

66-й годовщине победы в Великой Отечественной войне посвящается:

*«Нет в России
семьи такой,
где не памятен был
свой герой»*



Помощь в восстановлении Ленино-Снегиревского военно-исторического музея Истринского района, Московской области. (стр. 49-51)

Мобильное управление топливными картами и счетами через удобное меню в мобильном телефоне

Р

Руководителям

- Блокировка карт и формирование заявки на разблокировку
- Уведомление об остатках на счетах и сроках платежей
- Изменение лимитов
- Ежедневное получение новостей и спецпредложений

П

Пользователям топливных карт

- АЗС-навигация (определение ближайших АЗС и оптимальных цен по маршруту следования через GPRS)
- Планирование маршрута (определение местонахождения АЗС в заданном регионе из общего списка в ручном и автоматическом режиме)
- Блокировка карт (самостоятельная блокировка карты водителем в случае утери)
- Ежедневное получение новостей и спецпредложений

Т

Топливные карты

МАГНАТЭК осуществляет заправку транспорта более чем на 4000 АЗС в России, Украине, Белоруссии и Казахстане по топливным картам ASTRALINE.



Преимущества топливных карт ASTRALINE:

- гибкая система скидок
- отсрочка платежа до 60 дней
- полное возмещение НДС на всей территории России
- детализованная информация и контроль над расходом денежных средств на топливо
- безопасность операций (защита PIN-кодом)
- бесплатное обслуживание топливных карт и квалифицированная техническая поддержка
- единый рублевый счет для всех топливных карт
- отсутствие наценок, скрытых платежей и комиссий
- проверенное качество топлива
- бесплатная курьерская доставка карт и документов

W: www.magnatek.ru



МАГНАТЭК

Ежемесячный объем поставок – более 200 тысяч тонн.

Надежность и ответственность компании позволяет более 10-ти лет эффективно сотрудничать с основными участниками рынка, а безупречная репутация – привлекать новых партнеров по бизнесу.

К услугам наших партнеров 150 высококлассных менеджеров и сотрудников компании.

T: +7 (495) 661-54-44

W: www.astraline-card.ru

W: www.magnatek.ru



ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА

Конференция по безопасности в Санкт Петербурге	5
Региональное совещание в Ростове на Дону	5
Выпуск 2-ой части справочника Расписания движения автобусов по междугородным и межрегиональным и международным маршрутам, проходящим по территории субъектов РФ	6
Единая система продажи билетов	7
Билет на тот свет или автобусы – убийцы	8

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОВОКЗАЛОВ

Формирование Реестра автовокзалов и пассажирских автостанций	6
Совещание в Департаменте транспорта и развития дорожно - транспортной инфраструктуры города Москвы	7

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ

Транспортный комплекс Псковской области	10
Интервью с пассажиром, постоянно пользующимся услугами автостанции «Красногвардейская» г. Москвы	14

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Интервью с Дзояном К.Г., руководителем ЗАО «Межавтотранс» г. Сухиничи, Калужская область	12
--	----

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

О межрегиональных пассажирских автоперевозках в Москве	15
Проблемы автомобильного транспорта	18
Зам.мэра Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы Николай Лямов на пресс-конференции в интерфаксе рассказал о развитии автовокзалов в Москве.	19
«Отзаборному» извозу – заслон!	23

ЕДИНАЯ СИСТЕМА ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ

В системе взаиморасчетов на воздушном транспорте открыта продажа регулярных автобусных перевозок	20
Конференция по продаже регулярных междугородных и международных автобусных перевозок	21

АКТУАЛЬНО

Наша сила в деталях!	26
----------------------------	----

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС

Транспортная политика весомый голос бизнеса	27
---	----

НОВОСТИ:

Автовокзал в Нальчике оборудуют системами безопасности	29
В Москве построят 6 автовокзалов до 2016 года	29
Милиционеры «крышевали» незаконную парковку	30
В Казани начали бороться с автобусами «пиратами»	31
В Твери билеты на междугородные автобусы можно купить только по паспорту	32
Почему автовокзалы приморских городов имеют столь неприглядный вид?	32

МЕЖДУНАРОДНЫЕ НОВОСТИ

Будущее пассажирских перевозок Латвии	33
Авто, стоп!	34
На заметку! Шины круче рельсов: автобусы в Германии дешевле поездов	36

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Калужской области	37
Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Кемеровской области	38

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ

Продолжение книги Ю.А. Гольденберга «Автовокзалы и пассажирские автостанции»	40
--	----

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Проект Постановления Правительства РФ О предоставлении в 2011 году субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов российской федерации на реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения на автомобильном транспорте в рамках комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте	46
---	----

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ

Проект Группы компаний «Русские автобусные линии»	49
---	----

Редакция издания не всегда разделяет мнение авторов публикуемых статей.

Перепечатка текстов допускается только с разрешения редакции.

Бюллетень зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).

Свидетельство о регистрации: ПИ № ФС77-38352

Бюллетень Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» Распространяется в различных регионах России, странах СНГ и дальнего зарубежья.

Подписка на Бюллетень «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» осуществляется: Каталог российской прессы «Почта России» - Индекс 11129, а так же непосредственно через редакцию журнала на все номера журнала.

Адрес редакции:

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

Тел./факс (495) 633-12-89

E-mail: info@rosbuslines.ru

www.rosbuslines.ru

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

Тираж - 1000 экземпляров. №3 май - июнь 2011 г. (№ 35). Подписано в печать 10.06.2011 г.

Экспертный совет:

Богданов А.К. - Генеральный директор ООО «Барнаульский автовокзал»

Винокуров Б.А. - Президент Российской транспортно - экспедиционной компании «Ространссервис», Президент Московского Областного транспортного союза, Председатель Наблюдательного совета НП «ЕТС«Российские Автобусные Линии»

Герامي В.Д. - Профессор кафедры «Логистики» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ)

Жарков С.А. - Председатель Правления НП «ЕТС«Российские Автобусные Линии»

Козлов М.И. - Президент Российского автотранспортного союза

Крючков В.В. - Первый вице-президент НП «ЕТС «Российские автобусные Линии»

Лоран Б.О. - Председатель Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском автотранспортном союзе, Руководитель проекта «Русские Автобусные Линии», Президент НП «ЕТС«Российские Автобусные Линии»

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

Свешников Ю.Ю. - Исполнительный директор Московского Транспортного Союза

Главный редактор - **Б.О. Лоран**

Выпускающий редактор - **И.В. Садыкова**

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

Отдел подписки и распространения - **Е.Н. Романова, А.А. Голощук, С.Н. Маракулин**

Отдел рекламы - **М.А. Андреева, Е.В. Якубова, А.И. Богонина**

Юридическое сопровождение - **А.С. Яровенко, М.М. Желыбинцева, М.В. Бойко**

Корреспондент - **А.С. Суинова**

Фотограф - **Ю.П. Данченко**

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ЖУРНАЛА «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» в РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

МОСКВА - Садыкова Ирина Викторовна +7(495)786-23-28

СМОЛЕНСК - Жарикова Жанна Евгеньевна +7(4812)27-08-42

ИВАНОВО - Родин Олег Михайлович +7(4932)24-04-43

КОНФЕРЕНЦИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

21-22 апреля 2011 г. в городе Санкт-Петербурге прошла I Международная конференция «Безопасность на транспорте» - проект Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» «Санкт-Петербург – морская столица».

В конференции приняли участие:

- председатель Комитета Государственной Думы ФС РФ по безопасности Васильев В.А.;
- заместитель Министра транспорта РФ Олерский В.А.;
- заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Черток В.Б.;
- председатель Законодательного Собрания Санкт-Петербурга Тюльпанов В.А.;
- вице-губернатор Санкт-Петербурга Тихонов В.В.;
- руководители субъектов транспортной инфраструктуры регионов РФ, руководители управлений и департаментов транспорта субъектов РФ, руководители общественных и некоммерческих организаций.



В работе конференции принял участие Первый Вице-президент Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» Крючков В.В., который выступил на Рабочей сессии II «Безопасность на автомобильном транспорте».

В Рабочей сессии II «Безопасность на автомобильном транспорте» также принял участие начальник Управления транспортной безопасности Федерального дорожного агентства Фаткуллин Р.Н. и начальник Северо-Западного межрегионального Управления Госавтонадзора Куликов В.В.

На сессии были рассмотрены вопросы:

- Введение института саморегулируемых организаций – инструмент для реализации Комплексной Программы обеспечения безопасности населения на транспорте;
- Концепция развития таксомоторного транспорта в Москве по вопросам обеспечения безопасности людей на транспорте и ОТИ;
- Правовые проблемы функционирования диспетчерских служб такси в крупных городах России;
- Использование современных спутниковых навигационных технологий ГЛОНАСС в обеспечении безопасности на транспорте;
- Концепция системы информационно-коммуникационного взаимодействия и оповещения населения на ОТИ;
- Информационная система комплексной автоматизации транспорта (ИС СКАТ) как элемент интеллектуальной транспортной системы Санкт-Петербурга;
 - Безопасность и организация работы такси на ТПУ;
 - Пожарная безопасность на транспорте;
 - Организация межрегиональных перевозок пассажиров в г.Москве, обеспечение безопасности пассажиров на автовокзалах и автостанциях.

В ходе конференции заслушаны доклады и выступления участников, предоставлена возможность ознакомиться с организацией систем безопасности в морском порту города Санкт-Петербурга и аэропорту Пулково.

По итогам конференции разработана Резолюция, в которую вошли предложения участников по внесению изменений в законодательство РФ в сфере обеспечения безопасности на транспорте и межведомственному взаимодействию в этой области.

РЕГИОНАЛЬНОЕ СОВЕЩАНИЕ В РОСТОВЕ НА ДОНУ

26 мая 2011 года в городе Ростове-на-Дону при участии Российского автотранспортного союза (РАС) состоялось региональное совещание: «Актуальные проблемы автотранспортного обслуживания населения».

В работе совещания приняли участие представители Минтранса РФ, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, представители органов исполнительной власти, руководители автотранспортных предприятий и автовокзалов Южного, Северо-Западного, Центральных Федеральных округов, г. Барнаула и др., всего более 80 человек.

В работе совещания принял участие заместитель Председателя Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при РАС Крючков В.В., который проинформировал участников совещания о деятельности Совета за период 2010-2011 гг.



- На совещании были рассмотрены вопросы:
- О формировании тарифов на регулярные перевозки и багажа;
 - О комплексе мероприятий по выполнению требований законодательства в области транспортной безопасности;
 - Об оснащении автотранспортных средств навигационным оборудованием;
 - О саморегулируемых организациях в автотранспортной деятельности;
 - Об организации электронной продажи билетов;
 - О возможностях по обновлению подвижного состава.

В ходе совещания заслушаны доклады и выступления участников, выработано и утверждено Решение регионального совещания.

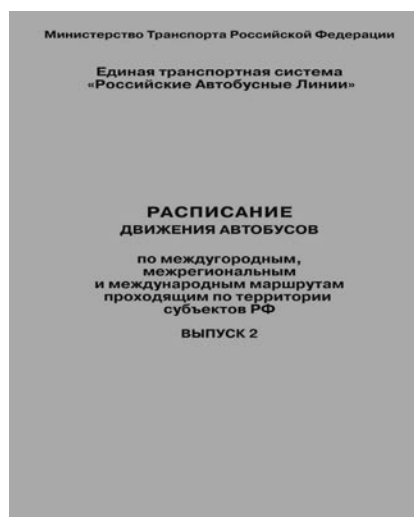
ВЫПУСК 2-ОЙ ЧАСТИ СПРАВОЧНИКА «РАСПИСАНИЕ ДВИЖЕНИЯ АВТОБУСОВ ПО МЕЖДУГОРОДНЫМ И МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫМ И МЕЖДУНАРОДНЫМ МАРШРУТАМ, ПРОХОДЯЩИМ ПО ТЕРРИТОРИИ СУБЪЕКТОВ РФ»

Общественный совет по совершенствованию деятельности автовокзалов совместно с Некоммерческим партнерством «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», при поддержке Группы компаний «Русские Автобусные Линии», выпустил 2-ую часть справочника «Расписание движения автобусов по междугородным и межрегиональным и международным маршрутам, проходящим по территории субъектов РФ».

Данный выпуск был подготовлен в соответствии с поручением Министерства транспорта Российской Федерации по формированию единого расписания. Справочник предназначен для руководителей автовокзалов и автостанций, транспортных предприятий и пассажиров.

Во 2-ом выпуске собраны расписания регионов Центрального федерального округа: Калужской, Костромской и Смоленской областей. Информация о расписании автобусов других регионов будет подготовлена и представлена в следующих выпусках.

В электронном виде справочник размещен на сайте <http://www.rosbuslines.ru>



ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОВОКЗАЛОВ

ФОРМИРОВАНИЕ РЕЕСТРА АВТОВОКЗАЛОВ И ПАССАЖИРСКИХ АВТОСТАНЦИЙ

Общественным советом по совершенствованию деятельности автовокзалов завершена работа по формированию реестра автовокзалов и пассажирских автостанций Российской Федерации.

Информацию для составления реестра предоставили все 83 региона России.

На сегодняшний день объекты транспортной инфраструктуры, предназначенные для организации автобусных перевозок на территории Российской Федерации, представлены:

- **392** автовокзалами, **1330** автостанциями и **412** кассовыми пунктами.

Всего - 2 134 объекта.

С реестром автовокзалов и автостанций можно ознакомиться на страницах сайта Некоммерческого партнерства <http://www.rosbuslines.ru>

СОВЕЩАНИЕ В ДЕПАРТАМЕНТЕ ТРАНСПОРТА И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНО - ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА МОСКВЫ

5 апреля 2011 г. в Департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы состоялось совещание по вопросу приведения объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) в соответствие с Законодательством РФ о транспортной безопасности и антитеррористической защищенности. Совещание проводил первый заместитель руководителя Департамента Захаров И.Е. На совещание были приглашены представители силовых структур, руководители автотранспортных предприятий и автовокзалов города Москвы.

В работе совещания приняли участие руководители Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском Автотранспортном Союзе, Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» и ООО «Русские Автобусные линии»: Жарков С.А., Лоран Б.О., Крючков В.В. и Левятов А.И.

В ходе совещания рассмотрены вопросы безопасности и антитеррористической защищенности ОТИ, а также борьба с нелегальным извозом в Москве, намечены мероприятия по выполнению требований Законодательства РФ в этой сфере.

ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА**Единая система продажи билетов**

Интенсивное развитие рынка междугородних автобусных перевозок, ежегодное увеличение пассажиропотока, повышение требований к качеству предоставляемых транспортных услуг и обеспечению безопасности перевозок пассажиров требуют новых подходов к организации бронирования и продажи билетов на междугородние автобусные рейсы.

Министерством транспорта РФ в апреле 2010 г. было заявлено о необходимости внедрения в России системы продажи единого электронного билета на междугородние автобусные рейсы. В первую очередь предполагается ввести такую систему в регионах Северного Кавказа, Москвы и Санкт-Петербурга. Основной целью создания системы является обеспечение транспортной безопасности межрегиональных пассажирских перевозок, повышение доступности по бронированию и продаже билетов. Билеты планируется продавать при предоставлении паспортных данных и их сверки с компьютерной базой данных.

В настоящее время на территории страны эксплуатируется несколько различных электронных систем (программ) продажи билетов на междугородний автобусный транспорт, которые позволяют:

- автоматизировать технологический процесс продажи билетов и отправок автобусов на всех автовокзалах и автостанциях, участвующих в системе;

- создать общий ресурс бронирования и продажи билетов через интернет в режиме реального времени;

- создать единую базу данных по перевезенным пассажирам с возможностью предоставления информации в режиме реального времени в компетентные органы;

- создать единый центр гарантированных взаиморасчетов между участниками системы;

- максимально приблизить услуги к пассажиру путем многократного расширения сети агентских продаж по всей территории страны;

- практически реализовать возможность мультимодальных пассажирских перевозок;

- создать в дальнейшем единый проездной документ на все виды транспорта;

- повысить рентабельность перевозок вследствие полной наполняемости автобусов, введения дополнительных рейсов, повышения доходности использования инфраструктуры автовокзалов.

Однако указанные электронные системы, действуют только в границах отдельных регионов, не интегрированы в единую сеть, что не позволяет ввести единообразную систему продажи единого электронного билета на междугородние автобусные рейсы на территории всей Российской Федерации.

Учитывая изложенное, мы считаем, что Министерству транспорта Российской Федерации необходимо провести мероприятия, направленные на объединение существующих в настоящее время систем (программ), путем разработки соответствующих протоколов обмена. Для этой цели необходимо провести конференцию с участием руководителей автовокзалов и разработчиков программ из различных регионов Российской Федерации, на которой выработать направления по созданию Единой системы по продаже билетов на всей территории страны.

Правление Партнерства

Нелегальный извоз или извоз под видом «Заказных»



Создание комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте в настоящее время является одной из главных задач, поставленных Президентом РФ перед транспортным комплексом. Основная причина, препятствующая ее выполнению в сфере автомобильного транспорта - это наличие неконтролируемого рынка заказных междугородних автобусных перевозок, которые, в отличие от регулярных междугородних перевозок, не подлежат согласованию с органами исполнительной власти.

Например, организация регулярных межрегиональных автобусных перевозок, в соответствии с Приказом Минтранса РФ от 14.08.2003 г. № 178 «Об утверждении Порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации», требует обязательного согласования маршрутов следования и мест отправления-прибытия междугородних автобусов с органами исполнительной власти субъектов РФ, по территории которых они проходят.

На территории города Москвы порядок осуществления межрегиональных перевозок также регламентируется постановлением Правительства Москвы от 18.01.2005г. № 24-ПП «Об организации межрегиональных и междугородних автобусных маршрутов, проходящих по территории города Москвы». В соответствии с постановлением каждый междугородний перевозчик, работающий по регулярным маршрутам, обязан согласовывать паспорт маршрута с Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы и осуществлять отправление-прибытие и отстой автобусов на территории официально действующих автовокзалов и автостанций.

Однако, требования вышеуказанных нормативных правовых актов не распространяются на заказные межрегиональные рейсы. Поскольку требования, предъявляемые законодателем к заказным перевозкам, значительно мягче, многие недобросовестные перевозчики стали осуществлять регулярные перевозки под видом «Заказных».

Правительством Москвы в течение 2009-2010 годов

проводились мероприятия по упорядочению деятельности межрегиональных перевозчиков и ликвидации несанкционированных пунктов отправления - прибытия междугородних автобусов на территории города. В результате большинство перевозчиков, ранее осуществлявших отправление-прибытие с несанкционированных мест, расположенных на площадях железнодорожных вокзалов столицы, заключили договоры с городскими автовокзалами и автостанциями и работают в соответствии с установленными требованиями.

На сегодняшний день в Москве действуют семь пунктов отправления и прибытия пассажиров по межрегиональным и международным маршрутам, согласованных с Департаментом транспорта и связи города Москвы, это Щелковский автовокзал, автостанции Аэровокзал, Теплый Стан, Красногвардейская, 5-й м/р Северное Бутово, Орехово, 1-й Котляковский пер., д.1. На этих пунктах пассажирам созданы условия качественного транспортного обслуживания и безопасного пребывания в соответствии с действующими законодательными и нормативно-правовыми актами. Руководители указанных объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) проводят мероприятия, направленные на антитеррористическую защищенность и транспортную безопасность своих объектов. Эта работа требует постоянного внимания и выполнения организационных мероприятий и технического оснащения ОТИ.

Однако, недобросовестные перевозчики, не желая соблюдать требования транспортного законодательства, продолжают осуществлять регулярные автобусные рейсы под видом заказных, используя для отправления-прибытия и отстоя автобусов неустановленные места, организуя там нелегальные пункты отправления-прибытия межрегиональных автобусов.

Указанные псевдо-заказные перевозки широко рекламируются через сеть интернет, на рекламных щитах размещается информация о времени и месте отправления автобусов, маршруте следования, посадочные талоны реализуются через сеть нелегальных мобильных касс и рекламных агентов.

При этом, пассажиры не имеют достоверной информации о том, что пользуются услугами несанкционированных пунктов отправления - прибытия междугородних автобусов, которые не в состоянии обеспечить необходимый комплекс предрейсовых мероприятий по обеспечению безопасности перевозок (предрейсовый медосмотр водителей, предрейсовый технический осмотр автобуса, инструктаж водителей, контроль за соблюдением режима труда и отдыха водителей и т.д.). На нелегальных пунктах отправления-прибытия допуск к перевозкам открыт всем, даже тем, у кого автобусы не соответствуют техническим требованиям, предъявляемым к междугородним перевозкам (пассажирские места не оборудованы ремнями безопасности, отсутствует или неисправен тахограф и масса других нарушений

технического состояния автотранспортных средств).

В ходе контрольных мероприятий, проводимых Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, постоянно выявляются многочисленные нарушения транспортного законодательства и правил дорожного движения со стороны лиц, осуществляющих заказные перевозки и эксплуатирующих несанкционированные пункты отправления-прибытия межрегиональных автобусов.

Например, при проверке несанкционированных пунктов прибытия и отправления межрегиональных автобусных маршрутов, расположенных на привокзальных территориях города Москвы, в 2009 г. было выявлено 377 нарушений, составлено 354 рапорта, за осуществление предпринимательской деятельности без специального разрешения (лицензии) 4 материала направлены в суды.

В дорожно-транспортных происшествиях, произошедших по вине водителей заказных междугородних автобусов в 2010 году, только в Тверской, Самарской и Тульской областях погибло 10 и ранено 36 человек.

Учитывая, что большинство междугородних автобусов выпущено в 80-х годах прошлого века, отсутствие постоянного контроля за их техническим состоянием может привести к непоправимым последствиям. Таким образом, покупая билет на такие рейсы, пассажиры покупают своего рода лотерейный билет, цена которому – жизнь и здоровье.

Подобная организация перевозок не позволяет также обеспечить и соблюдение элементарной антитеррористической защищенности пассажиров. Для водителей междугородних автобусов, отправляющихся с несанкционированных мест, стало нормой брать за умеренную плату посылки, посадка людей в автобусы производится с нарушением требований обеспечения транспортной безопасности. Чтобы взорвать автобус или любой другой объект, достаточно просто передать «посылку». Более того, через нелегальные пункты отправления-прибытия в г. Москву постоянно прибывают автобусы из Южного федерального округа, перевозящие пассажиров без оформления документации, наличие которой является обязательной, в соответствии с Правилами перевозок пассажиров и багажа, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 г. № 112. Такое положение дел многократно повышает угрозу терроризма.

В соответствии с Федеральным законом от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» и Приказом Минтранса РФ от 08.02.2011г. №42 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства» субъекты транспортной инфраструктуры независимо от форм их собственности несут персональную ответственность, в том числе и уголовную, за транспортную безопасность своих объектов. Они обязаны разработать и утвердить

план обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры в течение 3-х месяцев и реализовать его в течение 6-ти месяцев с момента утверждения результатов оценки уязвимости ОТИ. При этом одним из основных направлений деятельности владельцев автовокзалов и автостанций является предотвращение актов незаконного вмешательства, минимизация и ликвидация их последствий.

Однако, реализовать указанные мероприятия на нелегальных пунктах отправления-прибытия межрегиональных автобусов не представляется возможным. Организаторы, так называемых «Заказных» междугородних перевозок не несут никакой ответственности за безопасность перевозок пассажиров. Заключая на каждый рейс фиктивные договора фрахтования, они привлекают для этих целей предпринимателей – владельцев автобусов имеющих лицензию или работающих на основе уведомительного порядка о начале предпринимательской деятельности. Предприниматели, в свою очередь, полностью зависят от этих «организаторов» и боятся потерять свой бизнес.

Перевозки осуществляются без утвержденного в законном порядке паспорта маршрута и графиков, что крайне негативно влияет на безопасность дорожного движения и значительно увеличивает нагрузку на улично-дорожную сеть города, приводя к уменьшению ее пропускной способности.

Возможность бесконтрольного осуществления регулярных перевозок под видом заказных обусловлена тем, что, в соответствии с действующим транспортным законодательством, заказные перевозки и места отправления-прибытия заказных автобусов не подлежат согласованию с органами исполнительной власти.

Так, в соответствии со статьей 28 федерального закона от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» маршрут следования заказного автобуса, место его отправления и прибытия определяются заказчиком перевозки (фрахтователем) самостоятельно.

Таким образом, в настоящее время у органов исполнительной власти нет правовых оснований для того, чтобы осуществлять контроль за заказными перевозками и нелегальными пунктами отправления-прибытия заказных автобусов. Отсутствие правовых оснований также не позволяет обязать перевозчиков, осуществляющих заказные перевозки, соблюдать требования, предъявляемые к местам отправления-прибытия межрегиональных автобусов, или заключить договоры с официальными автовокзалами и автостанциями и осуществлять отправление с их территории. Именно поэтому до сих пор существуют пункты отправления-прибытия межрегиональных автобусов, неконтролируемые органами исполнительной власти.

Поскольку обеспечить выполнение требований транспортной безопасности на нелегальных пунктах отправления-прибытия заказных автобусов невозможно, следует создать такой механизм, который бы позволил обязать межрегиональных перевозчиков,

осуществляющих заказные перевозки на регулярной основе и по регулярным маршрутам, заключить договоры с действующими автовокзалами и автостанциями и соблюдать установленные требования. Однако, добиться этого без внесения изменений в действующее законодательство невозможно. Поэтому необходимо рассмотреть возможность внесения изменений в Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, с тем, чтобы исключить возможность осуществления регулярных межрегиональных автобусных рейсов под видом заказных.

Мы надеемся, что принятый Федеральный закон от 21.04.2011г. №69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» будет способствовать прекращению несанкционированных (нелегальных) перевозок пассажиров под видом «Заказных», переводу таких перевозок в легальную

сферу транспортной деятельности на автовокзалы и автостанции Москвы в соответствии с действующими нормативно-правовыми актами.

Статья 3. Внести в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях следующие изменения:

4) дополнить статьей 11.142 следующего содержания:

«Статья 11.142. Нарушение правил перевозок пассажиров и багажа по заказу» влечет наложение штрафа на водителя в размере – 5тыс.руб., на должностных лиц – 50тыс.руб., на юридических лиц – 200тыс.руб. Указанная статья Федерального закона от 21.04.2011г. №69-ФЗ вступает в силу с 01.01.2012 года.

Правление Партнерства

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ

Транспортный комплекс Псковской области



Представляем Вашему вниманию статью Генерального директора ГППО «Псковавтотранс» Семенова Алексея Евгеньевича, в которой он рассказывает о работе транспортного комплекса Псковской области, планах на будущее, существующих проблемах и методах их решения.

Псковская область - одна из немногих, где пассажирские перевозки сохранены как транспортный комплекс, объединяющий перевозчиков и объекты транспортной инфраструктуры. При этом большая доля объема перевозок приходится на предприятия государственного сектора (по состоянию на 01.01.2011г. - более 70%). Все объекты инфраструктуры: автовокзалы, автостанции и автопавильоны объединены в одну организационную систему - ГППО «Псковавтотранс», включающую в себя 25 линейных сооружений:

- 4 наиболее крупных объекта, находящихся в городах Псков, Великие Луки, Остров и Опочка;
- 21 объект районного значения в виде автостанций и автопавильонов.

Сохранение транспортного комплекса в Псковской области - это заслуга, прежде всего, директорского корпуса транспортных предприятий, возглавляемых в самое напряженное время Колесовым Олегом Васильевичем, под руководством которого и было осуществлено объединение транспортной инфраструктуры области. Сегодня это является явным преимуществом Псковской области перед другими субъектами Российской Федерации.

Государственное Предприятие Псковской Области «Псковавтотранс», созданное в далёком 1944 году, прошло славный путь, выстояло в самые трудные годы развития нашего государства. Предприятие имеет в арсенале решенных задач: и формирование «с нуля» транспортного комплекса области, и его развитие до одного из самых передовых в период социализма, и сохранение всего потенциала в период развала, называемого перестройкой.

Сегодня ГППО «Псковавтотранс» одно из системообразующих предприятий транспортного комплекса. Его основной деятельностью является:

- содержание транспортных узловых объектов на пассажирских магистралях и предоставление их перевозчикам и пассажирам;
- создание условий эффективного использования возможностей перевозчиков для обеспечения потребностей пассажиров в транспортном сообщении;
- предоставление полного комплекса обязательных услуг, в соответствии с требованиями действующего законодательства, и дополнительных услуг в целях повышения уровня комфорта и безопасности обслуживания пассажиров на своих объектах;
- создание информационного обеспечения пассажирских перевозок, в том числе в интерактивном пространстве;

- предоставление административным структурам и перевозчикам информации о выполненной транспортной работе.

Используя линейные сооружения ГППО «Псковавтотранс» работают более 50 перевозчиков: государственные и частные; Псковские и перевозчики других регионов и государств. Силами этих перевозчиков обслуживаются более 460 маршрутов, большая часть которых – внутриобластные, являющихся социально значимыми. За год через структуру автовокзалов и автостанций проходит около 2 млн. пассажиров.

Пассажиру, который имеет желание доехать из пункта «А» в пункт «Б», неважно, кто из перевозчиков обеспечит перевозку, неважно, что сам автовокзал напрямую не выполняет функцию транспортировки, до тех пор, пока услуга предоставляется точно в срок и с требуемым качеством. При этом автовокзалу надо успеть в ногу за повышающимися с каждым годом требованиями: по качеству предоставляемой информации о перевозках, по доступности приобретения билета на проезд, по уровню комфорта и списку предлагаемых услуг.

Автовокзал напрямую отвечает перед пассажиром за исполнение перевозчиком своей функции, зачастую не имея достаточных рычагов воздействия на недобросовестных перевозчиков.

Всё это требует от такой структуры, как ГППО «Псковавтотранс», своевременного решения вопросов по содержанию объектов, поэтому только на эксплуатационные вопросы расходуется более 20 млн. руб. Но жить прежним багажом, доставшимся от постсоветского периода, сегодня невозможно. Необходима плановая комплексная модернизация и самих объектов: как зданий, так и систем, с помощью которых происходит обслуживание пассажиров. На эти цели ГППО «Псковавтотранс», начиная с 2004 года, выделяет в своём бюджете в среднем по 4-5 млн. рублей. Каждый год происходит реконструкция как минимум одного линейного сооружения. Сегодня из 25 линейных сооружений реконструированы 18. К сожалению, пока в список модернизированных объектов не вошёл сам Псковский автовокзал. Этот вопрос назрел уже давно и решение этой проблемы связано напрямую с экономическими трудностями, так как самому предприятию без финансовой поддержки комплексную реконструкцию такого серьёзного объекта не осилить. Тем не менее, нами были проведены предпроектные разработки и определены в эскизном варианте объёмы такой модернизации.

Одним из основных вопросов обеспечение пассажирского сообщения является кассово-диспетчерское сопровождение. Сегодня это возможно только при условии использования современного программного комплекса. К сожалению, на постсоветском пространстве такая отрасль как автобусные перевозки оказалась брошена на растерзание нерегулируемого рынка. В результате каждый регион на свой страх и риск пытается обзаводиться различными программа-

ми, которые зачастую не способны решить в полном объёме задачи обеспечения перевозок и являются барьером на пути взаимодействия регионов.

Сегодня сказывается отсутствие действительно современного программного комплекса, отвечающего всем аспектам пассажирских перевозок и являющегося эффективным регулятором экономической жизнедеятельности предприятия транспортного комплекса.

Для комплекса, где не один автовокзал, а больше десятка, важна слаженная работа всех линейных сооружений, через которые проходят маршруты. Важно обеспечить пассажиров информацией о необходимом для него рейсе в режиме реального времени. Диспетчеру и кассиру важно иметь информацию о наличии свободных мест в транзитном автобусе до момента, когда он появится на территории линейного сооружения, для эффективной организации продажи билетов. Перевозчику важно иметь информацию о выполняемом его транспортным средством рейсе и иметь возможность оперативного реагирования на меняющуюся ситуацию на маршруте. К сожалению, имеющаяся в распоряжении ГППО «Псковавтотранс» программа кассового сопровождения перевозок сделать все это не позволяет. И это вопрос, который нам предстоит решить в ближайшее время.

Вторым по значимости аспектом, негативно влияющим на качество организации пассажирских перевозок, является «дырявое» законодательство, дающее возможность развиваться нелегальному извозу под видом заказных перевозок, и тем самым убивающее законопослушного перевозчика. Происходит подмена регулярного сообщения перевозками «от столба».

На фоне нерешённой проблемы с «заказными» перевозками и перекладыванием финансовой нагрузки на плечи хозяйствующих субъектов ужесточение вопросов безопасности ещё больше уничтожает сектор реальной экономики в транспортной отрасли. Например, в 2011 году после посещения Президентом РФ одного из столичных ЖД вокзалов, прокуратура, защищая свои ведомственные интересы, устроила компанию по составлению предписаний. Если следовать



их непродуманным актам, то ГППО «Псковавтотранс» по скромным подсчётам должно из своего бюджета разовым порядком выложить сумму более 10 млн. рублей и потом на содержание каждый год - не менее такой же суммы. Это убийственно для любого хозяйствующего субъекта.

Вопросы безопасности, бесспорно, являются тем спектром проблем, которые нельзя откладывать на завтра, но без подготовленной для этого материальной и законодательной базы достигнуть требуемого результата невозможно. ГППО «Псковавтотранс» и до терактов, произошедших в Москве, планомерно занималось обеспечением безопасности на своих объектах – это и ограничение допуска на территорию автовокзала транспорта, не связанного с пассажирской перевозкой, и заключение договоров с охраняемыми структурами (государственными и частными), и организация видеонаблюдения на территории и в помещениях объектов. По решению антитеррористической комиссии ГППО «Псковавтотранс» с апреля 2011 года на своих объектах осуществляет продажу билетов на междугородние маршруты по паспортам. Но отсутствие чёткой регламентации такой продажи на федеральном уровне порождает обращения граждан в прокуратуру о, вроде бы, незаконных действиях автовокзалов. Получается - левая рука не знает, что делает правая. К сожалению, в вопросах законов на транспорте - это стиль нашей жизни.

ГППО «Псковавтотранс» повезло в том, что на уровне администрации Псковской области есть не только понимание, но и реальная помощь в создании безопасных и удобных для пассажиров объектов транспортной инфраструктуры. Постоянное взаимодействие с Государственным Комитетом по транспорту и связи, возглавляемым Сильченковым Игорем Александровичем, снимает остроту транспортных проблем на региональном уровне. Комитетом проводится огромная работа по выстраиванию законодательных основ

жизнедеятельности транспорта в области. Огромное значение для развития транспортного обслуживания региона оказывает постоянная личная координация транспорта заместителем Губернатора Безлобенко Геннадием Андреевичем.

Глупо ждать от Минтранса решения внутри региональных вопросов, но, в то же время, без единого подхода к транспорту на всех уровнях добиться результативности действий любой из задействованных структур невозможно. Но, чего бы мы не ждали от ветвей власти, ожидания останутся ожиданиями, если мы сами при этом ничего не будем делать. И первым шагом, который мы должны сделать в этом направлении, я считаю, должен быть шаг навстречу друг другу. Необходимо общение между различными регионами для выравнивания подходов к решению транспортных проблем. Когда будет сформировано консолидированное мнение по тому или иному вопросу найти пути реализации – это дело техники. Хуже когда, как говорится: «кто в лес, кто по дрова».

Один из путей - это создание широко предлагаемых сегодня саморегулируемых организаций. В Псковской области это, по фактическим признакам, имеет место уже не один десяток лет. Союз Автотранспортных Предприятий Транспорта Общего Пользования (САПТОП) существует, с небольшими реставрациями, с социалистических времён и, по своей сути, выполняет все те функции, о которых мы говорим, когда упоминаем о СРО. Площадка, созданная САПТОП, позволяет координировать транспорт региона и находить взаимопонимание различных участников транспортного обеспечения пассажирских перевозок. Мир меняется и транспорт должен соответствовать уровню развития окружающей действительности, поэтому надо двигаться вперёд, чтобы не оказаться на обочине.

Семенов А.Е.

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ



Предлагаем Вашему вниманию интервью с Дзяном Карэном Гургеновичем - руководителем ЗАО «Межавтотранс», осуществляющем междугородние пассажирские перевозки по маршруту «Москва-Калуга».

- Карэн Гургенович, расскажите о своем предприятии.
- Основным направлением деятельности ЗАО «Межавтотранс» является оказание автотранспортных услуг по перевозке пассажиров в междугороднем сообщении. Наше предприятие обслуживает шесть междугородних маршрутов, на которых работает 20 комфортабельных автобусов. Ежедневно услугами нашего предприятия пользуются около 700 человек.
- Какие квалификационные требования предъявляются к сотрудникам Вашего предприятия, ответственным

за техническое состояние, эксплуатацию транспортных средств и безопасность дорожного движения?

- Все сотрудники, ответственные за техническое состояние, эксплуатацию транспортных средств и безопасность дорожного движения периодически проходят обучение в Управлении государственного автодорожного надзора и проверяются на предмет профессиональной компетентности.

- Предусмотрена ли возможность повышения квалификации сотрудников и получения ими дополнительного профессионального образования?

- Да, мы проводим профессиональную подготовку, переподготовку, повышение квалификации, стажировку работников, обучение их вторым профессиям на предприятии, а при необходимости - в образовательных учреждениях профессионального и дополнительного образования.

- Какие социальные гарантии предоставляются Вашим сотрудникам?

- Сотрудники нашего предприятия получают все социальные гарантии, установленные действующим законодательством, помимо этого:

- предприятие выдает различные виды материальной помощи, премии сотрудникам по случаю 50-летнего юбилея, выход на пенсию, смерти близких родственников;
- единовременное поощрение за добросовестный труд;
- организует и проводит корпоративные мероприятия, дарит новогодние подарки для детей.
- предоставляет бесплатный проезд на транспорте предприятия сотрудникам, их детям и неработающим пенсионерам предприятия.

- Оказывает ли предприятие помощь инвалидам и лицам с ограниченными возможностями?

- Мы предоставляем право льготного проезда инвалидам, периодически оказываем финансовую помощь обществу инвалидов.

- Ставите ли Вы перед собой задачу повышения уровня комфорта пассажиров?

- Да, и в целях повышения уровня комфорта пассажиров в этом году нашей компанией были приобретены 5 новых комфортабельных автобусов. В настоящее время решается вопрос по установке в автобусах кофеварок и холодильников.

- Как осуществляется информирование пассажиров об услугах?

- Информацию об оказываемых услугах мы размещаем в районной газете «Организатор».

- Проводятся ли Вами мероприятия по внедрению перспективных технических средств и передовых технологий управления транспортом?

- Все наши автобусы оснащены навигационной системой «Глонасс», что позволяет нам осуществлять мониторинг транспорта.

- В настоящее время одной из проблем, пре-



пятствующих нормализации ситуации в сфере межрегиональных автобусных перевозок, является наличие возможности осуществления недобросовестными перевозчиками регулярных межрегиональных рейсов под видом заказных, не требующих согласования с органами исполнительной власти и четко определенных мест отправления-прибытия автобусов. Поддерживаете ли Вы мнение о том, что для решения данной проблемы необходимо внесение таких изменений в действующее транспортное законодательство, которые бы позволили исключить саму возможность осуществления таких псевдо-заказных перевозок?

- Да, я полностью поддерживаю мнение о необходимости исключения возможности осуществления псевдо-заказных перевозок, так как такие перевозчики не соблюдают требования безопасности дорожного движения и правила пассажирских перевозок, создавая на дорогах аварийные ситуации.

- Проблема обеспечения транспортной безопасности приобретает сейчас все большую актуальность. Большинство террористических актов и диверсий совершаются в отношении объектов транспорта, поэтому Правительством РФ взят курс на формирование единой системы обеспечения безопасности на транспорте, основные положения которой сформулированы в ФЗ № 16 «О транспортной безопасности» и Комплексной программе обеспечения безопасности населения на транспорте. В связи с этим перед собственниками объектов транспорта встал вопрос о создании системы обеспечения мер безопасности на своих объектах. Как Вы решаете вопросы обеспечения безопасности на своем предприятии?

- Для обеспечения безопасности нами были приняты следующие меры:

- Организовано круглосуточное дежурство на территории предприятия.
- Проведены дополнительные инструктажи с водителями по предупреждению и пресечению террора на автомобильном транспорте.
- Выданы «памятки» водителям автобусов по пре-

дупреждению террористических актов на подвижном составе.

- Уточнены обязанности водителей и порядок действий при возникновении подозрительных ситуаций.

- Усилен контроль за водительским составом во избежание несанкционированной перевозки багажа и посылок без сопровождающих лиц (перевозить багаж только при наличии багажных квитанций).

- Проводится осмотр территорий стоянок междугородных автобусов, служебных и производственных помещений на предмет обнаружения пригодных для закладки взрывчатых веществ мест.

- Водители проводят осмотр салонов подвижного состава на конечных станциях и отстойно-разворотных площадках.

- Проводится разъяснительная работа с персоналом, направленная на повышение бдительности и личной ответственности.

- Осуществляете ли Вы при этом взаимодействие с правоохранительными органами?

- Да, мы работаем совместно с правоохранительными органами и органами исполнительной власти при решении вопросов обеспечения безопасности. При необходимости организуем сопровождение транспорта с участием правоохранительных органов. Органы исполнительной власти помогают решать проблемы организации перевозок.

- Считаете ли Вы возможным решение проблем, стоящих сегодня перед транспортным комплексом, транспортниками самостоятельно или для этого необходима координация всех ветвей власти, бизнеса, различных слоев общества, и какие проблемы должны быть решены в первую очередь?

- Чаще всего мы, транспортники, решаем проблемы с помощью и во взаимодействии с властью. А одна из основных проблем, которую, по моему мнению, надо решить как можно скорее, - это исключить частные и незаконные перевозки.

Пресс служба

НП «ЕТС «Российские автобусные линии»

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ

Мы представляем Вашему вниманию интервью с пассажиром, постоянно пользующимся услугами автостанции «Красногвардейская» города Москвы

- Владимир, почему Вы предпочитаете поездку именно на междугороднем автобусе?

- Жизнь современного человека тесно связана с автотранспортом и я не являюсь исключением: значительную часть своего времени я трачу на дорогу. Как минимум два раза в месяц я езжу из Вологодска в Москву, при этом для меня автобусный транспорт является самым востребованным способом передвижения. Этому есть несколько причин.

Во-первых цена: билет на автобус стоит значительно дешевле билета на поезд. К тому же на рейсе «Москва-Вологодск», отправляющемся со станции «Красногвардейская», которым я пользуюсь, перевозчиком предусмотрена скидка на цену после осуществления 10 поездок. Так цена снижается с 1.200 рублей до 1.000 рублей за рейс.

Во-вторых время: при поездке на автобусе по маршруту «Москва-Вологодск» я затрачиваю времени на 3 часа меньше, чем при такой же поездке на поезде.

В-третьих качество перевозки: на автостанции «Красногвардейская» пассажирам продают билеты только на надежные, отлично оборудованные автобусы. Можно выбрать рейс и компанию, которые тебе больше всего подходят, выбрать тот тип автобуса, который тебе нравится. Поездки проходят без срывов и накладок. Я знаю, что автостанция «Красногвардейская» является официальным местом отправления междугородних автобусов, а это значит, что все водители проходят предрейсовый медицинский контроль, имеют высокий профессиональный уровень. Здесь соблюдаются все установленные требования в отношении пассажирских перевозок.



- Значит Вы высоко оцениваете работу персонала станции «Красногвардейская»?

- Да. Здесь созданы все условия для пассажиров, начиная с момента покупки билета до посадки в автобус. Кассиры доброжелательны, вежливы.

Перонные контролеры помогают пассажирам, встречают и провожают каждый автобус, следят за безопасной посадкой и высадкой пассажиров.

На станции созданы условия для пассажиров, ожидающих свой рейс – работают два зала ожидания, оборудованные видеосистемами, что позволяет скоротать время ожидания, есть камера хранения; перроны отправления и прибытия автобусов отделены друг от друга, что позволяет пассажиропотокам не пересекаться. Очень удобно и то, что автостанция «Красногвардейская» расположена в шаговой доступности от метро.

- Вы сказали, что поездка на автобусе занимает на 3 часа меньше времени, чем на поезде, а сколько вообще времени длится поездка по маршруту «Москва-Волгодонск»?

- Время в пути составляет 18 часов, но учитывая, что я выбираю для поездки очень комфортабельные автобусы «Транслюкс», оно проходит очень быстро. Очень удобные сиденья и наличие системы кондиционирования позволяют с легкостью переносить длительную поездку. Автобусы оборудованы видео- и

аудиосистемой, позволяющими пассажирам не скучать в пути, а предлагаемые сотрудниками компании бесплатные напитки в пути говорят о продуманном сервисе. Поэтому у меня только позитивные впечатления от поездок.

И в заключение я хочу сказать, что автостанция «Красногвардейская» совместно с перевозчиком всегда предоставляет мне услуги на высшем уровне.

**Пресс служба
НП «ЕТС «Российские автобусные линии»**

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Уважаемые читатели, представляем Вашему вниманию ряд статей присланных членами Партерства «Единая транспортная система «Российские автобусные линии»

О межрегиональных пассажирских автоперевозках в Москве



ректора Транстурсервиса Сергея Александровича Буренина.

Сергей Александрович, в начале нового года принято подводить итоги года уходящего и строить планы на год наступивший. Скажите, какие изменения в жизни Москвы за прошедший год Вы бы отметили применительно к Вашей профессиональной сфере – межрегиональным пассажирским перевозкам?

Самый печальный итог ушедшего года - это окончательно оформившийся провал идеи прежнего руководства Департамента транспорта и связи города по удалению пунктов посадки - высадки пассажиров межрегиональных рейсовых автобусов с привокзальных площадей столицы и вообще из центра города. И как следствие - полный развал сколько-нибудь контролируемой системы межрегиональных перевозок в городе в целом.

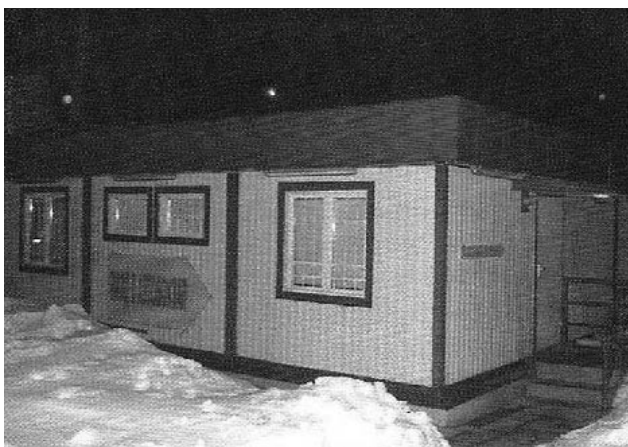
По-вашему, автобусы следовало оставить на площадях?

С точки зрения удобства пассажира, особенно в части стыковочных перевозок «автобус-поезд-автобус», несомненно. В свое время мы сами разработали концепцию организации транспортно-пересадочных узлов на базе железнодорожных вокзалов, ссылаясь, в том числе, и на европейский опыт. Но теперь мы от нее отказались.

И что заставило Вас пересмотреть свои взгляды?

Динамика изменения транспортной ситуации в городе. Средняя скорость передвижения по улицам Москвы неуклонно сокращается. Если пассажир ради удобства ехать от ЖД вокзала в автобусе без пересадок до пункта назначения готов потерять 45 минут – час на выезд из города, то потерять 2-2,5 часа пассажир не готов. Считайте сами – поездка до Воронежа

ОАО «Транстурсервис» образовано в 1992 году на базе филиала автокомбината № 3 объединения «Мосснабпромтранс», который существовал еще во времена СССР и занимался автобусными межрегиональными и междугородными перевозками. Транстурсервис занимает площадь 2,6 га у Московской кольцевой автодороги на выезде из столицы по Каширскому шоссе и владеет собственной производственной базой – зданиями общей площадью около 15 тыс. кв. метров. На балансе ОАО находятся около 100 единиц подвижного состава, крытая стоянка с ремонтной зоной и трехэтажное административное здание. Имеются собственные автоматическая мойка с очистными сооружениями и автозаправка. По словам руководителя предприятия, все это помогает сделать пассажирские перевозки стабильными, удобными и безопасными и обеспечить культуру обслуживания пассажиров на линиях. Представитель редакции взял интервью у молодого энергичного генерального ди-



на автобусе от МКАД занимает, допустим, 6 часов. А выезд с площади у Павелецкого вокзала до МКАД в пятницу вечером может занять до 3,5 часов. Тогда как на метро до ст. метро Домодедовская - т.е. практически до МКАД – поездка займет 25 минут с учетом спуска и подъема. Экономия времени налицо.

Правильно ли я Вас понял, что Вы считаете устранение перевозчиков с привокзальных площадей правильным и своевременным шагом.

Видите ли, рано или поздно, но дорожная обстановка вынудила бы это сделать. Но то, как Департамент, в лице его бывшего руководства, эту идею реализовал, можно представлять как образец непродуманности и поспешности.

Что вы имеете в виду?

Можно выделить много отдельных аспектов, но остановлюсь на наиболее заметных.

Во-первых, запретив работать на привокзальных площадях, власти не обеспечили (или не захотели обеспечить) контроль воплощения своего решения в жизнь. Законопослушных перевозчиков убрали – и пассажиропоток тут же перехватили нелегалы. В итоге, город лишился налогов, а пассажиры - гарантий безопасности и комфорта. Когда «зачистки» на площадях усилились, с привокзальных площадей, нелегалы переместились на прилегающие улицы, осложнив там транспортную и криминогенную ситуацию.

Затем, пытаясь исправить одну ошибку, Департамент совершил вторую, создав или выбрав приближенные компании, получившие право перевозить пассажиров с привокзальных площадей якобы до автовокзалов, а на самом деле зачастую перевозящие пассажиров непосредственно в конечный пункт следования. Эта идея была изначально лишена смысла, так как перевозка пассажиров теми же самыми автобусами с привокзальных площадей до автовокзалов, а потом до пунктов назначения, не решала ни одной задачи: транспортная ситуация в центре города не улучшилась - автобусы никуда не делись, обстановка на привокзальных площадях осталась прежней, ведь места посадки пассажиров остались там же, где и были. Своими действиями Департамент добился только одного результата – устранения здоровой конкуренции, позво-

лив работать с привокзальных площадей только особо приближенным компаниям, выбранным руководством Департамента по ему одному известным критериям. С какой целью все это было сделано – можно только догадываться. В дальнейшем к этой неразберихе подключилось ОАО «РЖД». Для осуществления все той же бессмысленной доставки пассажиров автобусами к автовокзалам была создана компания «РЖД Трансфер». И вот что интересно: транспортная монополия каждый год требует денег из федерального бюджета, ссылаясь на свою убыточность, но для реализации заведомо бесперспективного проекта деньги у монополии нашлись.

И наконец, указав перевозчикам убраться с площадей у ЖД вокзалов, Департамент определил только два места, откуда можно было законно возить пассажиров: Щелковский автовокзал и автовокзал у метро «Аэропорт». С точки зрения профессионального перевозчика – это самое несурзкое решение, которое только можно было придумать. Дело в том, что оба вышеназванных автовокзала расположены на вечно «стоящих» магистралях – Щелковском и Ленинградском шоссе - и оба в северной части города, тогда как 75% пассажиропотока составляют южные направления. То есть, по мнению Департамента, ехать на юг удобнее всего с севера Москвы через весь город, чем, допустим, с площади того же Павелецкого вокзала. Вот такой занятный способ уменьшить количество крупногабаритных автобусов на улицах города.

Осознав, видимо, ошибочность собственных действий, Департамент искусственно создал автостанции на южном направлении. В принципе, идея правильная, но реализована она была способом не менее «креативным» чем предшествующие.

Автостанция в Северном Бутово представляла собой вагончик с проваленной крышей и была очень далека от метро. Автостанция у метро «Орехово» также не имела никаких условий для полноценного обслуживания пассажиров и была организована не где-нибудь, а в особо охраняемой природной зоне у музея-заповедника Царицыно.

В итоге летом минувшего года прокуратура Москвы признала их создание незаконным. Но надо сказать, автостанции эти не закрыты до сих пор, хотя популярностью у пассажиров не пользуются.

Автостанции «Красногвардейская» и «Теплый Стан» это единственно правильный вариант размещения объектов транспортной инфраструктуры в мегаполисе. В шаговой доступности от метро и около 1 км. до МКАД. Причем объем рейсов у каждой из них почти такой же как и у Щелковского автовокзала.

Вы говорили о том, что на привокзальных площадях все-таки остались работать нелегалы, значит, пассажиры готовы по 3,5 часа выезжать из города вместо того, чтобы ехать на легальную автостанцию?

А у них нет альтернативы. Ехать в Воронеж от метро «Аэропорт» или со Щелковского автовокзала еще

дольше. На автостанцию в Северном Бутово никак не добраться. Кроме того, как я уже говорил, там нет никаких условий. В Орехово метро рядом, но сама автостанция расположена в жилом массиве, места для отдыха и размещения пассажиров там нет. Поставьте себя на место пассажира. Он хочет приехать на автовокзал, купить билет, сдать багаж, пройти в зал ожидания, поесть, воспользоваться туалетом или душем, спокойно сесть в автобус, зная, что его багаж уже в багажном отделении, и уехать из города. Иногда пассажиру может потребоваться и первая медицинская помощь. Из существующих сегодня в городе согласованных Департаментом автовокзалов и автостанций такой комплекс услуг могут предоставить только автовокзалы. Что остается пассажиру? Ехать с ЖД вокзала, где почти все из перечисленного есть, или с риском для жизни пользоваться услугами нелегала.

Вы весьма саркастически высказались о работе предыдущего руководства Департамента, но, как известно, критиковать и оценивать всегда легче, чем предлагать что-либо новое. Что Вы можете предложить вместо неудачных, по Вашему мнению, идей властей.

Создавать полноценные транспортные узлы у станций метро.

Вы имеете в виду конечные станции?

Нет. Станция метро должна быть расположена на выездной магистрали и максимально близка к МКАД. Тем самым решаются сразу две проблемы. Во-первых, пассажир может без проблем добраться до автостанции с ЖД вокзала и из аэропорта. Во-вторых, междугородные автобусы фактически не перемещаются по городским улицам, а сразу покидают город. Наличие одновременно трех условий: выход к станции метро, выезд к выездной магистрали, близость МКАД – необходимые условия удачной реализации данного проекта. Без любого из них проект теряет смысл. Отсутствие метро приведет к отсутствию пассажиров. Расположение далеко от выездной магистрали вызовет необходимость сложного маневрирования в городских условиях, что не просто, учитывая размеры автобусов. Удаленность от МКАД приведет к ухудшению дорожной ситуации на выездной магистрали, а они все и без того загружены.

И это все требования к автостанции?

Нет. Есть еще аспект безопасности перевозок и создание условий для работы перевозчикам, сокращение издержек, охрана окружающей среды и т.п.

Поясните.

В перерывах между рейсами автобус должен где-то стоять, водитель должен иметь возможность поесть, принять душ, отдохнуть. Вопрос отдыха водителя имеет исключительно важное значение для обеспечения безопасности перевозок. Далее, перед выходом в рейс автобус должен пройти технический осмотр, а водитель пройти осмотр у специально подготовленного медика. Кроме того, если у автобуса обнаружилась неисправность, перевозчик должен иметь возмож-



ность получить качественный ремонт автобуса силами квалифицированного персонала. Ни в коем случае не должен автобус ремонтироваться силами водителей. Между рейсами водитель должен отдыхать. Все перечисленное требует наличия в шаговой доступности от автостанции большой автобусной стоянки, ремонтной мастерской, медицинского кабинета, поста технического контроля, гостиницы и столовой для водителей.

Идея Ваша понятна. Но на ее реализацию потребуются средства, а их у города нет.

Идея тем и хороша, что позволяет в городской бюджет не «залезать». Хотя, может быть, именно поэтому она и не пользовалась популярностью у околотранспортных чиновников. Перевозчики, работающие в Москве уже много лет, прекрасно знают, откуда их пассажирам удобнее ездить и как качественнее и дешевле организовать перевозки.

Все, что требуется от властей, - прислушаться к мнению перевозчиков, перестать «генерировать» идеи, имеющие основной целью освоение бюджетных средств, и установить одинаковые правила игры.

На словах все просто, но жизнь показывает, что не всегда бизнес способен к самоорганизации.

Дело в том, что все, о чем я Вам говорил, уже реализовано на нашем предприятии. Около станции метро «Домодедовская» у нас еще в 2001 году построено здание автостанции, специально спроектированное для размещения всей необходимой инфраструктуры. От неё до метро 50 метров, до МКАД - около одного км. Кроме того, в километре от автостанции расположена наша автобаза, где есть и стоянка, и мойка, и ремонтная мастерская со складом запасных частей, и медкабинет, и пост технического контроля с круглосуточным дежурством механиков, и гостиница для водителей, и даже автозаправочная станция. Объединение автостанции и автобазы в один комплекс позволяет максимально упорядочить работу транспорта, исключить стоянку автобусов на улицах города с работающими двигателями, обеспечить контроль соблюдения требований безопасности перевозки пассажиров.

В свете последних событий в аэропорту Домодедово не могли бы вы более подробно остановиться на вопросах безопасности пассажиров в связи с возможностью террористической угрозы. Насколько угроза теракта серьезна для автовокзала?

Угроза весьма серьезна. Зачастую, когда речь идет о безопасности объектов транспортной инфраструктуры, подразумевают аэропорты и ЖД вокзалы, полагая, видимо, что автовокзалы не могут являться целью террористов в силу их сравнительной малозначительности. Такое опасное заблуждение легко развеет арифметика.

При взрыве в Домодедово погибло 36 человек. Если бомба, сравнимая с той, что была взорвана в Домодедово, сработает в заполненном междугороднем автобусе вместимостью 80 человек, погибнет до 95 процентов пассажиров. При этом проникнуть в автобус и пронести в него все, что угодно, сейчас не представляет никакой сложности. Нелегалы готовы везти кого угодно и с чем угодно. Выход здесь только один - создавать пропускную систему, аналогичную существующей в аэропортах. Должен быть организован досмотр пассажиров при входе на автовокзал, необходимо обеспечить сдачу багажа пассажирами и его бесконтактный досмотр. Нужно исключить возможность проникновения на посадочный перрон лиц, не прошедших досмотр. Это только наиболее общие меры. В целом нами еще год назад была подготовлена концепция обеспечения безопасности на автовокзале, и она будет реализована на нашем строящемся Южном горавтовокзале.

Других желающих воспользоваться нашими работами не нашлось по причинам, прежде всего, экономическим. Зачем владельцу автовокзала вкла-

дываться в обеспечение безопасности, если завтра Департамент может лишить его статуса автовокзала без каких-либо объяснений? Кроме того, требования должны быть едины для всех, иначе те, кто тратит деньги на безопасность и несет колоссальные дополнительные расходы, рискует проиграть ценовую войну тем, кто ничего и ни во что не вкладывает.

Из Ваших слов стало ясно, что организация всего перечисленного потребует времени и сил. Возможно, у городских властей есть более насущные задачи?

Дело в том, что инфраструктура вообще и пассажирский транспорт в частности - залог развития многих отраслей экономики. А также не стоит забывать о приближающейся Олимпиаде в Сочи и Универсиаде в Казани. Транзитный пассажиропоток через Москву возрастет многократно, а транспорт - это то, с чем каждый турист сталкивается в первую очередь, получая первое впечатление о стране.

На этой оптимистичной ноте мы завершили свой разговор с довольно молодым, энергичным Генеральным директором, думающим не только о своём автопредприятии, но и о перспективе автоотрасли в целом.

Успехов Вам, Сергей Александрович, в Ваших благих начинаниях, и мне кажется, что в этом деле Вы не будете одиноки и найдёте поддержку и в Мэрии и в Департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, в Госдуме, да и в Российском Автотранспортном Союзе.

Беседу вел Геннадий БЛАГОДАРНЫЙ, обозреватель Газеты «Транспорт России»

Проблемы автомобильного транспорта



Пассажирский автомобильный транспорт является важнейшей составляющей частью производ-

ственной и социальной инфраструктуры городов. Его стабильность и безопасное функционирование необходимо для обеспечения потребностей населения в передвижении при осуществлении трудовой, экономической, творческой, образовательной и иной социально востребованной деятельности. При этом важнейшей задачей государства является обеспечение транспортной безопасности при гарантированном соблюдении основных конституционных прав и свобод граждан России.

К сожалению, за последние годы глобальных изменений на рынке пассажирских перевозок не произошло, очень много проблем. Самая главная проблема - плохие дороги. Иногда приходится работать просто в ужасных условиях, некоторые дороги находятся в аварийном состоянии. Многие неприятности приносят те предприятия, индивидуальные предприниматели, которые работают нелегально, т.е.

незаконно осуществляют регулярную перевозку пассажиров. Эти «перевозчики» останавливаются, берут и высаживают людей на несанкционированных пунктах отправления и прибытия. Водители не проходят предрейсовый и послерейсовый медосмотр и техосмотр, тем самым создают аварийную ситуацию на дорогах, подвергают угрозе жизни свою и жизнь пассажиров. Билеты продаются без паспортов и учета, этим самым создают благоприятные условия террористам. Дублирование рейсов друг друга.

Дорогие запчасти для автобусов, дизельное топливо, налоги, хотя неполные автобусы не редкость.

К легальным перевозчикам, которые осуществляют предпринимательскую деятельность очень много требований, проверок, замечаний, а нелегальных перевозчиков проверяющие органы не проверяют, т.к. у них нет документов.

**Индивидуальный предприниматель
Семенов Александр Викторович**

ЗАММЭРА МОСКВЫ, РУКОВОДИТЕЛЬ ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ Г. МОСКВЫ НИКОЛАЙ ЛЯМОВ НА ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИИ В ИНТЕРФАКСЕ РАССКАЗАЛ О РАЗВИТИИ АВТОВОКЗАЛОВ В МОСКВЕ.

Заммэра Москвы, глава Департамента транспорта и транспортной инфраструктуры Николай Лямов 27 мая 2011 года на пресс-конференции в Интерфаксе рассказал о развитии автовокзалов в Москве.

Николай Сергеевич сообщил, что количество автовокзалов в Москве будет увеличено. «Принято решение об увеличении количества временных пунктов прибытия и отправления. Сейчас у нас фактически есть один крупный Щелковский автовокзал для всего города. Но парадоксально, что автобус, который идет из Тулы на этот автовокзал, пересекает в Москве все, что можно. Эти вещи мы потихонечку решаем, и от них нужно постепенно уходить», - сказал Н.Лямов.

Также он отметил, что в связи с закрытием рынка на стадионе «Лужники» необходимо решить проблему автобусов, которые туда приходили. «Ликвидируется рынок на стадионе «Лужники». Туда приходила большая масса автобусов. Надо эти автобусы куда-то переставить, и мы найдем, куда их переставить», - подчеркнул Н.Лямов.

По его мнению, в решении проблемы необходимо вести переговоры с перевозчиками. «Мы говорим перевозчиками, чтобы они предлагали свои варианты решения проблемы. Мы ведем с ними диалог. Однако одномоментно поменять то, что складывалось десятилетиями, невозможно, даже то, что является незаконным», - сказал Н.Лямов.

Он также сообщил, что власти Москвы приступают к созданию крупного транспортно-пересадочного узла (ТПУ) в Тушино. «Это очень серьезный узел. По нашим планам, если мы сделаем все то, что запланировали, у нас появится возможность добавить туда порядка 20 дополнительных маршрутов», - сказал Н.Лямов.

Он пояснил, что это будет сделано за счет расширения территории ТПУ и оптимизации ее использования. В настоящее время этим узлом пользуются 300 тысяч человек ежедневно. «Каждый день через эту площадь проходит население целого города. Мы



неоднократно выезжали в район Тушино, осматривали территорию», - сказал Н.Лямов.

В настоящее время, по его словам, значительная часть узла занята торговыми площадями, у которых истек срок аренды. Поэтому столичные власти считают более правильным создать там крупный объект транспортной инфраструктуры, на который в будущем можно было бы перевести и часть межрегиональных автобусных перевозок, что поможет ликвидировать массу незаконных стоянок междугородних автобусов.

«Мы планируем создание парковки на противоположной стороне от ТПУ, на месте нынешнего Тушинского рынка, он ликвидируется, а на его месте появится перехватывающая парковка», - сказал Н.Лямов. Он добавил, что автобусы, работающие на этом ТПУ, будут оборудованы чипами, которые позволят только им попадать на территорию узла и не допускать сторонние машины.

**По материалам
<http://www.interfax.ru/>**

В Системе взаиморасчетов на воздушном транспорте открыта продажа регулярных автобусных перевозок

В ноябре 2010 г. в сегмента автомобильного пассажирского транспорта стартовал проект по бронированию и продаже регулярных автобусных перевозок агентствами, аккредитованными в Системе взаиморасчетов на воздушном транспорте (СВВТ)*.

Данный проект (подробности см. www.tch.ru/rus/products/tourists) разработан совместными усилиями специалистов Группы компаний «Русские Автобусные Линии» и ЗАО «Транспортная Клиринговая Палата» (ТКП). В проекте также задействованы: ООО «Автобусный билет страны», ООО «КВЦ-сервис» (г. Тула) – организация по разработке автоматизированной системы продажи билетов для автовокзалов и ООО «Индустриальные информационные технологии» (г. Москва) – организация по разработке автоматизированной распределительной системы бронирования туристических и других дополнительных услуг (АРСТ) «СПутник», аккредитованной в СВВТ в 2007 г.

Успешному внедрению проекта способствовал четырехлетний опыт, накопленный специалистами ТКП во взаимодействии с ОАО «РЖД» по бронированию и продаже агентствами СВВТ железнодорожных перевозок на поезда дальнего следования и «Аэроэкспресса» на электронных документах НСАВ-ТКП.

К опытно-промышленной эксплуатации продажи регулярных междугородных автобусных перевозок между Москвой и рядом городов России и СНГ агентства приступили в марте с.г.

«Важным моментом данного проекта, - отметил Президент ТКП С.В. Ильичев, - является то, что учитываются требования, приведенные в Федеральном законе от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности». Форма электронного документа ТКП (EMD), применяемого при оформлении автобусной перевозки, соответствует требованиям Минтранса России (Приказ МТ РФ от 18.05.2010 №116), а квитанция электронного многоцелевого документа ТКП, выдаваемая пассажиру, является документом строгой отчетности. Все данные по проданным перевозкам содержатся в Центре электронного билетооформления ТКП (г. Москва) и единой базе данных ООО «Автобусный билет страны». Эти данные впоследствии могут направляться в Автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах, формируемые в соответствии с Приказом МТ РФ от 11.04.2011 №113.

«Считаем также, - продолжил С.В. Ильичев, - что наш электронный документ мог бы также использоваться для оформления прямых смешанных перевозок различными видами транспорта (авиационным, железнодорожным, автобусным, речным и морским) в качестве единого транспортного документа, оформленного на весь путь следования пассажира».



*** Примечание.**

СВВТ функционирует с 01.01.1993 в соответствии с Приказом Департамента воздушного транспорта (ДВТ) Минтранса России от 30.12.1992 №ДВ-163 «О начале функционирования системы взаиморасчетов». В 1993-1994 гг. в соответствии с приказами и указаниями ДВТ Минтранса РФ созданы необходимые органы управления в Системе взаиморасчетов:

- Наблюдательный Совет авиапредприятий по взаиморасчетам (НСАВ) - саморегулируемая общественная организация авиакомпаний и агентств – участников СВВТ, а также представителей российских авиационных властей, авиационных ассоциаций (АЭВТ, ААВТ), принимающая решения (обязательные для участников СВВТ) по процедурам осуществления расчетов по выручке и информационным технологиям в соответствии с текущими условиями, действующими на рынке авиаперевозок, законодательной базой РФ,

- Транспортная клиринговая палата (ТКП), учрежденная в 1994 г. в форме закрытого акционерного общества 24 ведущими авиакомпаниями России и стран СНГ; ТКП является центральным (исполнительным) звеном в Системе взаиморасчетов, которая разрабатывает проекты нормативно-технологических и корпоративных нормативно-организационных документов, утверждаемые НСАВ, информационные и автоматизированные системы для обработки данных по выручке, требования к агентствам, другим взаимосвязанным системам (бронирования и продажи, расписания и тарифов), организует договорную работу участников (агентств, авиакомпаний и ТКП) для осуществления взаиморасчетов (подробнее см. <http://www.tch.ru/rus/svvt/about/>).

ЗАО «Транспортная Клиринговая Палата»

Конференция по продаже регулярных междугородных и международных автобусных перевозок

18 мая 2011 года в г.Москве состоялась конференция по теме «Продажа регулярных междугородных и международных автобусных перевозок», инициаторами проведения которой выступили Некоммерческое партнерство «Единая транспортная система «Российские автобусные линии», ООО «Автобусный билет страны» и Транспортная Клиринговая Палата, осуществляющие реализацию совместного проекта «Автобусный билет страны».

Участие в конференции приняли представители Министерства транспорта РФ, Министерства внутренних дел РФ, автовокзалов и автостанций страны, московских и региональных аккредитованных агентств по продаже билетов.

В ходе конференции Транспортной Клиринговой Палатой и ООО «Автобусный билет страны» были проведены презентации, посвященные организации продажи междугородных и международных автобусных перевозок аккредитованными агентствами и субагентами, а также технологии обслуживания пассажиров на автовокзалах и автостанциях.

Во время презентации представителями агентств было высказано мнение о том, что внедрение проекта «Автобусный билет страны» откроет для них новые возможности, связанные с получением доступа к ресурсу мест на регулярных автобусных междугородных и международных рейсах (около 2000 маршрутов), и позволит увеличить уровень продаж.

Участники конференции также приняли активное участие в обсуждении следующих вопросов:

1. «Понятие легальных и нелегальных межрегиональных автобусных перевозок, тенденция развития рынка межрегиональных перевозок пассажиров».

2. «Совершенствование законодательных и нормативных правовых актов, направленных на искоренение нелегальных перевозок».

В своем выступлении по первому вопросу Б.О.Лоран – президент Некоммерческого партнерства «Единая транспортная система «Российские автобусные линии» сообщил следующее:

«В соответствии с действующим законодательством вопросы организации транспортного обслуживания населения отнесены к совместному ведению федерального центра и субъектов Российской Федерации. Во исполнение Приказа Минтранса РФ от 14 августа 2003 г. № 178 «Об утверждении Порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации» маршрут следования межрегионального автобуса подлежит обязательному согласованию с органами исполнительной власти субъектов федерации, по территории которых он проходит.



В связи с этим Правительством Москвы было принято Постановление от 18 января 2005 г. № 24 «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории города Москвы», в соответствии с которым маршрут следования, а также места прибытия и отправления регулярных межрегиональных автобусных маршрутов на территории Москвы подлежат обязательному согласованию с Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры. В настоящее время Департаментом согласовано семь официальных мест отправления-прибытия межрегиональных автобусов на территории города: Щелковский автовокзал, Автовокзал РЖД-Трансфер «Север», Автовокзал РЖД-Трансфер «Юг»; автостанции: «Красногвардейская», «Теплый Стан», «Орехово», «5-й микрорайон Северного Бутово».

Таким образом, все легальные регулярные межрегиональные автобусные перевозчики должны осуществлять отправление-прибытие своих автобусов на территории г. Москвы только с вышеуказанных автовокзалов и автостанций. Никаких иных мест отправления легальных межрегиональных автобусов на территории города в настоящее время нет.

Необходимость отправления-прибытия регулярных межрегиональных автобусных маршрутов именно с официальных автовокзалов и автостанций вызвана необходимостью выполнения обязательных требований транспортного законодательства, предъявляемых к осуществлению регулярных межрегиональных автобусных перевозок пассажиров: контроль за техническим состоянием подвижного состава, соблюдение режима труда и отдыха водителей, прохождение ими предрейсового и послерейсового медицинского осмотра; защита интересов пассажиров как потребителей транспортных услуг (наличие зала ожидания, комнаты матери и ребенка, медицинского пункта, камеры хранения, туалета и т.д.); наличие перронов посад-

ки и высадки пассажиров, позволяющих соблюсти требования безопасности и удобства пассажиров при осуществлении посадки-высадки в автобус.

Помимо этого, в настоящее время перед транспортным комплексом страны Президентом РФ Д.А.Медведевым поставлена задача обеспечения комплексной транспортной безопасности пассажиров и объектов транспортной инфраструктуры, одним из аспектов которой является обеспечение антитеррористической безопасности.

В связи с этим автовокзалы и автостанции должны соответствовать:

Требованиям по обеспечению транспортной безопасности, утвержденным приказом Минтранса РФ от 08.02.2011г. №42 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства»

Данные требования включают в себя набор обязательных мероприятий, которые должны быть реализованы в ближайшем будущем на всех пунктах отправления-прибытия межрегиональных автобусов. Но, как вы понимаете, реализовать указанные мероприятия можно только на официальных автовокзалах и автостанциях.

Лоран Б.О. отметил, что НП «ЕТС «Российские автобусные линии» плотно сотрудничает со всеми 12-ю разработчиками программного обеспечения автовокзалов РФ и поддерживает все инициативы автовокзалов и программистов по созданию протоколов обмена данными для регионального увеличения доступа агентов по продаже билетов и самих пассажиров ко всему ресурсу официальных вокзалов. Первый шлюз объединения ресурсов автовокзалов, работающих в программе КВЦ - Сервис (г.Тула), сделан и работает. Это позволяет не только повысить уровень оформления легальных автобусных перевозок, дает возможность контроля и управления продажами билетов, но и позволяет обеспечить выполнение требований



безопасности при осуществлении междугородных и международных автобусных перевозок пассажиров. Теперь дело за разработчиками других программных продуктов.

Выступая по второму вопросу, представитель Минтранса РФ Ильин М.Ю. сообщил членам конференции о том, что в настоящее время Министерством транспорта РФ рассматривается вопрос о внесении межрегиональных автобусных маршрутов, следующих из регионов Северного Кавказа, Южного и Северо-Западного федеральных округов в Москву, в перечень маршрутов, на которых предусмотрена обязательная продажа именных проездных билетов, в соответствии с требованиями федерального закона № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Между участниками конференции развернулась активная дискуссия по обсуждаемым вопросам и состоялся обмен мнениями относительно общего состояния дел в области межрегиональных автобусных перевозок, в ходе которых был высказан ряд предложений, направленных на улучшение существующей ситуации.

Представителями аккредитованных агентств и субагентами также были высказаны предложения, направленные на совершенствование презентуемого проекта и технологии взаимодействия в рамках проекта «Автобусный билет страны» между Транспортной Клиринговой Палатой, Некоммерческим партнерством «Единая транспортная система «Российские автобусные линии», ООО «Автобусный билет страны и агентствами по продажам билетов.

При подведении итогов конференции было принято решение о подготовке обращения в Министерство транспорта РФ с просьбой о рассмотрении предложений участников конференции, направленных на обеспечение безопасности и совершенствование процесса реализации автобусных перевозок.

**Пресс служба
НП «ЕТС «Российские автобусные линии»**



«Отзаборному» извозу – заслон!



Борис Лоран – руководитель группы компаний «Русские автобусные линии», Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», председатель Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском Автотранспортном Союзе, главный редактор журнала «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития». О проблемах автотранспортной отрасли с ним беседует обозреватель «Транспорт России».

– **Борис Олегович, давайте вначале разберемся с вашими ипостасями.**

– Коммерческая структура группа компаний «Русские автобусные линии» (РАЛ) – это управляющая компания, существующая на рынке уже девятый год и обладающая богатым опытом управления автовокзалами регионов, региональными сетями автовокзалов и автостанций. Организация имеет в управлении две собственные крупные автостанции в столице – «Красногвардейская» и «Теплый Стан», центральный областной Смоленский автовокзал, центральный областной Ивановский автовокзал, Кинешемский автовокзал, сеть автостанций Ивановской области и специализируется на внедрении инновационных технологий управления, логистики, диспетчеризации, контроля и организации перевозок на действующих объектах и управлении ими по договору с собственниками.

Некоммерческое партнерство «ЕТС «РАЛ» насчитывает более 150 членов из 5 федеральных округов Российской Федерации (Центрального, Южного, Северо-Западного, Приволжского, Северо-Кавказского) и ряда стран ближнего зарубежья, осуществляющих межрегиональные и международные автобусные перевозки, а также эксплуатирующих автовокзалы и автостанции в различных регионах Российской Федерации. Собранные в НП высококлассные специалисты–транспортники делают его сродни некоему КБ, которое генерирует и доводит

до ума идеи, проходящие затем проверку суровыми реалиями жизни на полигоне РАЛ. В дальнейшем эти технологии предлагаются для использования на других автовокзалах партнерства.

«Общественный совет по совершенствованию деятельности автовокзалов» – коллегиальный совещательный орган при РАС, созданный в 2008 году из его членов, имеющих в управлении автовокзалы и автостанции. Задача совета – развитие объектов транспортной инфраструктуры, предназначенных для организации автобусных перевозок; обеспечение доступности, необходимого объема и качества услуг по перевозке пассажиров автобусами в пригородном, междугородном и международном сообщении; повышение производительности, рентабельности и уровня транспортной и антитеррористической безопасности объектов транспортной инфраструктуры.

И наконец, журнал «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» – единственный отраслевой журнал, освещающий проблематику рынка и этапы его становления. Журнал является еще и трибуной для перевозчиков, сотрудников автовокзалов, транспортных чиновников, которые поднимают и выносят на общее обсуждение наиболее важные вопросы рынка.

– **Не слишком ли велик воз ответственности?**

– Состояние дел в отрасли, которой отданы столько лет сознательной жизни, целый ворох острейших проблем нашего рынка, решение моих соратников – представителей транспортного сообщества и мой гражданский долг обязали меня возглавить все эти направления. Так, НП «ЕТС «РАЛ» – уникальная организация, объединяющая в своих рядах как перевозчиков, так и автовокзалы, – была создана в середине 2005 года с целью защиты интересов и тех и других вынужденно. К тому времени во многих регионах местная власть словно подзабыла, что у них есть автовокзалы, осуществляются межсубъектные перевозки, отмечается устойчивая маятниковая миграция определенных групп населения, зависящая от состояния экономики и отражающаяся на ней. Брошенная на произвол судьбы отрасль перевозок пассажиров автобусами потеряла как минимум лет 15. Однако печальные события последних лет – выявление фактов провоза на междугородных автобусах взрывчатых веществ, террористов – поставили отрасль на особый контроль государства. И это позитивно повлияло на рынок. Правда, работы впереди – непочатый край. И не только на уровне «низов». Порядок необходимо наводить и среди самых «высоких умов». Ведь в России до сих пор в ходу употребление исключительно термина «рынок автомобильного транспорта». Такое представление автомобильного транспорта в виде единого неделимого «монолита» идет еще с советских времен. Но организация перевозок автомобиль-

ным транспортом грузов и людей – это разные вещи. В смешении разнородных понятий и корень следующего негативного явления. Многие автовокзалы, имея собственный подвижной состав, по-прежнему выступают и в роли перевозчиков, что совершенно недопустимо. Как можно заключать договора с перевозчиками и одновременно самому являться одним из них? Элементарная логика бизнеса ясно говорит, кому достаются при этом самые сладкие выгодные рейсы и маршруты. Или взять такую специальность, как работник автовокзала. Для российской системы образования она вообще не существует. Их нигде не готовят. Как и перронных контролеров – важнейших работников на автовокзале. Диспетчеров – только грузовых перевозок. Но у логистики грузовых перевозок свои особенности, а у пассажирских – свои. Люди – не дрова и не уголь...

– И как же исправлять ситуацию?

– НП «ЕТС «РАЛ» ведет активную работу в составе различных рабочих групп, участвует в профильных совещаниях, «круглых столах», помогая созданию нормативных документов, отражающих новые рыночные реалии, а также способствует внедрению всех прогрессивных технологий на рынке. Проблема в том, что нельзя одинаково хорошо знать особенности и грузовых перевозок, и пассажирских, и работы автовокзалов. Я, по крайней мере, таких специалистов еще не встречал. А вся нормативно-правовая база раньше готовилась и принималась именно такими универсалами. На выходе получался очередной документ, весьма далекий от реальности. В итоге те, кто работает легально, помимо немалой фискальной нагрузки, неминуемо попадают под пресс надзорных органов, различных контрольных комиссий. А «нелегалы» этого «счастья» лишены. Они просто гребут в свой карман наличные деньги, нисколько не задумываясь о безопасности, комфорте пассажиров, налогах, бюджетных и социальных проблемах. Произведенный самый поверхностный анализ нелегального рынка поверг многих буквально в изумление. Его оборот столь огромен, что, я боюсь, ранее его просто не решались официально подсчитать и озвучивать, дабы не шокировать самый высший уровень власти. И только после этого анализа наш рынок стал, наконец, представлять интерес для государства.

Но как можно было столько времени пускать происходящие на нем процессы на самотек? Ведь величины пассажиропотоков автомобильного и иного транспорта несоизмеримы. Автобусами перевозится во много раз больше, чем поездами, и в сотни раз – чем самолетами. При этом на железной дороге и тем более в авиации альтернативные или т. н. серые перевозки невозможны в принципе. По крайней мере, систематические и массовые. Никакой поезд, а тем более рейсовый самолет на маршруте пассажира не подберет. А автобус – запросто. Достаточно в любой точке маршрута, даже прямо на выезде с автовокзала, организовать нелегальную точку сбора и

посадки пассажиров. Ибо сознание многих россиян еще таково, что у них не возникает и вопроса о легальности перевозчика, кто и каким образом контролирует техническое состояние автобуса, отдохнул ли водитель, прошел он предрейсовый осмотр, застрахован ли, наконец, на случай чего, сам пассажир: «везут, и хорошо». И, конечно, проблема из проблем, что весь легальный сектор работает по тарифам, которые устанавливают региональные энергетические комиссии, а нелегальный по принципу – сколько можно урвать. Отсутствие возможности маневра, необходимость сполна платить налоговые отчисления и одновременно нахождение в поле зрения надзорных органов – все это привело к банкротству очень многих транспортных предприятий, в том числе муниципальных.

– Неужели нет никакого света в конце туннеля?

– В последнее время все отчетливее начали проявлять себя и положительные тенденции. Согласно мониторингу, который регулярно проводится на наших автовокзалах, российский пассажир меняет свое мировоззрение и запросы. Конечно, в первую очередь его интересует стоимость проезда, время в пути и комфорт. Тем не менее основная масса пассажиров уже старается иметь дело с официальными перевозчиками, понимая, что в стоимость поездки входит его страховка и осознавая все минусы партизанского «отзаборного» извоза. Рыночные механизмы и разъяснительная работа дают эффект. И, возможно, даже более сильный, нежели иные самые жесткие нормативные документы. Немало сказываются и последствия нескольких крупных аварий с автобусами. Гром, который только и заставляет нашего мужика перекреститься, прогремел, к сожалению, уже не раз.

Или другой момент. Еще десять лет назад никто у нас «не парился», на чем ехать – лишь бы уехать, пусть, даже на досточке, положенной в проходе между сиденьями. Ибо альтернативы особой не было. Ныне доходы населения выросли, и пассажир уже хочет не просто ехать, а с комфортом. И мы ему такую возможность предоставляем. Автобус далеко



не удел малообеспеченной части населения, как это раньше считалось. Если он 2-этажный, с туалетом, кондиционером, холодильником, стюардесса напитки носит, а время в пути на 3–4 часа меньше, чем на поезде, как, скажем, от Москвы до Волгограда, то почему не выбрать автобус? Да и то, что они активно стали использоваться командировочными работниками, подтверждает, что наш транспорт – востребованный.

Впрочем, рынок достаточно волатильный, его необходимо постоянно отслеживать и в зависимости от спроса корректировать предложение. Как это делалось ранее, когда было регламентирование степени наполняемости, вычислялись эпюры пассажиропотока, в соответствии с которыми с некоторым запасом и выделялось необходимое количество автобусов для обслуживания конкретного маршрута. В настоящее время это регламентирование обрывается на департаменте транспорта региона. Но объективной информации о доле легального и нелегального рынка и степени соблюдения легальных маршрутов, как правило, нигде нет. И здесь важна роль нашего НП. Оно выступает в качестве своего рода «Книги жалоб и предложений» с мест. И пусть порядка 70% обращений продиктованы лишь стремлением убрать конкурентов, но оставшиеся 30% разумны и конструктивны и способны при их реализации кардинально улучшить ситуацию на том или ином маршруте. Такая должным образом обработанная конструктивная информация поступает от НП в регионы. Но дальше, к сожалению, уже ничего от нас не зависит. Судьба предложений определяется здравым смыслом или же амбициями руководства конкретного департамента транспорта – воспринять их или же проигнорировать. И как выяснилось, нередко транспортной отраслью на местах руководят чиновники, которые с практической стороны деятельности автовокзалов имеют самое смутное представление, зато полны административного гонора. Отчасти и поэтому рушилась налаженная ранее система перевозок.

– У вас ностальгия по былым временам?

– Очень многое из того, что было раньше, придумано очень неглупыми людьми, целые институты работали над проблемами рынка междугородных автобусных перевозок и автовокзалов. Необходимо было просто, без лишнего мудрежа, перенести этот опыт в новые условия. На съездах, «круглых столах» партнерства мы постоянно подчеркиваем, что все должно быть построено так, чтобы это было удобно в первую очередь пассажиру. Не заставляя его испытывать на себе последствия реализации той или иной «гениальной» идеи чиновника, а действовать от обратного – от потребностей пассажиров. К примеру, еще 5–6 лет назад мы говорили руководству иных интенсивно развивающихся городов: стройте автовокзалы на окраинах. «Не учите нас жить! – «отшивали» нас, – автовокзал должен быть один!» Если город маленький, то, конечно. А если большой и вытянутый? Зачем



пассажиру пересекать полгорода, тратиться на городской транспорт, чтобы доехать до автовокзала, а затем – опять же за плату, но уже на междугороднем автобусе – ехать обратно, чтобы выехать из города? Сделайте хотя бы транзитный посадочный пункт под эгидой автовокзала... На уровне пассажиров, перевозчиков и автовокзалов наши предложения всем понятны и поддерживаются, но когда вопрос поднимается до определенного уровня, то он почему-то нередко вызывает изумление и отторжение. Однако специфика свободного рынка такова, что как только появляется потребность людей уехать с какого-то места, там тут же появляется перевозчик. И если он не получит легальных документов, то – это уже специфика современной России – он будет работать нелегально. И никакой административный волюнтаризм чиновников потребность людей отменить не может. Поэтому необходимо либо возглавить востребованное людьми и операторами рынка логичное его развитие, легализовать, поставить в законные рамки, обустроить, обеспечить безопасность, либо... пытаться найти себя в другой сфере деятельности.

Раньше диспетчеры автовокзалов общались только по телефону, но перевозки осуществлялись по квотам, утверждаемым Минтрансом РСФСР. Ныне же каждый автовокзал может считать себя «великим», обозначать свои собственные правила игры. Если он муниципальной формы собственности, то как скажет департамент транспорта, «так и будем играть». Если берутся за это направления коммерсанты, то ничего, кроме торгового центра, у них, как правило, не получается, автовокзал для них – вторичен. Хотя есть и обратные примеры, когда частные автовокзалы стали спасением целых регионов, а муниципальные, чудом избежав участи стать очередным барыжным рынком, оставались объектом именно транспортной инфраструктуры.

В свете последних событий вопрос вопросов, что будет с автовокзалами в связи с резким ужесточением к ним требований с точки зрения обеспечения безопасности. Порядка трети автовокзалов вообще не соответствует никакой оценке по степени уязви-

мости. Кто будет строить новые? Местная власть с ее дырявым, как правило, бюджетом? Или бизнес по конкурсу? Но в таком случае нужно обязательно предусмотреть гарантии сохранения за объектом первоочередного и неизменяемого статуса элемента транспортной инфраструктуры хотя бы в качестве обременения. Пусть выше там будет хоть 20 этажей торгового центра, но внизу обязательно должен быть полноценный автовокзал.

В общем, старую систему развалили с легкостью, и лишь теперь спохватились и бросились наверстывать упущенное. Внушает, правда, оптимизм, что

сейчас в руководстве транспортной отрасли люди большей частью прогрессивно мыслящие, энергичные и инициативные, которые не только выслушивают очередные поручения Президента РФ, но и реально и ответственно выполняют их. Но сколько лет в отрасли потеряно!

Так что, повторюсь, работы впереди – непочатый край. А то, что мы, производственники, конкретно делаем для восстановления централизации системы – это уже тема для отдельного разговора.

**Беседу вел Геннадий БЛАГОДАРНЫЙ,
обозреватель Газеты «Транспорт России»**

АКТУАЛЬНО

НАША СИЛА В ДЕТАЛЯХ!



Группа компаний «АВТО-Компонент» создана в декабре 2006 года. В процессе работы компания заявила о себе как о надежном поставщике автозапчастей, предлагая оригинальные и неоригинальные запасные части для пассажирского коммерческого транспорта. На сегодняшний день группа компаний «АВТО-Компонент» имеет устойчивые партнерские отношения с ведущими производителями автозапчастей как на территории России, так и за рубежом для автомобилей Исудзу Богдан, Ивеко Дейли, Скания ОмниЛинк, Мерседес Спринтер.

Последовательность в развитии для группы компаний «АВТО-Компонент» закономерна и поэтому является конкурентным преимуществом. Уже к 2010 году «АВТО-Компонент» сформировал группу компаний: ООО «АВТО-Компонент»; ООО «РусАвтоКомпонент»; ООО «Авто-Компонент Импекс», каждая из которых прошла добровольную сертификацию в «МАДИ-ТЕСТ», что подтверждает надлежащее соответствие предоставляемых услуг.

С 2010г. «АВТО-Компонент» является почетным и активным членом «АС-МОП» и НП «Единая Транспортная система «Российские Автобусные Линии».

Не останавливаясь на достигнутом в 2011г. группа компаний «АВТО-Компонент» вышла на рынок в качестве самостоятельного производителя воздушных, топливных и масляных фильтров и фильтроэлементов для пассажирского коммерческого и грузового транспорта. Система качества, заложенная в производстве, позволила достойно пройти сертифицирование продукции под собственным товарным знаком. Бренд «АВТО-Компонент» является гарантом хорошего качества и критерием Вашего вку-

са. Наши фильтры радуют глаз по цене и не уступают по качеству импортным аналогам.

«АВТО-Компонент», не жалея сил, обслуживает крупнейших московских и региональных транспортных компаний в области пассажироперевозок. Мы всегда рады новым Клиентам. К сердцу каждого Клиента мы стараемся подобрать свой «ключик», применяя индивидуальный подход и гибкую систему скидок.

На нашем сайте www.avtocomponent.com вы можете воспользоваться удобным каталогом. Обращайтесь к нам, и Вам больше не потребуется искать других поставщиков.

Применяя опыт и знания «АВТО-Компонент» сформировал устойчивый неснижаемый складской остаток, который позволяет экстренно обеспечить нужными автозапчастями и расходными материалами, при этом в оперативном формате каждый Клиент может сделать индивидуальный заказ на запасные части и комплектующие.

Для поддержания конкурентных преимуществ мы





находимся в постоянном движении вперед и в поиске новых путей к совершенству.

Применение современных подходов к транспортировке, складированию, адресному хранению и внедрение системы штрихкодирования позволяет нам достичь значительного снижения конечной цены для наших Клиентов.

Наша компания прошла значительные этапы преобразований и стала одним из ведущих мультибрендовых поставщиков автозапчастей для пассажирского коммерческого и грузового транспорта, поэтому мы знаем, о чем говорим и что делаем. Мы рады пригласить Вас к взаимовыгодному сотрудничеству.



Кутузовский проезд, д. 16, стр. 25
Территория завода «ФилиКровля»
ближайшая станция метро «Фили»
(100 м. от заводской проходной)

сайт: www.avtocomponent.com
E-mail: info@avtocomponent.com
Телефон: +7 (499) 142-48-50
Факс: +7 (499) 142-48-23

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС

Транспортная политика - весомый голос бизнеса

В Торгово–промышленной палате Российской Федерации состоялся съезд Союза транспортников России, посвященный теме: «Пути повышения конкурентоспособности и рентабельности предприятий транспортного комплекса на внутреннем и внешних рынках, в том числе в условиях Единого экономического пространства и предполагаемого членства во Всемирной торговой организации (ВТО)». В мероприятии приняли участие министр транспорта Российской Федерации Игорь Левитин, представители федеральных органов власти, депутаты Госдумы ФС РФ, представители объединений бизнеса, иностранные гости.



Открыл и вел работу съезда президент СТР Виталий Ефимов. Он привел немало цифр, подтверждающих, что объемы большинства видов транспортной работы в России практически восстановились на докризисном уровне, по некоторым показателям и превзошли его. Немало способствовали этому восстановлению нормальных политических контактов с нашим стратегическим партнером Украиной и прорыв в экономической интеграции с Белоруссией и Казахстаном.

на 2011 год, а с Белорусским союзом транспортников (БСТ) заключено соглашение о сотрудничестве. Президент УСПП Анатолий Кинах, указав, что за прошедший год товарооборот между нашими странами вырос на 61% и достиг 40 млрд долларов, подчеркнул необходимость обновлять фундамент исторических связей между нашими странами и народами на основе современных стандартов равноправных и взаимовыгодных отношений и объединять усилия, ибо «мир уходит вперед».

Отражением этой положительной тенденции стал существенный международный аспект съезда СТР. В ходе него с Украинским союзом промышленников и предпринимателей (УСПП) были подписаны три документа, включая План совместных мероприятий

Председатель правления БСТ Владимир Сосновский напомнил, что глобальный мир несет не только выгоды, но и огромное количество вызовов. А нормативно–правовые базы Белоруссии и России, несмотря на взаимопроникновение экономик, долгое время

развивались несинхронно, отчего налаживание полноценного функционирования Таможенного союза и общего экономического пространства (ОЭП) идет трудно. Транспортный комплекс, как кровеносная система, должен быть единым, уверен бывший министр транспорта и коммуникаций Белоруссии. Он подтвердил готовность белорусского транспортного сообщества объединить усилия с тем, чтобы эта составляющая ОЭП в кратчайшие сроки заработала на полную мощность.

В свою очередь Виталий Ефимов отметил, что решение части проблем руководство СТР видит в объединении собственных усилий с деятельностью органов государственной власти в области технологического перевооружения транспортного комплекса; попытке провести конверсию целей политики государства – от модернизации технической и инфраструктурной – к технологической; наделении Минтранса соответствующими функциями и создании в его составе Федеральной службы «по технологической модернизации и инновациям»; принятии политического решения «о разработке мероприятий по освоению сразу 5–го и 6–го технологического пространства». Помогут делу, по мнению президента СТР, и введение в государственную отчетность критерия оценки производительности подвижного состава и транспортно–технологической структуры; формирование правового поля и внедрение экономических и административных методов государственного регулирования, которые бы стимулировали повышение вышеназванного показателя, а также создание Минтрансом России совместно с СТР на принципах государственно–частного партнерства Межведомственного научно–внедренческого центра по освоению ИТС. Выступавшие на съезде члены СТР по вполне понятным причинам тоже концентрировались на проблемах. Много говорилось о монополизме и эгоизме доминантов рынка. Больше всего досталось железнодорожному транспорту, а точнее последствиям его реформирования, крайне негативно сказывающимся на целых отраслях отечественной экономики, в первую очередь на мелких и средних их субъектах.

Генеральный секретарь Международного координационного совета по транссибирским перевозкам Геннадий Бессонов отметил, что в этом году количество перевезенных по Транссибу контейнеров – «на уровне статистической погрешности» (16 тысяч шт.). Транспорт в своем развитии должен идти на 10–20 лет впереди экономики, убежден специалист. Он предупредил о грядущем «пиршестве монополистов» по окончании приватизации железнодорожной отрасли, когда собственники в своей деятельности будут исходить только из логики бизнеса. Президент Союза железнодорожников Свердловской области Юрий Бусыгин посетовал на «броуновское движение» вагонов и предложил создать при полпредах Президента РФ в федеральных округах



общественные советы по обсуждению общетранспортных проблем регионов.

А президент Ассоциации российских экспедиторов Валерий Алисейчик, отметив, что в России не принято говорить о реформах плохо, пока они не завершатся, и вовсе призвал поручить Счетной палате РФ провести анализ хода реформирования железнодорожной отрасли. Он же обратил внимание на транзитный потенциал России. Руководство страны постоянно говорит о необходимости его использования, между тем проект ФЗ «О транзите» лежит без движения уже многие годы (как и разработанные СТР общетранспортные законопроекты «О транспортном экспедировании», «О смешанных (комбинированных) перевозках». – Ред.). Конечно, трудность в том, что помимо Минтранса закон должен быть согласован еще с 15 федеральными ведомствами, но... Но пока нас все обошли, и уже даже австрийцы бросились захватывать наш рынок.

Президент АСМАП Евгений Москвичев обратился к Игорю Левитину с просьбой передать АСМАП полномочия по выдаче допусков на осуществление международных перевозок и на подготовку водителей. Он также проинформировал о безуспешности усилий по налаживанию отношений с Государственной транспортной лизинговой компанией и выразил разочарование тем, что собираемые в России магистральные тягачи именитых фирм обходятся... дороже на 20–30%, чем их покупка за рубежом вкупе с растаможиванием. «Фирмачи» объясняют это большими платежами и необходимостью скорейшего возврата значительных вложенных средств. Вторая проблема МАПП: стоимость услуг околотамженных структур в России в 7–10 раз больше, чем в Белоруссии, что стимулирует российских резидентов уходить регистрироваться к соседям. А водителям–международникам, словно они заправские экспедиторы, по–прежнему приходится заполнять по 5–6 документов.

В своем выступлении Игорь Левитин привел данные об увеличении спроса на транспортные услуги, проинформировал о международном сотрудничестве в сфере транспорта. Работа в этом направлении

упрочила позиции России на пространстве СНГ, активизировала партнерство со странами Европы и Азии. В условиях Единого экономического пространства и предполагаемого членства Российской Федерации во Всемирной торговой организации повысить конкурентоспособность российских транспортных компаний, считает Игорь Левитин, может их интеграция с зарубежными партнерами, в том числе в плане создания совместных инфраструктурных и бизнес-проектов, а также привлечения в отрасль частных инвестиций. Успешная конкуренция на международном рынке невозможна без высококвалифицированных кадров. Сегодня не все выпускники после окончания учебы остаются в отрасли. В этих условиях большое значение имеет целенаправленный заказ от транспортных компаний на подготовку соответствующих специалистов, а также прохождение практики студентами на предприятиях отрасли.

Далее Игорь Левитин обосновал необходимость введения акциза на моторное топливо, упрекнул за выход порой некачественных проектов автомобильных дорог, сообщил о планах правительства по значительному снижению в ближайшее время доли государственной собственности в транспортной отрасли. «Успех на транспорте – это успех Таможенного союза», – охарактеризовал Игорь Левитин будущее новых политико-экономических реалий. И, отдав должное СТР за проделанную работу, а также за взаимодействие и поддержку действий правительства по развитию транспортной отрасли, предложил провести в июне совместное совещание Министерства транспорта Российской Федерации и СТР по вопросам, поднятым на съезде.

*По материалам сайта
<http://www.transportrussia.ru>
28 апреля 2011*

НОВОСТИ:

АВТОВОКЗАЛ В НАЛЬЧИКЕ ОБОРУДУЮТ СИСТЕМАМИ БЕЗОПАСНОСТИ....

Нальчик Северный Кавказ

На обеспечение безопасности междугородного автовокзала в Нальчике выделено 20,3 млн рублей по Комплексной программе обеспечения безопасности населения на транспорте Минтранса России. Об этом сообщила руководитель пресс-службы Минтранспорта и дорожного хозяйства Кабардино-Балкарии Майя Бижоева.

«Нальчикский автовокзал номер 1 наряду с семью вокзалами Северного Кавказа вошел в пилотный проект стоимостью более 140 млн рублей по оснащению инженерно-техническими средствами и системами безопасности объектов транспорта», - сказала Бижоева.

В то же время, как рассказал замглавы республиканского Минтранса Сергей Мокаев, системы видеонаблюдения, металло-детекторы, система спутникового мониторинга ГЛОНАСС, которая позволит отслеживать скорость и местоположения автобусов

по маршруту Нальчик - Москва, охватят только регулярные рейсы. «Проблема всех регионов - большое количество бесконтрольных чартерных перевозок. В частности, из Нальчика в столицу ежедневно отправляются порядка восьми автобусов, не охваченных никакими видами контроля», - обеспокоен специалист. По его мнению, государство должно возобновить лицензирование этого вида деятельности. «Только тогда мы законодательно сможем требовать от перевозчиков предрейсового контроля автобусов и водителей, а также следить за безопасностью пассажиров и перекрыть канал бесконтрольного передвижения людей и грузов с криминальными целями», - считает Мокаев.

*По материалам
<http://www.sknews.ru/>*

В МОСКВЕ ПОСТРОЯТ 6 АВТОВОКЗАЛОВ ДО 2016 ГОДА

Власти Москвы намерены построить в столице до 2016 года шесть автовокзалов, а также несколько десятков транспортно-пересадочных узлов (ТПУ), сообщил во вторник (26 апреля 2011 года) заместитель мэра столицы по вопросам развития транспорта и дорожного строительства Николай Лямов.

Ранее мэр Москвы Сергей Собянин заявил о на-

мерении разобраться со стихийными автовокзалами столицы, куда ежедневно прибывает большинство междугородних и международных автобусов. Он отметил, что необходимо спроектировать соответствующие площадки для автовокзалов, обустроить их таким образом, чтобы пассажирам было комфортно.

«Планируется ввод в эксплуатацию шести автовокзалов, 21 плоскостного ТПУ, 32 стационар-

ных ТПУ на территории Москвы», - сказал Лямов на заседании правительства Москвы.

Он добавил, что такие меры позволят упорядочить международные перевозки и снизить перегруженность ТПУ. Как заявил, в свою очередь, Собянин, необходимо повышать качество и безопасность транспортного обслуживания, а при строительстве автовокзалов и ТПУ нужно привлекать внебюджетные источники.

Транспортно-пересадочный узел (ТПУ) представляет собой комплекс пересадочных устройств, перехватывающих стоянок и других объектов. Он объединяет находящиеся в черте города станции железной дороги, метрополитена, автобусных и троллейбусных

маршрутов. В середине февраля новый транспортно-пересадочный узел открылся у метро «Планерная».

Главный архитектор Москвы Александр Кузьмин заявил ранее, что около 50 новых ТПУ могут появиться в Москве в ближайшие годы. Исполнительный директор Московского транспортного союза (МТС) Юрий Свешников также сообщил РИА Новости, что столица нуждается в 15 новых автовокзалах, которые необходимо разместить возле вылетных автомагистралей.

*По материалам
«РИА-Новости»
27 Апреля 2011 г.*

МИЛИЦИОНЕРЫ «КРЫШЕВАЛИ» НЕЗАКОННУЮ ПАРКОВКУ

Милиционеры из ОВД «Орехово-Борисово Южное» крышевали незаконную парковку междугородних автобусов у метро «Домодедовская». ВЗЯТКА. Начальника ОВД «Орехово-Борисово Южное» Андрея Алашинова и его заместителя Виталия Мешкова задержали с поличным 31 марта. По данным правоохранительных органов, Мешков получил от бизнесменов, осуществляющих междугородние перевозки, 40 тысяч рублей.

Себе он оставил 25 тысяч, а 15 тысяч передал своему начальнику, после чего обоих задержали сотрудники управления собственной безопасности. Бизнесмены рассказали, что Алашинов и Мешков вымогали у них деньги за то, что якобы договорятся с сотрудниками ГИБДД о размещении автобусов около станции метро «Домодедовская».

АВТОВОКЗАЛЫ. Раньше около станции «Домодедовская» работала официальная стоянка междугородних автобусов. Но потом она потеряла этот статус. Перевозчики и пассажиры этого не заметили.

«В Москву ежедневно приезжает около трех тысяч междугородних автобусов. Я с трудом могу представить, что власти их не замечают», — говорит Юрий Свешников из Московского транспортного союза.



По его информации, в Москве действуют около 40 нелегальных мест отправления междугородних автобусов.

Не исключено, что с бизнесменов, которые паркуют автобусы на этих стоянках, также вымогают деньги местные милиционеры.

После взрывов в метро в 2010 году на станциях «Лубянка» и «Парк культуры» правоохранительные органы, МЧС, спецслужбы и министерство транспорта заявили о готовности бороться с незаконными автобусными стоянками в столице и других городах России.

По информации милиционеров, террористки-смертницы прибыли в Москву на автобусе, который следовал до нелегальной стоянки около стадиона «Лужники».

Объединив усилия, представители различных служб намеревались провести комплексную проверку таких стоянок на соответствие нормам безопасности, законность и целесообразность их существования для города. Информации о проведении таких проверок не было.

*По материалам сайта
<http://www.mr-msk.ru/>
08 апреля 2011 г.*

В КАЗАНИ НАЧАЛИ БОРЬТЬСЯ С АВТОБУСАМИ-ПИРАТАМИ

Министерство транспорта и дорожного хозяйства республики накопило достаточно материалов по правонарушениям перевозчиков, осуществляющих пригородные и междугородние автобусные рейсы с несанкционированных остановочных площадок. - Нарушителей пора наказывать рублем, - считает глава ведомства Ленар Сафин. - В законе прописаны серьезные штрафы за несоблюдение установленных правил – для юридических лиц сумма взыскания может составить 120 тысяч рублей. Как выяснилось, в последнее время участились обращения граждан в Министерство транспорта и дорожного хозяйства РТ касательно нарушений установленного порядка организации пассажирских перевозок со стороны автоперевозчиков – предприятий, обслуживающих междугородние и пригородные автобусные маршруты в части осуществления перевозок пассажиров с несанкционированных автобусных стоянок и остановочных площадок.

Дело в том, что водители и сами автопредприятия в данном случае не только докучают жильцам домов, расположенных вблизи таких стоянок, но и серьезно при этом нарушают республиканское законодательство. Перевозки пассажиров по пригородным рейсам, согласно Закону Республики Татарстан № 54 от 5 июля 2010 года «О внесении изменений в кодекс Республики Татарстан об административных правонарушениях», могут осуществляться исключительно с автостанций и автовокзалов. В Казани это автовокзалы «Столичный» и «Южный». Ситуация же с перевозками людей от стихийных автостоянок в корне противоречит принципам безопасности на транспорте, поэтому задача министерства четко контролировать ситуацию по этому вопросу – свое принципиальное мнение по этому вопросу озвучил сегодня министр транспорта и дорожного хозяйства РТ Ленар Сафин. Совместно с ГИБДД РТ специалисты ведомства регулярно проводятся инспекции несанкциониро-



ванных площадок. Каждый случай незаконной перевозки попадает на рассмотрение лично министру транспорта и дорожного хозяйства республики и его заместителям.

Министр подчеркнул, что одними требованиями устранения нарушений и строгими разговорами дело может не ограничиться. Законом предусмотрены в том числе и весьма жесткие меры воздействия на нарушителей. По результатам рассмотрения дела на владельцев и водителей автобусов может быть наложен крупный денежный штраф, предусмотренный законом: на водителя – от 2 до 3 тыс. рублей, на должностных лиц – от 20 до 30 тыс. рублей и на юридические лица – от 50 до 70 тыс. рублей; при повторном нарушении в течение года на водителя – от 4 до 5 тыс. рублей, на должностных лиц – от 40 до 50 тыс. рублей и на юридические лица – от 100 до 120 тыс. рублей. Все штрафы идут в бюджет республики, для этих целей в казначействе открыт специальный счет. Ленар Сафин сегодня отметил, что для ухода от ответственности перевозчики зачастую пытаются замаскировать маршрутные рейсы под рейсы по заказу. «Работа по выявлению таких рейсов будет вестись постоянно, министерство не позволит автопредприятиям и частным лицам нарушать установленные правила, прикрываясь при этом маской заказного рейса», – заявил Ленар Сафин. Он также отметил, что в ближайшее время для обеспечения оперативности реагирования и усиления работы в этом направлении в министерстве будет открыта телефонная «горячая линия», по которой граждане смогут сообщать о тех нарушениях, которые происходят по вине перевозчиков и их представителей. Каждое такое обращение будет изучено, вопросы автоматически попадают на личный контроль министра и заместителей, сообщает пресс-служба Миндортранса РТ.



По материалам сайта - PROKazan.ru
<http://www.prokazan.ru/>
 25.03.2011г.

В ТВЕРИ БИЛЕТЫ НА МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСЫ МОЖНО КУПИТЬ ТОЛЬКО ПО ПАСПОРТУ

С 1 апреля на автовокзале Твери билеты на междугородные автобусные рейсы продаются только по предъявлению паспорта или иного документа, удостоверяющего личность. Как сообщает пресс-служба департамента транспорта и связи Тверской области, это вызвано необходимостью усиления мер по борьбе с терроризмом.

«В соответствии с федеральной программой «Развития безопасности на транспорте» Президентом РФ, а также по результатам заседания антитеррористической комиссии при администрации Тверской области дано указание организовать переход автовокзалов на систему продажи персонализированных билетов в максимально короткие сроки, – пояснил начальник областного департамента транспорта и связи Андрей Рассказов. – Думаю, жители области с пониманием отнесутся к данной мере, так как она призвана сделать проезд более безопасным».

Напомним, что междугородными маршрутами считаются маршруты дальностью более 50 километров. Именно на них необходимо предъявлять документы, удостоверяющие личность. На пригородные



маршруты данное правило в настоящее время не распространяется.

По материалам сайта
<http://mk.ru>
5 апреля 2011 г.

ПОЧЕМУ АВТОВОКЗАЛЫ ПРИМОРСКИХ ГОРОДОВ ИМЕЮТ СТОЛЬ НЕПРИГЛЯДНЫЙ ВИД?

Ежедневно 10 тысяч жителей и гостей Приморья пользуются услугами междугородних автобусных перевозок. Наряду с тем, что в последнее время участились случаи аварий с участием рейсовых автобусов, тревогу вызывает и благоустройство автостанций и автовокзалов в Приморье. Тех мест, где начинается и заканчивается любая поездка. Почему автомобильные ворота крупнейших приморских городов имеют такой неприглядный вид?

Станция Владивосток. Выходя из автобуса, первое, что видят жители и гости города – это старое, не отремонтированное здание автовокзала. Далее, ступая на разбитую дорогу, они попадают в мир китайских, корейских и даже вьетнамских контейнеров и прилавков. Вот они – автомобильные ворота города. Эти ворота не ремонтировались 26 лет, с 1984 года. Сразу на входе в здание автовокзала – устоявшийся десятилетиями неприятный запах, на стенах – кафель ещё советского образца. Неуютно, запущенно, серо. Если погода позволяет, пассажиры стремятся скорее на улицу – в зале нет кондиционера и чистых кресел. Удобные лавочки, красивые клумбы и прогулочная дорога для жителей и гостей города – всё это могло быть на месте стихийного рынка рядом с автовокзалом. Полгода назад во время проверки власти города дали два месяца на то, чтобы ликвидировать место несанкционированной торговли.



Зинаида Ким, начальник управления торговли и услуг администрации г. Владивостока: «Мы не хотим, чтобы наш город Владивосток превратился просто в большой базар». Распоряжение мэра не исполнено до сих пор. Отсутствие элементарных условий, ремонта, прилегающих дорог без ям – сегодня такая картина практически на всех автовокзалах Приморья. В Находке, к примеру, жители отчаялись добиваться замены хотя бы асфальтового покрытия дороги к автовокзалу. Уссурийский автовокзал также не назовёшь образцовым: ремонта не было давно. Но, проходя через эти ворота, точно не столкнёшься с навязчивыми продавцами китайского

ширпотреба, а перед взором приезжего сразу открывается вид чистого Уссурийска с аккуратными магазинчиками и вычищенными газонами. Антон Яковлев, житель г. Уссурийска: «Удобное расположение, прежде всего, в центре города, городские маршруты останавливаются все в районе автовокзала. Проезжающие транзитные пассажиры могут по магазинам пройтись, пока стоянка». 7 автовокзалов, 25 автостанций входят в «Приморское объединение автовокзалов и автостанций». 631 маршрут ежедневно перевозит около 10 000 человек по всему краю. **Николай Козлович, генеральный директор ООО «Приморское объединение автовокзалов и автостанций»: «За аренду наше объединение платит**

арендодателям минимальную плату, которой едва хватает на текущее содержание. Ремонт должен делать «Приморавтотранс», а деньги из полученных мною доходов должен был я давать». Ежемесячно по 17 процентов от общего дохода «Приморское объединение автовокзалов и автостанций» выплачивает компании «Приморавтотранс». За счёт этих средств год назад его руководство уже обещало в 2010 году полностью отремонтировать автовокзал Владивостока. Но говорят, что денег на капитальный ремонт автовокзала по-прежнему нет.

*По материалам сайта
<http://www.ptr-vlad.ru/>*

МЕЖДУНАРОДНЫЕ НОВОСТИ

БУДУЩЕЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ЛАТВИИ

К 2012 году Министерство сообщения Латвии планирует создать единую сеть пассажироперевозок.

Она объединит междугородние и местные автобусные маршруты и позволит согласовать графики движения автобусов с графиками поездов и электричек. Также будет внедрен единый билет для поездок во всех видах общественного транспорта, включая железнодорожный.

Минус 10 миллионов

Необходимость реформы в Министерстве сообщения объясняют снижением госдотаций, неэффективностью существующей системы маршрутов, высоким уровнем нелегальных пассажирских перевозок, различными ценами на проезд в общественном транспорте в разных регионах страны.

«Без дополнительных мер уложиться в выделенные на этот год суммы госдотаций не удастся», — считает руководитель Автотранспортной дирекции Нормунд Нарвайшс. За счет этих мер планируется сэкономить 10 млн латов госдотаций, выделяемых на местные и междугородние пассажирские перевозки. Однако они же могут привести к снижению объема пассажироперевозок наполовину, насколько точно — станет известно к 1 июня.

Сокращены, по словам министра сообщения Улдиса Аугулиса, в первую очередь будут дублирующиеся маршруты. «Ситуация, когда вслед за междугородним автобусом по тому же маршруту через пять минут идет автобус местного значения, недопустима», — отметил в разговоре с Телеграфом министр.

Изменения коснутся и автостанций. В дальнейшем, как сказал глава Автотранспортной дирекции, они могут быть поделены на несколько категорий в зависимости от размеров и количества обслуживаемых пассажиров, и для каждой категории будет установлен свой тариф. Эта мера должна снизить



затраты перевозчиков на оплату услуг автовокзалов, за которые в прошлом году автобусные компании выложили более 3 млн латов.

Единые цены

Кроме того, Министерство сообщения хочет выровнять цены на билеты по всей стране. Добиться этого планируется за счет снижения стоимости проезда в междугородних автобусах (в особенности на небольших маршрутах, не превышающих 50 км) и, возможно, повышения цен на местных маршрутах (сейчас билеты на междугородних рейсах дороже, чем на местных). Снижение цен на междугородние перевозки на фоне уменьшения госдотаций в министерстве рассчитывают обеспечить за счет борьбы с нелегальными перевозчиками, которые не имеют лицензий и не платят налогов. «Мы надеемся, что жители будут активнее использовать регулярные автобусные рейсы, а не думать, как быстрее и дешевле добраться из одной точки в другую, используя нерегулярное сообщение», — сказал Телеграфу глава Автотранспортной дирекции.

Борьба с нелегалами

К борьбе за рентабельность пассажироперевозок Минсообщения надеется подключить Госполицию и Службу госдоходов.

«Регулярными перевозками сегодня занимаются не только нелегалы, но и те, кто имеет лицензию на нерегулярные перевозки, — говорит Улдис Аугулис. — Например, согласно лицензии они могут возить детей на экскурсии или пенсионеров на выставки. Но вместо этого курсируют по маршруту, перевозя пассажиров. В результате вместо планируемого на маршруте Рига — Лиепая оборота в 980 тысяч латов в год Лиепайский автобусный парк с трудом достигает оборота в 85 тысяч. По приблизительным подсчетам, от деятельности нелегалов государство теряет от 4 до 8 миллионов латов в виде неуплаченных налогов».

Также в Минсообщения рассчитывают на изменения в Законе об автоперевозках, которые четко определяют такого рода деятельность как незаконную.

Единый билет

Единый билет планируется ввести до 2012 года. Его внедрение в этом году обойдется в 30 тысяч латов, которые пойдут на разработку системы единого билета, сервер и программное обеспечение. Нарвайшс пообещал, что билеты можно будет заказывать по Интернету и мобильному телефону.

«Наша задача за счет отмены дублирующихся маршрутов и создания связи: поезд — автобус,

местный автобус — междугородный автобус — создать систему, которая не позволит пассажирам почувствовать снижение дотаций, — заявил Телеграфу Нормунд Нарвайшс. — Мы уже начали внедрять систему единого билета, для чего собираем данные о пассажиропотоках. Эта информация будет использована при дальнейшем планировании маршрутов. Затем появится и единый билет, который позволит пассажирам воспользоваться новыми технологиями и, находясь дома, купить или зарезервировать билет на свою поездку. При этом будет учтена и смена вида транспорта».

СПРАВКА

В 2010 году только 87,31% пассажиров маршрутов междугородного и местного значения оплачивали полную стоимость проезда. Остальные относились к льготным категориям граждан: инвалидам (7,53%), детям дошкольного возраста (2,6%), детям-сиротам (1,5%) и политически репрессированным (1,06%). При этом на протяжении последних трех лет число местных перевозок примерно в три раза превышало количество междугородных рейсов.

**По материалам сайта
<http://www.telegraf.lv>
13 апрель 2011**

АВТО, СТОП!

Образно это серое двухэтажное здание можно именовать хоть воротами в город (или из города), хоть перекрестком дорог, идущих через Бобруйск. Автовокзал, место встреч и расставаний, пожеланий доброго пути и радостных возгласов «Ну наконец-то дома!», наверняка заслужил, чтобы бобруйчане знали о нем немного больше, чем его адрес и расписание маршрутов автобусов.

Уж скоро четверть века

Здание автовокзала — типичный образчик советской «архитектуры бетона и стекла» — сдано в эксплуатацию в 1987 году. До его «рождения», напомним, главным перекрестком пригородных и междугородных автобусных маршрутов, проходящих через наш город, был вокзал на пересечении улиц Дзержинского и Октябрьской. Место для нового вокзала было выбрано по логичному принципу: для удобства транзитных пассажиров железнодорожная станция и автовокзал должны находиться рядом. Для начала молодой вокзал забрал у старшего товарища право принимать-отправлять все междугородные автобусы, затем понемногу «переманивал» к себе и пригородные. Этот процесс продолжался до 1999 года — до того момента, как старый вокзал окончательно отошел от дел. Вместе с подвижным составом на но-



вый адрес перебрались и многие работники.

Параллельно с материальными переменами в судьбе вокзала (-ов) менялось и его название. Это для пассажиров все просто: «вокзал» — ну и «вокзал». В документах разных лет объект звался по-разному — в зависимости от того, к какому предприятию он был на тот момент «прикреплен». В настоящий момент целиком и полностью он именуется «Филиал республиканского унитарного Могилевского авто-транспортного предприятия «Автовокзал г. Могилева» автовокзал г. Бобруйск». Во как...

23 года — для здания, да еще и такого, немалого, это возраст, когда пора бы уже подумать и о ремонте. О том, что вокзалу он точно не помешает, говорит его начальник Наталья Ивановна Бутовская. Первые шаги в этом направлении были уже сделаны: в 2006 году, к «Дажынкам», провели ремонт кровли и косметические «лакокрасочные» процедуры. Но в целом этого явно недостаточно. Сейчас вокзал имеет в наличии лишь обещание замены окон на стеклопакеты (без указания точных сроков).

Зимний «сон» и летняя «жара»

Все перемены — произошедшие и грядущие — на профильные обязанности вокзала не влияют. Кассы продают билеты, автобусы бойко подкатывают к платформам, принимая на борт пассажиров — да что рассказывать, все просто и понятно... Процесс этот в немалой степени подвержен сезонным колебаниям: в теплое время года количество маршрутов, одним из пунктов которых значится Бобруйск, увеличивается до 180, а зиму сами работники называют «мертвым сезоном» (оживление наблюдается только в праздничные дни). Как следствие — за один летний день вокзал способен заработать на билетах до 15 миллионов рублей, а зимой, соответственно, этот показатель уменьшается в разы. Притом, что статьи необходимых расходов как раз зимой растут. Стоимость одного только отопления здания составляет 480 тысяч в сутки. Добавьте к этому и рост цен на электроэнергию и тепло, а также арендную плату за землю (территория у вокзала априори немаленькая). Неплохим подспорьем в этой ситуации становится сдача в аренду площадей под торговые точки.

Непосредственно рабочий процесс также старается подстраиваться под ритм движения научно-технического прогресса, хоть иногда и сбивается с шага. В частности, с 16 февраля прошлого года кассы вокзала обзавелись специальной компьютерной системой (СКС). Она позволяет приобрести билеты на рейсы, отправляющиеся не только из Бобруйска, но и из других городов, чьи вокзалы оснащены этой же системой (таковых сейчас в Беларуси около 30). Со-



ответственно, и в этих других городах можно купить квиток на рейс «Бобруйск — куда-нибудь». Согласитесь, очень удобно для тех, кто едет с пересадкой.

С этим удобством свободно соседствует одно из наибольших неудобств нынешней системы автобусных перевозок — ситуация с билетами на проходящие рейсы. Тем, кто хоть изредка пользуется услугами автовокзала, о ней хорошо наслышан, для остальных вкратце поведаю: билеты на проходящие автобусы можно приобрести только после того, как он (автобус) прибудет на вокзал и его водитель сообщит, сколько свободных мест в салоне. В результате нередко можно наблюдать у кассы две параллельные очереди, одну из которых составляют как раз ожидающие очередного «проходного» рейса. Сложнее всего семьям или просто группам из нескольких человек: уместится ли вся компания в один автобус или ее части придется дожидаться следующего — приходится только гадать. «Этот вопрос мы не можем решить собственными силами, — комментирует Наталья Бутовская. — Понятно, что для пассажиров это неудобно. Надеюсь, что в ближайшее время ситуация будет исправлена. Как мне кажется, сделать это не так уж сложно. Можно, например, немного доработать ту же СКС. Поверьте, изменениям в этом плане мы будем рады не меньше, чем пассажиры».

Но наверняка еще больше работники вокзала будут рады разрешению другой насущной проблемы, которая достойна отдельной главы...

«Вокзал» у вокзала

На подходе к зданию вокзала ежедневно кучкуются группками и поодиночке мужчины, вполголоса бубнящие «Минск, Минск, Минск!», «Могилев, Могилев!» или иные названия населенных пунктов. Это не члены кружка любителей географии, а возчики-нелегалы, главные конкуренты автовокзала в борьбе за пассажира. Даже приблизительный анализ, проведенный работниками вокзала, показал, что стараниями нелегалов предприятие в среднем в сутки теряет три-четыре миллиона рублей...

«А что мы можем с ними поделать? — вздыхает Наталья Бутовская. — Разве что от билетных касс отогнать да из здания «попросить». Сейчас на эти



просьбы они реагируют спокойно, раньше-то, бывало, и матерком ответить могли, и даже руки в ход пустить. Приходилось и милицию вызывать».

Нельзя сказать, что борьба с нелегалами не ведется вообще: время от времени проводятся рейды с налоговой инспекцией, транспортной милицией. Но зримых результатов эти действия не имеют — уже на следующий день после рейда его объекты вновь выходят «на дежурство». Не очень помогают и меры, принимаемые самими работниками вокзала: воззвания к пассажирам по громкой связи и «агитки», развешанные на стендах. Основным аргументом пассажиров частников-нелегалов служит простое

«Так быстрее». Но, во-первых, если и быстрее, то ненамного — ведь интервал «законных» автобусов в Минск или Могилев колеблется в диапазоне от получаса до часа. А во-вторых, составить подборку заметок об авариях нелегальных маршруток на трассах около Бобруйска совсем несложно — просмотрите хотя бы сайт нашей газеты. Постулат «Тише едешь — дальше будешь» пока никто не отменял...

Андрей ЧИЖИК

Фото Александра ЧУГУЕВА

31.03.2011. 09:55

<http://komkur.info/gorodskaja-zhizn/avto-stop/>

НА ЗАМЕТКУ!

ШИНЫ КРУЧЕ РЕЛЬСОВ: АВТОБУСЫ В ГЕРМАНИИ ДЕШЕВЛЕ ПОЕЗДОВ

В Германии до сих пор действует закон 1931 года, препятствующий конкуренции в междугороднем сообщении. Но дни его сочтены. Автобусные компании готовы начать борьбу за рынок с железными дорогами. Клуб ADAC сравнил цены.

Поездки на междугородних автобусах в Германии уже сейчас обходятся пассажирам значительно дешевле, чем по железной дороге. В некоторых случаях билеты на поезда стоят почти в три раза дороже. К такому выводу пришли авторы исследования, проведенного Общегерманским автомобильным клубом (ADAC). Они сравнили тарифы десяти автобусных компаний и железнодорожного концерна Deutsche Bahn.

Почувствуйте разницу

В среднем при покупке билета в один конец автобусы оказались на 33 процента дешевле, туда и обратно - на целых 38 процентов. Эксперты клуба приветствуют такого рода конкуренцию. Новым импульсом для ее развития стало решение Федерального административного суда в Лейпциге. В июне этого года он постановил, что Deutsche Bahn должен мириться с альтернативными предложениями со стороны автобусных компаний.



Поезд ICE в Кельне

Юридическая проблема заключается в том, что в Германии до сих пор действует старый закон тридцатых годов прошлого века, запрещающий организовывать междугороднее автобусное сообщение на отрезках, которые обслуживает железная дорога. Данный закон фактически гарантирует поездкам монополию на дальних маршрутах. Закон был принят для того, чтобы защитить государственные железные дороги, развитие которых финансировалось из общественных средств, от частной конкуренции. Автобусным компаниям разрешения выдавались и до сих пор выдаются лишь в порядке исключения.

Прецедент

В 2005 году одна такая фирма получила согласие властей на организацию сообщения между Франкфуртом-на-Майне и Дортмундом. Deutsche Bahn потребовал отозвать лицензию, ссылаясь на старый закон. Прошлым летом судьи по формальным причинам из-за ошибок при оформлении разрешения удовлетворили этот конкретный иск, но указали, что в общем Deutsche Bahn должен мириться с такого рода конкуренцией и либерализацией транспортного рынка.

Судьи подчеркнули, что более низкие цены на автобусные билеты отвечают интересам потребителей и оправдывают существование параллельных маршрутов - железнодорожного и автобусного. При этом они конкретизировали процедуру выдачи лицензий. После подачи заявки власти обязаны направить запрос руководству Deutsche Bahn с указанием предлагаемого тарифа на автобусные билеты. Железнодорожный концерн может в таком случае понизить свои цены или должен смириться с возникновением конкуренции на данном маршруте.

Планы правительства

Гамбург Берлин Deutsche Bahn уже понес стратегическое поражение в суде, но дни старой монополии и так сочтены. Федеральное правительство Германии в текущем избирательном периоде намерено отменить протекционистский закон. Соответствующо

щий пункт содержится в коалиционном соглашении между ХДС/ХСС и СвДП. Формально старые ограничения еще действуют, но конкуренция начала постепенно оживляться, что подтверждает исследование ADAC.

Познается в сравнении

Эксперты клуба сравнили цены на уже существующих параллельных маршрутах. При этом выбирались самые дешевые тарифы при одинаковых условиях и бронировании от одного дня до четырех недель до начала поездки. В общей сложности - 160 вариантов.

Один из показательных примеров - отрезок между Мангеймом и Гамбургом. Железнодорожный билет в один конец при покупке за одну неделю стоил 59 евро, автобусный - 34 евро. В оба конца - 118 и 57 евро соответственно.

Еще более ощутимая разница в тарифах была выявлена при краткосрочном приобретении билетов, например, за день до поездки в субботу или воскресенье, то есть при спонтанном решении отправиться куда-нибудь на выходные. В более чем половине случаев Deutsche Bahn оказался в два раза дороже.

Почти в три раза

Абсолютный рекорд зафиксирован на отрезке Гамбург-Берлин, на котором параллельное автобусное сообщение существовало еще до воссоединения Германии. Билеты в одном направлении стоили 21 и 56 евро, в оба конца - 36 и 112 евро соответственно, и не в пользу Deutsche Bahn. Ежегодное число пассажиров только этого автобусного маршрута достигает 380 тысяч человек.

В целом Федеральное объединение автобусного транспорта (BDO) предполагает, что доля автобусов на междугородних маршрутах в Германии может составить до 28 процентов, а цены на билеты стабильно держаться на существенно более низком уровне, чем предложения железной дороги. В частности, одна из фирм намерена предлагать поездки из Бонна в Берлин за 19 евро. Цена стандартного железнодорожного билета во втором классе сейчас превышает сто евро.

По материалам сайта
<http://www.dw-world.de/>

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Калужской области

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Эксплуатирующая организация Должность, ФИО руководителя	Телефон, факс
Автовокзалы				
1	Автовокзал г. Калуга	248016, г. Калуга, пл. Вокзальная, 3	ГП «Автовокзал «Калуга» Директор Силаев Александр Михайлович	(4842) 78-36-37, (4842) 78-36-86
2	Автовокзал г. Киров	249444, Калужская обл., г. Киров, ул. Кирова, 3а	ИП Хлопенков И.В. Директор Хлопенкова Любовь Егоровна	(48456) 5-63-20, (48456) 5-00-03
3	Автовокзал г. Козельск	249720, Калужская обл., г. Козельск, ул. Дзержинского, 3	ЗАО «МегаТранс» Генеральный директор Л иньков Владимир Николаевич	(48442) 2-24-15, (48442) 2-25-03, (48442) 2-39-90
4	Автовокзал г. Людиново	249405, Калужская обл., г. Людиново, ул. Энгельса, 7а	ОАО «Автомобилист» Начальник Линькова Ирина Юрьевна	(48444) 6-16-89, (48444) 6-44-83
Пассажирские автостанции				
5	Автостанция п. Бетлица	249500, Калужская обл., п. Бетлица, ул. Ленина, 52	МУП «Бетлицкое АТП» Директор Патран Василий Алексеевич	(48457) 2-15-36
6	Автостанция п. Думиничи	249300, Калужская обл., п. Думиничи, ул. Большая Пролетарская, 83а	ОАО «Думиничское АТП» Генеральный директор Воробьев Анатолий Иванович	(48447) 9-19-48, (48447) 9-12-78
7	Автостанция г. Жиздра	249340, Калужская обл., г. Жиздра, ул. Сосунова, 2	МУП «Жиздренское АТП» Начальник Смыслов Алексей Егорович Ст. кассир Рябова Ирина Викторовна	(48445) 2-14-66, (48445) 2-18-90
8	Автостанция г. Кондрово	249930, Калужская обл., г. Кондрово, ул. Кооперативная	ОАО «Кондровское АТП» Генеральный директор Старостин Владимир Анатольевич	(48434) 3-21-33, (48434) 3-20-73
9	Автостанция г. Малоярославец	249500, Калужская обл., г. Малоярославец, ул. 17 Стрелковая Дивизия	МУП «Ярославль» Начальник Солохина Мария Михайловна	(48431) 2-31-44
10	Автостанция г. Медынь	249951, Калужская обл., г. Медынь, ул. Школьная, 25	МУП «Медыньское АТП» Директор Калинин Евгений Александрович	(48433) 2-15-61, (48433) 2-14-43

11	Автостанция г. Мосальск	249930, Калужская обл., г. Мосальск, ул. Школьная, 52	ЗАО «Сентябрь-М» Генеральный директор Блохин Александр Эдуардович Ст. кассир Волкова Елена Станиславовна	(48452) 2-12-84
12	Автостанция г. Обнинск	249030, Калужская обл., г. Обнинск, ул. Московская, 1	МП «Обнинское ПАТП» Начальник Гусаченко Светлана Васильевна	(48439) 6-34-46, (48439) 6-38-22
13	Автостанция с. Перемышль	249275, Калужская обл., с. Перемышль, ул. Республиканская, 52	ЗАО «МегаТранс» Начальник Абрамкина Татьяна Александровна	(48441) 3-11-31
14	Автостанция г. Сухиничи	249272, Калужская обл., г. Сухиничи, ул. Ленина, 52	ОАО «Автотранспортник» Генеральный директор Дзоян Гурген Степаевич Ст. кассир Соломатникова Антонина Ивановна	(48451) 5-30-65, (48451) 5-11-06
15	Автостанция г. Таруса	249100, Калужская обл., г. Таруса, Комсомольская ул., 2	ОАО «Автомобилист» Генеральный директор Мещеряков Виктор Алексеевич	(48435) 2-51-02, (48435) 2-60-41
16	Автостанция п. Товарково	249855, Калужская обл., Дзержинский р-н, п. Товарково, ул. Ленина, 30	ГП «Автовокзал» Калуга» Начальник Павликова Татьяна Александровна	(48434) 4-69-48
17	Автостанция с. Ульяново	249750, Калужская обл., с. Ульяново, ул. Б. Советская, 59	МУП «Ульяновское АТП» Начальник Фадеев Игорь Андреевич	(48443) 2-10-10
18	Автостанция п. Фрезиково	249800, Калужская обл., п. Фрезиково, ул. Победы, 17	МП МР «Фрезиковское АТП» Начальник Ступоченко Владимир Александрович Ст. диспетчер Семина Надежда Владимировна	(48437) 3-13-33, (48437) 3-16-85
19	Автостанция с. Хвастовичи	249360, Калужская обл., с. Хвастовичи, ул. Ленина, 2а	МУП «Хвастовичское АТП» Директор Понин Александр Матвеевич	(48453) 9-16-78, (48453) 9-10-91
20	Автостанция г. Юхнов	249910, Калужская обл., г. Юхнов, ул. Энгельса, 55	ОАО «Автомобилист» Генеральный директор Костышев Михаил Викторович	(48436) 2-13-04, (48436) 2-13-97
Кассовые пункты				
21	Кассовый пункт с. Барятино	249650, Калужская обл., с. Барятино, ул. Советская, 5	МУП «Транспортник» Директор Баранов Егор Тихонович	(48454) 2-35-78
22	Кассовый пункт г. Жуков	249030, Калужская обл., г. Жуков, ул. Горького, 11а	МУП «Жуковское ПАТП» Директор Подавалов Николай Николаевич	(48432) 5-63-50
23	Кассовый пункт г. Калуга	248600, г. Калуга, ул. Гагарина, 5	ГП «Автовокзал «Калуга» Директор Силаев Александр Михайлович	(4842) 78-37-10

При составлении реестра использована информация, предоставленная Министерством экономического развития Калужской области и ГП «Автовокзал «Калуга».

В случае обнаружения несоответствий в указанных сведениях просим сообщить на **e-mail: info@rosbuslines.ru**

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Кемеровской области

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Должность, ФИО руководителя Эксплуатирующая организация	Телефон, факс
Автовокзалы				
1	Беловский автовокзал	652600, г. Белово, ул. Юбилейная, 2	Самойленко Надежда Петровна Генеральный директор Деревягин Михаил Абрамович ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3845) 34-63-57
2	Березовский автовокзал	652420, г. Березовский, ул. Победы, 8	Братанова Татьяна Михайловна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3844) 53-03-97
3	Кемеровский автовокзал	650055, г. Кемерово, пр. Кузнецкий, 81	Кузнецов Петр Григорьевич ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3842) 21-36-55
4	Киселевский автовокзал	652700, г. Киселевск, ул. Транспортная, 37	Софьина Людмила Васильевна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3846) 42-00-52
5	Ленинск-Кузнецкий автовокзал	652515, г. Ленинск-Кузнецкий, ул. Швецовой, 12	Маркидонова Ольга Леонидовна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3845) 67-12-08

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ


№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Должность, ФИО руководителя Эксплуатирующая организация	Телефон, факс
6	Мысковский автовокзал	652840, г. Мыски, ул. Олимпийская, 3	и.о. Шабалина Татьяна Александровна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3847) 42-20-67
7	Новокузнецкий автовокзал	652600, г. Новокузнецк, ул. Транспортная, 4	Деревягин Сергей Михайлович ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3843) 74-63-83
8	Таштагольский автовокзал	652970, г. Таштагол, ул. Геологическая, 73/1	Быкова Любовь Васильевна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3847) 33-28-07
9	Юргинский автовокзал	652000, г. Юрга, ул. Московская, 86	Лыпкинова Людмила Анатольевна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3845) 16-40-36
Автостанции				
10	Анжеро-Судженская автостанция	652472, г. Анжеро-Судженск, ул. Станционная, 49Б	Шатова Ирина Георгиевна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3845) 34-05-55
11	Гурьевская автостанция	652680, г. Гурьевск, ул. Партизанская, 49а	Ластовка Наталья Васильевна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3846) 35-15-91
12	Зеленогорская автостанция	652449, пгт. Зеленогорский, ул. Центральная, 36	Самойлова Любовь Александровна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3844) 62-51-51
13	Ижморская автостанция	652120, пгт. Ижморский, ул. Ленинская, 98А	Дергачева Наталья Васильевна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3845) 92-13-02
14	Крапивинская автостанция	652440, пгт. Крапивинский, ул. Советская, 50а	Самойлова Любовь Александровна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3844) 62-23-63
15	Мариинская автостанция	652160, г. Мариинск, ул. Дорожная, 1г	Тихонова Раиса Григорьевна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3844) 35-29-10
16	Междуреченская автостанция	652870, г. Междуреченск, ул. Интернациональная, 16	Серенкова Ольга Петровна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3847) 52-46-22
17	Осинниковская автостанция	652810, г. Осинники, ул. Кирова, 72а	Иванова Лариса Геннадьевна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3847) 15-36-38
18	Промышленовская автостанция	652380, пгт. Промышленная, ул. Тельмана, 21"а"	Щукина Наталья Владимировна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3844) 27-23-66
19	Прокопьевская автостанция	653014, г. Прокопьевск, ул. Вокзальная, 40	Ковылова Римма Васильевна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3846) 61-11-90
20	Тайгинская автостанция	652401, г. Тайга, ул. Привокзальная, 7"а"	Зеленкина Вера Александровна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3844) 82-22-17
21	Тисульская автостанция	652160, пгт. Тисуль, ул. Юбилейная, 1	Радченко Валентина Николаевна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3844) 72-14-79
22	Топкинская автостанция	652320, г. Топки, ул. Революции, 40	и.о. Асташова Елена Евдокимовна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3845) 42-11-70
23	Тягинская автостанция	652240, п.г.т. Тяжинский, ул. Железнодорожная, 14	Радченко Валентина Николаевна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3844) 92-10-92
24	Чебулинская автостанция	652170, пгт. Верх-Чебула, ул. Советская, 118	Зоркальцева Ирина Михайловна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3844) 42-11-07
25	Яшкинская автостанция	652030, п. Яшкино, ул. Гагарина, 4	и.о. Филиппенко Ольга Эдуардовна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3845) 52-56-09
26	Яйская автостанция	652100, пгт. Яя, ул. Красноармейская, 3а	Полевода Светлана Александровна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3844) 12-25-75
Автокассы				
27	Итатская автокасса	652245, Кемеровская обл., рп. итат, ул. Советская, 19	Радченко Валентина Николаевна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3844) 99-11-12
28	Краснинская автокасса	652576, Кемеровская обл., Ленинск/Кузнецкий район, с. Красное, ул. Пушкина, 1	Маркидонова Ольга Леонидовна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3845) 67-12-08
29	Польсаевская автокасса	652560, Кемеровская обл., г. Польсаево, пр. Межквартальный, 5	Маркидонова Ольга Леонидовна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3845) 64-43-53
30	Панфиловская автокасса	652592, Кемеровская обл., Ленинск/Кузнецкий р-н, с. Панфилово, ул. Советская, 43А	Радченко Валентина Николаевна ГУ «Кузбасспассажиравторанс»	(3844) 99-11-12

При составлении реестра использована информация, предоставленная ГУ «Кузбасспассажиравторанс» (г. Кемерово).
В случае обнаружения несоответствий в указанных сведениях просим сообщить на **e-mail: info@rosbuslines.ru**

Продолжение книги Ю.А. Гольденберга «Автовокзалы и пассажирские автостанции»**ГЛАВА IV****Технико-экономическое обоснование строительства. Задание на проектирование
Значение и задачи технико-экономического обоснования**

Технико-экономическое обоснование (ТЭО) строительства пассажирской автостанции или автовокзала составляют в качестве предпроектной документации.

Задачей технико-экономического обоснования является определение оптимального места строительства и исходных расчетных показателей для проектирования. Составляя технико-экономическое обоснование, необходимо учитывать существенное значение конкретных местных условий. Пожалуй, при проектировании любого другого общественного комплекса местные условия не столь существенного значения — при проектировании пассажирской автостанции или автовокзала. В двух городах с одинаковой численностью населения может быть в несколько раз меньше или больше подвижность населения на внегородских автобусных сообщениях. При одинаковой подвижности населения могут быть резко отличающиеся показатели единовременного пребывания людей на автовокзале. При одинаковом единовременном пребывании людей у них могут быть совершенно различные потребности в обслуживании. При одинаковом отправлении пассажиров может потребоваться разное количество билетных касс. При одинаковом числе отправлений автобусов может потребоваться разное количество персонала и т. д. Все эти различия являются следствием местных особенностей: местоположения автовокзала (автостанции) в городе, удельного веса пригородных перевозок, системы продажи билетов, организации движения автобусов и др.

Опыт проектирования и эксплуатации показывает, что игнорирование многочисленных факторов, присущих конкретным условиям, отрицательно сказывается на качестве обслуживания пассажиров и эксплуатационной деятельности пассажирских автостанций и автовокзалов. Это тем более опасно, что большинство недочетов, связанных с недостаточной площадью или отсутствием необходимых помещений и особенно транспортных устройств, практически либо не могут быть ликвидированы, либо для их устранения требуется перестройка здания, перепланировка территории и т. д. В подавляющем большинстве случаев такие недочеты — результат неправильного определения исходных расчетных показателей, отсутствия в задании на проектирование указаний об особенностях будущей эксплуатационной деятельности и необходимых для этого помещениях и т. д. Немаловажную роль в этом играет и неквалифицированная приемка проекта заказчиком — автотранспортной организацией.

В одних случаях автотранспортная организация, выдавая задание проектировщикам, неправильно определила объем перевозок и возможное единовременное пребывание людей в автовокзале, в результате — малы пассажирские помещения; в других — не предусмотрела в задании особенностей эксплуатационных операций, в результате — нехватка служебных помещений; в третьих — не определила требований к организации и величине транспортного процесса, в результате — отсутствуют необходимые транспортные сооружения или неудовлетворительна их планировка и т. д. Нельзя ограничивать задание на проектирование указанием о привязке определенного типового проекта. Проектная организация не должна привязывать типовой проект, формально основываясь на задании, не внося в него изменений, вытекающих из конкретных условий. При этом обычным просчетом является несоответствие транспортной территории и перронов количеству прибывающих и отправляющихся автобусов.

Весьма важно, чтобы в ТЭО были тщательно исследованы все факторы, влияющие на проектное решение, и правильно определены исходные расчетные показатели для проектирования. Полнота и качество технико-экономического обоснования должны обеспечить высокие эксплуатационные качества пассажирской автостанции или автовокзала, современный уровень обслуживания пассажиров, нормальную деятельность на десятилетнюю перспективу.

Предметом определений в технико-экономическом обосновании являются:

- оптимальное местоположение в городе (населенном пункте) пассажирской автостанции или автовокзала;
- расчетные показатели для проектирования;
- специальные требования к составу и расчету помещений и транспортных устройств;
- возможности объединения вокзалов разных видов транспорта;
- соображения о применении типового проекта;
- экономическая оценка строительства.

Технико-экономическое обоснование утверждается руководителем организации или ведомства и является основанием для составления задания на проектирование.

В настоящей главе рассмотрены главным образом содержание и методика составления ТЭО. Методика расчетов и расчетные показатели, в соответствии с которыми составляется технико-экономическое обоснование, уже приведены в гл. III.

Содержание технико-экономического обоснования

Рекомендуется следующий состав материалов технико-экономического обоснования.

Характеристика внегородских автобусных сообщений города (населенного пункта):

- связи с другими городами и населенными пунктами;
- количество внегородских маршрутов, отдельно междугородных и пригородных;
- графическая схема автобусных маршрутов.

Перспектива изменений внегородских автобусных перевозок:

- организация новых маршрутов, ликвидация существующих;
- изменение подвижности населения на маршрутах.

Состояние обслуживания в городе (населенном пункте) пассажиров между-городных и пригородных автобусных сообщений:

- наличие пассажирской автостанции или автовокзала, специально построенных или в приспособленном помещении здания другого назначения;
- обслуживание пассажиров автобусных сообщений на вокзале другого вида транспорта.

Оптимальное местоположение в городе (населенном пункте) пассажирской автостанции или автовокзала:

- выявление точек преимущественного тяготения пассажиров автобусных сообщений в городе;

- определение автобусных маршрутов, конечные пункты которых целесообразно объединить на пассажирской автостанции или автовокзале (или на нескольких);

- установление района оптимального местоположения в городе пассажирской автостанции или автовокзала (или нескольких);

- графическая схема города (населенного пункта) с показанием выбранного местоположения пассажирской автостанции или автовокзала (или нескольких).

Суточные отправления из города (населенного пункта) пассажиров и автобусов, фактическое и перспективное:

ведомость фактического и перспективного суточного отправления пассажиров и автобусов по каждому маршруту и суммарно из города (населенного пункта) отдельно для междугородных и пригородных сообщений с выделением пригородных маршрутов, выполняющих массовые ближние трудовые и другие перевозки;

графическая схема города (населенного пункта) с показанием распределения фактического и перспективного суточного отправления пассажиров и автобусов по выходам из города по автомобильным дорогам.

Расчетные показатели для проектирования пассажирской автостанции или автовокзала (определение) :

- пропускной способности — суточного отправления пассажиров, вместимости;
- суточного и часового отправления автобусов;
- числа постов посадки и высадки; числа автобусо-мест на стоянке автобусов между рейсами: состава и численность персонала.

Ориентировочные показатели для выбора земельного участка и для определения примерной стоимости строительства (определение):

- полезной площади здания;
- площади транспортной территории;
- размеров земельного участка.

Анализ возможности объединения обслуживания пассажиров автобусных сообщений с обслуживанием пассажиров других видов транспорта к единому вокзалу: существующем или могущем быть для этой цели реконструированным или проектируемом. Решение о возможности объединения.

Специальные требования к составу, планировке и расчетам помещений здания:

- взаимосвязи и примыкание помещений;
- тип предприятия общественного питания (буфет или кафе), количество посадочных мест;
- помещения для ночного отдыха пассажиров и водителей, количество мест;
- помещения для сдачи выручки кондукторами и водителями и получения билетов; единовременное пребывание кондукторов и водителей;
- билетные кассы; система продажи билетов: на текущий день, предварительная, в каждой кассе на любое направление; количество касс;
- помещение оператора, распределяющего места в автобусах по кассам при продаже билетов в каждой кассе на любое направление; количество операторов;
- помещение диспетчерской, функции диспетчерской службы, кроме управления транспортным процессом автовокзала: оформление путевых документов, управление движением городских транспортных средств, организация таксомоторного обслуживания; количество диспетчеров;
- помещения радиосправки, радиоинформатора пассажиров.

Таблица 5

Показатели перевозок по выходам из города

Сообщения	Суточное отправление			
	пассажиров		автобусов	
	фактическое	перспективное	фактическое	перспективное
	количество (среднее)	количество	количество (максимальное)	количество
I и II. Северный и северо-восточный выходы				
Междугородные	222	695	22	110
Пригородные	6 945	17 005	357	1 130
III. Восточный выход				
Междугородные	—	—	—	—
Пригородные	4 207	1 900	250	168
IV и V. Юго-восточные выходы				
Междугородные	322	1 010	24	120
Пригородные	3 656	7 490	273	854
VI и VII. Южные выходы				
Междугородные	966	3 020	55	275
Пригородные	496	12 680	32	979
VIII и IX. Юго-западные выходы				
Междугородные	1 299	4 080	79	395
Пригородные	2 111	11 820	81	715
X. Западный выход				
Междугородные	—	—	—	—
Пригородные	1 620	3 300	86	262
Итого по городу:				
междугородные	2 809	8 805	180	900
пригородные	19 035	54 195	1 079	4 108
Всего:	21 844	63 000	1 259	5 008

Специальные требования к организации транспортного процесса и устройствам для обслуживания автобусов:

- а) разделение сооружений и территории посадки-высадки междугородных и пригородных маршрутов;
- б) эстакада для осмотра водителями автобусов снизу и место для мойки кузова автобусов между рейсами.

Соображения о применении типового проекта.

Экономическая характеристика строительства.

Далее в настоящей главе рассматриваются только такие вопросы, возникающие в процессе составления ТЭО, которые нуждаются в специальных пояснениях, выходящих за пределы общих рекомендаций по планировке и расчетам пассажирской автостанции или автовокзала, изложенным в гл. I, II и III.

Местоположение пассажирской автостанции или автовокзала

Определение оптимального местоположения в городе (населенном пункте) пассажирской автостанции или автовокзала производится в соответствии с рекомендациями гл. II.

Для создания ясного представления о тяготении пассажиропотоков к выходам на автомобильные дороги, соединяющие город (населенный пункт) с другими городами и населенными пунктами, на схему плана города (населенного пункта) наносится распределение по выходам на автомобильные дороги междугородных и пригородных автобусных линий с указанием величины удельного веса суточного отправления пассажиров и автобусов по каждому выходу, раздельно для междугородных и пригородных сообщений.

Выявляют точки тяготения прибывающих пассажиров автобусных сообщений и пассажирообразующие точки отправления из города. Оценивают связи этих точек внутригородским транспортом с жилыми районами и местами массового приложения труда. Определяют преимущества раздельного или объединенного размещения конечных пунктов междугородных и пригородных линий и соответственно целесообразность строительства одной, двух или нескольких пассажирских автостанций или автовокзалов.

Определяется оптимальное местоположение в городе (населенном пункте) пассажирской автостанции или автовокзала, одного или нескольких, исходя из удобств пассажиров и градостроительных возможностей.

Решение о местоположении пассажирских автостанций или автовокзалов в городе принимается на основании тщательного изучения ряда факторов.

В первую очередь определяют объем внегородских перевозок с распределением их по характеру и по выходам из города. Устанавливают точки тяготения пассажиров в городе, определяют значение пересадки и пассажиров с других видов транспорта на внегородской автобусной линии и с последнего на другие виды транспорта. Оценивают соотношение протяженности пригородных линий с протяженностью города. Выявляют земельные участки, которые могут быть предоставлены для строительства пассажирских автостанции или автовокзалов и обеспеченные, этих участков внутригородскими транспортными связями с точками, тяготения пассажиров, прибывающих в город и отправляющихся из него.

В результате такого анализа определяют целесообразное размещение и объединение конечных пунктов междугородных и пригородных автобусных линий по их тяготению к выходам из города и тяготению пассажиров к целям поездки.

Расчет размещения автовокзалов в крупном городе может быть рассмотрен на примере Ленинграда. В настоящее время Ленинград связан с другими городами страны и пригородной зоной 51 междугородным и 49 пригородными автобусными маршрутами. Выход из города автобусных маршрутов распределяется по 10 автомагистралям. Суточное отправление составляет: пассажиров — до 22 тыс. чел., автобусов — до 1300.

Определению системы автовокзалов в Ленинграде предшествовало составление технико-экономического обоснования, включавшее обследование фактических пассажиропотоков, и анализ возможных перспективных изменений. В результате были определены фактические и перспективные показатели междугородных и пригородных пассажирских перевозок автобусами общего пользования с распределением их по основным десяти выходам из города (табл. 51 на автомобильные дороги, связывающие Ленинград с другими городами и пригородной зоной (см. рис. 1). По целесообразной группировке направлений пассажирских перевозок определилась необходимость наличия в городе семи автовокзалов.

Расчетные показатели Пропускная способность

Как указано в гл. III, расчетная пропускная способность пассажирской автостанции или автовокзала выражается величиной суточного отправления пассажиров. Определение этого показателя является одним из важнейших элементов технико-экономического обоснования. Ошибки здесь влекут за собой занижение или завышение параметров здания и его оборудования, что в равной мере недопустимо: в первом случае пассажиры будут лишены необходимых удобств, а во втором будут излишние затраты на строительство.

Таблица 6
Сводная ведомость суточного отправления пассажиров и автобусов

№ маршрута	Пункт назначения	Суточное отправление					
		пассажиров			автобусов		
		фактическое	Г.	перспективное на	фактическое	Г.	перспективное на
	19	19	19	19	19	19	
Междугородные сообщения							
582	Киев						
544	Горький и т. д.						
	Итого междугородные						
Пригородные сообщения без массовых перевозок							
494	Сорокино						
441	Михайлово и т. д.						
	Итого пригородные без массовых перевозок						
Пригородные массовые перевозки							
284	Залетово						
285	Петровское и т. д.						
	Итого пригородные массовые перевозки						
	Итого междугородные и пригородные без массовых перевозок						

Основой перспективного расчета является фактический показатель суточного отправления. Он должен быть выбран с учетом того, что в большинстве случаев объем междугородных и пригородных перевозок имеет значительные колебания по сезонам и дням недели.

Для того чтобы были учтены сезонные колебания по дням недели и сезонные, исходный показатель фактического суточного отправления пассажиров определяют как среднеарифметическое из показателей за шесть дней: трех дней одной недели зимнего и трех дней недели летнего месяцев. Из недели выбирают будний, предвыходной и выходной дни. Из двух выходных дней выбирают день максимального отправления пассажиров.

Все данные суточного отправления пассажиров составляют отдельно для междугородных и пригородных перевозок ввиду различия расчетных нормативов для них.

Определение фактических данных суточного отправления пассажиров, не представляющее затруднений при кассовой продаже билетов, весьма осложняется при продаже билетов в автобусе кондукторами или водителями. В этом случае должна быть обеспечена надежность регистрации отправляющихся пассажиров, которая осуществляется только *натурным обчетом* пассажиров на поездке.

Расчетная пропускная способность, по которой производится проектирование, устанавливается по показателю суточного отправления на десятый год эксплуатации пассажирской автостанции или автовокзала. Перспективные показатели должны определяться с достаточной надежностью, на основе фактических данных и тщательного анализа предстоящих возможных изменений перевозок. При этом должны учитываться рост или снижение подвижности населения, возможные изменения тяготения к данному городу, строительство новых дорог, открытие новых автобусных линий и т. п. Такой анализ проводится по каждому действующему автобусному маршруту и по маршрутам, предполагаемым к открытию, и заканчивается составлением сводной ведомости фактического и перспективного суточного отправления пассажиров и автобусов по каждому маршруту и отдельно — для междугородных и пригородных сообщений.

Если пассажирская автостанция или автовокзал будет обслуживать пригородные автобусные маршруты, на которых осуществляются массовые перевозки к местам, приложения труда и от них к месту жительства, а также массовые перевозки в места однодневного отдыха, то показатели суточного отправления пассажиров по таким маршрутам должны быть выделены на всех этапах сбора и обработки данных и в особый раздел в сводной ведомости. Параллельно с определением суточного отправления пассажиров рассчитывают и суточное отправление автобусов в том же порядке и в соответствии с теми же рекомендациями, что и пассажиров. Форма сводной ведомости показателей суточного отправления пассажиров и автобусов приведена в табл. 6.

Полученные перспективные (расчетные) показатели являются исходными для расчетов в ТЭО и включаются в задание на проектирование. По показателям отправления пассажиров они являются основой расчета вместимости и помещений, зависящих не от вместимости, а от суточного отправления (билетные кассы, санузел), по показателям отправления автобусов — основой расчета числа постов на перронах и транспортных устройств, а также некоторых служебных помещений (диспетчерской, операторской, помещения для водителей и др.).

Вместимость

Расчетная вместимость пассажирской автостанции или автовокзала определяется по соотношению к пропускной способности (суточному отправлению пассажиров) по формуле (1) и в соответствии с рекомендациями в гл. III.

Этот показатель — отправной в проекте для определения состава и площадей большинства пассажирских помещений, для планировочного и архитектурного решения пассажирского здания. От правильного определения расчетной вместимости зависит экономичность строительного решения.

Как указывалось в гл. III, расчетная вместимость определяется в процентах к расчетному суточному отправлению по табл. I и дополнительному указанию для массовых перевозок. Нормативы, приведенные в табл. 1, являются средними и могут быть откорректированы по данным натурных обчетов.

Наиболее часто встречающейся ошибкой при расчете требующейся вместимости является завышение ее. Это происходит в тех случаях, когда имеется большой объем массовых трудовых перевозок или летних (в места отдыха) и эти перевозки не выделяются в расчетах. Следует иметь в виду, что пассажиры, пользующиеся пригородными автобусами для поездок на небольшие расстояния на работу и с работы или в места отдыха, находятся на пассажирской автостанции или автовокзале значительно меньше времени, чем пассажиры, отправляющиеся в дальнюю поездку. Поэтому эти категории пассажиров должны обязательно выделяться из общего отправления пассажиров, как это показано в табл. 6, и их доля в расчетной вместимости определяется, как указано в гл. III.

Полученный в технико-экономическом обосновании показатель расчетной вместимости включают в задание на проектирование, и он служит проектировщикам основанием для выбора типового проекта или для расчета пассажирского здания при индивидуальном проектировании.

По показателю расчетной вместимости в технико-экономическом обосновании устанавливается примерная площадь здания для последующего определения ориентировочных размеров земельного участка и стоимости строительства.

Количество автобусов

Одним из главных расчетных показателей для проектирования пассажирской автостанции или автовокзала, определяемых технико-экономическим обоснованием, кроме пропускной способности и вместимости, является количество отправляющихся и прибывающих автобусов.

Поскольку практически количество прибывающих автобусов равно количеству отправляющихся, все расчеты, связанные с автобусами, касаются ли они перрона отправления или прибытия, производятся по показателю отправления автобусов. *Следует учитывать исключительную важность правильного определения этого показателя.* Он является исходным для расчета количества постов посадки и высадки пассажиров (а отсюда необходимой длины перронов отправления и прибытия) размера проездов и площадок для движения и маневрирования автобусов и размера требуемого земельного участка. Ошибка в определении требуемых размеров земельного участка в подавляющем большинстве случаев не может быть исправлена из-за наличия окружающей городской застройки. Непонимание или игнорирование указанных обстоятельств имеет место весьма часто. В результате на многих пассажирских автостанциях и автовокзалах после ввода их в эксплуатацию обнаруживается невозможность создания нормальной организации посадки и высадки пассажиров, нарушаются элементарные требования к организации транспортного процесса.

Таким образом, тщательное определение перспективного показателя отправления автобусов является одной из важнейших задач технико-экономического обоснования.

Определение в технико-экономическом обосновании фактического и перспективного числа отправок автобусов в сутки производится с учетом факторов, указанных выше для расчета суточного отправления пассажиров. Показатели по автобусам по каждому действующему и перспективному маршруту и общие итоги раздельно для междугородных и пригородных сообщений сводят в ведомость, общую с суточным отправлением пассажиров (форма которой приведена в табл. 6).

В задании на проектирование указывается как суточное отправление и прибытие автобусов, так и часовое, которое является исходным показателем для расчета количества постов посадки и высадки пассажиров. Показатель часового отправления на перспективу рассчитывают на основе фактического соотношения суточного и максимального часового отправления с коррективами на перспективу в зависимости от предполагаемых изменений. Фактическое соотношение максимального часового и суточного отправления определяют в процентах первого от второго. Полученная величина называется «процент часового максимума».

Расчетное часовое отправление автобусов в зависимости от перспективного суточного отправления определяют по формуле

$$R = Va/100$$

где **V** — суточное отправление автобусов;

a — процент часового **максимума**.

В тех случаях когда отсутствует возможность определения процента часового максимума на основе фактических данных (для вновь открывающихся автобусных линий, нового города или населенного пункта), этот процент принимается в размере 10—15% в зависимости от предполагаемой организации автобусного движения.

Следует иметь в виду, что при определении числа постов посадки и высадки пассажиров по показателю часового отправления автобусов *наиболее опасной ошибкой является занижение числа постов.* Если, вместимость здания рассчитывается по средним показателям отправления пассажиров с учетом того, что в немногочисленные дни «пик» может быть допущено некоторое снижение удобств для пассажиров, то *расчет числа постов посадки и высадки должен производиться только по максимальным показателям часового отправления автобусов.* Это обусловливается тем, что превышение отправления и прибытия автобусов по сравнению с возможной пропускной способностью перрона повлекло за собой дезорганизацию посадки и высадки пассажиров, постановку автобусов под посадку с проезжен части, нарушение нормативных требований к безопасности движения и пр.

Персонал

Для расчетов служебных и хозяйственных помещений и экономических показателей в технико-экономическом обосновании определяется состав персонала пассажирской автостанции или автовокзала и составляется штатная ведомость с указанием должности, количества работающих, распределения по сменам, количества подменных, окладов по должности.

При определении состава и численности персонала учитываются конкретные условия эксплуатационной деятельности проектируемой пассажирской автостанции или автовокзала. В штатную ведомость вносится весь без исключения персонал, в том числе персонал предприятия общественного питания, гостиницы независимо от их ведомственной принадлежности.

Специальные требования к зданию

В ТЭО устанавливаются специальные требования к проекту, обусловливаемые конкретными местными условиями, в которых будет происходить эксплуатация пассажирской автостанции или автовокзала. Особенности проектных решений, диктуемые местными условиями, обычно касаются предприятий общественного питания, обеспечения пассажиров ночлегом на автовокзале и некоторых служебных помещений. Ниже предлагаются рекомендации только по тем элементам проекта, которые обычно решаются в зависимости от специфических местных условий.

Билетные кассы

Правильный расчет требуемого количества билетных касс и рациональная организация их работы имеют первостепенное значение в обеспечении высокого уровня обслуживания пассажиров. Недостаточное количество касс, неудобный доступ к ним, недостаточная площадь перед кассами — все это создает существенные неудобства для пассажиров. Опыт показывает, что на только что построенных автовокзалах и автостанциях увеличивают или пристраивают кассы. Это результат того, что при выдаче задания на проектирование необходимое количество касс либо не рассчитывали, либо расчет был выполнен неправильно.

При составлении ТЭО должны быть тщательно определены все показатели, влияющие на расчет необходимого количества билетных касс: предполагаемый процент пассажиров, которые будут приобретать билеты на автовокзале (пассажиры автовокзала (пассажиры автовокзала), про цент часового максимума отправления пассажиров, среднюю затрату времени на продажу одного билета, коэффициент неравномерности обращения пассажиров в кассу, коэффициент использования рабочего времени кассира. С учетом этих показателей, примерные значения которых приведены в гл. III, должно быть определено по формуле (4) в гл. III и внесено в задание на проектирование необходимое число билетных касс.

Предприятия общественного питания

При выборе типа предприятия общественного питания следует иметь в виду, что его производственные и подсобные помещения требуют значительных площадей, тем больших, чем шире ассортимент блюд. Поэтому оно должно обеспечивать истинные потребности пассажиров и ни в коем случае не должно рассчитываться на привлечение посторонних посетителей. Многочисленные наблюдения показывают, что рестораны в автовокзалах не удовлетворяют потребностей пассажиров в быстром получении еды за скромную плату, в то время как именно это является первой задачей общественного питания в данных условиях. В наибольшей степени соответствуют потребностям пассажиров автобусных сообщений буфеты в пассажирских автостанциях и кафе или буфеты в автовокзалах. Выбор между теми и другими производится в ТЭО в зависимости от наличия в соседстве с автовокзалом городского предприятия общественного питания, характера перевозок, протяженности обслуживаемых линий и пр. В буфетах и в кафе предусматривается система самообслуживания.

Спальные комнаты

Спальные комнаты для пассажиров в автовокзалах предусматриваются в тех случаях, когда вблизи нет гостиницы, а расписание предусматривает прибытие автобусов в ночное время. Спальные комнаты должны быть и тогда, когда требуется обеспечить ночной отдых водителей иногородних автобусов. Количество мест в спальнях для пассажиров, как правило, не должно превышать 10, количество мест для водителей автобусов определяется по фактической потребности.

Диспетчерская

Для расчета диспетчерской в проекте по рекомендациям в гл. III в ТЭО должно быть установлено количество одновременно работающих диспетчеров. В зависимости от системы оформления путевых документов, интервалов движения автобусов и других особенностей определяют затраты времени на оформление диспетчером путевых документов, количество водителей, обращающихся к диспетчеру в течение часа за оформлением путевых документов и соответственно количество одновременно работающих диспетчеров. При этом учитывается, что при наличии нескольких диспетчеров целесообразно выделить главного диспетчера, управляющего транспортным процессом на внутренней территории автовокзала, остальные диспетчеры выполняют только оформление путевых документов. Соответствующие указания, определенные в ТЭО, должны быть включены в задание на проектирование.

Операторская

Оператор при помощи двусторонней телефонной связи с кассами распределяет места в автобусах по запросам кассиров при системе продажи билетов в каждой кассе по любому направлению. Это прогрессивный метод продажи билетов способствующий повышению уровня обслуживания пассажиров. Однако в ТЭО должна быть рассмотрена и решена целесообразность применения такой системы в зависимости от конкретных условий.

Количество одновременно работающих операторов определяется в ТЭО по рекомендациям гл. III, но с учетом фактических затрат времени на выдачу оператором указания кассиру, возможного числа выдач указаний одним оператором в течение часа и возможного количества обращений кассиров к оператору в тот же период времени.

В этом разделе ТЭО рассматривается также вопрос об организации на автостанции (автовокзале) приема заказов на билеты по телефону. Работа операторов по распределению мест в автобусе для кассиров объединяется с приемом заказов по телефону в одном помещении.

Блок помещений для приема выручки и выдачи билетов

Потребность в таком блоке устанавливается в ТЭО в зависимости от характера движения на автобусных линиях, системы продажи билетов, местоположения автобусного гаража, на который базируются автобусы, и пр. Эти помещения предусматриваются в тех случаях, когда автостанцией или автовокзалом обслуживаются пригородные линии и междугородные линии небольшой протяженностью и когда смена водителей и кондукторов, а также окончание работы кондукторов происходит на автостанции (автовокзале). В этих случаях сдача денег и получение билетов водителями и кондукторами на автостанции (автовокзале) избавляет их от необходимости явки в гараж, что исключает непроизводительные потери рабочего времени. В гл. III даны рекомендации по расчету этого блока помещений, но в ТЭО уточняется максимальное количество водителей и кондукторов, сдающих в течение часа выручку и получающих билеты, среднее время, затрачиваемое на подсчет выручки, сдачу денег и получение билетов; устанавливается количество кассиров, принимающих выручку и выдающих билеты. Эти данные указывают в задании на проектирование для расчета помещений для кассиров и подсчета выручки водителями и кондукторами.

Продолжение читайте в следующем номере.

**Проект
ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

О предоставлении в 2011 году субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения на автомобильном транспорте в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте

В соответствии с пунктом 12 части 1 статьи 24 Федерального закона «О федеральном бюджете на 2011 год и на плановый период 2012 и 2013 годов» Правительство Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т** :

1. Направить бюджетные ассигнования федерального бюджета, предусмотренные по подразделу «Транспорт» раздела «Национальная экономика» классификации расходов бюджетов на реализацию Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, в размере до 150 000,0 тыс. рублей на предоставление в 2011 году Федеральным дорожным агентством субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения на автомобильном транспорте в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р.

2. Утвердить прилагаемые:

Правила предоставления в 2011 году субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения на автомобильном транспорте в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте;

распределение субсидий в 2011 году из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения на автомобильном транспорте в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте.

Председатель Правительства

Российской Федерации

В. Путин

УТВЕРЖДЕНЫ
постановлением Правительства
Российской Федерации
от _____ № _____

П РА В И Л А

предоставления в 2011 году субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения на автомобильном транспорте в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте

1. Настоящие Правила устанавливают порядок предоставления в 2011 году субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения на автомобильном транспорте в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р (далее соответственно - субсидии, Комплексная программа).

2. Субсидии предоставляются на софинансирование расходных обязательств субъектов Российской Федерации по созданию пилотных проектов по оснащению инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности автовокзалов и автотранспортных средств (автобусов), осуществляющих межрегиональные пассажирские перевозки Северо-Кавказский регион – Москва, в рамках Комплексной программы:

а) оснащение 7 автовокзалов, находящихся в субъектах Российской Федерации Северо-Кавказского региона оборудованием досмотровой зоны автовокзалов:

- автовокзал «Северный» г. Махачкала (Республика Дагестан);
- автовокзал г. Назрань (Республика Ингушетия);
- автовокзал № 1 г. Нальчик (Кабардино-Балкарская Республика);
- автовокзал № 1 г. Владикавказ (Республика Северная Осетия-Алания);
- автовокзал «Центральный» г. Грозный (Чеченская Республика);
- автовокзал г. Черкесск (Карачаево-Черкесская Республика);
- автовокзал г. Невинномысск (Ставропольский край);

б) создание на 7 автовокзалах, находящихся в субъектах Российской Федерации Северо-Кавказского региона, региональных диспетчерских центров навигационного контроля междугородних автобусных пассажирских перевозок и на 1 авто-

вокзале Московского региона - центрального информационного центра;

в) оснащение автотранспортных средств (автобусов) комплектами бортового навигационно-связного оборудования и бортового навигационно-связного терминала.

3. Условиями предоставления субсидии являются:

а) наличие в бюджете субъекта Российской Федерации (местных бюджетах) бюджетных ассигнований на исполнение расходных обязательств по оснащению автовокзалов и автотранспортных средств (автобусов) инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности в рамках реализации Комплексной программы, включающих субсидию;

б) наличие нормативного правового акта субъекта Российской Федерации (муниципального образования), устанавливающего расходное обязательство субъекта Российской Федерации (муниципального образования) по оснащению автовокзалов и автотранспортных средств (автобусов) инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности в рамках реализации Комплексной программы, на исполнение которого предоставляется субсидия;

в) проведение мероприятий по оснащению автовокзалов и автотранспортных средств (автобусов) инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности в соответствии с рекомендованным перечнем оборудования, утвержденным Федеральным дорожным агентством;

г) обязательство субъектов Российской Федерации по обеспечению соответствия значений показателей, устанавливаемых нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, значению показателя результативности предоставления субсидий, установленного соглашениями между Федеральным дорожным агентством и высшими исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации о предоставлении субсидий.

4. Субсидии предоставляются в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных в федеральном законе о федеральном бюджете на 2011 год и на плановый период 2012 и 2013 годов, и лимитов бюджетных обязательств, утвержденных в установленном порядке Федеральному дорожному агентству, на цели, предусмотренные настоящим постановлением, на основании заключенного высшим органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации и Федеральным дорожным агентством соглашения, которое должно содержать в том числе следующие положения:

целевое назначение субсидии;

перечень юридических (физических) лиц в собственности которых находятся автовокзалы и автотранспортные средства (автобусы), подлежащие оснащению инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности в рамках Комплексной программы;

размер предоставляемой субсидии, условия предоставления и расходования субсидии;

наличие нормативного правового акта субъекта Российской Федерации (муниципального образования), устанавливающего расходное обязательство субъекта Российской Федерации (муниципального образования) по оснащению автовокзалов и автотранспортных средств (автобусов) инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности в рамках реализации Комплексной программы, на исполнение которого предоставляется субсидия;

обязательство высшего органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации заключить с органом местного самоуправления соглашение о предоставлении субсидии в случае, если субсидия используется субъектом Российской Федерации для предоставления субсидии местному бюджету на оснащение автовокзалов и автотранспортных средств (автобусов) инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности в рамках реализации Комплексной программы;

осуществление контроля за соблюдением субъектом Российской Федерации условий, установленных при предоставлении субсидии;

значение показателя результативности предоставления субсидии – отношение количества оснащенных автовокзалов и автотранспортных средств (автобусов), соответствующих требованиям обеспечения транспортной безопасности, к общему количеству автовокзалов и автотранспортных средств (автобусов), подлежащих оснащению инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности в рамках пилотного проекта;

сроки и порядок представления отчетности об осуществлении расходов бюджета субъекта Российской Федерации и (или) местного бюджета по оснащению автовокзалов и автотранспортных средств (автобусов) инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности в рамках реализации Комплексной программы и о достижении значения показателя результативности предоставления субсидии;

последствия недостижения субъектом Российской Федерации установленного значения показателя результативности предоставления субсидии.5. Уровень софинансирования расходного обязательства субъекта Российской Федерации за счет субсидии устанавливается в размере 95 процентов расходного обязательства.

6. В случае если объем бюджетных ассигнований, предусмотренных в бюджете субъекта Российской Федерации на финансирование расходного обязательства субъекта Российской Федерации, не соответствует установленному уровню софинансирования из федерального бюджета, размер субсидии, предоставляемой бюджету субъекта Российской Федерации, подлежит сокращению до соответствующего уровня софинансирования, а высвобождающиеся средства перераспределяются Правительством Российской Федерации между бюджетами других субъектов Российской Федерации, имеющих право на получение субсидии, на основании предложения Министерства транспорта Российской Федерации.

7. Эффективность использования субсидии оценивается путем анализа степени достижения значения показателя результативности предоставления субсидии - отношение количества оснащенных автовокзалов и автотранспортных средств (автобусов), соответствующих требованиям обеспечения транспортной безопасности, к общему количеству автовокзалов и автотранспортных средств (автобусов), подлежащих оснащению инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности в рамках пилотного проекта.

8. В случае несоблюдения органом государственной власти субъекта Российской Федерации условий предоставления субсидии перечисление субсидии приостанавливается Министерством финансов Российской Федерации в установленном им порядке.

9. Решение о приостановлении перечисления (сокращении объема) субсидии бюджету субъекта Российской Федерации не принимается в случае, если условия предоставления субсидии были не выполнены в силу обстоятельств непреодолимой силы.

10. Перечисление субсидий осуществляется в установленном порядке на счета территориальных органов Федерального казначейства, открытые для учета поступлений и их распределения между бюджетами бюджетной системы Российской Федерации, для последующего перечисления в установленном порядке бюджетам субъектов Российской Федерации.

11. Не использованный на 1 января текущего финансового года остаток межбюджетных трансфертов подлежит возврату в федеральный бюджет органами государственной власти субъектов Российской Федерации, за которыми в соответствии с законодательными и иными нормативными правовыми актами закреплены источники доходов бюджета субъекта Российской Федерации по возврату остатков межбюджетных трансфертов, в соответствии с требованиями, установленными бюджетным законодательством Российской Федерации.

В случае если неиспользованный остаток субсидий не перечислен в доход федерального бюджета, указанные средства подлежат взысканию в доход федерального бюджета в порядке, установленном Министерством финансов Российской Федерации.

В соответствии с решениями Федерального дорожного агентства о наличии потребности в не использованных на 1 января текущего финансового года межбюджетных трансфертах средства в объеме, не превышающем остатки межбюджетных трансфертов, могут быть возвращены в текущем финансовом году в бюджеты субъектов Российской Федерации для финансового обеспечения расходов, соответствующих целям предоставления межбюджетных трансфертов.

12. Субсидия в случае ее нецелевого использования подлежит взысканию в доход федерального бюджета в соответствии с бюджетным законодательством Российской Федерации.

13. Контроль за соблюдением субъектами Российской Федерации условий предоставления субсидий осуществляется Федеральным дорожным агентством и Федеральной службой финансово-бюджетного надзора.

УТВЕРЖДЕНО
постановлением Правительства
Российской Федерации
от _____ № _____

Распределение

субсидий в 2011 году из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения на автомобильном транспорте в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте (тыс. рублей).

Наименование субъекта Российской Федерации	Сумма субсидии
Республика Дагестан	20 316,0
Республика Ингушетия	20 316,0
Кабардино-Балкарская Республика	20 316,0
Карачаево-Черкесская Республика	20 316,0
Республика Северная Осетия-Алания	20 316,0
Чеченская Республика	20 316,0
Ставропольский край	20 486,0
Московская область	7 618,0
Всего	150 000,0



Проект Группы компаний «Русские Автобусные Линии»

«Нет в России семьи такой, где не памятен был свой герой»

С момента своего создания Группа компаний «Русские автобусные линии» осуществляет активную благотворительную и социально значимую деятельность. Так, в этом году, в рамках реализации проекта «Нет в России семьи такой, где не памятен был свой герой», посвященного дню Победы в Великой Отечественной войне, компания оказала помощь в восстановлении Ленино–Снегиревского военно-исторического музея, в котором в ночь на 10 сентября 2010 года произошел пожар, в результате которого полностью выгорело главное здание музея. Спасти удалось лишь треть экспонатов— остальные, в том числе личные вещи участников битвы под Москвой и уникальные документы, касающиеся боевой истории района и страны, оказались уничтожены.



Справка:

Ленино-Снегирёвский военно-исторический музей — военно-исторический музей Истринского района. В фондах музея находятся уникальные трофейные экспонаты: военная техника, личные вещи, найденные на местах боев (от немецких танков до компаса и ложки).

Руководство и сотрудники компании не могли остаться в стороне и оказали музею помощь. Перечислили средства на ремонт здания, оказали информационную поддержку, разместив на автостанции компании объявление с просьбой о помощи. В результате сотрудники компании и многие из пассажиров, видевших объявление, принесли экспонаты для музея. Большую часть экспонатов из личного семейного архива принес руководитель Группы компаний «Русские автобусные линии» Лоран Борис Олегович. Также часть экспонатов были переданы сотрудниками Смоленского филиала «Русские автобусные линии» найденные в местах боёв под Смоленском. В результате в дар музею было передано более 160 экспонатов: немецкие каски фляги, экземпляры газеты «Правда» за период с 1943 по 1945г.г., картины, книги и т.д. (список переданных экспонатов смотрите на 3 странице обложки).

История музея

30 ноября 1941 года на 42-м километре Волоколамского шоссе держала оборону 78-я стрелковая дивизия полковника Афанасия Белобородова. Противник наносил в этом районе удар силами 10-й танковой и моторизованной дивизий СС «ДасРайх», 252-й и 87-й пехотных дивизий вдоль Волоколамского шоссе. За отвагу в боях, стойкость и мужество 78-й стрелковой дивизии 26 ноября 1941 года было присвоено звание 9-й гвардейской.

Шесть месяцев и 21 день длилась битва на подмосковной земле. В память о бессмертном подвиге Красной Армии в битве за Москву на главных участках сражений были воздвигнуты монументы Боевой Славы: Крюково, Ленино, Истра, Дубосеково, Волоколамск. На западной окраине деревни Ленино открыта первая очередь «Военно- исторического мемориального комплекса» (мемориальное кладбище), созданного по инициативе Ассоциации Военно-исторических мемориалов Министерства обороны РФ и при содействии Администрации Истринского района. Здесь дважды в год происходит торжественное перезахоронение останков наших солдат и офицеров, найденных поисковыми отрядами в местах боев под Москвой. Сюда можно прийти поклониться памяти всех павших бойцов, вспомнить своих родных и близких, погибших не только на территории нашей страны, но и за рубежом.

9 мая 1967 года на 42-м километре Волоколамского шоссе, где проходил последний рубеж, на котором гвардейцы А. П. Белобородова остановили наступление немецких войск, был открыт мемориал. На высокой платформе установлены танк Т-34-85 и бетонные пирамиды-надолбы. Надпись на гранитном постаменте гла-

сит: «Здесь в грозные дни осени 1941 года доблестные воины 16-й армии остановили врага. Отсюда в декабре 1941 года они перешли в решительное наступление и начали разгром немецко-фашистских захватчиков». Авторы мемориала — архитектор С. Некрасов, инженер Р. Несвижская.

Музей в Снегирях восстанавливают всем миром

Восстановительные работы в Ленино-Снегиревском военно-историческом музее идут полным ходом.

На сегодняшний день завершён ремонт крыши и перекрытий, осуществляется заливка пола, внутренние отделочные и штукатурные работы. Все необходимые материалы уже завезены. Восстановление продолжается силами Торгового Дома «Асса», который старается в кратчайшие сроки и максимально эффективно отремонтировать помещения.

Жители района близко к сердцу приняли призыв главы района Анны Щербы о помощи в восстановлении музея. Как нам сообщили в управлении по культуре и спорту Истринского района, 30 предприятий и многие жители района уже перечислили в фонд восстановления музея в общей сложности около 800 тысяч рублей. В числе спонсоров – ОАО «ПСО-13» и ООО «ГАМЕМ», выделившие самые крупные суммы.

Руководство ЗАО «Истра Мебель» безвозмездно передало музею новую мебель на сумму более 130 тысяч рублей.

Разместить спасенную экспозицию планируется в большом конференц-зале. Рекламное агентство «ИРРС» на безвозмездной основе принимает активное участие в его оформлении. Сотрудники музея говорят, что в конференц-зале планируется организовать три тематических площадки. Первая будет посвящена началу Великой Отечественной войны, на второй будет представлена экспозиция, рассказывающая об обороне Москвы и начале контрнаступления Красной Армии, а на третьей организаторы раскроют афганскую тему.

— Местные жители предлагают свою помощь в воссоздании экспозиции, приносят в дар сохранившиеся в семьях с военных времён вещи и книги, — сообщила в интервью «ИВ» исполняющая обязанности директора музея Светлана Решетникова. — Мы, к сожалению, не можем сейчас принять эти ценные реликвии только из-за того, что нам негде их хранить. Пока ведутся восстановительные работы, сами мы обитаем во временных вагончиках, а устраивать там хранилище новых экспонатов совершенно невозможно. Но мы надеемся в ближайшее время начать приём вещей и очень рады всем, кто хочет нам помочь. Предположительно открытие экспозиции мы приурочим ко Дню освобождения Истры, хотя загадывать сейчас очень сложно.

Начальник управления по культуре и спорту Марина Жерлыгина рассказала, что на прошлой неделе сотрудники управления посетили выставку декоративно-прикладного искусства жителей села Покровское «Из бабушкиного сундука» и получили в дар музею несколько предметов мебели и интерьера деревенского дома. Их со времён Великой Отечественной войны в целостности сохранила жительница деревни Захарово Нина Цебенко, которая и организовала эту выставку.

Начальник управления по финансам и казначейству Истринского района Людмила Яновская передала в фонд музея из личного семейного архива несколько книг военной эпохи, а истринский предприниматель Николай Давыдов подарил музею старинный деревянный комод. Как только станет возможным, все собранные экспонаты будут сразу же включены в экспозицию музея.



Музей открылся

3 декабря, Ленино-Снегиревский военно-исторический музей вновь открыл свои двери для посетителей. Пока гостей принимают только в пристройке, которая меньше всего пострадала при сентябрьском пожаре и была восстановлена всего за два с половиной месяца.

Сотрудники музея вместе со строителями постарались сделать все, чтобы к годовщине Битвы под Москвой экспозиция начала свою работу. Сейчас в отремонтированном здании открыт конференц-зал с представленной в нем частью экспонатов. Также музейные работники готовы предложить своим посетителям экскурсии по территории комплекса и тематические видеофильмы. Тем временем строители уже приступили к восстановлению основного здания музея, выгоревшего почти до основания.



**Проект группы компаний
Русские автобусные линии**

**«Нет в России
семьи такой,
где не памятен был
свой герой»**

Переданные экспонаты в дар музею:
 Немецкие каски.
 Советские каски.
 Планшет офицера Советской Армии.
 Фрагмент противотанковой мины
 времен ВОВ.
 Штыки от винтовки Мосина.
 Ящик от снарядов миномета 50мм СССР.
 Ящики от патронов.
 Ремень парадный.
 Контейнер от пулеметной ленты(Германия).
 Расчетная книжка
 офицера Красной Армии 1946г.
 Каска немецкого танкиста.
 Макет боя (ВОВ).
 Пулеметная лента с деактивированными
 патронами для немецкого
 пулемета.
 Верхняя часть кирасы –
 экипировка штурмовых
 отрядов Советской Армии 1942г.
 Личное дело офицера Советской Армии
 Лорана Бориса Юрьевича.
 Часы командирские (СССР) времен ВОВ.
 Подсумок под гранаты Ф1.
 Документы времен ВОВ. 29040
 Агитационные листовки немецкой
 пропаганды для советских солдат.
 Книга Леонида Андреева
 «Философия существования,
 военные воспоминания».
 Книга А.М. Щербина Дневник участника
 Великой Отечественной Войны,
 летчика, прошедшего всю войну
 с первых дней до 9 мая и далее
 до победы над Японией».
 Картина написанная
 в честь 65 годовщины Победы в
 Великой Отечественной Войне
 юной художницей Валентиной Чкония.

Общее количество переданных
 экспонатов более 100 шт.



Целевая рассылка издания

- Организации – члены Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»
- 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
- 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: реализация автобусов, запасных частей, топлива; техническое обслуживание, ремонт, переоборудование автобусов; спутниковая навигация; страхование, реклама.

Подписка на журнал «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» осуществляется: Каталог российской прессы «Почта России» - Индекс 11129 (со 2-го полугодия 2010г.), а также непосредственно через редакцию журнала на все номера журнала.

Адрес редакции:

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

Тел./факс (495) 633-12-89

E-mail: info@rosbuslines.ru

www.rosbuslines.ru

AUTO TRACKER

ГЛОНАСС | GPS МОНИТОРИНГ

СИСТЕМА ГЛОНАСС/GPS МОНИТОРИНГА



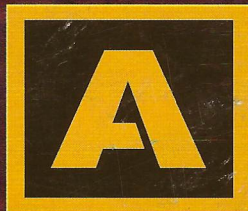
Мир не тесен

БЕЗГРАНИЧНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ
УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ



Русские Навигационные Технологии
Москва, 3-я Рыбинская ул. д. 22, стр. 4,
Тел./факс: +7 (495) 921-44-35 (многоканальный)
info@autotracker.ru

www.autotracker.ru



**Проект Группы компаний
Русские автобусные линии**

**«Нет в России
семьи такой,
где не памятен был
свой герой»**

**Помощь в восстановлении
Ленино - Снегиревского
военно-исторического музея.**

подробная информация на стр. 49-51