепция, предлагаемая специалистами этого предприятия, предусматривает строительство транспортно-пересадочного узла, соединяющего Центральный автовокзал, железнодорожный вокзал, станцию метрополитена «Уральская» и другие виды городского транспорта.

– Официально Северный автовокзал Екатеринбурга ведет свою историю с 20 апреля 2001 года, – говорит генеральный директор ООО «Немезида инвест» (Северный автовокзал) Игорь Лапин. – Городу необ-

ходим был мощный автотранспортный узел в центре, недалеко от железнодорожного вокзала, станции метрополитена и остановок общественного транспорта.



Александр Васильев

И именно участок в границах улиц Стрелочников, Вокзальной и Невьянского переулка стал той географически универсальной точкой, которая появилась сначала естественным, стихийным образом в конце 1990-х годов и стала местом оказания необходимых населению автотранспортных услуг. Это место выбрал сам пассажир. С одной стороны, оно располагалось всего в трехстах с лишним метрах от железнодорожного вокзала. С другой стороны – находилось недалеко от центра города и было доступно для жителей любого района ввиду соседства с остановочными пунктами четырех



Игорь Лапин



видов транспорта (метро, трамвая, автобуса, троллейбуса).

В то же время улица Стрелочников наиболее быстро и беспрепятственно выводила пассажирский автотранспорт на путь, связывающий Екатеринбург с самым массовым направлением пассажиропотока – северным: с такими городами, как Нижний Тагил, Невьянск, Новоуральск, Серов, Ивдель и другие.

Именно тогда было инициировано преобразование стихийного комплекса оказания услуг населению в полноценный городской автотранспортный узел и начата его организация.

Вскоре при поддержке губернатора, городской администрации в присутствии представителей СМИ автовокзал «Северный» был открыт. Появление этого социально значимого объекта Екатеринбурга было продиктовано необходимостью удовлетворения потребности транзитных пассажиров в дальнейшем продолжении своих маршрутов.

За годы существования Северный автовокзал связал автобусным сообщением более 350 населенных пунктов России и зарубежья, сегодня он ежедневно отправляет в рейс порядка 600 автобусов и 10 000 пассажиров. Предприятие обслуживает девять пригородных маршрутов, 114 междугородных и четыре международных. На марш-

рутной карте автовокзала – вся Свердловская область, города и населенные пункты Челябинской, Курганской, Тюменской областей, Башкортостана и Удмуртии, Пермского края и Казахстана. С каждым годом объемы пассажирских автоперевозок растут, расширяется география маршрутов.

Очевидно, что сегодня автовокзальный комплекс уже не отвечает запросам времени и растущим потребностям населения. Далеко ушли технологии оборудования, оснащения, оформления современных сооружений для массового посещения населения. Более остро стоят вопросы обеспечения безопасности, клиентского сервиса, появилась тенденция к универсализации и мультифункциональности таких комплексов, созданию в них просторных и комфортабельных мест ожидания, возможностей сделать покупки, провести время в ресторанах и кафе, купить билет и зарегистрироваться электронно, подключиться к точкам технологии информирования и навигации внутри вокзальных комплексов.

Сегодня россияне часто осуществляют зарубежные поездки и видят лучшие примеры современных реконструированных аэропортов, вокзалов в странах Западной Европы, в Турции, Таиланде, ОАЭ, США. Этот положительный опыт, от-

личающийся высоким уровнем организации, удобством пребывания, невозможно переоценить, и его необходимо учитывать при планировании деятельности современного автовокзала общероссийского значения.

Поэтому за счет собственных средств предприятия и внешних инвестиций запланирована масштабная реконструкция всего автотранспортного узла «Северный автовокзал». Готовится проект современного здания для обслуживания пассажиров с большим и комфортабельным залом ожидания, торговой галереей, гостиницей и другими необходимыми структурами. При возведении нового автовокзала будут использованы все современные тенденции капитального строительства многофункциональных зданий общественного назначения.

Основная задача нового Центрального автовокзала – качественное обслуживание международных, междугородных, пригородных маршрутов. Будут учтены требования Правительства РФ по обеспечению транспортной безопасности и накопленный мировой передовой опыт, что обеспечит создание самого современного и безопасного транспортно-пересадочного узла в России.

К 2013 году Северным автовокзалом наработан большой

Проект Центрального автовокзала в Екатеринбурге



опыт во внедрении новых технологий в транспортной отрасли, который в новом качестве должен быть реализован в предстоящем проекте.

В 2007 году была внедрена автоматизированная система управления (АСУ). Благодаря этой системе продажа билетов на все направления – том числе предварительная – стала возможной в любой кассе. В апреле 2009 года началось бронирование билетов по телефону. В конце этого же года открылась продажа электронных билетов через платежные терминалы и агентства. С каждым днем количество пунктов по продаже электронных билетов увеличивается. Сейчас их уже более двух с половиной тысяч. В мае 2010 года начались продажи билетов через Интернет, в это же время появилась возможность приобретения билетов в оба направления для жителей некоторых населенных пунктов. Екатеринбург – город студенческий, потому в сентябре 2010 года открылась касса удаленного доступа в главном здании Уральского федерального университета (УГТУ-УПИ).

Некоторые специалисты и обыватели высказывают мнение, что привокзальный транспортный узел перегружен, а это затрудняет здесь движение транспорта. Однако очевидно, что предлагаемая некоторыми вариантами развития Екатеринбурга схема размещения автовокзалов на конечных станциях метро не совсем продуманна. Прежде всего, необходимо учитывать потребности пассажиров, которые прибывают в Екатеринбург, чтобы продолжить свое путешествие другим видом транспорта. А расположение Северного авто-

вокзала в существующем месте в большей мере соответствует этим запросам.

– Аргументы относительно перегруженности этого транспортного узла некорректны, – считает исполнительный директор Северного автовокзала кандидат технических наук Александр Васильев. – Бытует мнение, что автобусы, выезжающие с автовокзала на улицу Стрелочников, создают напряженную ситуацию с движением по этой магистрали. Но расчеты специалистов показывают, что это не так. На основании СНиП 2.05.02-85 проводился расчет приведенной интенсивности движения, и выявилась следующая картина: улица Стрелочников (в сторону улицы Готвальда) – приведенная интенсивность 43 автомобиля/час (это максимальное значение для выезжающих от автовокзала автобусов). Средняя интенсивность движения в том же направлении – 1600 автомобилей/час. То есть доля автобусов – всего 2,6%. По другим выездным улицам – Челюскинцев, Космонавтов, Свердлова – при более высокой интенсивности движения показатели по автобусам еще меньше.

Большое количество транспорта на городских улицах и связанные с этим пробки – проблема многих мегаполисов. Как показывает практика, простым расширением улицы ее не решить. Необходимо совершенствование организации движения, прежде всего общественного транспорта, возможно, пересмотр транспортной схемы города, исходя из интересов его жителей.

Именно будущий Центральный автовокзал в силу своего идеального географического

расположения, гибкой политики руководства, постоянной модернизации должен стать главным автотранспортным узлом города и единственным для всего северного направления благодаря его кратчайшей с ним связи и устоявшемуся маршруту движения в обход городских пробок.

– В этом необходима поддержка администрации города, прежде всего в вопросе продления аренды двух участков, отведенных под реконструкцию, – продолжает Игорь Лапин, – а также подтверждение ранее принятого решения о строительстве Центрального автовокзала на этом месте. Тогда и мы сможем активизировать работу по окончанию проектирования, привлечению инвестиций для строительства нового автовокзала. Хотелось бы подчеркнуть, что все свои проекты мы реализуем за счет собственных и заемных средств. И планируемое строительство нового автовокзального комплекса мы намерены осуществить своими силами. Руководство уверено – новый автовокзал Екатеринбурга станет современным транспортным узлом, одним из лучших в России.

В этой ситуации федеральные и региональные власти – Министерство транспорта РФ, губернатор области, администрация города – должны принять единственно верное решение: Центральному автовокзалу на месте существующего Северного – быть!

Транспорт и дороги Свердловской области (приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России» № 26 (781) от 27 июня 2013 г.)





## ИННОВАЦИИ ПО-ЭСТОНСКИ

Минувший 2012 год принес Таллиннскому автовокзалу много нового. Всего за полгода мы сумели не только обновить весь пассажирский терминал, но и одновременно перенесли всю эстонскую сеть продажи билетов на автобус на новую платформу под названием «T pilet». Сегодня можно с уверенностью заявить, что эти перемены оказались очень успешными. Каким образом они были достигнуты?

### Ремонт Таллиннского автобусного терминала

К концу 2010 года мы поняли, что для продвижения автобусных путешествий и создания нужной почвы для автобусов класса «люкс», курсирующих по маршруту Таллинн – Тарту – Рига – Санкт-Петербург, нам необходимо обновить также и автобусный терминал, чтобы он соответствовал ожиданиям наших пассажиров. Между тем мы – частный автобусный терминал, и у нас был не очень

большой бюджет на ремонт. Каждый вложенный цент должен был окупиться, во главе угла стоял старый добрый принцип 80:20 – получить максимальные результаты при минимальных вложениях.

В первую очередь мы приняли решение не строить новый автобусный терминал, а использовать здание старого, построенного в 1965 году. Архитекторы оставили от него только голые стены и полностью пересмотрели концепцию использования помещения. Были заменены все технические системы, установлена вентиляция (ее не было уже с 1990-х) и полностью обновлены информационные системы. Параллельно с этим мы разработали новый бренд как для терминала, так и для билетной службы.

С момента открытия после довольно трудного периода работы с обновлениями обратная связь и отзывы в СМИ



оказались положительными. Грандиозный праздник в честь открытия терминала прошел за два дня до рождественских каникул. Весь проект был завершен в удивительно короткий срок – всего лишь за шесть месяцев. «Mootor Grupp» вложила в реконструкцию около 1,3 млн евро.

### Платформа продажи билетов и информационная система «T solutions»

Еще одним нашим масштабным проектом стала замена и полный пересмотр IT-платформы. Мы поняли, что пора расти и создавать новую платформу продажи билетов, которая удовлетворяла бы потребности как работников автобусов, так и пассажиров. С этой целью мы разработали единую платформу продажи билетов для всех каналов продаж, в том числе водителями в салоне автобуса, а также через интернет-магазины, мобильные системы продажи билетов, вендинговые аппараты, турагентства и, конечно, кассы автовокзалов. Мы назвали нашу платформу просто – «Т».

Кроме того, уже с самого начала мы решили не продавать программное обеспечение, а потом оставлять клиента без поддержки, чтобы затем продавать ему только новые версии и обновления. Мы решили работать по принципу SaaS





(Software as a Service), то есть вся техническая «начинка» «Tsolutions» находится на наших серверах, и клиенты могут просто использовать «T solutions», не думая о том, как работает программа. Главное, что она нормально функционирует. Для наших клиентов это означает, что решение никогда не будет полностью готовым, но при этом и никогда не устареет, поскольку централизованная система продаж постоянно обновляется новым программным обеспечением. По сути мы стремимся стать «скайпом» для общественного транспорта: нужно только приложение для выполнения необходимых вам операций.

Главная концепция «T solutions» заключается в том, что не имеет значения, кто именно продает билеты или предоставляет информацию. И автовокзал, и водитель автобуса, и веб-сайт по сути являются продавцами. И в системе прописаны правила и условия, согласно которым каждый из этих каналов может продавать билеты. Эти условия соответствуют договорам о продаже между участниками, регулирующим количество билетов, квоты (в случае необходимости) и т. д. То есть работники автобусных служб могут продавать билеты на одной платформе без привязки к конкретному агенту по продаже билетов. С помощью «T solutions» автобусная

служба может даже продавать билеты только на своем сайте и в кабине автобуса в реальном времени и даже во время движения автобуса.

Также мы предоставляем операторам автобусных служб очень удобный терминал для продажи билетов с встроенным принтером, тачскрин-интерфейсом, сканером меток RFID/NFC, а также с возможностью оплаты кредитной картой – все, что нужно автобусной компании. Его цена намного ниже, чем 1000 евро за единицу.

Так как первоначальный взнос для всех участников системы минимален, очень просто использовать сеть «T solutions» практически в любой точке мира. Конечно, необ-



ходимы незначительные изменения с учетом специфики каждой конкретной страны. Учитывая, что эстонский рынок общественного транспорта очень сложный за счет гибких цен и потребностей маркетинга, «T solutions» имеет большой потенциал, так как может изначально подойти всем.

Хуго Осула,  
председатель совета директоров  
«Mootor Grupp AS»

пер. с англ. Ольги Гавриловой



## ЕВРОПЕЙСКИЕ ИННОВАЦИИ НА РОССИЙСКОЙ ПОЧВЕ

В 2011 году компания «SWD Factory» разработала систему продажи автобусных билетов нового поколения «BusTicketPro», поскольку прежняя система из-за неуклонного роста потока пассажиров устаревала на глазах, создавая все больше неудобств для участников перевозок. О преимуществах новинки рассказывает основатель компании-разработчика, а также нескольких IT-компаний в Латвии, России и США доктор технических наук Борис Кадиш.

Время предъявляет к нам новые требования. Это в первую очередь касается ориентированности на пассажиров: доступность для них оперативных данных (возможность принятия решений в режиме реального времени), разнообразие методов получения справочной информации и способов приобретения билетов.

Система «BusTicketPro» разработана с учетом перечисленных требований на основе интернет-технологий и предназначена для ведения и учета деятельности в области междугородных и международных автобусных перевозок, включая автовокзалы и их филиалы, перевозчиков, агентства по продаже билетов и, конечно, самих пассажиров.

К началу работы над новой системой у нас уже был соответствующий опыт: в 2003 году внедрена система «BalticLines», которая эксплуатируется на всех 35 автовокзалах Латвии. С 2009 года на Вильнюсском автовокзале работает система TOKS, созданная по заказу

одного из крупнейших автобусных перевозчиков Литвы, к которой подключены пять автовокзалов, сеть терминалов самообслуживания и пять сайтов продажи билетов в Интернете.

Система «BusTicketPro» поставляется как по лицензионному договору, так и в режиме «ПО как услуга». Следует отметить, что это реально работающая система, а далеко не опытный образец.

В марте 2012 года «BusTicketPro» успешно внедрена на Берлинском автовокзале для крупнейшего перевозчика Латвии «Nordeka». В мае того же года запущена в промышленную эксплуатацию на всех линейных сооружениях Псковской области.

Среди инновационных функций системы необходимо отметить возможность продажи билетов не только в кассах, но и в билетных агентствах, в терминалах самообслуживания и в Интернете. Причем не только на собственных сайтах перевозчиков и автовокзалов, но и на специализированных, то есть продающих билеты на разные виды транспорта. В частности, нашей компанией разработан сайт, на котором предлагается возможность выбора путешествия по заданному маршруту от многих европейских перевозчиков. Сегодня пассажирам предлагается более двух с половиной тысяч пунктов в 23 странах Европы. Новая система включает также и продажу билетов непосред-



ственно через сайт, а это – новый канал сбыта, новые пассажиры...

Добавлю, что в системе предусмотрен гибкий механизм управления расписаниями, тарифами и скидками. Нельзя не отметить и такие ее возможности с использованием интернет-технологий, как отказ от квот, получение справок в режиме реального времени о маршрутах, рейсах, наличии мест и стоимости билетов.

Перевозчики в свою очередь получают непосредственную возможность контролировать заполняемость автобусов в режиме реального времени, их прибытие и отправку, а значит – принимать обоснованные бизнес-решения по выделению дополнительных машин, увеличению или уменьшению их вместимости. Также перевозчики и автовокзалы имеют возможность самостоятельно формировать агентские сети продажи билетов и подключать их к системе без помощи разработчика.

Таким образом, новая система «BusTicketPro» исключительно удобна буквально для всех участников перевозок.

## НА СТАРТЕ СНОВА «ЧАЙКА»



Ровно полвека назад этот позывной знал весь мир: все радиостанции планеты, включая любительские, несколько суток подряд пытались ловить на свои приемники тихий голос, долетавший на Землю из космического пространства: «Земля, я – Чайка, прием...» Этот голос принадлежал первой женщине-космонавту Валентине Владимировне Терешковой.

Дата старта космического корабля «Восток-6» – 16 июня 1963 года, и те 48 оборотов вокруг планеты, которые выдержала Валентина Терешкова, стали настоящей вехой в истории российской космонавтики. И вот как-то совсем незаметно пролетели эти пять десятилетий – и «Чайка» снова на старте, теперь уже чисто земная.

В 9 часов утра 21 июля нынешнего года от Мемориального музея космонавтики на ВВЦ стартовал названный тем же именем – «Чайка» – автопробег, посвященный незабываемому полету Валентины Владимировны.

Этот старт моментально превратился в настоящий праздник и для участников автопробега, и для гостей удивительно яркого, радостного мероприятия, ставшего возможным

в первую очередь благодаря его спонсорам: **группе компаний «Русские Автобусные Линии», банку СГБ и компании ООО «Шишкин Лес».** В качестве организаторов выступили **Всероссийское общество «Знание»** и **ГБОУ «Московский городской детско-юношеский центр «Юный автомобилист».**

Несмотря на внезапно обрушившийся на Москву затяжной дождь, гостей и зрителей, в основном молодежи, собралось более чем достаточно! Гремит музыка, полощутся на ветру разноцветные флаги, за аркой, ведущей на площадку перед музеем, выстроились в ряд машины – участницы автопробега... Они тоже украшены фла-

гами и наклейками, символизирующими дату знаменитого полета Терешковой, эмблемами организаций, спонсорских компаний и просто затейливой, красивой росписью.

Центр «Юный автомобилист» – настоящая школа водителей, где ребят бесплатно обучают не только профессиональному мастерству, но и законам, знать которые должен каждый севший за руль. А кроме этого – умению помнить те исторические вехи, по которым в прошлом следовала наша страна. Ведь автопробег «Чайка» – это еще и память о событии, ставшем по-настоящему значимым не для одного поколения.

Готовясь к нему, ребята не просто тщательнейшим образом приводили в порядок свои машины. В подготовку входило и изучение биографии Валентины Терешковой, которой понадобились в этом полете все ее силы и выдержка: отважной покорительнице Космоса пришлось не просто выполнять свою программу, но и устранять последствия неправильного монтажа проводов в системе управления кораблем – получать с Земли и закладывая в ЭВМ новые данные. Выхода у нее не было, поскольку из-за







Людмила Швецова

ошибки монтажников «Восток-б» воспринимал команду на посадку с точностью до наоборот – как набор высоты...

Один из участников автопробега «Чайка» расценил этот факт, как пример особого мужества в по-настоящему экстремальной ситуации, когда даже многие мужчины наверняка бы запаниковали. Он уверен, что для тех, кто управляет машиной, в том числе и на Земле, мужество очень часто становится качеством по-настоящему необходимым.

Прежде чем был дан старт автопробегу, доброму пути экипажам пожелали не только их друзья и близкие. Очень тепло говорили с ними, провожая на трассу, **заместитель председателя Госдумы РФ Людми-**

**ла Швецова, первый заместитель генерального директора ООО «Русские Автобусные Линии» Антон Левятов, директор музея – Герой России летчик-космонавт Александр Лазуткин.**

И конечно не обошлось без артистов! Роскошное по зрелищности балетное шоу, показательные выступления известных спортсменов, певцов, выступавших к восторгу публики вживую.

Наконец, вот он – трепетный момент старта: машины-участницы выстроились в ряд, мягко и почти одновременно включаются двигатели... И здесь тоже все не просто так! Старт автопробегу «Чайка» дает человек, имя которого прекрасно знают все, связанные с автоспортом.

Это – **мастер спорта международного класса по ралли, спортивный директор раллийной команды ООО «Шишкин Лес» Денис Левятов.** Выждав несколько секунд, Денис занимает свое место у выезда с площадки. Зрители на мгновение замирают...

Взмах флажка – и в считанные минуты экипажи покидают аплодирующих им гостей! Позади – музыка, разноцветье флагов и воздушных шаров, впереди – далеко не всегда гладкая наша российская дорога, по которой пролегает маршрут.

Быстро исчезает в зеркале заднего вида Москва – и вот они уже на трассе, ведущей к поселку Никульское, в котором выросла Валентина Терешкова. Потом будут старинный Ярославль, город Королёв, знаменитый Звездный городок и – обратный путь в столицу...

...И вот – первая остановка и первые впечатления от поселка: музейный комплекс, включающий в себя бережно восстановленный дом, в котором прошло детство Валентины Владимировны.

Рассказывает заместитель директора по административной работе центра «Юный автомобилист», участница автопробега Наталья Левятова:

– Впечатляют простота и скромность обстановки дома: деревянная мебель тех лет, люлька возле кровати, самовар на столе и, конечно, русская печь... Ничего лишнего! На стенах – фотографии и самой Терешковой в детстве, и ее родственников: бабушек-дедушек, матери и отца, погибшего в Великую Отечественную...

В Никульском наших путешественников ждал замечатель-





*Александр Лазуткин и Антон Левятов*



ный домашний обед, а затем акция: ребята высадили целую липовую аллею из двадцати пяти деревьев. Не обошлось и без приключений.

Администрация поселка выделила для ночевки участникам автопробега место для палаточного городка. Установив палатки, отправились ужинать. И тут грянул ливень! Небо словно прорвало, и буквально за несколько минут городок был залит! Пришлось его срочно демонтировать и отправляться ночевать в ближайшую школу...

Утром экипажи отправились в Ярославль, маршрут был организован в форме ралли 3-й категории: в качестве штурманов выступали ребяташки, по трое в каждой машине. Будущие водители прекрасно осознавали, насколько важно в нужном темпе и с абсолютной точностью читать стенограмму «в уши» пилоту, чтобы вовремя прибыть на контрольный пункт. Отметим, что на всем 30-километровом отрезке пути до Ярославля эти пункты были организованы по всем нормативам ралли, с взрослыми контролерами. Со своей задачей юные штурманы отлично справились! А само ралли прекрасно организовала **судья все-российской категории Елена Сергеевна Тарасова**.

В городе машины финишировали возле Ярославского планетария – одного из лучших в стране. Это целый комплекс, включающий в себя, помимо музея истории космонавтики, огромный телескоп с 600-кратным увеличением и звездный зал, представляющий из себя купол 12-метровой высоты. Уникальная проекционная система воспроизводит на нем





Денис Левятов

И вот, наконец, заключительная остановка перед Москвой – знаменитый Звездный городок. Люди старшего поколения прекрасно знают, насколько тяжелы и сложны тренировки космонавтов. А вот для юных автомобилистов это оказалось ошеломляющей новостью. Как сказала, улыбнувшись, Наталья Левятова: «Дети просто окаменели, наблюдая космонавтов на тренажерах, вели себя лучше взрослых на брифинге одного из них, с величайшим вниманием впитывая каждое слово...»

Машины стартуют в сторону Москвы, и вот он – финиш! Торжественная встреча участников автопробега на территории Центра: вновь звучит музыка, вновь один за другим

автомобили проезжают сквозь богато украшенную арку, трепещут на ветру разноцветные флаги, пестрят баннеры – и кажется, не было позади долгой дороги с ее уникальными впечатлениями.

Это удивительно яркое мероприятие завершилось вечером 24 июля за праздничным ужином в ресторане «Караван», где ребятам были вручены грамоты, подготовленные и лично подписанные Валентиной Владимировной Терешковой. Участники автопробега «Чайка» их заслужили, продемонстрировав, несмотря на юный возраст, высокий уровень подготовки, выносливость, ответственность и целеустремленность – качества в наше время редкие даже у взрослых.

Все это наверняка поможет им в будущем, пусть даже не все из них решат пойти в большой спорт. Но чувство благодарности к тем, кто делает возможным организацию таких уникальных и радостных праздников, как автопробег «Чайка», наверняка останется в душе каждого из них навсегда.

Алла Хлебникова

Фото Юлии Данченко

с абсолютной точностью звездное небо. Все это просто не могло не впечатлить детей. Именно в этом «космическом» помещении торжественно наградили победителей ралли.

После ужина и комфортной ночевки в гостинице машины тронулись в сторону Королёва, где самое яркое ощущение оставил Центр управления полетами: слежение за спутниками ребятам показали в реальном времени!





# ВОЗРОЖДЕНИЕ «КОРОЛЯ ДОРОГ»

В Эстонии восстановили уникальную жемчужину – первый советский скоростной рейсовый междугородный автобус ЗИС-127 1956 года выпуска. Этот ультрамодный автобус получил эффектную внешность благодаря гофрированным алюминиевым бортам и обилию хромированных деталей. Прототипами советского суперлайнера послужили американские автобусы для поездов на дальние расстояния компании «Greyhound».

Так как Советскому Союзу не хватало квалифицированных кадров для построения модных и комфортабельных рейсовых междугородных автобусов, в конце 40-х годов прошлого века группу советских специалистов отправили приобретать опыт в США. В 1951 году начались проектировочные работы, а в 1953 году на испытания отправились несколько первых экспериментальных прототипов. После пробных поездок были сделаны существенные изменения: бензиновый двигатель заменили на дизельный, уменьшили длину автобуса, а также изменили интерьер пассажирского салона. Улучшенная модель отправилась на испытания в 1955 году, а осенью того же года была выпу-

щена первая партия автобусов ЗИС-127.

Для тех времен автобусы ЗИС были оснащены по последнему слову техники: в пассажирском салоне помимо систем отопления и вентиляции было радио; труд водителя облегчал гидроусилитель руля; также имелись отдельные контуры тормозов переднего и заднего мостов.

Главный герой нашей истории выехал из ворот завода имени Сталина (ЗИС) (сейчас мы знаем его как ЗИЛ, или завод имени Лихачева) в 1956 году и начал свой путь по маршруту Ленинград – Таллинн. До 1965 года автобус был приписан к I Ленинградской автобазе, в 1965 году машину отправили на демонтаж в Выборг, потому что ее пробег к тому времени превысил 1 млн километров.

Тыну Пиибур, руководитель проекта по реконструкции ЗИС-127, констатирует: «ЗИС-127 был настоящим королем дорог своего времени, потому что на «реактиве» (так его называли) можно было хорошо и спокойно ехать со скоростью более 90 км/ч. Причина была проста: четвертая передача позволяла двигаться со скоростью более 80 км/ч. Так как максимальная скорость для третьей передачи была 50 км/ч, то между третьей

и четвертой скоростями образовывалась некая пустота, поэтому при 50–80 км/ч необходимо было считаться с дерганьем и очень слабым ускорением. Но со скорости 90 км/ч «реактив» начинал по-настоящему «лететь»!»

## Все как прежде

Эта особенность, обусловленная коробкой передач, сохранена, конечно, и в отреставрированной модели, потому что машину восстанавливали в первоизданном виде. И ее не только обновили внешне, но и полностью привели в рабочее состояние, так что автобус мог бы хоть во второй раз выехать из ворот завода. Работа была сделана настолько точно и основательно, что ЗИС-127 получил ценный и желанный регистрационный знак с черным основанием, который подтверждает, что машина вос-





становлена в первозданном виде и что на ней можно спокойно передвигаться. Масштабные реставрационные работы провели мастера фирм «Sebe» и «Busland».

В том, что пассажирский салон автобуса того времени был очень модным, а шестнадцать сидений с высокими спинками были сверхудобными, автор статьи убедился лично. Автобус покинул завод с креслами самолетного типа, но позже спинки сделали короче. Пассажиры жаловались, что высокие спинки ограничивают видимость. Так как автобус часто использовали для того, чтобы возить передовиков производства на отдых в Крым и обратно, а также в экскурсионных целях, то для увеличения обзора спинку кресла уменьшили на размер подголовника. Отметим, что в отреставрированной модели сиденья восстановлены в их первоначальном виде.

### Печальная судьба модели

Судьба ЗИС[ЗИЛ]-127, как и судьба всех советских рейсовых междугородных автобусов, решилась в коридорах верховной власти, где больше не считали нужным вкладывать средства в развитие собственных междугородных автобусов. В рамках разделения труда и кооперации между социалистическими странами это доверили Венгрии. В 1960-х годах на дорогах появились «Икарус-55» и «Икарус-66», а «сто двадцать седьмые» стали резать на металлолом.

К счастью, герой нашей истории спасся от челюстей измельчителя металла, потому что в 1965 году колхоз «Куусалу» приобрел на свалке в Выборге три автобуса: два

ЗИС-127 и один ЗИЛ-127. По документам они уже были уничтожены (частично демонтированы), и их купили в качестве металлолома. В мастерской колхоза первым в рабочее состояние привели ЗИЛ, а примерно через год из двух ЗИСов собрали один автобус, пригодный для поездок. Спустя несколько лет ЗИЛ продали в волость Вяндра, но там с ним не смогли справиться и отправили его обратно в «Куусалу». После этого ЗИЛ разобрали на запчасти, его сильно заржавевший кузов до сих пор находится в «Куусалу».

История ЗИС-127 оказалась более счастливой. В 1965–1986 годах он усердно обслуживал жителей колхоза «Куусалу». В 1980-х годах для автобуса был запланирован капитальный ремонт, и даже был построен специальный станок с роликами, на котором из алюминиевых листов можно было изготовить необходимые детали. Но, к сожалению, к работе так и не приступили, потому что в 1989 году главный инженер произвел обмен с тартуским автобусным парком, получив взамен

пригодного для эксплуатации автобуса аварийный «Икарус-256» (т.н. «аквариум»). Он сделал это в тот момент, когда все были в отпусках, ни с кем не согласовав свое решение, за что разъяренные мастера обещали пропустить через станок самого главного инженера! К счастью, ситуация не зашла так далеко (главного инженера не пропустили через станок), и почти тридцать лет спустя этот станок был задействован для реставрации героя нашей публикации.

Станок использовали для прокатки внутренних листов, внешние листы вальцевались на другом прокаточном станке, для которого были изготовлены специальные круглые резцы. Удалось получить борта, идентичные оригиналу.

### Счастливчик

В 1989–1991 годах ЗИС принадлежал тартускому автобусному парку, в 1991 году автобус перекупило автобусное предприятие «Mootor», и автобус перевезли в Таллинн. В 1995 году «Mootor» был приватизирован датским бизнесменом, которого не очень



волновала история, и под его руководством ЗИС-127 был демонтирован. К счастью, разобранный, но в полной комплектации, в 1998 году автобус попал в Пярну. И опять нашему герою повезло, потому что пярнуское транспортное предприятие «AS Marsruut» заботилось о машине и ее деталях вплоть до 2008 года, пока не перешло во владение одной из самых крупных эстонских транспортных фирм – SEBE.

Хотя и сохранилось еще несколько автобусов этой марки (в основном ЗИЛ) в различном состоянии, но, по имеющейся на сегодняшний день информации, это единственный в мире качественно восстановленный и действующий ЗИС-127. Замечательно, что сохраненный и десятилетия спустя возрожденный автобус, оставивший яркий след в истории советского автомобилестроения, также свидетельствует и об одном из этапов развития эстонского транспорта.

## Краткая история модели автобуса ЗИС-127

*Прозвища: «реактив», «король дорог».*

Первый советский специальный междугородный автобус, стальная рама которого была покрыта алюминиевыми профилями, прикрепленными с помощью заклепок. Пассажирский салон оснащался сиденьями самолетного типа с высокими спинками. При разгоне мотор издавал своеобразный гул, напоминающий звук взлетающего реактивного самолета.



Особенностью модели был галогенный прожектор с дальностью луча в 200 м, расположенный над ветровым стеклом.

В 1956 году в связи со сменой названия завода модель переименована в ЗИЛ-127.

Всего в 1955–1961 годах произведен лишь 851 автобус.

Маргус Круут







## ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

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

