

# РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 3 (54) май-июнь

**2014**



**III МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ**

**«ТРАНСПОРТ СИБИРИ»**



**ПОЗДРАВЛЕНИЕ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ  
МАКСИМА СОКОЛОВА С 69-Й ГОДОВЩИНОЙ  
ПОБЕДЫ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ**

**Дорогие друзья!**

9 мая имеет особое значение для всех нас, так как является днем славы, днем великого уважения и преклонения перед теми, кто пережил ту войну, кто не вернулся с фронта, кто спас наш народ от порабощения и унижения. Советский народ показал всему человечеству пример стойкости, мужества и героизма в борьбе за свободу и независимость Родины.

Неоценимый вклад в победу внесли наши ветераны-транспортники, которые отважно сражались на фронтах, мужественно держали бессменную трудовую вахту, выстояли и победили в этой войне. Транспортная система государства выдержала тяжелейшие испытания войной за счет четкой координации, рационального распределения грузопотоков, мобилизации всех имеющихся ресурсов.

Дорогие ветераны, примите самые искренние слова благодарности за ваш боевой и трудовой подвиг. Крепкого вам здоровья, благополучия, жизненной активности и чистого неба над головой.

**С Днем Победы!**

**9 мая**





# Выпускникам учебных заведений транспортного комплекса Российской Федерации



## Дорогие друзья!

От имени коллегии Министерства транспорта Российской Федерации и от себя лично приветствую вас в большой семье транспортников России и поздравляю с окончанием учебного заведения!

Транспорт всегда играл определяющее значение для нашей страны. Вековые традиции, культура производства, добросовестное отношение к делу, служение интересам России – всегда были и остаются важнейшими основами жизни и развития транспортного комплекса. Из юношеского интереса, через пример отцов, прилежную учебу и на авторитете наставников сложились наши коллективы, трудовые династии, поколения тружеников, объединенных особой любовью к отрасли. Но транспортная отрасль – не только становой хребет экономики, а еще и нормальная жизнь наших людей, которым мы помогаем преодолевать необъятные просторы России.

Это важнейшее событие в вашей жизни – вы стали специалистами. Мы ждали вас и шли к этому дню все время вместе, с вашими преподавателями и наставниками.

За годы учебы вы приобрели не только фундаментальные знания, но и практические навыки, научились мыслить и решать сложные задачи. Важно сохранять все самое лучшее, что дал вам вуз, – его традиции и культуру, особую атмосферу дружбы, поддержки и созидания. Обладая знаниями, энергией молодости и энтузиазмом, вы сможете быстро влиться в многомиллионный коллектив транспортников России. Нам нужны активные и инициативные, заинтересованные и увлеченные специалисты, способные реализовать масштабные инфраструктурные проекты, стремящиеся внести свою лепту в активное развитие транспортной отрасли нашей страны.

От всего сердца желаю вам никогда не останавливаться на достигнутом, открывать новые горизонты знаний и науки, ставить перед собой амбициозные цели и добиваться желаемых результатов. Всегда учитесь новому. Ваш профессиональный жизненный путь только начинается, и все еще впереди. И пусть этот замечательный день станет отправной точкой в новую жизнь, наполненную открытиями, впечатлениями и неизменным движением к лучшему будущему для вас и для нашей великой страны!

М. Ю. Соколов

# РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 ГОДА

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

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

**Периодичность выхода:**

от 6 до 12 выпусков в год

**Тираж:** 5 000 экз.

**Распространение:** подписка и целевая рассылка

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

**Экспертный совет:**

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

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

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

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

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

ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»

**Жарков С.А.** – президент ОАО «БАНК СГБ»

**Левятов А.И.** – председатель правления НП «Развитие Автовокзалов Страны»

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

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

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

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

**Главный редактор:** Б.О. Лоран

**Выпускающий редактор:** А.И. Левятов

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

**Отдел рекламы:** А.Е. Лоран

**Юридическое сопровождение:**

О.А. Станкевич

**Отдел подписки и распространения:**

С.Н. Маракулин, Филиппова О.Е.

**Корреспонденты:** А.С. Суинова,

**Фотограф:** Ю.П. Данченко

**Дизайн и верстка:** Т.Ю. Котелкина

**Корректор:** О.И. Церковская

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

**Адрес редакции:**

119571, г. Москва,

Ленинский проспект, д. 158, офис 310

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

E-mail: info@rosbuslines.ru

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

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

Цена свободная.

Подписано в печать 09.07.2014 г.

Отпечатано в типографии ООО «КНТ СинемаПринт», Москва, 117485,

ул. Бутлерова, д. 4, к. 3;

тел.: +7 (495) 627-55-58



## ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ◆ Сергей Собянин: «Эксплуатация московского кольца железной дороги должна начаться через два года» 3
- ◆ Развитие транспорта в Крыму 4
- ◆ Расширенное заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта 5
- ◆ Международный форум «Транспорт Сибири» 7
- ◆ Итоги XII съезда (общего собрания) членов РАС 10
- ◆ Валерий Ильенко: «Транспорту нужна дорожная карта» 14
- ◆ Итоги выставки «TransSiberia 2014» и международного форума «Транспорт Сибири» 17
- ◆ Резолюция по итогам «круглого стола» «Создание благоприятных условий для осуществления автотранспортной деятельности в регионах» 19

## МЕГАПОЛИС

- ◆ Транспортную программу продлят до 2020 года 21
- ◆ Инвесторы проявляют большой интерес к строительству ТПУ в Москве 22
- ◆ Число нелегальных межрегиональных автобусных маршрутов снижается 22
- ◆ Фактор поддержки 23

## ТЕМА НОМЕРА

- ◆ II Транспортная конференция «Общий транспорт – от необходимого до привлекательного» 25
- ◆ Mootor Grupp 27

## СОТРУДНИЧЕСТВО

- ◆ IRU «круглый стол» 28
- ◆ Буренин Сергей Александрович. ОАО «Транстурсервис» 29
- ◆ Некоммерческое партнерство «Тульский областной Союз транспортников» 31

## АВТОВОКЗАЛЫ

- ◆ В ОАО «АвтоВАС» подвели итоги работы за 2013 год 33
- ◆ Проект приказа «Об утверждении минимальных требований к оборудованию автовокзалов и автостанций» 34
- ◆ Формулы основных проблем в сфере автовокзальной деятельности и возможные пути их решения 35

## ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

- ◆ Реконструкция автостанций 38
- ◆ Модернизация Южного автовокзала 38
- ◆ Незаконные парковки у метро 38
- ◆ В Нарьян-Маре построят пассажирскую автостанцию 39
- ◆ Две автостанции появятся летом на выездах из Новосибирска 39
- ◆ В Смоленске проверили пассажирские автобусы 40
- ◆ Автовокзал в Петрозаводске огородят и оснастят сигнализацией 40
- ◆ На Ивановском автовокзале открылся новый перрон 41

## СВЯЗЬ ПОКОЛЕНИЙ

- ◆ Чайный Путь 42

## ИСТОРИЯ АВТОБУСА

- ◆ Виртуальный музей автобуса ЛиАЗ-677 45

**Уважаемые читатели!**

*Начался высокий сезон межсубъектных регулярных автобусных перевозок. Как к нему подготовились автовокзалы и перевозчики, будет видно в середине сезона. Всплывут все огрехи в подготовке техники, организации перевозки пассажиров, мотивации персонала автовокзала и водителей, предварительной продажи билетов и активизации продаж через агентские сети и многое другое. Главное – оперативно исправлять ошибки и избегать их в дальнейшем.*

*О событиях в отрасли. Грандиозное мероприятие – Международный форум «Транспорт Сибири» – прошло в конце мая в г. Новосибирске. Программа форума охватила все виды транспорта, а также проблемы безопасности дорожного движения, науки и образования. В рамках форума и на его площадке прошел XII съезд Российского автотранспортного союза, который в этом году отмечает свое 15-летие. Особого внимания заслуживает «круглый стол», проведенный там же по теме «Создание благоприятных условий для осуществления автотранспортной деятельности в регионах».*

*Столица снова задает ритм развитию транспортной инфраструктуры города. Транспортную программу Москвы продлят до 2020 года. Об этом докладывал мэр Москвы Сергей Семенович Собянин Президенту РФ Владимиру Владимировичу Путину.*

*В июне прошло расширенное заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского электрического транспорта. Также состоялось заседание организационного комитета III Всероссийской конференции «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму – 2014», которая состоится в сентябре.*

*В этот же период прошел «круглый стол», организованный IRU по международным пассажирским автобусным перевозкам и созданию устойчивой мобильности для всех.*

*В мае свое 20-летие отмечали наши эстонские коллеги «Mootor Grupp» и провели конференцию «Общий транспорт – от необходимого до привлекательного». Весьма интересно сравнивать проблемы автотранспорта и пути их решения в странах постсоветского пространства.*

*Панъевропейская ассоциация автовокзалов провела в г. Любляна свой очередной съезд. После апрельского съезда наших автовокзалов в Москве, где были представители АРС, было интересное продолжение дискуссии по развитию автовокзалов и обмену опытом с учетом весьма разного законодательства у нас и в Европейском Союзе.*

*В общем, и май, и июнь были насыщены событиями, которые влияют на наш сектор рынка. Мы постарались осветить эти события.*

Приятного и полезного чтения!

**Борис Лоран**



## Сергей Собянин:

«Эксплуатация московского кольца железной дороги должна начаться через два года»

На встрече с Президентом РФ Владимиром Путиным мэр отчитался о выполнении наиболее крупных транспортных проектов. Он признал, что с Московской кольцевой железной дорогой «есть отдельные проблемы», однако заверил, что «в целом проект идет более-менее нормально». «Должны в конце 2015 года основные

работы закончить и в 2016 году приступить к эксплуатации», – пообещал Собянин. Он добавил, что кольцевая железнодорожная ветка станет «вторым пересадочным контуром метро».

Рассказывая о развитии метрополитена, мэр напомнил, что за последние годы было построено 25 км. «Это только на-

чало, потому что мы входили в стройку, проектирование и так далее, а в последующие годы будет ввод гораздо больше, чем в предыдущие годы. Эта стройка двигается, мы проектируем, она реально идет», – заверил Собянин.

«Что касается автомобильных дорог: с 10–15 км дорог, реконструируемых и строящихся в 2010 году, мы вышли на 80 км. Для Москвы это огромные показатели, жители видят, как развязки строятся, реконструируются дороги. Набранный темп мы постараемся сохранить и таким образом восполнить отставание, которое было в предыдущие годы», – сказал столичный градоначальник.

Он отметил, что также ведется развитие других видов транспорта, в том числе такси.

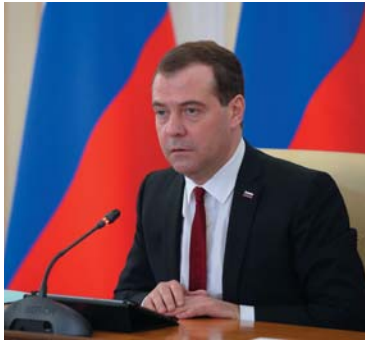
Для реконструкции и развития Малого кольца Московской железной дороги в 2011 году Правительство Москвы и «Российские железные дороги» создали совместную компанию «Московская кольцевая железная дорога» (МКЖД). На ее сайте сообщается, что «к четвертому кварталу 2015 года

будет построен 31 остановочный пункт, из которых 19 – крупных транспортно-пересадочных узлов: 12 с пересадкой на метрополитен,

6 – на радиальные направления и один – обеспечивать оба вида одновременно». С 2016 года МКЖД планирует перевозить ежегодно более 250 млн пассажиров, интервал поездов в часы пик составит до пяти минут.

<http://itar-tass.com>





# РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА В КРЫМУ



В 2014 году на развитие транспорта в Крыму правительство направит 7 млрд рублей.

Дмитрий Медведев подписал распоряжение о финансировании программы транспортного обеспечения Крымского федерального округа.

Премьер-министр России распорядился направить в 2014 году около 7 млрд рублей на финансирование транспортного обеспечения Крымского федерального округа. Такая информация была опубликована на сайте Правительства. «Распоряжение позволит улучшить транспортное обеспечение Крымского федерального округа, что особенно важно в курортный сезон, связанный с увеличением пассажиропотока», – говорится в пояснительной записке к документу.

Более 3 млрд рублей будет направлено Росавтодору на финансовое обеспечение дорожной деятельности на автодорогах общего пользования. Отдельной строкой ОАО «РЖД» на финансирование Госпредприятия «Крымская железная дорога» будет направлено более 1 млрд рублей. Еще около 680 млн рублей будет выделено Росавиации на обеспечение воздушных перевозок в город Симферополь. Напомним, Крымский полуостров отошел к России после референдума 16 марта. Напомним, что по результатам плебисцита 96,77% его участников высказались за присоединение региона к РФ. 18 марта был подписан договор о вхождении республики и горо-

да Севастополя в состав Российской Федерации.

Постановлением Госсовета Крыма 26 марта были созданы предприятия «Крымская железная дорога» (КЖД), «Крымаэронавигация», а также «Универсал-Авиа».

В управление КЖД передано имущество предприятий, учреждений и организаций, обеспечивающих работу железнодорожного транспорта на территории полуострова. Согласно документу новое предприятие получило статус стратегического и «не подлежит ограничению в энергоснабжении, теплоснабжении, а также в иных ресурсах жизнедеятельности».

В постановлении отмечается, что работники, состоящие в трудовых отношениях со структурными подразделениями, вошедшими в состав КЖД должны быть переведены на работу в созданное госпредприятие, «за исключением случаев иного волеизъявления». Госсовет также создал 26 марта три межотраслевых предприятия промышленного железнодорожного транспорта: Симферопольское, Джанкойское и Красноперекое. В их состав включена собственность одноименных филиалов Киев-Днепровского межотраслевого предприятия промышленного железнодорожного транспорта. В соответствии с постановлением Госсовета предприятия созданы «в целях оказания услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом, подачи и уборки вагонов, маневровой работы».



# РАСШИРЕННОЕ ЗАСЕДАНИЕ КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЬНОГО И ГОРОДСКОГО НАЗЕМНОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА



В заседании, состоявшемся 4 июня 2014 года, приняли участие первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы по конституционному законодательству и государственному строительству Вячеслав Лысаков, заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Асланбек Ахохов, директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алексей Бакирей, генеральный директор ФБУ «Агентство автомобильного транспорта» Сергей Сухарев, генеральный директор Научно-исследовательского института автомобильного транспорта Игорь Титов.

Во вступительном слове Н. Асаул отметил, что Минтранс России провел масштабную работу по организации транспортного обслуживания Олим-

пиады в Сочи. По словам замминистра, с целью регулирования вопросов организации и безопасности движения во время Олимпиады были подготовлены и изданы соответствующие нормативные правовые акты. Н. Асаул также обратил внимание участников заседания на активное развитие транспортного сообщения с Крымским федеральным округом, отметив, что данная работа является наиболее актуальным направлением деятельности транспортного ведомства.

Н. Асаул подвел итоги работы Минтранса России в сфере государственного регулирования автомобильного и городского электрического транспорта в 2013 году, выделив основные направления работы транспортного ведомства, среди которых – работа по нормативному правовому обеспечению контроля за соблюдением водителями режимов труда

и отдыха; развитие регулярных международных пассажирских перевозок; подготовка межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении с Финляндией, Иорданией, КНДР и Швейцарией; подготовка совместно с ГТЛК программы льготного лизинга газомоторных автобусов и наземного электрического транспорта.

Директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Алексей Бакирей выступил с докладом о деятельности Минтранса по совершенствованию законодательства в области автомобильного и городского пассажирского транспорта. Касаясь вопросов правового урегулирования режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, А. Бакирей отметил издание Приказа от 24 декабря 2013 г.





№ 484 «О внесении изменений в Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденное приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 20 августа 2004 г. № 15». Также, по словам А. Бакирея, разработана новая редакция «Правил проведения независимой технической экспертизы транспортных средств». Кроме того, департаментом подготовлен ряд проектов постановлений Правительства РФ, касающихся данной темы. Документы находятся на согласовании в Правительстве РФ.

Важный блок вопросов, по которому велась активная работа Минтранса, – перевозка опасных грузов. По словам директора департамента, значительный прорыв в совершенствовании нормативно-правовой базы произошел в области организации перевозок пас-

сажиров. Разработан и внесен в Госдуму законопроект «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам», подготовлен проект федерального закона «О метрополитенах и других видах внеуличного транспорта», принят ряд постановлений Правительства РФ.



А. Бакирей также отметил достижения в сфере организации и безопасности дорожного движения. Минтрансом России совместно с МВД России подготовлены изменения в Правила дорожного движения в отношении развития велосипедного транспорта, принят Фе-

деральный закон от 12 марта 2014 г. № 32-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (в части увеличения административного штрафа за выпуск на линию транспортного средства, имеющего неисправности), а также издан приказ Минтранса, касающийся правил обеспечения безопасности перевозок пас-

сажиров и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом.

Участники заседания также обсудили вопросы обеспечения транспортной безопасности при перевозках автомобильным и городским электрическим транспортом, а также рассмотрели основные направления деятельности ФБУ «Агентство автомобильного транспорта» и текущее состояние и проблемы развития автомобильного и городского транспорта в Костромской области.

В заседании приняли участие от НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» вице-президент С.А. Буренин, от НП «Развитие Автовокзалов Страны» 1-й вице-президент А.И. Левятов.

<http://mintrans.ru/news>



С 28 по 31 мая 2014 года  
в Новосибирске проходил

## МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «ТРАНСПОРТ СИБИРИ»

30 мая состоялась конференция, на которой подвели итоги III Международного форума «Транспорт Сибири». В течение нескольких дней на площадках форума обсуждались стратегические задачи и перспективы инновационного развития транспортных отраслей и дорожно-строительного комплекса.



Программа форума «Транспорт Сибири» охватила все основные направления: воздушный транспорт, внутренний водный транспорт, пассажирский транспорт и легковое такси, транспортно-логистический комплекс, дорожно-строительный комплекс, газомоторное топливо. На форуме обсудили проблемы безопасности дорожного движения, науки и образования.

По словам вице-губернатора Новосибирской области Анатолия Соболева, форум не только еще раз подтвердил значимость транспорта и его

комфортности для жителей Сибири, но и обратил внимание на самые актуальные вопросы. «Интерес к проблематике очевиден. Форум «Транспорт Сибири» посетили в два раза больше заинтересованных специалистов, чем в прошлом году», – отметил вице-губернатор.

«Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии России, – подчеркнул заместитель председателя Комитета Государственной Думы по транспорту Александр Старовойтов. – Если мы не будем уделять достаточного внимания развитию

транспорта, то будем отставать во всех сферах экономики. Радует, что в экспозиции выставки «TransSiberia 2014», которая проходит одновременно с форумом, представлено большое число российских производителей. Это говорит о том, что мы вполне можем составить конкуренцию западным компаниям».

Генеральный директор ОАО «Аэропорт Толмачево» Евгений Янкилевич рассказал об итогах работы конференций и «круглых столов» по направлению «Воздушный транспорт». Среди инициатив, предложенных на форуме, – повышение транспортной доступности аэропорта Толмачево, увеличение субсидий и дальнейшее развитие авиаперевозок в регионе.

28 мая в рамках форума состоялась XII съезд членов Российского автотранспортного союза, в ходе которого обсудили актуальные проблемы пассажирских перевозок. Большой интерес вызвала тема экологически чистых видов транспорта. В экспозиции был представлен «Сибирский троллейбус»,





а также широкий ряд техники, работающей на газомоторном топливе. Такие виды транспорта были названы приоритетными для развития в больших городах.

«Особенно остро прошло обсуждение вопросов реализации нормативно-правовых актов, регулирующих транспортную безопасность на автовокзалах, автостанциях и транспортных предприятиях, – сказал начальник Департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии Новосибирска Валерий Жарков. – Участники

подвели итоги первого года работы по реализации Федерального закона об обязательном страховании жизни, здоровья и имущества пассажиров». Кроме того, на форуме обсудили необходимость формирования тарифной политики и применение автоматизированных систем оплаты проезда, в том числе переход на безналичную систему оплаты. Одним из предложений участников и экспертов секции «Пассажирский транспорт» стало также повышение привлекательности общественного транспорта и престижа профессии во-



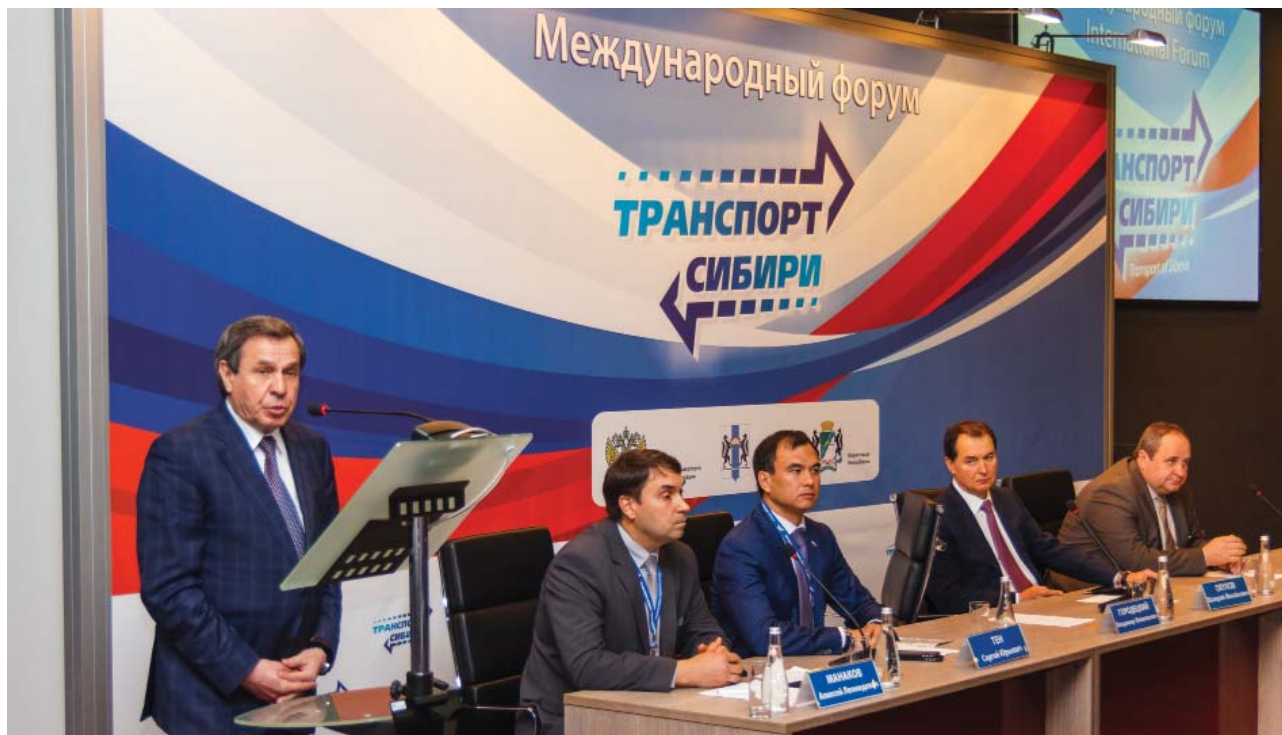
дителя. Так, участники форума предложили выбрать единую государственную политику в области тарифообразования, возобновить программу государственной поддержки регионов по приобретению и обновлению подвижного состава, рассмотреть вопросы поддержки строительства метрополитена в крупных городах.

Тема газомоторного топлива была подробно рассмотрена на конференции «Основные направления развития рынка газомоторного топлива в Сибирском федеральном округе».



Среди инициатив, озвученных на конференции по итогам форума «Транспорт Сибири», – предоставление субсидий федерального бюджета для участия в программе приобретения серийной газобаллонной техники.

Одним из крупнейших мероприятий форума стала Международная конференция «Современное такси», в которой приняли участие представители некоммерческих объединений и профсоюзов из 37 регионов России, а также Постоянное представительство Международного союза автомобильно-



го транспорта в Евразии (IRU), эксперты из США и Европы. На мероприятии рассмотрели возможности развития российского рынка услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, а также вопросы перевозок легковым коммерческим транспортом.

В третий день работы форума состоялась конференция по безопасности дорожного движения «Современные подходы к решению проблем детского дорожно-транспортного травматизма», где большое внимание было уделено обеспечению профилактики детского травматизма на дорогах через систему образовательных организаций Новосибирской области. В дискуссии приняли участие представители Министерства образования Новосибирской области, образовательных учреждений, а также общественной организации «Форпост».

В ходе проведения «круглых столов» секции «Наука, образо-

вание, кадры» прошло обсуждение современных направлений развития транспортного образования и науки, рассмотрены ключевые позиции совершенствования модели взаимодействия образовательных учреждений и работодателей, а также определены перспективные направления развития совместных проектов в научно-исследовательской и об-

разовательной деятельности, в области повышения квалификации дипломированных специалистов.

По итогам работы III Международного форума «Транспорт Сибири» были выработаны решения по каждому направлению дальнейшего развития дорожно-транспортного комплекса Новосибирской области.



В.И. Новосёлов



28–29 мая 2014 года в городе Новосибирске в рамках III Международного транспортного форума Сибири прошли XII съезд (общее собрание) членов Российского автотранспортного союза и «круглый стол» РАС на тему «Создание благоприятных условий для осуществления автотранспортной деятельности в регионах».

В работе съезда приняли участие делегаты и гости из многих регионов России. В рамках съезда и «круглого

стола» состоялись выступления представителей органов государственной власти и общественных организаций, в том числе директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России А.С. Бакирея, директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России И.В. Костюченко, начальника Управления государственного автомобильного и дорожного

надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Ю.Н. Нежемлина, председателя Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства В.В. Ломакина и др. Участники съезда почтили минутой молчания память президента Регионального отраслевого объединения работодателей Брянской области «Ассоциация транспортных предприятий «Брянсктранс» Егора Михайловича Рябцева, скончавшегося 23 апреля 2014 года. На засе-



В.И. Алексеев

С.В. Мосейков

А.Е. Ксензов



*А.С. Бакирей и О.И. Старовойтов*

дании «круглого стола» РАС был рассмотрен широкий круг вопросов, посвященных актуальным проблемам автотранспортной отрасли.

В период проведения мероприятий в Новосибирске состоялось подписание соглашения о сотрудничестве РАС с Некоммерческим партнерством «Национальный союз железнодорожников». Предметом соглашения является сотрудничество в сфере создания благоприятных условий для осуществления транспортной деятельности на территории Российской Федерации, обеспечения комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы Россий-

ской Федерации, повышения качества услуг по осуществлению пассажирских и грузовых перевозок. Также было подписано трехстороннее соглашение о сотрудничестве Некоммерческой организации «Российский автотранспортный союз», Саморегулируемой организации Некоммерческого партнерства «Транспортный Союз Сибири» и Некоммерческой организации «Ассоциация сибирских и дальневосточных городов». Предметом соглашения является сотрудничество в сфере обеспечения комплексной

безопасности и устойчивости транспортной системы Сибири и Дальнего Востока, безопасности дорожного движения, повышения качества услуг по осуществлению автомобильных пассажирских перевозок.

На XII съезде РАС были рассмотрены следующие вопросы:

1. Обращение (приветственное слово) гостей съезда к участникам съезда;

2. Доклад президента союза о работе и перспективных направлениях деятельности РАС;



*А.К. Богданов*





*В.П. Ильенко*

3. Доклады членов РАС и гостей съезда о ситуации с перевозками в регионах и о взаимодействии с органами власти;



*Б.О. Лоран*

4. Рассмотрение и утверждение отчета Ревизионной комиссии РАС;

5. Внесение изменений в состав Ревизионной комиссии РАС;

6. Прием в члены РАС;

7. Награждение членов РАС, представителей органов власти и автотранспортных предприятий в честь 15-летия РАС.

*По первому вопросу повестки дня* – участники съезда приветствовали представители федеральных органов государственной власти, органов власти Новосибирска, представители Союза транспортников России и Роспрофтрансадора.

*По второму вопросу повестки дня* – президент РАС О.И. Старовойтов представил свой доклад участникам съезда.

*По третьему вопросу повестки дня* – состоялись выступления председателя правления СРО НП «Транспортный Союз Сибири» В.П. Ильенко, исполнительного директора Некоммерческого партнерства «Челябинское городское объединение предприятий

автотранспорта и дорожного комплекса» В.В. Волошенко, исполнительного директора Некоммерческого партнерства «Автотранспортный союз Волгоградской области» Н.В. Дорощенко, президента Некоммерческого партнерства «Развитие Автовокзалов Страны» Б.О. Лорана и др.



*Е.П. Шабуров*

*По четвертому вопросу повестки дня* – председатель Ревизионной комиссии РАС А.Б. Шапошников представил отчет Ревизионной комиссии. Отчет был утвержден Общим собранием членов РАС.

*По пятому вопросу повестки дня* – Общим собранием членов РАС было принято решение о досрочном прекраще-





транспортников Владимирской области.

Сам Олег Игоревич Старовойтов был награжден грамотой Союза транспортников России.

Также состоялись подписания соглашения о сотрудничестве РАС с Некоммерческим партнерством «Национальный союз железнодорожников» и трехстороннего соглашения о сотрудничестве Некоммерческой организации «Российский автотранспортный союз», Саморегулируемой органи-

нии полномочий члена Ревизионной комиссии РАС Л.Н. Емельяненко и доизбрании в члены Ревизионной комиссии РАС председателя Совета Некоммерческого партнерства «Калужский региональный автомобильный транспорт Калужской области» Ю.Н. Жукова и президента ООО «Дилижанс» О.В. Коротинной.

По шестому вопросу повестки дня – Общим собранием членов РАС было принято решение о приеме в члены РАС новых организаций и ИП.

По седьмому вопросу повестки дня – состоялось награждение представителей транспортных организаций наградами Российского автотранспортного союза в честь 15-летия РАС.

Одну из наград получило НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» за активное участие в деятельности по совершенствованию отраслевого законодательства.

Медалями Российского автотранспортного союза «За заслуги в развитии автомобильного транспорта» были награждены:

– Ильенко Валерий Павлович, председатель Правления



В.Х. Герман

НП «Транспортный Союз Сибири»;

– Герман Валерий Христианович, президент Регионального союза автотранспортников Ставропольского края;

– Бестаев Роберт Иванович, президент Ярославского автотранспортного союза;

– Кириленко Владимир Иванович, директор Оренбургского НП «Автоперевозчик».

Грамотой «За большой вклад в развитие автомобильного транспорта» был награжден Шапошников Александр Борисович, руководитель Союза авто-

зации Некоммерческого партнерства «Транспортный Союз Сибири» и Некоммерческой организации «Ассоциация сибирских и дальневосточных городов».





## Валерий Ильенко:

«Транспорту нужна дорожная карта»

**– Валерий Павлович, в Новосибирской области завершился III Международный форум «Транспорт Сибири». Можно ли сказать, что он отличался от предыдущих? Какие задачи он позволил решить? Каких интересных результатов мы можем ожидать по его итогам?**

– Транспортный форум проходит с 2012 года. Я считаю, что сравнивать год 2012-й с 2014-м смысла не имеет. Узнаваемость и статусность мероприятия растет: больше участников, сильнее интерес со стороны международных организаций. Хотя, как правило, организации из Европы не сильно торопятся в Россию. Но этот форум уже смог заинтересовать транспортников из многих других стран.

Для подобных мероприятий огромное значение имеет и представительство федеральных структур. К сожалению, министр транспорта РФ Максим Соколов на форуме присутствовать не смог, хотя и планировал. Стечение обстоятельств. Но зато были его заместитель Валерий Окулов, директора департаментов Министерства транспорта РФ, депутаты Государственной Думы, в том числе и заместитель председателя Комитета ГД по транспорту Александр Старовойтов, представители Госавтодорнадзора и Росавтодора.

Немаловажен и тот факт, что в рамках нынешнего форума прошел съезд транспортников России – впервые за Уралом. На этом съезде было принято мно-

жество решений и подписано несколько соглашений. Я совершенно убежден в том, что такие вопросы, как, например, строительство в Новосибирске четвертого моста через Обь или Восточного обхода, начинают решаться именно на таких форумах. Мое убеждение основано на сухих фактах: именно здесь было получено подтверждение – финансирование окончания строительства третьего моста через Обь будет.

**– Вы упомянули четвертый мост через Обь и Восточный обход в качестве примера, или о перспективах их появления в Новосибирске также шла речь на форуме?**

– Да, этот вопрос обсуждался. Правда, конкретных решений по финансированию этих проектов принято не было. Но то, что строительство и четвертого моста, и Восточного обхода будет идти согласно планам, – это факт.

**– Наверное, даже не форум в целом, а конкретный съезд транспортников России, о котором Вы говорили, это как раз та площадка, где можно было оценить: а как же на общероссийском фоне выглядит наш «Транспортный Союз Сибири»?**

– Мне очень приятно об этом говорить. Тем более что это не мое мнение, а оценка руководства Российского транспортного союза: сегодня «Союз Сибири» является лидером среди аналогичных в стране. И имен-



но поэтому очередной – двенадцатый – съезд было решено провести в Новосибирске. Все предыдущие 11 съездов проходили в Сочи.

Конечно, у руководства Российского транспортного союза сначала возникли опасения: сможет ли Новосибирск стать таким же привлекательным местом проведения съезда, как Сочи. Конечно, погода у нас не такая теплая, но, тем не менее, мы смогли убедить руководство в привлекательности нашего города. И 116 представителей транспортных союзов практически со всех регионов страны на съезд приехали.

**– На Ваш взгляд, какие еще наиболее важные моменты форума можно выделить?**

– Много интересного можно было почерпнуть на секции, где обсуждались таксомоторные перевозки и законотворческий опыт субъектов РФ, связанный с регулированием этого вида перевозочной деятельности.

Еще один решающий момент форума также связан с законодательством: на съезде транспортников России был подписан меморандум, который отправили на имя председателя Государственной Думы Сергея Нарышкина и министра

транспорта Максима Соколова. Сложно представить, но транспортная отрасль до сих пор работает без федерального закона. Вот о необходимости его принятия и сказано в этом меморандуме.

Да, у каждого субъекта РФ есть свой транспортный закон. В Новосибирской области мы приняли его в 2007 году. С тех пор депутаты заксобрания региона внесли в него много поправок. Но, тем не менее, он работает, а федеральный не существует вообще.

А он нужен транспортникам, хотя бы для формирования единой тарифной политики. Сейчас этот вопрос отдан на откуп регионам. Как транспортник скажу: такой подход нельзя назвать верным, необходима единая нормативная база. Формулу расчета тарифов должны «изобретать» в правительстве региона, а потом уже внедрять. Эта формула должна быть единой для страны, за исключением коэффициентов, привязанных к территориям субъектов РФ.

Второй немаловажный момент: разночтения при толковании региональных законов

«О транспорте». У субъектов своя трактовка, у контролирующих органов – своя. Ведь они ссылаются на нормативные документы, которые определены их ведомствами. И наш региональный закон на них никак не влияет. Только федеральный способен все привести к единому толкованию.

**– Какие еще принципиальные моменты должны быть отражены в федеральном законе «О транспорте»?**

– Порядок предоставления перевозчикам права на осуществление деятельности. Этот вопрос вызывает много нареканий. И он также должен находиться в компетенции федеральных органов, а не региональных, которые сегодня проводят конкурс всего на два-три года. Я считаю, что в ФЗ должна быть прописана следующая мысль: если перевозчик добросовестный, если он выполняет все договорные обязательства, то он имеет право работать, скажем так, «до бесконечности». Только в этом случае он сможет развиваться, работать на перспективу и не опасаться, что через три года контракт

закончится и нового он уже не получит.

Понятно, что нужны и ограничения: не выполняешь условия – расторгать договор. Конечно, я сейчас говорю не о перевозчиках-однодневках, а тех, кто пришел на рынок транспортных перевозок не на сутки.

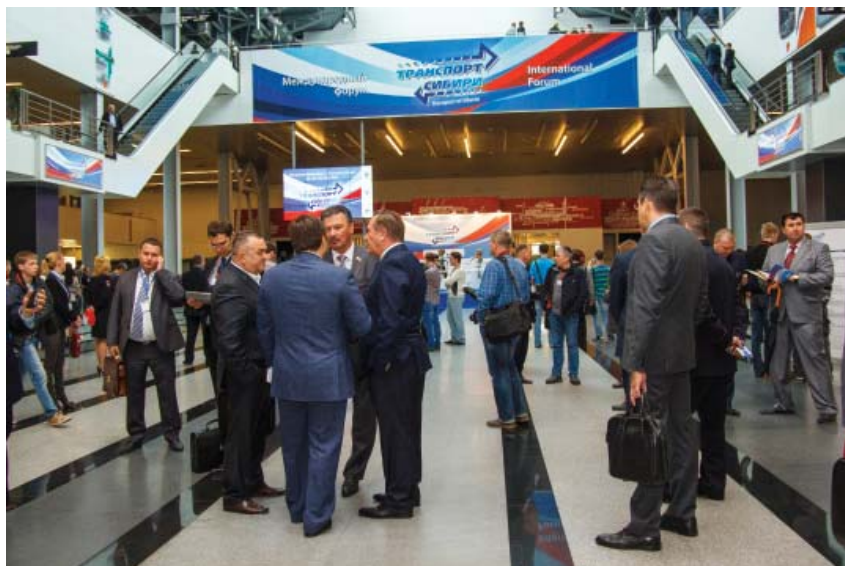
Сейчас в Новосибирске и Новосибирской области ситуация несколько изменилась. В администрациях и города, и области перевозчиков услышали: в Новосибирске договоры заключают на десять лет, а в области – на семь.

Также нужна и целевая программа поддержки пассажирского транспорта.

**– Что касается пассажирского транспорта – вопрос непростой и с целым рядом противоречий. Например, с одной стороны, обеспечение безопасности жизни пассажиров (и для государства это приоритетное направление), создание для них комфортных условий. С другой – поддержка перевозчиков и создание комфортных условий для них.**

– Есть много вопросов, и пока нет абсолютной ясности – как их решать. Например, говорят, что на пассажирские городские автобусы надо устанавливать тахографы. Я считаю, что это не совсем правильно. Да и сами транспортники против. Не исключено, что все эти моменты также будут прописаны в ФЗ, который расставит все по своим местам: на каких видах транспорта тахографы нужны, а на каких – нет.

**– Валерий Павлович, с основными задачами прошедшего форума все понятно. Давайте забежим**



**вперед и немного поговорим о четвертом Международном транспортном форуме. С какими результатами к нему должны подойти город и область?**

– Думаю, что и в Новосибирске, и в Новосибирской области должна быть разработана транспортная стратегия развития, как сейчас говорят – дорожная карта. И в ней должно быть четко прописано: кто ты такой и что тебя ждет завтра.

Власти не надо бояться мнений общественников, ученых, чиновников... Нужно садиться всем вместе за один стол и определять эту самую стратегию развития транспортной отрасли города и региона. Ведь у каждой группы людей свое мнение: общественники предложат одно, ученые – другое, чиновники – третье, контролирующие органы – четвертое. Только так, на мой взгляд, можно создать что-то действительно стоящее и реально и продуктивно работающее.

А проблем ведь, на самом деле, очень много. Это и дублирование маршрутов; и отсутствие единого диспетчерского пункта, который бы объединил и пассажирский транс-



порт, и скорую помощь, и МЧС; и междугородные перевозки.

Кстати, последний вопрос меня – как транспортника-патриота Новосибирской области – волнует очень сильно. Смотрите: у нас нет современного подвижного состава для междугородных перевозок, у нас нет нормального автовокзала...

О том, что для каждого направления междугородных автобусных перевозок должен быть свой автовокзал, поговорили, пошумели и забыли. И никто не собирается объяснять, почему междугородный транспорт должен ехать в центр города, собирая по пути всевоз-

можные пробки. Конечно, это вопрос непростой. Недостаточно построить несколько автовокзалов, нужны логистика, доставка пассажиров к этим станциям. Но то, что их надо строить, не вызывает сомнения. Думаю и мэрия Новосибирска, и Министерство транспорта Новосибирской области должны уделить этому вопросу самое пристальное внимание.

И если «Транспортный Союз Сибири» называют лучшим в СФО, то по междугородным перевозкам выглядим даже не хуже, а отвратительнее всех сибирских регионов. Приведу только один пример: мы проводим всякие крупные форумы типа «Интерры», но для того чтобы привезти на них участников, заключаем договоры с перевозчиками Барнаула и Кемерово. Разве это правильно? Если уж мы решили называть Новосибирск столицей Сибири, то и транспорт должен соответствовать столичному уровню. Сейчас нашему междугородному, межсубъектному и международному пассажирскому автомобильному транспорту при самом хорошем раскладе можно поставить оценку «три с минусом».



## ИТОГИ ВЫСТАВКИ «TRANSSIBERIA 2014» И МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА «ТРАНСПОРТ СИБИРИ»

С 28 по 31 мая в Новосибирске состоялась выставка индустрии транспорта, транспортной, складской логистики и инфраструктуры «TransSiberia 2014», а также III Международный форум «Транспорт Сибири».

### Выставка «TransSiberia 2014»: экспозиция и отзывы участников

61 компания из четырех стран мира приняла участие в выставке. В экспозиции «TransSiberia 2014» были представлены три основные раздела: «Транспортная и складская логистика», «Дорожное строительство и средства дорожной безопасности», «Пассажирский и грузовой транспорт, спецтехника». За четыре дня работы на выставках «TransSiberia 2014», «АвтоСиб-2014» и III Международном форуме «Транспорт Сибири» побывали 8374 уникальных посетителя. В огромной экспозиции компании «Интер-Лайн» было выставлено восемь единиц техники, в том числе автокраны, самосвалы, автобетоносмесители, тягач.

«На выставку “TransSiberia” мы специально привезли гусеничный кран ZOOMLION ZCC550, – поведали нам представители компании. – Длина его основной стрелы достигает 52 метров. Благодаря нам найти дорогу к “Экспоцентру” было очень легко: стрела крана была видна издали и привлекала внимание проезжающих. Без

ложной скромности можем назвать этот экспонат самым заметным на выставке».

Кроме того, в выставочном павильоне компания продемонстрировала новый седельный тягач HOWO A7: его усовершенствованная безопасная кабина имеет отличный дизайн и прекрасный обзор.

Компания «Линде», один из ведущих немецких производителей вилочных погрузчиков, предложила вниманию посетителей дизельные электрические погрузчики и электрические тележки с подъемом.

Компания «Трансконтейнер» представила услуги мультимодальных перевозок (российских и международных) с использованием нескольких видов транспорта – автомобильного, железнодорожного, морского.

«Выставка дала поток потенциальных клиентов, возможность проведения в одном месте личных встреч, – сказал **Евгений Дурнев, исполняющий обязанности заместителя директора филиала «Трансконтейнер» на Западно-Сибирской железной дороге.** –



Мы получили новых клиентов, встречи с существующими клиентами и уточнение каких-то процессов взаимодействия с ними. В результате мы надемся на получение новых заказов от существующих и потенциальных клиентов».

Группа компаний АМПС на своем стенде представила экскаватор-погрузчик MST M542Plus, самосвал Shacman SX 3256DR384, бульдозер Shantui SD16. Также посетители могли получить консультацию специалистов ГК АМПС и скидки на самые популярные модели техники.

«Для нас выставка – это возможность познакомить посетителей с новинками дорожно-строительной техники, приобрести новых клиентов и партнеров, а также пообщаться с постоянными клиентами», – сказала **Елена Носова, руководитель отдела по связям с общественностью ГК АМПС.**

Компания «ПЭК» представила на выставке услуги по перевозке грузов.

«Мы являемся одним из лидеров в перевозках по России, у нас более 5000 адресов доставки, – сообщила **Ирина Хитрова, начальник отдела продаж компании «ПЭК».** – Мы осуществляем доставку в такие глухие деревни, которые иногда даже не обозначены на кар-

те». По словам Ирины Хитровой, у выставки «TransSiberia 2014» хорошая посещаемость: «Нас радует интерес людей к нам. Общение с клиентом живую происходит эффективнее».

Компания «Газпром газомоторное топливо» представила ряд моделей коммунальной техники и пассажирского транспорта, работающих на природном газе. Компания и власти Сибирского федерального округа реализуют комплекс мероприятий по газификации транспорта для повышения экономической эффективности транспортных перевозок и снижения вредного воздействия на окружающую среду.

29 мая постоянный участник выставки «TransSiberia» компания «Форклифт» провела конкурс мастерства водителей автопогрузчиков под названием «Живая сталь». Задания требовали от участников ловкости: так, например, с помощью вилочного погрузчика водителям нужно было поместить предмет в четко очерченный квадрат, проехать препятствие в виде качели и даже разложить куски торта по тарелкам. Жюри оценивало маневренность погрузчиков, скорость и качество выполнения заданий.

Конкурс «Живая сталь» стал одновременно и очень зрелищным мероприятием, и эффективным способом демонстрации профессиональной аудитории преимуществ складской техники «Komatsu», официальным дилером которой является в Новосибирске компания «Форклифт».

«Мы надеемся, что те возможности для заключения деловых контрактов, которые дала выставка, участники реализуют

в полной мере, – говорит директор выставки «TransSiberia» Александр Шмигидин. – Желаем всем участникам в их поствыставочных мероприятиях на отлично отработать каждый полученный контакт и, конечно, ждем всех на “TransSiberia 2015”!».

### Форум «Транспорт Сибири»: проблематика и темы

Основная работа экспертов транспортной отрасли проходила в конференц-залах – на III Международном форуме «Транспорт Сибири», в котором в этом году приняли участие около 2,5 тысяч человек. Среди участников форума были представители Правительства Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, законодательной и исполнительной власти федерального и регионального уровней, руководители профильных федеральных агентств и ведомств, отраслевых союзов и ассоциаций, крупных отечественных транспортных компаний, представители дорожно-строительного комплекса.

Главной темой форума стало повышение инвестиционной привлекательности дорожно-транспортного комплекса для инновационного развития. В течение трех дней на конференциях и «круглых столах» рассматривались вопросы развития дорожного комплекса, воздушного, железнодорожного и общественного пассажирского транспорта, логистики и транспортной инфраструктуры. Особое внимание организаторы форума уделили обеспечению безопасности дорожного движения, а также стратегическим задачам и пер-



спективам инновационного развития транспортных отраслей и дорожно-строительного комплекса.

В ходе форума эксперты обсудили, в частности, такие вопросы, как развитие региональных аэропортов и хабов, общественного транспорта крупных городов, электрического транспорта, взаимосвязи транспортно-логистических узлов Сибири с другими транспортными узлами России, повышение роли железнодорожных пассажирских перевозок в социально-экономическом развитии регионов Сибири,

развитие деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, инновации в строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог и другое.

Особое внимание участники форума уделили реализации государственной программы по внедрению газомоторного топлива в России. В обсуждении этого вопроса приняли участие руководители органов исполнительной власти РФ, представители крупнейших компаний-поставщиков газомоторного топлива и лизинговых компаний, а также представители банковского сообщества. «Эксперты сошлись во мнении, что на данный момент необходимо синхронизировать работу предприятий пассажирского транспорта на газомоторном топливе и организовать стро-

ительство газозаправочных станций», – подвел итог врио министра транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Сергей Титов.

Также участники III Международного форума «Транспорт Сибири» обсудили особенности строительства третьего моста через реку Обь и начало строительства Восточного обхода.

Особенностью «Транспорта Сибири – 2014» стало появление новых тематических площадок. Так, впервые за историю проведения форума эксперты обсудили проблемы развития внутреннего водного транспорта в рамках самостоятельных мероприятий – заседания Координационного совета по транспорту Межрегиональной ассоциации «Сибирское со-глашение» и «круглого стола»

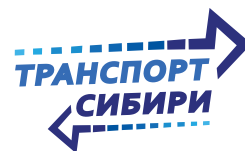
«Повышение роли внутреннего водного транспорта в социально-экономическом развитии регионов Сибири».

Подводя итоги форума «Транспорт Сибири», врио первого заместителя губернатора Новосибирской области Анатолий Соболев отметил, что мероприятие, которое проводится в регионе третий год, становится все масштабнее: «На форум приехало профессиональное сообщество со всей страны – дорожники, транспортники. Решения, которые будут приняты по итогам форума, направят в Минтранс РФ и Госдуму. Надеюсь, что «Транспорт Сибири» становится все интереснее и результативнее. Спасибо всем, кто принимал участие в подготовке и проведении этого мероприятия».

### III Международный форум «Транспорт Сибири»

29 мая 2014 года

г. Новосибирск



#### Резолюция по итогам «круглого стола» «Создание благоприятных условий для осуществления автотранспортной деятельности в регионах»

В мае 2014 года в Новосибирске состоялся III Международный форум «Транспорт Сибири – 2014». В его рамках 29 мая 2014 года был проведен «круглый стол» «Создание благоприятных условий для осуществления автотранспортной деятельности в регионах», организованный Российским автотранспортным союзом при поддержке Правительства Новосибирской области и Администрации города Новосибирска.

В работе «круглого стола» приняли участие представители Министерства транспорта Российской Федерации, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, ФГУП «Защита Инфо Транс» Администрации Новосибирской области и города Новосибирска, органов ис-

полнительной власти регионального и муниципального значения, УГИБДД ГУ МВД России по Новосибирской области, Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, Союза транспортников России, Национального союза страховщиков ответственности, транспортного и страхового бизнес-сообществ.

Участники «круглого стола» заслушали и обсудили доклады и сообщения по актуальным проблемам развития автотранспортного комплекса, включая:

– угрозы закрытия малодетельных автовокзалов и автостанций, вызванные неподъемными расходами на приведение их в соответствие

с требованиями по обеспечению транспортной безопасности;

– проблемы организации передачи персональных данных о пассажирах, следующих по межрегиональным маршрутам, для случаев, когда посадка таких пассажиров осуществляется вне автовокзалов и автостанций;

– закрытие пригородных автобусных маршрутов, обусловленное отсутствием бюджетных средств на обязательное страхование гражданской ответственности перевозчиков за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров;

– оснащение автотранспорта техническими средствами для контроля за режимом труда и отдыха водителей;

– итоги первого года реализации Федерального закона от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика».

По итогам заслушанных докладов и последующего обмена мнениями участниками «круглого стола» были приняты решения обратиться со следующими предложениями к:

**Министерству транспорта Российской Федерации:**

1. Включить малодетальные автостанции (с объемом отправления менее 400 пассажиров в сутки) в перечень объектов транспортной инфраструктуры, не подлежащих категорированию;

2. При разработке порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах предусмотреть на переходный период (до внедрения оборудования, позволяющего в реальном режиме времени передавать эти данные при продаже именных билетов непосредственно в автобусах) возможность использования при таких продажах отрывных корешков к именованным билетам, содержащих персональные данные о пассажирах, которые по окончании рейса будут сдаваться на конечный автовокзал (автостанцию) или в офис перевозчика для последующей передачи этих данных в автоматизированную базу;

3. Включить в Технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств» типовые требования по количественной потребности и порядку размещения в транспортных

средствах оборудования, необходимого для обеспечения транспортной безопасности, включая основные технические характеристики этого оборудования. Отменить порядок, согласно которому такие требования устанавливаются по результатам оценки уязвимости транспортных средств.

4. Инициировать принятие постановления Правительства Российской Федерации, наделяющего Минтранс России полномочиями по утверждению порядка допуска мастерских, осуществляющих деятельность по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту тахографов;

5. Инициировать внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 20.12.2012 № 1484, предусматривающих:

– установление единых страховых тарифов для регулярных перевозок, осуществляемых с посадкой (высадкой) пассажиров только в остановочных пунктах маршрута регулярных перевозок и в любом не запрещенном Правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок;

– установление страховых тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении на уровне страховых тарифов на перевозку пассажиров в городском сообщении.

**Центральному банку Российской Федерации:**

Инициировать внесение изменений в Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ, предусматривающих:

– распространение его действия не только на пассажиров, но также и на экипаж транспортного средства;

– установление права владельцев транспортных средств на поквартальную уплату страховой премии;

– формирование резервного фонда на проведение превентивных мероприятий по повышению безопасности на пассажирском транспорте, средства которого должны предоставляться автотранспортным предприятиям, обеспечившим безаварийную работу в течение срока действия договора обязательного страхования;

– возможность заключения договора обязательного страхования на срок от 3 до 6 месяцев.



## ТРАНСПОРТНУЮ ПРОГРАММУ ПРОДЛЯТ ДО 2020 ГОДА

Мэрия Москвы потратит еще 2 трлн руб. на развитие транспортного комплекса столицы в 2017–2020 годах. Три года назад мэрия заложила такую же сумму в рамках пятилетней программы развития транспорта до 2016 года, теперь она будет продлена. Основные средства потратят на строительство метро, автодорог, развитие общественного транспорта и пригородной железнодорожной сети.

сообщал о возможном участии китайских компаний в строительстве подземки). Больше всего станций (15) планируется ввести в 2017 году. Еще 130 млрд руб. потратят на обновление подвижного состава метро: с 2014 по 2020 годы в подземке появится 2656 новых вагонов.

Следующая статья расходов, сообщает M24.ru, – это развитие улично-дорожной сети, куда будет вложено 620 млрд руб. в 2017–2020 годах. Всего

построено 133 пешеходных перехода, реконструировано 137 мостов и тоннелей.

В наземный общественный транспорт вложат около 460 млрд руб., из них 342 млрд руб. составят инвестиции. Протяженность выделенных полос для автобусов к 2020 году увеличится до 310 км. Еще 247 млрд руб. в 2017–2020 годах потратят на строительство четырех автовокзалов, реконструкцию трех автостанций, а также на строительство и обустройство 272 плоскостных и капитальных транспортно-пересадочных узлов; 88 млрд руб. уйдет на организацию более 800 тыс. машино-мест для парковки и хранения автомобилей.

Основные цели, которых хотят достичь власти с помощью новой программы, – снижение к 2020 году доли поездок на личном транспорте с 12% до 8% при въезде на ТТК и с 26% до 18% при въезде на МКАД. Среднее время поездки в час пик должно составлять 55 минут.

Напомним, что столичная программа «Развитие транспортной системы на 2012–2016 годы» была утверждена мэром Москвы Сергеем Собяниным в 2011 году. На нее выделено 2,2 трлн руб.: деньги потратят на строительство 480 км дорог, 90 км метро и улучшение работы общественного транспорта. По данным M24.ru, 737 млрд руб. из этой суммы уже израсходовано.

kommersant.ru



Как сообщил M24.ru, городская программа «Развитие транспортной системы» будет продлена до 2020 года с финансированием 2,1 трлн руб. Больше всего денег потратят на метрополитен: протяженность линий составит 459 км, в 2017–2020 годах намечено строительство примерно 70 новых линий. Около 40 млрд руб. из этой суммы должны вложить инвесторы («Ъ» уже



будет построено и реконструировано более 650 км дорог, что на 11% увеличит пропускную способность радиальных направлений. Кроме того, будет



## ИНВЕСТОРЫ ПРОЯВЛЯЮТ БОЛЬШОЙ ИНТЕРЕС К СТРОИТЕЛЬСТВУ ТПУ В МОСКВЕ

Большая часть крупнейших инвесторов готова вкладывать свои деньги в строительство транспортно-пересадочных узлов (ТПУ), сообщил журналистам заместитель мэра Москвы по градостроительной политике и строительству Марат Хуснуллин.

«Это интересные и выгодные проекты. Неудивительно, что большая часть инвесторов заинтересована в строительстве таких узлов», – сказал М. Хуснуллин.

Он отметил, что ТПУ в Москве будут строиться как за

счет средств инвесторов, так и за бюджетные деньги.

Напомним, транспортно-пересадочный узел – часть городской территории, где осуществляется комфортная пересадка пассажиров на различные виды транспорта (городской наземный, метро и железная дорога). До 2020 года в Москве и Московской области должна быть создана сеть транспортно-пересадочных узлов, которая включает в себя 255 ТПУ на территории столицы (90 – на базе метро, 31 – на Малом кольце железной дороги (МКЖД) и 42 – на базе РЖД)



и еще 300 – в Подмосковье. Она должна увязать в единую комфортную для пассажиров систему все виды общественного транспорта, что позволит сократить время пассажиров в пути и создаст необходимые привлекательные условия для пересадки с личного автомобиля на общественный транспорт, снижая нагрузку на улично-дорожную сеть.

<http://stroim.mos.ru/news>

## ЧИСЛО НЕЛЕГАЛЬНЫХ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ СНИЖАЕТСЯ

401 транспортное средство нелегальных межрегиональных перевозчиков было направлено на спецстоянки по итогам первой половины 2014 года. Департамент транспорта Москвы совместно с ГКУ «Организатор перевозок», правоохранительными органами и профильными структурами ведет усиленную работу по пресечению деятельности нелегальных маршрутов.

Так, на регулярной основе проводится проверка работы маршрутов, правовых оснований перевозок, а также соблюдения всех требований к межрегиональным маршрутам. Эти меры дают положительные результаты: на сегодняшний день число теневых маршрутов, функционирующих в столице, снижается.



Кроме того, между Правительством Москвы, Управлением Федеральной миграционной службы по г. Москве, Главным управлением Министерства внутренних дел РФ по городу Москве и Центральным управлением Госавтодорнадзора было заключено соглашение о взаимодействии по пресечению нелегальных межрегиональных перевозок. В рамках соглашения будут организованы мобильные группы по пресечению не-

легальных маршрутов и другие мероприятия. Совместными мерами ведомств в данной сфере будет наведен порядок.

Департамент транспорта призывает москвичей пользоваться только услугами легальных перевозчиков. При выборе компании следует обращать внимание на техническое состояние транспортного средства, наличие необходимой документации. Следует помнить, что недобросовестный перевозчик не может гарантировать безопасность пассажиров. Кроме того, в случае ДТП добиться компенсации от такого перевозчика будет практически невозможно.

Всю необходимую информацию о легальных межрегиональных перевозчиках можно получить на сайте ГКУ «Организатор перевозок».

С 1 июня 2014 года ГУП «Мосгортранс» прекратило членство в Московском транспортном союзе. Заявление о выходе из состава некоммерческой организации 26 мая подписал генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Евгений Михайлов.

«На протяжении длительного периода времени работы в рамках соглашения с Московским транспортным союзом не велось, поэтому мы приняли решение более не сохранять членство в данной организации», – прокомментировал руководитель предприятия.



## ФАКТОР ПОДДЕРЖКИ

В предыдущем номере журнала в статье «Фактор взаимодействия» была опубликована информация о совещании, проведенном генеральным директором ГУП «Мосгортранс» Евгением Михайловым с НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» и Российским автотранспортным союзом по вопросам развития межсубъектных пассажирских автоперевозок, проходящих по территории столицы. Основное внимание было уделено поддержке добросовестных перевозчиков и оперативной стабилизации на рынке в рамках перевода московских автовокзалов в эксплуатацию профильного филиала ГУП «Мосгортранс».

В продолжение поднятой темы в течение мая-июня 2014 г. в филиале ГУП «Мосгортранс» «Служба эксплуатации и развития автовокзалов» прошли уже четыре совещания с региональными перевозчиками с участием исполнительного аппарата НП ЕТС «Автобусные линии страны». Совещания проводились по региональной принадлежности ПАТП, конкретному автовокзалу в Москве и обслуживаемой маршрутной сети. В мае-июне в процессе трех совещаний были озвуче-

ны вопросы и предложения 31 перевозчика, работающего на автовокзале «Теплый Стан», из Калужской, Брянской, Тульской, Орловской и Смоленской областей, Республики Дагестан, Молдовы и Украины. Четвертое совещание состоялось с семнадцатью ПАТП Тульской области по работе автовокзалов «Красногвардейская» и «Орехово». Обсуждались вопросы, которые волновали перевозчиков и, как правило, напрямую влияющие на их доходность. Это и сроки согласования паспортов маршрутов в ДТИРДТИ г. Москвы, увеличение количества касс по продаже билетов, обратные продажи билетов, сбои в работе программного обеспечения автовокзалов и многие другие технические и организационные вопросы.

Но основным вопросом стал спад пассажиропотока из-за активации нелегального рынка перевозок под видом заказных. У каждого автовокзала появились не только нелегальные автобусы, перехватывающие пассажиров за территорией объекта, но и масса минивэнов и легковых такси с государственными номерами различных регионов. На некоторых маршрутах снижение пассажиропотока по сравнению с аналогичным

периодом прошлого года составило до 30%.

Со стороны «СЭИРАВ» ГУП «Мосгортранс» было заявлено, что работа по пресечению подобных ситуаций усилена и направлены обращения в соответствующие службы городского и федерального подчинения. Также было доложено, что 401 транспортное средство нелегальных межрегиональных перевозчиков было направлено на спецстоянки по итогам первой половины 2014 года. Департамент транспорта Москвы совместно с ГКУ «Организатор перевозок», правоохранительными органами и профильными структурами ведет усиленную работу по пресечению деятельности нелегальных маршрутов.

Так, на регулярной основе проводится проверка работы маршрутов, правовых оснований перевозок, а также соблюдения всех требований к межрегиональным маршрутам. Эти меры дают положительные результаты: на сегодняшний день число теневых маршрутов, функционирующих в столице, снижается.

Кроме того, между Правительством Москвы, Управлением Федеральной миграционной службы по г. Москве,

Главным управлением Министерства внутренних дел РФ по городу Москве и Центральным управлением Госавтодорнадзора было заключено соглашение о взаимодействии по пресечению нелегальных межрегиональных перевозок. В рамках соглашения будут организованы мобильные группы по пресечению нелегальных маршрутов и другие мероприятия. Совместными мерами ведомств в данной сфере будет наведен порядок.

Департамент транспорта призывает москвичей пользоваться услугами только легальных перевозчиков. При выборе компании следует обращать внимание на техническое состояние транспортного средства, наличие необходимой документации. Следует помнить, что недобросовестный перевозчик не может гарантировать безопасность пассажиров. Кроме того, в случае ДТП добиться компенсации от такого перевозчика будет практически невозможно.

По результатам совещаний в ГУП «Мосгортранс» направлено письмо от НП «ЕТС «АЛС», составленное по заявлениям перевозчиков, с приложением перечня вопросов и проблем, и обозначены пути решения этих проблем, исходя из опыта работы партнерства, примеров других регионов и в рамках действующего законодательства.

Уже первые совещания показали эффективность сотрудничества представителей бизнеса на площадке и при поддержке Некоммерческой организации. Следующие совещания с перевозчиками других автовокзалов планируется провести в июле месяце.



В День России 12 июня движение автотранспорта на ряде московских улиц в центре города было ограничено. В основном это происходило во второй половине дня и коснулось районов, прилегающих к Кремлю и Красной площади. Главные торжества прошли на центральной площади столицы, где вечером состоялся грандиозный гала-концерт. Также гуляния состоялись на ВВЦ и на Поклонной горе.

ГУП «Мосгортранс» и Московскому метрополитену было поручено внести изменения в маршруты и графики движения наземного и пассажирского транспорта и поездов метрополитена в связи с проведением концерта с целью наиболее удобной перевозки пассажиров к месту кон-

церта, а также по его окончании.

ГИБДД обратилось к столичным водителям с просьбой быть предельно внимательными, заранее выбирать альтернативные маршруты движения, строго выполнять предписания дорожных знаков, требования и указания сотрудников ДПС. Также столичные автоинспекторы настоятельно рекомендовали автовладельцам заблаговременно убрать свои автомобили с парковок, расположенных в районах проведения праздничных мероприятий.

Перед началом танцевальной программы у главного входа на ВВЦ прошел традиционный шоу-показ ретроавтотранспорта. На обозрение посетителей было выставлено 36 старинных автомобилей, автобусов, троллейбусов и другой техники. Москвичи и гости столицы, посетившие выставку, смогли увидеть легендарный автобус ЗИС-8 по прозвищу «Фердинанд», который участвовал в съемках фильма «Место встречи изменить нельзя».



## II ТРАНСПОРТАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «ОБЩИЙ ТРАНСПОРТ – ОТ НЕОБХОДИМОГО ДО ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОГО»



13 мая 2014 года коммуникационное бюро Hamburg & Partnerid провело II Транспортную конференцию.

I Транспортная конференция прошла полтора года назад в Таллинском аэропорту, и акцент был сделан на темы, связанные с авиацией. В этом году сконцентрируемся на автобусном транспорте.

Цель конференции «**Общий транспорт – от необходимого до привлекательного**» – сформулировать понятие общего транспорта и поспособствовать возникновению соответствующей дискуссии.

Сегодня из социального и необходимого общественного транспорта формируется наш общий и направленный на получение эмоций привлекательный транспорт. Конфе-

ренция, которая прошла в Таллинне в Большом конференционном зале KUMU по адресу Weizenbergi 34/Valge, 1, состояла из трех частей, в фокусе внимания которой были соответственно клиент, финансирование и будущее.

Основные темы конференции: общественный транспорт vs общий транспорт; субсидированный транспорт vs действующий на коммерческих началах транспорт; качество, которое дает тендер и его оценка; роль государства и местного самоуправления в организации транспорта; особенности автобусного транспорта. Также впервые в рамках конференции представлено основательное исследование Таллиннской высшей технической школы: удовлетворенность и ожидания пользователей общим транспортом.



Формат конференции предполагал диалог, в рамках каждого выступления допускалось максимум три вопроса из зала. Это – бесплатная конференция, но вход только по приглашениям. На конференции присутствовали около 200 участников.

Рабочий язык конференции – эстонский, также был организован синхронный перевод на английский и русский языки. Мероприятие поддерживало одно из самых старых и больших предприятий Эстонии «Mootor Grupp», которому в этом году исполняется 20 лет, и которое провело вечером в день конференции прием в KUMU.





**В прошедшей в Таллинне  
Международной транспортной  
конференции приняли участие  
предприниматели из восьми  
стран.**

На состоявшейся 13 мая в KUMU общей транспортной конференции «Общий транспорт – от необходимого до привлекательного» специалисты восьми стран обсуждали во-

прос, является ли общественный транспорт больше социальной услугой или бизнес-услугой.

Основным вопросом, звучавшим на конференции, была конфронтация автобусных перевозок, субсидируемых государством, и автобусных перевозок, базируемых на частном капитале, а также их будущее. В своем вступительном слове член Рийгикогу Кая Каллас, открывшая конференцию, сконцентрировалась на вопросе бесплатного общественного транспорта в Таллинне. «Бесплатный транспорт – это очень интересный эксперимент, но действительно ли люди откажутся от пользования автомобилем, сейчас цифры этого еще не показывают», – говорила она.

Также Каллас ознакомилась с законом об общественном транспорте, находящемся на обсуждении в Рийгикогу, согласно которому на маршрутах, субсидируемых государством, пропали бы дополнительные льготы. «В случае изменений очень важно, чтобы льготы соответствовали интересам и спросу общественности. Нельзя предоставлять большие льготы, только исходя из того, что люди живут в каком-либо регионе», – считает Каллас. «Это было бы оправданно, если бы эти жители нуждались в помощи. Например, живущие на островах люди, которые должны перебираться через море. А жители Таллинна нуждаются в такой помощи?» – спросила Каллас.

**Вместо автобуса –  
услуга такси**

Лаури Лугна, заместитель генерального директора Департамента шоссейных дорог по общественному транспорту, сказал, что увеличить субсидии, конечно, невозможно, а повышение цены в будущем более чем очевидно. «Есть же линии с очень маленьким спросом. Какое будущее ожидает их? Это заказной транспорт или услуга такси, что не является чуждым всему остальному миру», – познакомил Лугна с новой возможностью, которую взвешивал также и Департамент шоссейных дорог: наряду/вместо классической автобусной линии предлагать также услуги такси.

Бизнес-менеджер одного из самых крупных автобусных предприятий Швеции «Karlstadsbuss»

Роберт Сахлберг подчеркнул, что использование общественного транспорта должно быть для людей простым и веселым. «В каком-то смысле существуют эти социальные барьеры, которые люди должны преодолеть, чтобы пересесть из машины в автобус, потому что мы же видим знаменитостей в своих роскош-

ных автомобилях, а не замерзающими на автовокзалах», – говорил он. По словам Сахлберга, предприятию «Karlstadsbuss» удалось преодолеть этот барьер, потому что за последние пять лет количество пользователей общественным транспортом выросло больше, чем на 65 процентов.



Mootor Grupp объединяет предприятия, действующие в сфере транспорта и техники. Примерно 1000 работников группы, основанной полностью на эстонском частном капитале, поставили перед собой цель предлагать услугу удобного единого транспорта.

Первая сетка маршрутов, покрытая Wi-Fi, первый автобус в городе, работающий на газе, первый междугородный автобус с местом для инвалидной коляски, привлекательный автобусный транспорт в студенческом городке – около 20 лет обслуживающий пассажиров **SEBE AS** можно смело назвать главным новатором в сфере автобусных перевозок Эстонии. Предприятие предлагает услуги внутригосударственных, уездных, городских и международных автобусных перевозок, а также услуги по ремонту автобусов, тяжелой и военной техники.

**Lux Express** в развитии общего транспорта – это путеводитель и флагман. Наше стремление – сделать поездку более комфортной и эффективной. Мы верим, что для достижения этой цели важны как современные автобусы, так и инновационные технологические решения, будь то быстрый Интернет или персональные мультимедийные экраны. Но самую важную роль исполняют наши профессиональные и позитивные водители, которые делают каждый рейс на LuxExpress по-настоящему приятным.

Предшественник **Tallinna Bussijaam-OÜ** предприятие Bussireisid OÜ было основано уже в 1998 году; сегодня предприятие оперирует сетью продажи билетов Trilet.ee по всей Эстонии, через которую на всех крупнейших автовокзалах, в Интернете и посредством мобильных каналов продаются миллионы билетов. Дополнительно предприятие занимается управлением Таллиннского автовокзала, обслуживающим в год примерно четыре миллиона пассажиров.

Самое старое предприятие группы **Cargobus OU** предлагает в Прибалтике услугу перевозки посылок. Главное обещание клиентам – за считанные часы по Эстонии и Прибалтике! Партнерами являются как автобусные, так и транспортные предприятия, с помощью которых создана покрывающая всю Прибалтику и эффективно действующая сеть грузоперевозок.

Мы позаботимся о вашем автобусе – это обещание, ради выполнения которого трудится КМ **Busland OU**. Предприятие заботится об автобусах своих клиентов, как обслуживая и ремонтируя их, так и предоставляя консультации по предотвращению и решению проблем. Именно поэтому многие эстонские, финские, шведские и норвежские автобусные предприятия выбрали его своим партнером.

## MOOTOR GRUPP



Осень 1993 года была в Эстонии очень нервной. Кто обогатился, кто обеднел, кто потерял жизнь в зарождающемся капитализме.

В течение четырех лет мы верой и правдой создавали для новой Эстонской Республики автобусное предприятие под названием Mootor и, кстати, очень успешно. Потом на предприятие с недоброй вестью пришли молодые люди из агентства по приватизации – через полгода предприятие было продано иностранным предпринимателям, а наши советского времени знания об автобусном движении стали никому не нужны.

После того, как мы оправались от испуга, мы решили не стоять на месте: рынок был открыт, и у всех имелась возможность начать с нуля. Мы осознали, что знаем эту сферу лучше всех и ждать больше нельзя. Благодаря финским друзьям, банкирам Hansarank и ставшим партнерами немцам, мы смогли создать автобусный парк, необходимый для начала. 1 апреля 1994 года под руководством Ина, Инесе, Малле, Аренд,



Хендрика, Яагу и Хуго основывается Mootorreisi AS/ Eurolines, SEBE под руководством Тойво, Вийве, Яани, Андруса принимает эстафету спустя чуть больше месяца. 20-летняя история развития теперь доступна на домашней странице Mootor Grupp.

Прошлой осенью деятельность компании прокомментировал наш литовский коллега и конкурент Gintas. Он сказал, что сколько ни старайся, поймать нас невозможно, и даже наоборот: Mootor еще быстрее уходит вперед, даже на ретроавтобусах.

Да, коллеги, друзья, партнеры, конкуренты!

Я подтверждаю: Mootor работает на полных оборотах, у водителя зоркий глаз и твердая рука. Пассажиры чувствуют себя в безопасности и получают удовольствие от обстановки, которую мы для них создали.

Благодарю всех «попутчиков» за доверие.

Хуго Осула,  
председатель правления Mootor Grupp



# IRU «КРУГЛЫЙ СТОЛ»



23 мая 2014 года в Москве состоялся «круглый стол» по пассажирскому транспорту на тему «Упрощение национальных и международных пассажирских автобусных перевозок для достижения доступной и устойчивой мобильности для всех».

К участию в «круглом столе» были приглашены представители министерств транспорта, ассоциаций пассажирских автотранспортных перевозчиков и такси стран Евразии.

В ходе «круглого стола» обсуждались проблемы обеспечения устойчивой мобильности для пассажиров в Едином экономическом пространстве, вопросы обеспечения безопасности пассажирских перевозок, европейский опыт в организации государственно-частного партнерства в сфере пассажирских автотранспортных перевозок, новые нормативные акты, регулирующие международные и внутренние автотранспортные пассажир-

ские перевозки в Российской Федерации, непосредственно касающиеся также и компаний, осуществляющих международные пассажирские перевозки, в частности, реализацию Приказа № 243 от 19 июля 2012 года о предоставлении персональных данных пассажиров в единую базу данных.

## **Тема I. Направление развития законодательства в области международных автобусных перевозок и такси**

Обсуждались вопросы:

- основные направления совершенствования законодательства в области международных автобусных перевозок;
- развитие международных пассажирских автомобильных перевозок: проблемы и перспективы;
- развитие государственно-частного партнерства в целях обеспечения всеобщей мобильности.

## **Тема II. Обеспечение транспортной безопасности при**

## **осуществлении международных пассажирских перевозок**

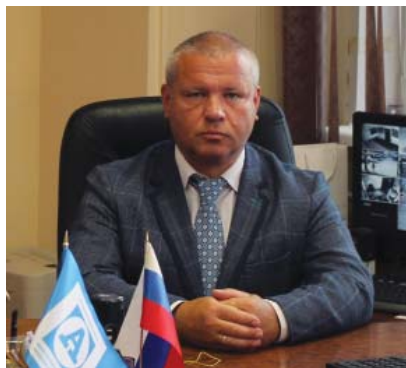
Обсуждались вопросы:

- практические рекомендации по реализации и контроль за выполнением Приказа № 243 Министерства транспорта РФ от 19 июля 2012 года;
- сотрудничество автовокзалов и транспортных компаний в целях обеспечения транспортной безопасности и всеобщей мобильности;
- профессиональная подготовка водителей в области пассажирского транспорта.

## **Тема III. Инициативы в области международных автотранспортных пассажирских перевозок**

Обсуждались вопросы:

- развитие удобных, экологических и безопасных пассажирских автобусов будущего;
- инициативы IRU в области пассажирского транспорта;
- информация о выставке «Busworld» в октябре 2014 года в Киеве.



## Буренин Сергей Александрович

Для усиления исполнительного аппарата и деятельности в поддержку добросовестных региональных автоперевозчиков в НП ЕТС «Автобусные линии страны» с 1 июня приступил к работе вице-президент Буренин С.А.

Родился 9 ноября 1970 г. в поселке Косино Люберецкого района. С 1983 г. начал активно заниматься спортом, отдавая предпочтение боксу. Является кандидатом в мастера спорта по боксу.

В 1985 г. поступил в среднее профессионально-техническое училище № 164 и в этот же период работал в Центральном институте авиационного моторостроения имени П.И. Баранова (ЦИАМ). Уволился в связи с призывом в Советскую Армию.

С октября 1988 г. по октябрь 1989 г. проходил службу в Егорьевском учебном авиационном центре, который успешно окончил в звании сержанта, получил специальность «Пилот вертолета».

После увольнения в запас с 1989 г. работал в системе транспорта и строительства.

В 1999 г. поступил в Институт социально-экономического прогнозирования и моделирования, который окончил в 2005 году и получил квалификацию «Специалист по связям с общественностью».

В 2005 г. – кандидат в депутаты Совета депутатов муниципального образования Люберецкого муниципального района Московской области.

С 2005 г. принят на должность зам. ген. директора по экономическим вопросам в «Центр комплектации Мособлстройиндустрии» при Правительстве Московской области.

В 2009 г. окончил Академию государственного и муниципального управления при Президенте РФ по профессии «Государственное и муниципальное управление» с отличием.

В 2009 г. акционерами от Правительства Москвы назначен на должность генерального директора ОАО «Транстурсервис», предприятия с долей города Москвы, где работает по настоящее время. В июне текущего года на автобазе ОАО «Транстурсервис» закончены работы по оборудованию «Южного автовокзала», рассчитанного на обслуживание 300 ежедневных междугородных рейсов.

В 2010 г. награжден орденом «Звезда Славы Отечества», в 2011 г. – Ежегодной международной премией «Лучший налогоплательщик года» и медалью Чести 2-й степени генерал-полковником Мамаевым В.Н. – председателем Комиссии по борьбе с коррупцией.

Женат, воспитывает пятерых детей.



ОАО «Транстурсервис» было создано в 1992 г. в результате разделения ОАО «Автокомбинат № 3». На занимаемой территории общество располагается с конца 80-х годов XX века.

В настоящее время 49,4% акций общества принадле-

жат ОАО «Фонд межотраслевых инвестиций» (100% акций принадлежат городу Москве); 50,6% акций общества принадлежат физическим и юридическим лицам.

С начала 2000-х годов предприятие показывало в отчетах свою глубокую убыточность и потому, наверное, было городу не интересно, хотя в Совет директоров входили два пред-

ставителя московских властей. Надо сказать, что многолетняя убыточность предприятия никак, видимо, не сказывалась на материальном положении руководства предприятия.

Однако в 2007 году акции предприятия, принадлежащие городу, были переданы управляющей компании, которая заинтересовалась отчетностью и другими нюансами операци-



онной деятельности предприятия.

Этот интерес акционеров сильно не понравился руководству, и между менеджментом и акционерами началась настоящая корпоративная война с привлечением контролирующих и правоохранительных органов, судов и прочих обязательных участников. Война шла весь 2008 год с переменным успехом. Но в конце 2008 года генеральный директор внезапно распродавал принадлежащий ему пакет акций предприятия. Новые акционеры нашли общий язык с представителями города и в апреле 2009 года сменили генерального директора. Новым руководителем стал Сергей Александрович Буренин.

Почему бывший генеральный директор продал свои акции, выяснила специальная Ревизионная комиссия. Оказалось, что предприятие, обладающее активами на сотни миллионов рублей, стоит на пороге банкротства. Задолженность только по налогам и сборам за 2006–2008 годы составляла около 10 млн руб., были накоплены громадные долги по заработной плате. А кроме того, – за 2008-й и часть 2009 года была искусственно создана задолженность на сумму бо-

лее 10 млн руб. перед учрежденной бывшим генеральным директором компанией, в которой он также был генеральным директором, подписывавшим кабальные для предприятия сделки сам с собой!

Стало очевидно, что ОАО «Транстурсервис» намеренно вели к банкротству, что позволило бы контролирующему кредитору, которым должна была стать компания, учрежденная бывшим генеральным директором, через процедуру банкротства получить активы предприятия, избавившись попутно от доли города.

За свой первый срок на посту генерального директора ОАО «Транстурсервис» С.А. Буренину удалось привлечь сторонние инвестиции и провести реорганизацию предприятия, погасить задолженность по налогам и сборам на сумму более 12 млн руб., рассчитаться с долгами по зарплате, погасить задолженность перед прочими кредиторами на сумму более 10 млн руб., отбить в судах претензии кредиторов, связанных с бывшим генеральным директором, на общую сумму около 13 млн руб.

В 2012 году акционеры единогласно переизбрали С.А. Буренина на должность



генерального директора ОАО «Транстурсервис». И, как выяснилось, не ошиблись с выбором.

За два года на территории предприятия был построен полноценный автовокзал, получена лицензия на осуществление медицинской деятельности и открыт медицинский кабинет для проведения предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров.

Сегодня на территории предприятия также работают АЗС; ремонтная зона, оборудованная всем необходимым для текущего и капитального ремонта автобусов любых типов, размеров и марок; автомойка, позволяющая мыть двухэтажные автобусы; кафе, обслуживающее водителей и пассажиров.

Используя личные связи и опыт работы в сфере транспорта, С.А. Буренин организовал прямые поставки запасных частей ко всем видам и маркам автобусов, эксплуатируемых в России (независимо от года выпуска), что позволило решить для перевозчиков проблему поиска нужных запасных частей.

Мало того, сейчас прорабатывается вопрос по организации оперативной доставки запасных частей тем перевозчикам, кто ремонтируется не на территории ОАО «Транстурсервис».



## НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО «ТУЛЬСКИЙ ОБЛАСТНОЙ СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ»



Некоммерческое партнерство «Тульский областной Союз транспортников» создан в 2002 году, объединяет в своих рядах автотранспортные предприятия Тульской области, осуществляющие пассажирские перевозки различного назначения, – городские, пригородные, междугородные.

НП «ТОСТ» является членом Российского автотранспортного союза. Главные задачи партнерства – создание благоприятных условий для коммерческой деятельности членов союза, защита интересов членов партнерства от нелегальных перевозчиков, обеспечение законности, качества и безопасности перевозок пассажиров.

Все предприятия партнерства лицензированы, имеют современный и комфортабельный подвижной состав, квалифицированных водителей и специалистов. Свою профессиональную деятельность чле-

ны партнерства осуществляют строго в рамках транспортного законодательства. Среди членов союза такие перевозчики, как ОАО «Тулаавтотранс», ООО «Тульские транспортные линии», ООО «МиГ «Тулатранс», ООО «Тульская транспортная компания», ООО «Движение», ООО «Перевозчик» и другие. В июне 2013 года на внеочередном собрании НП «ТОСТ» Президентом партнерства избран Андрей Константинович Ревко, ранее возглавлявший представительство НП «ЕТС «Автобусные линии страны» в Тульском регионе. У большинства членов союза приоритетными являются межсубъектные перевозки, среди которых особо выделяется проблемами и вопросами самый объемный по пассажиропотоку вид перевозок – «Московский». Сегодня практически из каждого районного центра Тульской области осуществляются регулярные пассажирские перевозки в столи-

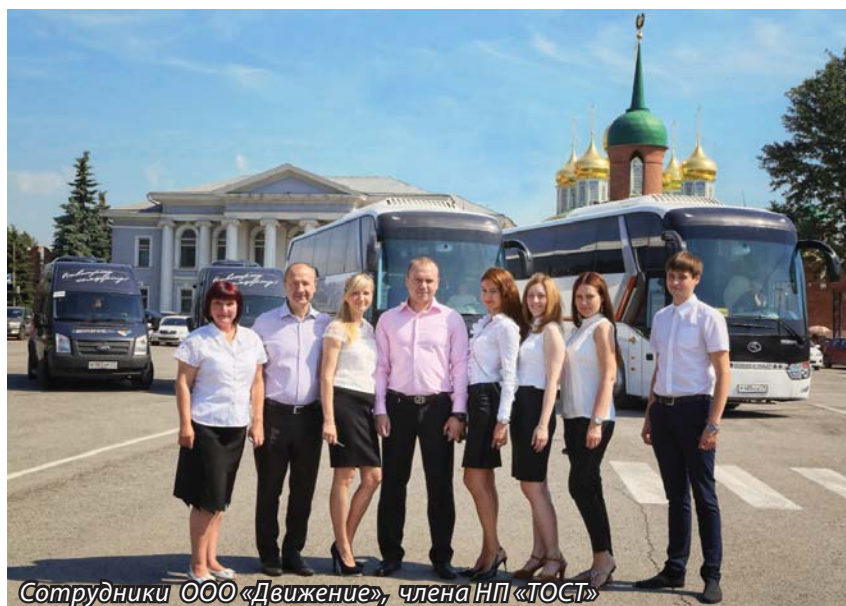


*А.К. Ревко, президент НП «ТОСТ» и член правления НП ЕТС «Автобусные линии страны»*

цу. Количество перевозчиков, работающих на этом направлении, превышает два десятка, и, конечно, не все они работают легально. Сегодня в пассажирских перевозках само понятие «нелегала» не так однозначно. Это не просто «частник с “рваной” Газелью».

В большинстве случаев это – лицензированное юридическое лицо, имеющее свой офис, штат сотрудников, современный подвижной состав, профессиональных водителей. Но они сознательно в погоне за прибылью, прикрываясь видимой законностью, нарушают условия лицензирования:

- работая на регулярном маршруте, осуществляют количество рейсов, в разы превышающее утвержденное расписанием, скрывая их под видом заказных;



*Сотрудники ООО «Движение», члена НП «ТОСТ»*

- отклоняясь от утвержденного маршрута, осуществляют посадку и высадку пассажиров в неустановленных местах;
- формально производят техническое и медицинское освидетельствование;
- нарушают условия страхования пассажиров.

Все перечисленное позволяет так называемым нелегалам уходить от реальных налогов, демпинговать законопослушных перевозчиков заниженной ценой на проезд. И – самое главное – подвергается опасности жизнь и здоровье пассажиров. В Некоммерческое партнерство «Тульский областной Союз транспортников» поступают обращения от наших членов с просьбами оказать содействие в борьбе с многочисленными фактами активности «нелегалов» в тульском регионе и в Москве. Наиболее частые обращения членов партнерства связаны с нарушениями в районе станций метро «Красногвардейская», «Домодедовская», «Царицыно» и на московских маршрутах в городах Новомосковск, Узловая, Алексин, Богородицк, Ефремов в Тульской области. В Неком-



Нелегальный пункт отправления маршрута «Узловая – Москва»

мерческом партнерстве изучают все изложенные факты, готовят и направляют материалы в государственно-административные органы власти на местах. По обращениям НП «ТОСТ» Прокуратурой и УГАДН по Тульской области проведены проверки фактов и выявлены многочисленные нарушения лицензионных требований и правил, установленных федеральным законодательством, регламентирующим деятельность по перевозке пассажиров автомобильным транспортом. Так, в текущем году к административной ответственности за нарушения правил перевозки пассажиров и багажа привлече-



Нелегалы в Царицыно: отправление каждые 30 минут

ны ООО «АвтоСтар», ООО «Дон-трансавто», ООО «Автоплюс», ООО «Буслайн», ИП Мельникова Е.А., ИП Сухинов М.С., ИП Сухинов Р.М., ИП Сухинов М.М. За ненадлежащее исполнение обязанностей по осуществлению лицензионного контроля ряд сотрудников УГАДН по Тульской области привлечены к дисциплинарной ответственности. Конечно же, замечания и мелкие штрафы не могут остановить в погоне за прибылью нелегального перевозчика, однако активная работа Некоммерческого партнерства «Тульский областной Союз транспортников» совместно с надзорными организациями, органами исполнительной власти Москвы и Тулы ведет к наведению должного порядка на рынке московских пассажирских перевозок и создает благоприятные условия для добросовестного перевозчика.

Президент НП «ТОСТ»  
А.К. Ревко



Новый вид транспорта тульских нелегалов – восьмиместные микроавтобусы

## В ОАО «АВТОВАС» ПОДВЕЛИ ИТОГИ РАБОТЫ ЗА 2013 ГОД

Открытое акционерное общество Чувашской Республики «Автовокзалы и автостанции», больше известное как ОАО «АвтоВАС», осуществляет деятельность по перевозке пассажиров, а также другие виды деятельности. В составе общества действуют 26 автовокзалов и автостанций, расположенных практически во всех городах и районных центрах Чувашской Республики.

5 июня текущего года собрание акционеров подвело итоги деятельности общества за 2013 год. Взыскательные акционеры с вниманием заслушали отчет генерального директора общества В.К. Палеева и в целом были удовлетворены проделанной работой.

В общих доходах общества услуги от перевозке пассажиров составляют 51%, от дополнительных видов деятельности (изготовление мебели, керамзитовых блоков, металлоконструкций; добыча и розлив целебной минеральной воды и безалкогольных напитков и др.) – 49%. Именно прибыль от дополнительной деятельности обеспечила положительный результат работы общества в целом за 2013 год. Увеличение прибыли к 2012 году составило 4%. За 2013 год через автовокзалы общества перевезено 6203,5 тыс. пассажиров. Закончено строительство и введена в эксплуатацию автостанция в г. Мариинский Посад. Значительные средства были направлены на ремонт и благоустройство автовокзалов и автостанций, приобретение автобусов, энергоэффективного газового оборудования для котельных. Не менее значимым событием в отчетном году для ОАО «АвтоВАС» стала разработка собственного программного продукта – терминала для продажи билетов, который производит без

участия кассира продажу билетов на все автобусные маршруты. При продаже билета не взимается комиссия; терминал принимает как бумажные купюры, так и монеты и выдает сдачу. В программе развития предприятия предусмотрено оснастить практически каждый автовокзал таким терминалом, а также отдельные вузы.

Безусловно, динамичное развитие общества было бы невозможно без квалифицированной, преданной своему делу команды. Сегодня в коллективе общества трудятся 370 чел. (в том числе 249 чел. – линейных работников автовокзалов и автостанций).

22 года коллектив ОАО «АвтоВАС» возглавляет генеральный директор Владимир Кириллович Палеев, талантливый руководитель и умелый организатор, сумевший создать и сплотить команду квалифицированных, творчески мыслящих специалистов, ориентированных на достижение высоких результатов в организации транспортного обслуживания населения.

Большой вклад В.К. Палеева в развитие автотранспортной отрасли Чувашской Республики и его многолетний добросовестный труд неоднократно отмечен наградами Минтранса России и Правительства Чувашии.

Так уж совпало, что коллектив общества получил признательность за свою работу не только от своих акционеров, но и от Фонда поддержки предпринимательских инициатив, созданного по инициативе группы депутатов Государственной Думы Российской Федерации.

28 мая 2014 года в Москве в ГК «Президент-Отель» состоялась торжественная церемония на-

граждения и прием в честь лауреатов Всероссийского рейтинга в области государственного строительства и хозяйственно-экономической деятельности «Национальный управленческий резерв» с присуждением наград лучшим руководителям пред-



В.К. Палеев

приятый России. Мероприятие прошло в рамках VII Церемонии общественного признания достижений «Экономическая опора России».

Свидетельство Почетного члена Фонда поддержки предпринимательских инициатив за № 1296 было вручено ОАО «Автовокзалы и автостанции» Чувашской Республики. Диплом лауреата Всероссийского рейтинга «Национальный управленческий резерв» с присуждением звания «Почетный руководитель» и вручением Золотого знака «За созидание во благо России» вручены генеральному директору ОАО «Автовокзалы и автостанции» Владимиру Кирилловичу Палееву.

В коллективе общества хорошо понимают, что останавливаться на достигнутом нельзя, поэтому на очереди планы по дальнейшему развитию, освоению новых видов деятельности и много других начинаний.

## ПРОЕКТ ПРИКАЗА «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ МИНИМАЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ К ОБОРУДОВАНИЮ АВТОВОКЗАЛОВ И АВТОСТАНЦИЙ»

В Минтрансе РФ разработан проект приказа «Об утверждении минимальных требований к оборудованию автовокзалов и автостанций», который должен заменить Приказ Минтранса России от 1 ноября 2010 г. № 234 «Об утверждении требований к оборудованию автовокзалов».

В проекте приказа появились формулировка «автостанция» с суточным пассажирским потоком до 250 человек. Требования к ее оборудованию приведут к резкому увеличению затрат эксплуатирующей компании. Как правило, указанные автостанции являются исторически убыточными и выполняют больше социальную функцию остановочного пункта, нежели функции автостанции. С 1 марта 2015 года рассматриваемые требования для автостанций вступят в силу, и надзорные региональные органы будут иметь полное право выставлять штрафы за неисполнение этого приказа.

С другой стороны, для многих эксплуатирующих компаний будет повод закрыть такие объекты как нерентабельные и бесперспективные. Но пассажиропоток, хоть и малый, никуда от этих объектов не денется, и его перевозка уже будет носить бесконтрольный характер.

Смотрим текст проекта приказа, касаемый автостанций до 250 человек суточного пассажиропотока:

«6. Автостанция, на территории которой размещается остановочный пункт, входящий в состав одного или нескольких маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа, по которому(ым) максимальный интервал отправления транспортных средств не превышает два часа и (или) общее количество отправляемых от остановочного пункта пассажиров со-

гласно общему расписанию для всех маршрутов регулярных перевозок, в состав которых включен этот остановочный пункт, составляет до 250 человек в сутки, для оказания услуг пассажирам и перевозчикам имеет в своем составе помещения:

для организации работы билетных касс;

для оборудования выделенных линий связи и нахождения оборудования хранения персональных данных пассажиров (возможно совмещение с кассами);

для ожидания пассажирами прибытия или отправления транспортных средств, следующих по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа, в состав которых включен остановочный пункт, расположенный на территории этой автостанции (возможно совмещение с помещением для организации работы билетных касс);

для размещения общественных туалетов;

для организации работы диспетчерской службы по регулированию движения автотранспортных средств, следующих по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа, в состав которых включен остановочный пункт, расположенный на территории этой автостанции;

для отдыха водителей автотранспортных средств, следующих по регулярным маршрутам перевозок пассажиров и багажа, в состав которых включен остановочный пункт, расположенный на территории этой автостанции (возможно совмещение с помещением для диспетчерской службы).

7. Помещения автовокзалов и автостанций, предназначенные

для оказания услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа, должны соответствовать минимальным требованиям согласно приложению № 1 к настоящему Требованиям»<sup>1</sup>.

Делаем выборку из таблицы (Приложение 1 к проекту приказа) для расчета минимального размера объекта.

Потом учитываем строительные нормы для такого объекта с учетом санитарных и пожарных норм.

Получаем площадь объекта 35–40 м<sup>2</sup>.

Для справки: по представленным данным членов НП «РАВС» в 40 регионах, из которых нами получены данные, автостанций с объемом суточного пассажиропотока до 250 человек, насчитывается 585 (по оставшейся части регионов информация обрабатывается и будет размещена на сайте [www.npravsv.ru](http://www.npravsv.ru)).

Автовокзалы еще не оплатили все затраты по 16-ФЗ «О транспортной безопасности», а тут еще новая затратная часть, да еще какая. Какое количество автостанций закроется сразу, а какое чуть позже относительно даты вступления такой формулировки Приказа, это мы видим из писем региональных автовокзалов уже сейчас. Вопрос в другом: задумались ли те, кто написал эти формулировки, о последствиях для отрасли? Подумали о пассажирах? Уверен, что нет. Наше партнерство уже обратилось в Российский автотранспортный союз для консультаций с Минтрансом и передало всю собранную информацию и аналитику.

Да восторжествует здравый смысл!

НП РАВС

### Минимальный объем помещений для автостанции с объемом суточного пассажиропотока до 250 человек

Помещение билетной кассы	не менее 4,5 м <sup>2</sup>
Помещение зала ожидания	9 м <sup>2</sup>
Туалет (мужской и женский) 4 кабинки	1,21 м <sup>2</sup> × 4 = 4,84 м <sup>2</sup>
Помещение диспетчера	4,5 м <sup>2</sup> на 1 рабочее место
Помещение для отдыха водителей (сидячие места, 2 места)	1,7 м <sup>2</sup> × 2 = 3,4 м <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Для автостанций вступает в силу с 1 марта 2015 г.

## ФОРМУЛЫ ОСНОВНЫХ ПРОБЛЕМ В СФЕРЕ АВТОВОКЗАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ВОЗМОЖНЫЕ ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Проблема нормативной регламентации деятельности автовокзалов и автостанций (далее – автовокзалов) в настоящее время стоит довольно остро и требует своего решения.

Не заостряя внимания на общих местах о том, что дела в сфере нормативного регулирования деятельности автовокзалов обстоят неважно и до какой степени неважно, приходится зафиксировать лишь бесспорный факт, с которым все согласны: в настоящее время специальных нормативных правовых документов, регламентирующих организацию работы автовокзалов в широком понимании этого слова не существует, и, как следствие, регулирование деятельности автовокзалов во многом носит виртуальный характер. Последнее обеспечивается во многом благодаря инерционному применению специалистами автомобильного транспорта подходов и принципов, заложенных в отмененных нормативных документах 80-х годов прошлого столетия.

Если внимательно и вдумчиво рассмотреть нынешнее состояние дел в сфере нормативного регулирования деятельности автовокзалов, мы неминуемо из анализа практически любого вопроса приходим к выводу, что в настоящее время имеется целая гамма взаимосвязанных неурегулированных проблем, затрагивающих автомобильный транспорт в целом.

Главная задача сейчас – на основе системного подхода (в научном понимании этого термина) диагностировать, а затем сформулировать эти проблемы и определить первоочередные шаги по выходу из этой непростой ситуации.

В качестве отправных точек в дальнейших рассуждениях надо принять три важных постулата.

Первое. Автовокзал – объективно востребованное самостоятельное звено в системе транспортного обслуживания, в котором обслуживание пассажира осуществляется вне транспортного средства, а именно автобуса. По этой причине автовокзалы должны иметь четкую и прозрачную самостоятельную цепочку правовых норм и положений, интегрированных в различ-

ные виды законодательства на разных уровнях и охватывающих весь жизненный цикл автовокзала.

Второе. Проблема создания и функционирования автовокзалов носит комплексный и многоаспектный характер и охватывает вопросы транспортного планирования и строительства, дорожного движения, безопасности, качества обслуживания пассажиров, организации перевозок и по этой причине затрагивает интересы больших слоев населения, пассажиров, перевозчиков, полномочия органов власти различных уровней и различных ведомств. Вывод: автотранспортное законодательство объективно должно стать своеобразным локомотивом и путеводителем по всему комплексу вопросов, связанных с созданием и функционированием автовокзалов, содержащем в интегральном виде нормы прямого действия, бланкетные либо отсылочные нормы к другим видам законодательства.

Третье. Автовокзал представляет собой точку, в которой впервые материализуется взаимодействие пассажира и перевозчика. Именно по этой причине все неурегулированные вопросы транспортного планирования и строительства, дорожного движения, безопасности, качества обслуживания пассажиров, организации перевозок проявляются на этом объекте наиболее рельефно. Иначе говоря: неурегулированность деятельности автовокзалов является характеристикой неурегулированности всей системы транспортного обслуживания.

В таблице представлены результаты системного анализа проблемы нормативного обеспечения деятельности автовокзалов по направлениям:

место автовокзалов в системе транспортного обслуживания;

размещение, строительство и реконструкция автовокзалов;

взаимодействие автовокзалов с перевозчиками и посредниками;

взаимодействие автовокзалов с пассажирами;

финансовые взаимоотношения автовокзалов с участниками транспортного обслуживания;

организация и технологии работы автовокзалов;

контроль и надзор за деятельностью автовокзалов.

В основу анализа было положено изучение действующих нормативных документов в сфере автомобильного транспорта и смежных транспортных отраслей, перспективных законопроектов и документов, которые находятся в разработке, встреч и переговоров с представителями автовокзалов и автостанций, перевозчиков, агентов по продажам билетов, разработчиков систем по удаленным продажам билетов, научных организаций, сотрудниками Минтранса России и ФБУ «Росавтотранс».

Представленные доказательные материалы, формулы проблем с выводами о возможных путях их решения были доложены автором настоящей статьи на прошедшем в 2013 году Евразийском транспортном форуме (г. Екатеринбург) и единогласно одобрены его участниками.

Следует обратить внимание на то, что все эти проблемы взаимосвязаны, имеют один корневой признак, и решение их возможно только комплексно, поскольку деятельность оператора в одном виде автотранспортной деятельности может являться ресурсом для оператора в другом виде автотранспортной деятельности.

Объективно существующая потребность в специальном законодательном регулировании автотранспортной деятельности проявляется в последние годы в виде неоднократных попыток разработки законопроектов применительно к отдельным видам автотранспортной деятельности (либо их составляющих). Однако нерешенность проблемы целостного государственного регулирования автотранспортной деятельности приводит к тому, что разработчики документа, как правило – безрезультативно, вынуждены одновременно решать (либо не решать) также вопросы общесистемного характера, затрагивающие построение автотранспортного законодательства в целом, поскольку не имеют возможности четко и доказательно дать

ограничения на объект, предмет и применяемые методы регулирования. Указанное обстоятельство является одной из причин того, что до сих пор ни один из этих законопроектов не принят.

Из изложенного следует вывод, что необходимым условием создания эффективной нормативной правовой базы является разработка, согласование и принятие всеми заинтересованными сторонами Концепции развития

автовокзалов, в которой весь жизненный цикл автовокзала был бы органично отражен в качестве неотъемлемого элемента системы транспортного обслуживания населения.

Канатбек Ибраев

Направление анализа	Формулы проблем из презентации <sup>1</sup>	Предлагаемое решение
1	2	3
Общая сравнительная характеристика обслуживания пассажиров вне транспортного средства по отношению к другим видам транспорта (воздушный, железнодорожный)	<p>Законодательство по иным видам транспорта по многим ключевым принципальным вопросам (допуск, продажа билетов, взаимодействие аэропорт (ж/д вокзал) – пассажир, аэропорт (ж/д вокзал) – перевозчик, формирование номенклатуры услуг в части ответственности аэропорта (ж/д вокзала) и перевозчика и требований к ним и пр.) в части построения нормативной базы и механизмов реализации кардинально отличается от аналогичных и полностью симметричных вопросов в сфере автомобильного транспорта без должных на то оснований на предмет учета специфики автомобильного транспорта.</p> <p>Устав – единственный специальный закон в сфере автомобильного транспорта. В настоящее время Устав, имея как внутренние, так и внешние противоречия, исчерпал себя как центральный закон и в сложившихся условиях, занимая ключевые позиции, является своеобразным тормозом в развитии нормативной правовой базы, поскольку не содержит системообразующих механизмов государственного регулирования и, как следствие, не обеспечивает решение задач отрасли на должном уровне. Отсутствие законодательно закрепленного механизма государственного регулирования автовокзальной деятельности – ключевая проблема автомобильного транспорта на данном этапе развития.</p>	<p>Внести принципиальные изменения в Устав АТ на предмет регламентации автотранспортной деятельности (включая автовокзалы), поскольку именно автотранспортная деятельность связана с рисками для общества, государства и населения, а не только для конечного потребителя перевозочной услуги. Максимально учесть опыт других транспортных отраслей, поскольку в них механизм государственного регулирования во многом определяется регламентацией деятельности участников транспортного процесса.</p>
Размещение и допуск автовокзалов	<p>Отсутствие законодательно закрепленных механизмов участия органов исполнительной власти в формировании сети автовокзалов в части их размещения является причиной стагнационных процессов в обеспечении пассажирских перевозок услугами автовокзалов. Роль органов исполнительной власти сводится к допуску автовокзалов (либо существующих, либо вновь появляющихся, как правило, в нижних диапазонах мощностей) в рамках согласования регулярных маршрутов. В этой ситуации большое значение приобретает вопрос создания равноконкурентной среды в сфере допуска к автовокзальной деятельности, который также не решен на должном уровне как в действующих, так и в разрабатываемых нормативных документах.</p>	<p>Внести изменения в Устав АТ, законодательно закрепляющие ответственность органов исполнительной власти в формировании сети автовокзалов в части их размещения с регламентацией соответствующих механизмов.</p>
Автовокзал и пассажиры	<p>В сфере автомобильного транспорта по сравнению с другими видами транспорта не существует специального подзаконного акта, регламентирующего порядок оказания услуг пассажирам, обеспечивающего требования законодательства о защите прав потребителей. Ответственность по оказанию услуг на автовокзалах не подкреплена соответствующей ответственностью перевозчика за оказание услуг вне транспортного средства. В нормативных документах отсутствует номенклатура услуг автовокзала пассажирам для идентификации функционирования автовокзалов как самостоятельной деятельности. В результате существенно ограничена возможность для принятия мер государственного воздействия для регулирования отношений автовокзалов и пассажиров.</p> <p>Отсутствие регламентированной номенклатуры услуг автовокзала является соответственно причиной отсутствия правил пользования этими услугами. Ссылка в «Правилах перевозок...» на необходимость наличия на автовокзале таких правил носит безадресный и декларативный характер. На практике информирование пассажира об услугах и своих правах при оказании этих услуг сводится к отсылкам на действующие нормативные документы в виде цитат и извлечений.</p> <p>Такой уровень информирования об услугах автовокзала и правовой защищенности пассажира существенно снижает конкурентоспособность автовокзалов по сравнению с обслуживанием пассажиров вне транспортного средства на других видах транспорта.</p>	<p>Внести изменения в Устав АТ, предусматривающие введение специального подзаконного акта, регламентирующего порядок оказания услуг пассажирам, обеспечивающего требования законодательства о защите прав потребителей. При этом ответственность по оказанию услуг на автовокзалах подкрепить соответствующей ответственностью перевозчика за оказание услуг вне транспортного средства.</p>

1	2	3
Автовокзал и перевозчик	<p>В сфере нормативного регулирования автомобильного транспорта по сравнению с другими видами транспорта не существует специальных норм и положений, а также подзаконного акта, регламентирующих порядок взаимоотношений автовокзала и перевозчика. Отсутствие регламентированных услуг автовокзалов является причиной неадекватности требований к автовокзалам по отношению к реальным условиям рынка и, как следствие, отсутствием четких доказательных процедур подтверждения соответствия, а также нормативно закрепленных механизмов, побуждающих перевозчиков обращаться к услугам автовокзалов. В результате формат договорных отношений автовокзалов и перевозчиков не отражает сути автовокзальной деятельности и в значительной степени привязан к продажам билетов, что является причиной разногласий с перевозчиками и контрольно-надзорными органами.</p>	<p>Внести изменения в Устав АТ, предусматривающие введение специального подзаконного акта, регламентирующего порядок взаимоотношений автовокзала и перевозчика с установлением четких доказательных требований, побуждающих перевозчиков обращаться к услугам автовокзалов, с одной стороны, по обеспечению требований пассажиров в части защиты прав потребителей, с другой – обеспечение требований безопасности (терминальное обслуживание ТС и водителя).</p>
Продажа билетов	<p>1. Необходимость продажи билетов на автовокзалах является специфической и объективно востребованной особенностью автомобильного транспорта, поскольку значительная часть билетов реализуется непосредственно перед рейсом. В то же время бурное развитие информационных технологий требует пересмотра позиций автовокзалов в данном вопросе. А именно – выделение продаж билетов в самостоятельный вид (подвид) деятельности, в рамках которого автовокзалы на конкурентном рынке объективно будут занимать доминирующие позиции.</p> <p>2. Единая система продаж билетов – родовая термин, характеризующий различный уровень или этапы объединения локальных систем продаж, принадлежащих различным владельцам на конкурентном рынке и по этой причине ее создание на уровне, отвечающем современным требованиям общества, обусловлено наличием экономических, организационных и технических стимулов к объединению, в том числе создаваемых государством. В настоящее время таким системообразующим фактором может стать создание Единого расписания междугородных маршрутов, формируемого путем законодательного принуждения перевозчика к публикации своего расписания в соответствующих информационных системах.</p>	<p>Внести изменения в Устав АТ, предусматривающие введение специального подзаконного акта, регламентирующего создание и функционирование на федеральном уровне Единой системы публикации расписаний в информационных ресурсах с установлением соответствующих требований к перевозчикам.</p> <p>Создание и функционирование на федеральном уровне Единой системы публикации расписаний, в свою очередь, станет платформой для добровольного объединения локальных систем продаж билетов и последующего создания Единой дистрибутивной системы удаленных продаж билетов под эгидой авторитетной некоммерческой организации.</p>
Обеспечение равноконкурентной среды при осуществлении регулярных и заказных перевозок	<p>В нормативных документах имеют место противоречия в установлении идентификационных признаков регулярных и заказных перевозок, что является тормозом в применении механизмов регулирования рынка перевозок и создания равноконкурентной среды, а также причиной усложнения позиционирования автовокзалов как неотъемлемых элементов системы транспортного обслуживания.</p>	<p>Внести изменения в Устав АТ, предусматривающие принципиальный пересмотр принципов и подходов к классификации и идентификации видов перевозок и услуг автомобильного транспорта (включая т. н. заказные) с соответствующей регламентацией организационно-функционального взаимодействия участников и требований к ним.</p>
Первоочередные шаги по решению проблемы повышения эффективности и качества работы автовокзалов	<p>Проблемная ситуация в сфере деятельности автовокзалов во многом связана с отсутствием четкой, понятной и согласованной со всеми участниками процесса Концепции создания и функционирования автовокзалов.</p> <p>Необходимость разработки, согласования и принятия Концепции обусловлена:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• с одной стороны – разнородным и комплексным характером деятельности автовокзалов, что требует адекватного реагирования на вызовы в сфере различных видов законодательства;</li> <li>• с другой стороны – отсутствием в настоящее время кодифицированного системообразующего нормативного акта в сфере автомобильного транспорта, в котором весь жизненный цикл автовокзала был бы органично отражен в качестве неотъемлемого элемента системы транспортного обслуживания населения.</li> </ul> <p>Концепция должна явиться первым шагом в этом направлении.</p>	<p>Необходимо с привлечением всех заинтересованных сторон подготовить Концепцию создания и функционирования автовокзалов с последующим утверждением и принятием (уровень надо обсудить).</p> <p>В Концепции должна быть обозначена четкая и прозрачная самостоятельная цепочка правовых норм и положений, интегрированных в различные виды законодательства на разных уровнях и охватывающих весь жизненный цикл автовокзала.</p>

<sup>1</sup> Презентация доклада Ибраева К.А. «Вопросы деятельности автовокзалов, требующие нормативного регулирования» (Евразийский транспортный форум, 18–20 сентября 2013 года), [https://yadi.sk/i/eaZguUX\\_UVzy8](https://yadi.sk/i/eaZguUX_UVzy8)





Москва

## Реконструкция автостанций

В этом году «Мосгортранс» подготовит концепцию развития автовокзалов столицы до 2020 года. Ее планируется разработать «с применением новейших технологий, передового мирового опыта».

В ближайших планах «Мосгортранса» – ремонт автостанций «Красногвардейская», «Теплый Стан» и «Варшавская», сообщает M24.ru.

В частности, на «Красногвардейской» будет отреставрировано здание автостанции, на «Теплом Стане» построено некапитальное строение и, возможно, увеличена территория, на автостанции «Варшавская» идет капремонт. Предполагается, что после реконструкции автостанция «Варшавская» смо-



жет обслуживать Каширское и Варшавское направления. Ее планируется открыть уже предстоящим летом.



Уфа

## Модернизация Южного автовокзала

ГУП «Башавтотранс» планирует модернизировать Южный автовокзал в Уфе. В связи с этим компания разместила на сайте госзакупок два заказа на общую сумму 365 880 рублей.

Один из проектов – замена дверных блоков на Южном автовокзале. Начальная стоимость проекта составляет 285 320 рублей. В эту сумму входят расходы, связанные с вы-

полнением договора, расходы на налоги, стоимость технической документации, затраты по гарантийному обслуживанию, страхованию, уплате таможенных сборов и других обязательных платежей.

Кроме этого, предприятию нужен эскиз на разработку фасада



здания автовокзала. Для этого потребуется 80 560 рублей.



Москва

## Незаконные парковки у метро

Микроавтобусы ООО «Междугородные пассажирские перевозки», работающие по маршруту Тула – Москва – Тула, незаконно собирают пассажиров у станции метро «Улица академика Янгеля» в столице.

Власти Москвы не отводили это место для отправления/прибытия междугородных автобусов.

Это факт зафиксирован Управ-



лением государственного автодорожного надзора по Тульской области и отражен в решении Арбитражного суда Тульской области. За нарушение лицензионных требований один из крупнейших туль-

ских перевозчиков пассажиров оштрафован на 30 тысяч рублей.

Кроме отсутствия санкции столичных властей на остановку в Москве в ООО «Международные пассажирские пере-

возки» нет послерейсового медосмотра водителей, не в полном объеме проводится технический осмотр транспортных средств, а водители не соблюдают режим рабочего времени и отдыха.



Нарьян-Мар

### В Нарьян-Маре построят пассажирскую автостанцию

Государственная инспекция строительного и жилищного надзора Ненецкого автономного округа провела проверку сметной стоимости строительства в Нарьян-Маре пассажирской автостанции.

Как сообщает пресс-служба администрации региона, проверка проводилась на предмет достоверности использования средств окружного бюджета. По итогам проверки проектировщику выдано положительное заключение.

Для строительства автостанции выбрано место в рай-

оне морпорта по ул. Сапрыгина. На участке площадью 251 кв. м сейчас расположено подлежащее сносу здание диспетчерской. Станция будет одноэтажной, общая площадь составит 130 кв. м. В проектируемом строении будут расположены: зал ожидания на 25 человек, санузлы, помещения для водителей и кондукторов, диспетчерская, бытовые помещения для персонала, инженерно-технические помещения.

Заказчиком проекта выступает Управление строительства, жилищно-коммунального хозяйства и градостроительной



деятельности администрации Нарьян-Мара. Сметная стоимость строительства составляет 27,9 млн рублей. Предполагается, что здание может быть возведено за 9–10 месяцев.



Новосибирск

### Две автостанции появятся летом на выездах из Новосибирска

Первые две автостанции из четырех запланированных появятся в июле-августе на юго-западном и северо-восточном выездах из Новосибирска, сообщило 22 мая агентство «Интерфакс» со ссылкой на врио министра транспорта и дорожного хозяйства региона Сергея Титова.

«Первая автостанция заработает на улице Троллейная и будет обслуживать направление Ордынка – Кочки – Красноозер-

ское – Каргат – Павлодар. Вторую автостанцию планируется разместить на улице Учительской, она будет принимать автобусы на Кемеровскую область и Томск», – приводит агентство слова министра. Титов пояснил, что автостанции будут вмещать одновременно 25–30 человек, это будут быстровозводимые здания. «В настоящий момент решается вопрос по отводу земельного участка и подсоединения к коммуникациям», – со-



общил он. По данным агентства, инвестором строительства выступил нынешний оператор новосибирского автовокзала ООО «Автосервис».

В июне 2013 года депутат законодательства и председатель Прав-

ления Транспортного союза Сибири Валерий Ильенко в ходе форума «Транспорт Сибири» заявил, что автовокзал в центре Новосибирска только создает лишние пробки, поэтому нужно создать четыре новых автостанции: в Толмачево, возле железнодорожного вокзала и узловых станций пригород-

ных электричек. При этом депутат посетовал, что половина здания автовокзала «превращена в торговый центр», а на посадочной площадке «лужи, грязь, какие-то мостки».

Реконструкция здания автовокзала, которая тянется с 2004 года, может быть завершена в 2015 году, если «суд успеет

решить вопрос с имущественным комплексом», добавил министр. В феврале 2013 года экс-мэр Новосибирска Владимир Городецкий уверял, что работы будут закончены до конца 2013 года, а в апреле 2011 года говорил, что реконструкцию планируется завершить до конца 2011 года.



Смоленск

## В Смоленске проверили пассажирские автобусы

18 июня в Смоленске стартовала операция «Автобус». В течение 10 дней сотрудники Госавтоинспекции проверяли, как в регионе осуществляются пассажирские перевозки.

Внимание обращалось на техническую исправность транспорта, а также соблюдение водителями автобусов правил дорожного движения. Главная цель профилактической операции – пресечение фактов нелегальной эксплуатации автобусов на маршрутах.



Петрозаводск

## Автовокзал в Петрозаводске огородят и оснастят сигнализацией

10 июня глава Карелии Александр Худилайнен провел очередное заседание Анти-террористической комиссии, на котором был рассмотрен важнейший вопрос об антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств республики, а также мерах, которые принимаются для повышения уровня их безопасности.

Один из объектов транспортной инфраструктуры – автовокзал Петрозаводска. О том, как обеспечивается его безопасность, доложил заместитель генерального директора ГУП

«Карелавтотранс» по экономической и транспортной безопасности Андрей Гордеев. По его словам, в 2014 году и первой половине 2015 года предприятие планирует заказать и смонтировать ограждение по периметру здания петрозаводского автовокзала, дооснастить наружные входы в служебные помещения домофонами и кодовыми замками.

Также планируется модернизировать систему видеонаблюдения территории и помещений здания, оснастить автовокзал системой охранной сигнализации, а с целью информирования пассажиров



установить программное обеспечение и информационные материалы на телевизионный терминал в зале ожидания. Межобластные рейсы все оснащены видеонаблюдением, системой ГЛОНАСС.



Временно исполняющий обязанности начальника управления ГИБДД МВД по Карелии Евгений Путилин рассказал,

что помещение автовокзала оборудовано стационарным рамочным металлодетектором. Кроме того, пропускной режим

осуществляется с применением ручных металлодетекторов, а на пост выставляется 3 сотрудника полиции.



Иваново

### На Ивановском автовокзале открылся новый перрон

На Ивановском автовокзале открылся новый перрон

Его строительство обошлось предприятию в 30 миллионов рублей.

Сегодня в 10.00 на Ивановском автовокзале открылся новый перрон. Вокзал теперь приобрел вполне современный вид. Было увеличено количество посадочных площадок. Раньше их было 8, теперь 12. Перрон оснащен системами

видеонаблюдения, пожарной безопасности и оповещения пассажиров. В зале ожидания расположено электронное табло с расписанием маршрутов. В настоящий момент на автовокзале проводят работы по благоустройству территории. Осенью запланировано



начало нового этапа реконструкции. Капитальному ремонту подвергнется основное здание автовокзала.

Лента новостей подготовлена по материалам сайтов:  
[www.ivanovonews.ru](http://www.ivanovonews.ru); [www.karelinform.ru](http://www.karelinform.ru); [www.sib.fm](http://www.sib.fm); [www.regions.ru](http://www.regions.ru);  
[www.mk.tula.ru](http://www.mk.tula.ru); [www.ufatime.ru](http://www.ufatime.ru); [www.rosbalt.ru](http://www.rosbalt.ru)



## ЧАЙНЫЙ ПУТЬ



Прекрасен чай в стенах родного дома,  
Рука берет перо и пишет невзначай,  
И ум выходит из своей привычной комы –  
Все это сделал мой волшебник чай!  
Уходит ткань, мы видим только нить.  
Которая блистает паутиной,  
И вижу я одно лишь слово – «жить» –  
Такую вот нарисовал картину  
мой чуткий живописец – чай.  
Достал умы, сознание достал,  
Вложил все это в мои руки,  
Я сверху посмотрел и тут же осознал,  
Какие именно мне нужно слушать звуки:  
сыграл мне их мой композитор – чай.  
Расслаблю тело, дух раскрепощу,  
Ведь остров бытия необитаем.  
Ну что, Хайам, я тоже истину ищу  
На дне пиалы, как и ты, но только с чаем.  
И вот он, этот миг – чудесный, нежный,  
В котором каждый может отдохнуть,  
Насколько он глубок,  
настолько и безбрежный!  
Я приглашаю вас, друзья,  
в далекий Чайный Путь!

Познание себя через искусство чайной церемонии называют Путем Чаю. Также и мастера каллиграфии постигают истину через написание иероглифов, воплощая Путь Кисти, а адепты ушу, изучая искусство боя, следуют Путем Боевых Искусств. Все пути созвучны между собой. Неслучайно, например, мастера дзэн (медитации) были великолепными музыкантами, великие мастера ушу в совершенстве владели кистью, а мудрецы и поэты часто были непревзойденными лучниками и фехтовальщиками. Поэтому в клубе боевых искусств «Канон» наряду с изучением ушу или цюань практикуют медитацию, искусство цигун и Путь Чаю. Но что значит «практиковать Путь Чаю»?

Всем нам с самого детства известен чай, и для многих он стал неотъемлемой частью повседневной жизни. Чай с молоком, лимоном, сахаром, бутербродами и сладостями – именно таким мы привыкли видеть его каждый день. Но мало кто знает, что чай – это целая Вселенная...

Если верить историкам, то китайская чайная культура насчитывает около 5 тыс. лет. И на протяжении всего этого времени чай и духовные практики зачастую были неразрывны и дополняли друг друга. Далеко не случайна большая любовь буддистских монахов к этому напитку. И сам чай обязан им своему распространению по всему Китаю и за его пределами. А тем временем монахи использовали его в своих медитациях, мотивируя это тем, что чай проясняет сознание и очищает дух, а также не позволяет уснуть во время долгих медитативных бдений. А япон-

ская чайная церемония и вовсе берет свое начало из ритуала адептов дзэн пить чай вместе со статуей первого патриарха дзэн-буддизма – Бодхидхармы (яп. – Дарума).

Эти и многие другие факты из истории чайной культуры свидетельствуют о том, что чай – не просто напиток, не часть повседневного приема пищи, а средство развития своего существа – тела и сознания.

Одним из ключевых моментов практики чаепития является само чайное действие, то есть то, что принято называть чайной церемонией. Это – соблюдение правил приготовления чайного напитка и создание определенной внешней обстановки, в которой каждый участник чаепития будет чувствовать себя уютно, спокойно, в полной гармонии с окружающей действительностью, что будет способствовать наи-





эффективны. Поэтому чайная практика так гармонично сочетается с Путем Боевых Искусств, бизнесом и любой сферой деятельности, требующей больших затрат эмоциональной, ментальной и физической энергии. Чай создает гармонию, приводя в баланс взаимодействие энергий Инь и Ян.

### Но почему именно китайский чай?

За сотни и даже тысячи лет чай в Китае прошел множество метаморфоз. За это время его использовали в религиозных ритуалах, как лекарственное средство, чай являлся напитком императоров и знати, а позже стал неотъемлемой частью жизни и простого люда. А китайские чаеводы достигли невероятных высот, которые на сегодняшний день не смогли покорить ни в одной другой чаепроизводящей стране мира. Поэтому только в Китае есть белые, желтые, зеленые, красные, бирюзовые, черные чаи. И в каждой такой «цветовой» категории существует великое разнообразие наи-

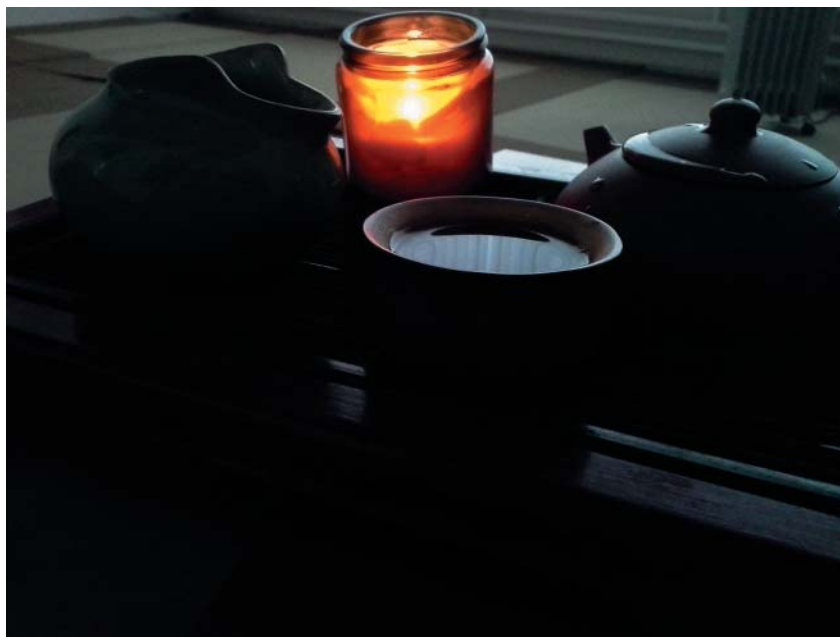
более глубокому погружению в состояние чая.

Помимо соблюдения внешних условий важнейшим моментом является внутренняя настройка всех тех, кто собрался за одним чайным столом. Необходимо провести определенную внутреннюю работу с самим собой, сложность которой заключается в ее простоте. Нужно просто направить внимание на свои ощущения, на ощущения физического тела и состояние сознания, которые мы получаем от общения с чаем.

Таким образом, в практике чаепития можно выделить отдельные направления: чайную медитацию (созерцание чая) и чайный цигун. Общаясь с чаем, мы возвращаем внимание к себе, своим физическим ощущениям, мыслям, чувствам и эмоциям. Через работу с посудой во время заваривания чая отслеживаем течение внутренней энергии и учимся управлять ей.

В результате происходит успокоение сознания, упорядочивается процесс мышления, расслабляется тело, отпуская

различные мышечные спазмы и ментальное напряжение. Полученная в результате чайной практики релаксация тела и сознания способствует более продуктивному решению многих жизненных задач. Именно поэтому чай был так распространен в среде государственных мужей (он помогал расслабить тело и успокоить ум), ведь именно в таком состоянии принимаются верные решения, а все действия максимально





менований, которые могут кардинально отличаться друг от друга внешним видом, вкусом, ароматом, технологией изготовления и, конечно же, именем. Ведь у каждого «уважающего себя чая» есть свое имя. Это не название фирмы или торговой марки, а именно имя самого чая, которому присущи определенная форма и цвет чаинков, характерные оттенки вкуса и аромата как сухого чая, так и настоя. Наиболее известны такие имена, как Би Ло Чунь (Изумрудные Спирали Весны), Бай Хао Инь Чжень (Серебряные Иглы с Белым Ворсом), Да Хун Пао (Большой Красный Халат), Те Гуанинь (Железная Богиня Милосердия), Уи Цилян (Чудесная Орхидея с гор Уи), Си Ху Лун Цзин (Колодец Дракона с Западного озера). И ни одно имя не дается просто так: в нем всегда отражены характерные вкусовые или ароматические нюансы чая, цвет или форма чаинков, природные особенности региона произрастания или особенности воздействия на организм.

За века развития чаеводства в Китае достигли невероят-

ного разнообразия вкусовых оттенков. Без преувеличения можно сказать, что каждый человек сможет найти для себя свой чай. Более того, существует множество чайных добавок, как, например, цветы персика, сливы мэйхуа, чайной розы, жасмина, османтуса, чипсы женьшеня, гречиха и многое другое, что невероятно украшает чай, добавляет новые вкусовые нюансы и усиливает его полезные свойства.

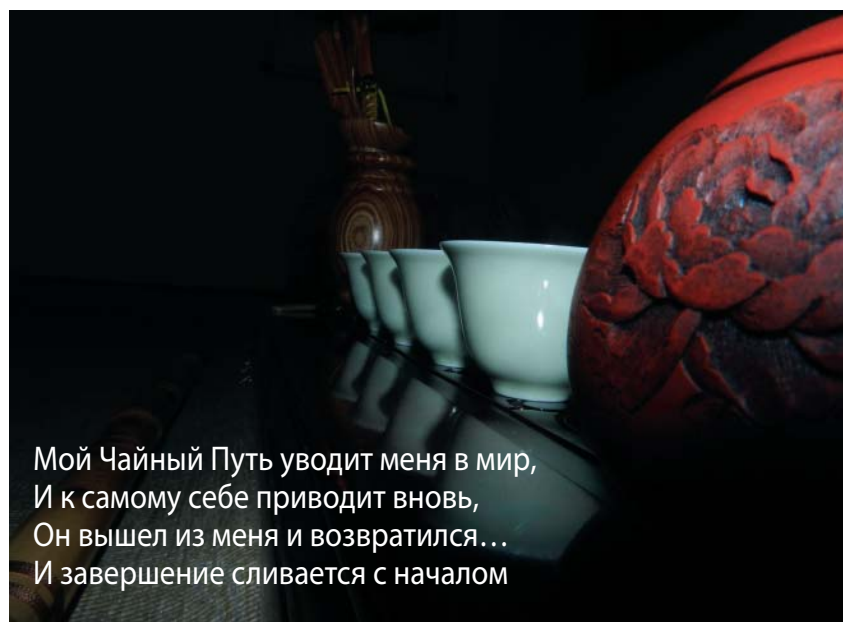
В чайной коллекции клуба «Канон» около 40 различных

видов чая и чайных добавок. Это и зеленые чаи урожая весны 2014 года, и разнообразные бирюзовые чаи (улуны), в том числе выдержанный 18-летний улун с Тайваня и высокогорные улуны, собранные на высоте свыше 1800 м. Довольно широко и разнообразно представлена коллекция красных чаев, отражающая различные вкусовые особенности данной группы. А также Шу Пуэры (настоящий черный китайский чай) 2001, 2004, 2008 годов, а, как известно, особенность чая Пуэр в том, что с возрастом он изменяется, улучшая свои свойства. Все чаи – высшего качества, прошедшие тщательный контроль со стороны нашего чайного мастера.

Также регулярно проводятся дегустации, мастер-классы и занятия по чайной медитации и цигун.

В этой статье мы только прикоснулись к чайной Вселенной, обозначив некоторые моменты внутренней и внешней сторон. Но Путь в тысячу ли начинается с первого шага, и мы сделали его.

Андрей Арасланов



Мой Чайный Путь уводит меня в мир,  
И к самому себе приводит вновь,  
Он вышел из меня и возвратился...  
И завершение сливается с началом

## ВИРТУАЛЬНЫЙ МУЗЕЙ АВТОБУСА ЛИАЗ-677

Виртуальный музей автобуса ЛиАЗ-677 – посвящен городскому автобусу ЛиАЗ-677 и семейству его модификаций. Автобус ЛиАЗ-677 выпускался серийно с 1967 по 1994 годы на Ликинском автобусном заводе в городе Ликино-Дулево Московской области. На протяжении более 30 лет этот автобус являлся одним из самых удачных образцов продукции автомобильной промышленности Советского Союза.



Проектирование нового городского автобуса ЛиАЗ-677 началось в 1962 году. В процессе использовались наработки конструкторов ЗиЛа (завода имени Лихачева) и ЛАЗа (Львовского автобусного завода) – двух производственных объединений, имевших на тот момент наибольший опыт конструирования и производства автобусов большого класса. И уже осенью того же года на ЛиАЗе был построен первый прототип.

Летом 1964 года два опытных автобуса новой модели прошли испытания на горных дорогах в окрестностях Сочи. На следующий год испытания продолжились в лабораториях, а также состоялся пробег по маршруту Москва – Харьков – Новосибирск – Сочи – Тбилиси – Ереван – Орджоникидзе – Москва.

Надо заметить, что Ликинский автобусный завод превратился к тому времени в крупное производственное объединение. Так, в 1965 году на ЛиАЗе было выпущено уже 6200 автобусов ЛиАЗ-158 при 5152 работающих. И в том же году была официально завершена разработка городского автобуса большой вместимости (на 110 пассажиров) новой модели – ЛиАЗ-677.

Осенью 1966 года новая машина была принята Государственной комиссией и рекомендована к серийному производству. Также в 1966 году были изготовлены еще три образца, и все пять существовавших к тому моменту ЛиАЗов-677 были переданы московским автокомбинатам для опытной эксплуатации на улицах Москвы.

В течение 1967 года были выпущены опытно-промышленные партии автобусов. Один автобус из этой партии был отправлен на ВДНХ СССР, где демонстрировался в павильоне «Машиностроение». За создание автобуса ЛиАЗ-677 большая группа работников завода была награждена медалями выставки.



В мае 1968 года автобус был показан на Международной выставке «Интербытмаш-68», где привлек к себе большое внимание публики.

Весной 1968 года начался серийный выпуск машин новой модели на конвейере ЛиАЗа. В 1971 году началось массовое производство новых автобусов; их выпуск в течение девятой пятилетки удвоился.



В 1972 году на Международной ярмарке в Лейпциге автобус ЛиАЗ-677 был отмечен Большой золотой медалью и дипломом I степени. В 1975 году с конвейера сошли 10 188 автобусов ЛиАЗ-677, на заводе работали 7837 человек. Кроме того, в течение 1975 года было выпущено 48 сверхплановых ЛиАЗ-677.







обозначение ЛиАЗ-677М. Изменения коснулись, главным образом, отделки салона и внешнего оформления кузова (появились бамперы, потолочные люки, новые световые приборы). В начале 1980-х годов автобусы стали окрашиваться в желтый цвет. И еще более 15 лет ЛиАЗ-677М выпускался заводом без каких-либо серьезных изменений.

Автобус ЛиАЗ-677 оказался одной из культовых машин советского производства. Конечно, в техническом плане ЛиАЗ-677 обладал как достоинствами, так и недостатками. Но в памяти людей он оказался связан с определенным периодом в истории целой страны. ЛиАЗ-677 стал приметой своего времени. Это означает, что со временем в глазах пассажиров эта машина приобрела своеобразный духовный ореол. Во внешнем облике этого автобуса, в ощущениях от поездок в нем многим людям поколений 60-х, 70-х, 80-х годов прошлого века сегодня видится отражение самых ярких моментов детства, самого счастливого и безмятежного времени в жизни человека.

16 февраля 1976 года за достигнутые успехи в повышении эффективности производства, организацию массового выпуска автобусов новых моделей Ликинский автобусный завод награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В 1978 году ЛиАЗ-677 был модернизирован и получил

Большинству сегодняшних пассажиров этот великолепный автобус запомнился именно таким: исключительно плавный ход и на удивление удобные сиденья, уникальная для пиковых часов вместимость салона, теплый даже в самую холодную погоду салон, никогда не замерзающие и не запотевающие маршрутоуказатели, яркая праздничная желтая или красная окраска кузова.

Производство автобусов ЛиАЗ-677 в Ликино продолжалось до 7 августа 1994 года. Всего было изготовлено около 200 тыс. автобусов семейства ЛиАЗ-677; 7133 автобуса поставлено на экспорт в 16 стран мира.

Окончательно производство автобусов ЛиАЗ-677 было остановлено на Ликинском автобусном заводе в 1994 году в связи с демонтажем сборочного конвейера. Но, несмотря на это, вплоть до 2004 года автобусы выпускались небольшими партиями на авторемонтных предприятиях в России. ЛиАЗ-677 долгое время собирали на авторемонтных предприятиях в подмосковной Яхrome и городе Бор Нижегородской области. Автобус также поштучно собирал завод «Ремтехмаш», расположенный в соседнем с Ликино-Дулево городке Орехово-Зуево. Да и сам ЛиАЗ до недавнего времени выпускал так называемые кузова первой комплектации – с полностью оборудованным салоном. Тосненский авторемонтный завод тоже выпускал этот автобус. Кроме того, в Тосно выпускался модифицированный ЛиАЗ-677М, но там он получил уже иное название – ТоАЗ-677Д, так как был оснащен ярославским дизелем. Стоимость такого автобуса со-



ставляла всего около 20 000 долларов США.

Судьба автобуса ЛиАЗ-677, в свою очередь, также оказалась отражением истории. После распада Советского Союза во всех регионах изменились экономические условия, городской общественный транспорт потерял значение социально ориентированной системы и стал рассматриваться как источник извлечения прибыли. В результате, в одном случае ЛиАЗы-677 попали в частные руки и сошли с линии из-за «неэкономичности», в другом – государственные автопарки были расформированы в целях «экономии» бюджетных средств и без оглядки на права пассажиров, а автобусы – утилизированы, в третьем – автобусы были утилизированы только потому, что не были приспособлены к установке турникетов (системы АСКП). В иных случаях в относительно благополучных регионах уже после 2000 года ЛиАЗ-677 сошел с линии под натиском современных машин.

В Москве эксплуатация прекратилась в ноябре 2004 года, в Санкт-Петербурге – 1 апреля 2006 года, в Киеве в 2004 году. К 2005 году во всех регионах, куда поставлялись автобусы ЛиАЗ-677, в рабочем состоянии остались буквально единицы, в связи с чем и возникла идея создать данный сайт с

целью сохранить для истории легенду советского автопрома второй половины XX века.

Проект «Виртуальный музей автобуса ЛиАЗ-677» начал работу 22 июня 2005 года.

За свою 35-летнюю историю автобус получал различные отзывы – от абсолютно положительных (прежде всего, с точки зрения пассажиров) до крайне отрицательных (прежде всего, с точки зрения водителей). ЛиАЗ-677 получил десятки прозвищ – как обидных, так и ласковых («луноход», «скотовоз», «божья коровка», «чудак» и др.). И в то же время в большинстве советских кинофильмов 1970–1980-х годов в «автобусных» эпизодах использовалась машина именно этой модели. Несомненно одно – именно эти дешевые и надежные машины во многом решали проблемы пассажироперевозок в городах бывшего Союза в течение почти четырех десятков лет, за что надлежит сказать им огромное спасибо.

<http://www.liaz-677.ru/>





## ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

- ◆ Организации – члены Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны».
- ◆ Организации – члены Некоммерческого партнерства «Развитие Автовокзалов Страны».
- ◆ Организации – члены Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов.
- ◆ Организации – члены Association of Pan-European Coach Terminals (APC).
- ◆ Пассажирские автотранспортные предприятия.
- ◆ Организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции.
- ◆ Некоммерческие организации в сфере транспорта.
- ◆ Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта.
- ◆ Комитет по транспорту Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации.
- ◆ Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации.
- ◆ Полномочные представители Президента Российской Федерации в федеральных округах.
- ◆ Министерство транспорта Российской Федерации.
- ◆ Министерство внутренних дел Российской Федерации.
- ◆ Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и его территориальные управления.
- ◆ Генеральная прокуратура Российской Федерации.
- ◆ Федеральная служба безопасности Российской Федерации и ее территориальные управления.
- ◆ Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, территориальные управления государственного автодорожного надзора.
- ◆ Научно-исследовательские и высшие учебные организации в сфере автомобильного транспорта.
- ◆ ОАО «Российские железные дороги».
- ◆ Организации в сфере реализации автобусов, запасных частей, топлива, технического обслуживания, ремонта, переоборудования автобусов, спутниковой навигации, страхования, рекламы.
- ◆ Редакции отраслевых автотранспортных изданий.





# Выпускникам учебных заведений транспортного комплекса Российской Федерации



## Дорогие друзья!

От имени коллегии Министерства транспорта Российской Федерации и от себя лично приветствую вас в большой семье транспортников России и поздравляю с окончанием учебного заведения!

Транспорт всегда играл определяющее значение для нашей страны. Вековые традиции, культура производства, добросовестное отношение к делу, служение интересам России – всегда были и остаются важнейшими основами жизни и развития транспортного комплекса. Из юношеского интереса, через пример отцов, прилежную учебу и на авторитете наставников сложились наши коллективы, трудовые династии, поколения тружеников, объединенных особой любовью к отрасли. Но транспортная отрасль – не только становой хребет экономики, а еще и нормальная жизнь наших людей, которым мы помогаем преодолевать необъятные просторы России.

Это важнейшее событие в вашей жизни – вы стали специалистами. Мы ждали вас и шли к этому дню все время вместе, с вашими преподавателями и наставниками.

За годы учебы вы приобрели не только фундаментальные знания, но и практические навыки, научились мыслить и решать сложные задачи. Важно сохранять все самое лучшее, что дал вам вуз, – его традиции и культуру, особую атмосферу дружбы, поддержки и созидания. Обладая знаниями, энергией молодости и энтузиазмом, вы сможете быстро влиться в многомиллионный коллектив транспортников России. Нам нужны активные и инициативные, заинтересованные и увлеченные специалисты, способные реализовать масштабные инфраструктурные проекты, стремящиеся внести свою лепту в активное развитие транспортной отрасли нашей страны.

От всего сердца желаю вам никогда не останавливаться на достигнутом, открывать новые горизонты знаний и науки, ставить перед собой амбициозные цели и добиваться желаемых результатов. Всегда учитесь новому. Ваш профессиональный жизненный путь только начинается, и все еще впереди. И пусть этот замечательный день станет отправной точкой в новую жизнь, наполненную открытиями, впечатлениями и неизменным движением к лучшему будущему для вас и для нашей великой страны!

М. Ю. Соколов

# III ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ



## «ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И ТЕХНОЛОГИИ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ТЕРРОРИЗМУ – 2014»

### Цели мероприятия:



1. Анализ, разъяснение и комментарии положений вновь принятого законодательства в сфере транспортной безопасности, отчет о ходе исполнения решений II Конференции «Транспортная безопасность и технологии – 2013» от 3 октября 2013 года.

2. Обсуждение возможных путей и практики реализации законодательных нововведений, а также пакета вновь подготовленных нормативных правовых актов в сфере транспортной безопасности.

3. Изучение и распространение современных практик и технологий в сфере обеспечения транспортной безопасности и противодействия терроризму, обмен опытом, презентации лидеров отрасли, выявление и награждение лауреатов премии в области транспортной безопасности «Набат».

4. Популяризация деятельности и консолидация усилий государства, бизнеса и общества в сфере обеспечения транспортной безопасности и противодействия терроризму.

## День солидарности в борьбе с терроризмом

**3 сентября 2014 года**  
**г. Москва, Новый Арбат, 36/9**