

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 57 сентябрь–ноябрь

2015



**IV Всероссийская Конференция
«Транспортная безопасность
и технологии противодействия
терроризму – 2015»**

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2015

30 ноября – 5 декабря 2015 года

«Транспортная неделя» – это комплекс мероприятий, куда входят:

- ▶ IX Международный форум «Транспорт России»;
- ▶ IX Международная выставка «Транспорт России»;
- ▶ Координационное транспортное совещание государств-участников СНГ;
- ▶ Национальная премия за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула движения»;
- ▶ Международный конгресс «ROAD TRAFFIC RUSSIA. Организация дорожного движения в Российской Федерации», проекты которого обеспечивают решение транспортных проблем в городах;
- ▶ Всероссийский фестиваль творчества студентов транспортных высших учебных заведений «ТранспАрт», ежегодно объединяющий свыше 30 коллективов из 19 транспортных высших учебных заведений страны;
- ▶ Общероссийская спартакиада студентов транспортных высших учебных заведений;
- ▶ Форум транспортного образования

«Транспортная неделя» – ежегодное деловое событие, включающее серию общероссийских и международных мероприятий по проблематике транспорта. Проводится на протяжении девяти лет Министерством транспорта Российской Федерации при организационной поддержке компании «Бизнес Диалог» для открытого обсуждения наиболее актуальных транспортных вопросов и укрепления взаимопонимания между представителями государственной власти и бизнес-сообщества.



Соорганизатор: Министерство транспорта Российской Федерации
Организатор: ООО «Бизнес Диалог»
Дополнительную информацию вы можете получить в пресс-центре «Бизнес Диалог» по тел.: +7 (495) 988 28 01
e-mail: media@bd-event.ru

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 № ФС77-62418 от 27 июля 2015 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

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

Жарков С.А. – вице-президент НП «ЕТС «АЛС»

Кязимов Г.Т. – вице-президент НП «ЕТС «АЛС»

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

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

Старовойтов О.И. – президент Российского автотранспортного союза

Главный редактор: Б.О. Лоран

Выпускающий редактор: А.И. Левятов

Советник главного редактора: Г.Д. Шахматов

Отдел рекламы: А.Е. Лоран, М.Е. Андриянова

Юридическое сопровождение:

Г.Т. Кязимов

Отдел подписки и распространения:

С.Н. Маракулин

Корреспонденты: А.С. Суинова, А.С. Маракулина

Фотограф: Д.Б. Лоран

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 30.10.2015 г.

Отпечатано в типографии ООО «ТДДС-СТОЛИЦА-8», 109052, г. Москва, Рязанский пр., д. 6А.

СЛОВО РЕДАКТОРА

2

ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ

- ◆ Поздравление Министра транспорта России с профессиональным праздником 3
- ◆ Встреча с представителями Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства 3
- ◆ Назначения 5
- ◆ Памятник героям-автомобилистам открыт в Москве 6

ТЕМА НОМЕРА

- ◆ IV ежегодная Всероссийская Конференция «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму-2015» 8
- ◆ Транспортная безопасность – взгляд профессиональных перевозчиков 11
- ◆ Обсуждение проблем транспортной безопасности в сфере дорожного хозяйства, автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта 15
- ◆ Рабочая встреча по итогам Конференции 17

МЕГАПОЛИС

- ◆ Международные эксперты назвали транспортную политику Москвы «правильной, но слишком мягкой» 18
- ◆ После перехода на работу по государственному контракту водители столичных маршруток перестанут курить за рулем 19
- ◆ Более 70 нелегальных маршрутов автобусов ликвидированы в Москве в 2015 году 19

ЮБИЛЕЙ

- ◆ НИИАТ – 85 лет 20
- ◆ Некоммерческому партнерству «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» – 10 лет 21

ПАРТНЕРЫ

- ◆ «ВЕКТОР» с АКПП – правильный выбор 25

АВТОВОКЗАЛЫ

- ◆ Транспортная безопасность 28
- ◆ Замминистра транспорта Российской Федерации посетил астраханский автовокзал 29
- ◆ Новому автовокзалу исполняется пять лет 29
- ◆ Современному автовокзалу в Котельниках быть 30
- ◆ Аукционы по продаже не состоялись 31
- ◆ Прокуратура признала Красноярский автовокзал небезопасным 31
- ◆ Автовокзал на Димитрова отремонтируют за 4,1 млн рублей 32
- ◆ Не водители, но без них никуда не уедешь 32
- ◆ Из Севастополя организовано 16 постоянных автобусных маршрутов 33
- ◆ Будущий новый автовокзал Екатеринбурга реализуют за 14,7 млн рублей 33

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

- ◆ Ежегодное собрание членов Ассоциации Европейских автовокзалов (Association of Paneuropean Coach Terminals e.V. – APC) 34
- ◆ О мультимодальных перевозках 35
- ◆ Меры по улучшению конкурентоспособности регулярных автобусных перевозок в Латвии 35
- ◆ Опыт внедрения системы продажи билетов и учета рейсов 37

**Уважаемые коллеги!**

Позвольте поздравить Вас с профессиональным праздником – Днём работника автомобильного и городского пассажирского транспорта и пожелать всем здоровья, успехов в труде и новых свершений.

Сегодняшний номер журнала посвящен преимущественно вопросам транспортной безопасности, которые принимают всё большую актуальность в связи с внешнеполитической обстановкой. Защищённость объектов транспортной инфраструктуры и пассажирских перевозок становится генеральной задачей для автотранспортных предприятий. Состоявшаяся в сентябре IV Ежегодная Всероссийская Конференция «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму» стала площадкой

для откровенного разговора бизнеса и власти о накопившихся проблемах и определения путей их решения. Итоговый документ Конференции содержит рекомендации транспортного сообщества по наиболее важным вопросам регулирования деятельности в области транспортной безопасности на территории Российской Федерации. Этот документ направлен всем заинтересованным органам законодательной и исполнительной власти для изучения и использования в процессе совершенствования нормативной правовой базы.

Хочу отметить, что силовые и надзорные органы находятся в постоянном контакте с операторами легального рынка и их общественными объединениями и получают дополнительную информацию для использования с целью пресечения деятельности нелегального сектора, который и является той «мутной водой», притягивающей к себе все негативное, что подвергает опасности жизнь пассажиров и их здоровье.

Одним из основных факторов, влияющих на усиление безопасности перевозок, является максимальная доступность пассажиру билета легального сектора пассажирских автоперевозок. Этой теме уделяется много внимания и в нашем журнале, и на профильных сайтах. В настоящее время, разработанная Некоммерческим Партнерством «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» десять лет назад концепция Единой системы продажи билетов (ЕСПБ) на междугородние автобусные перевозки, приобрела самое актуальное значение. По поручению Президента Российской Федерации Владимира Путина рабочая группа при Минтрансе РФ готовит изменения в законодательстве, которые сделают продажу электронных билетов на междугородние автобусы обязательной для автовокзалов всей страны. Рассматривается возможность запуска единого электронного билета и создание открытого интерфейса для доступа к информации о междугородних рейсах и перевозчиках. Это позволит запускать сервисы по продаже билетов на любой автобус через интернет или с помощью мобильных приложений. Также на новый уровень вышла тема развития мультимодальных перевозок как взаимодействие железнодорожного и автобусного транспорта. Здесь важен конструктивный диалог железнодорожников и автомобилистов, в том числе и в вопросе системы продажи билетов.

За границей те же проблемы. Мы продолжаем публиковать материалы, предоставленные нашими коллегами из ближнего и дальнего зарубежья для обмена опытом и поисков новых решений в повышении уровня и качества предоставляемой услуги пассажиру. В сентябре, в Литве прошел очередной съезд Ассоциации Европейских Автовокзалов, на котором особое внимание уделялось мультимодальным перевозкам автобус-поезд-автобус и развитию интернет продаж билетов на междугородние автобусы.

И в заключение, самые искренние поздравления с 85-летием мы адресуем отраслевому институту НИИАТ, который по-прежнему находится в авангарде научных исследований. Желаем руководству и коллективу института здоровья, успехов и новых решений для автотранспортной отрасли.

Борис Лоран



Работникам и ветеранам
автомобильного и городского
пассажирского транспорта
Российской Федерации

Поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем работника автомобильного и городского пассажирского транспорта!

В ваших рядах трудятся настоящие профессионалы: водители и рабочие, специалисты и руководители, инженерно-технические работники автотранспортной отрасли и городского пассажирского транспорта, работники отраслевых научных,

ПОЗДРАВЛЕНИЕ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РОССИИ МАКСИМА СОКОЛОВА РАБОТНИКОВ И ВЕТЕРАНОВ АВТОМОБИЛЬНОГО И ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПРАЗДНИКОМ

проектных институтов, учебных заведений.

Благодаря вашему самоотверженному труду и высокой квалификации укрепляется и динамично развивается транспортная система страны, обеспечивая стабильное функционирование российской экономики.

Сегодня без автомобильного и городского пассажирского транспорта невозможны устойчивое развитие национальной экономики и повседневная жизнь миллионов россиян.

Особые поздравления и слова благодарности – ветеранам автомобильного и городского пассажирского транспорта, от-

давшим любимой профессии лучшие годы жизни. Ваш опыт и мастерство бесценны в решении многих задач, стоящих перед отраслью.

Дальнейшее совершенствование инновационной, социальной и экологической направленности системы автомобильного и городского пассажирского транспорта России в современных условиях приобретает особую актуальность и требует скоординированной работы отрасли на всех уровнях.

Желаю вам здоровья, благополучия и дальнейших профессиональных успехов!

М.Ю. Соколов

21 октября Министр транспорта РФ Максим Соколов встретился с представителями Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Встреча с представителями Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства

Во встрече приняли участие статс-секретарь – заместитель Министра Сергей Аристов, заместитель Министра Николай Асаул, руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт, директора департаментов Минтранса России, председатель Профсоюза Владимир Ломакин, председатели областных организаций.

М. Соколов поздравил собравшихся с Днём работников дорожного хозяйства, прошедшим накануне, и наступающим Днём работников автомобильного транспорта. Министр отметил, что все поручения, данные по итогам предыдущей встречи в апреле текущего года, исправно выполняются. Он также напомнил, что в адрес руково-

дителей высших исполнительных органов государственной власти субъектов РФ было направлено обращение Минтранса в целях поддержки муниципальных и региональных предприятий городского пассажирского транспорта и недопущения их сокращения или ликвидации.

«Министерством активно ведётся работа по подготов-



ке проектов законодательных и иных нормативных правовых актов», – подчеркнул М. Соколов. Так, принят Федеральный закон № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Законом устанавливаются нормы по регулированию отношений, связанных с организацией регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом. В целях оптимизации регулирования в области организации дорожного движения приняты постановления Правительства РФ в части внесения изменений в Правила дорожного движения, а также совершенствования правил организованной перевозки групп детей автобусами. По словам Министра, внесены на рассмотрение в Правительство РФ проекты федеральных законов, направленных на установление ответственности за нарушение правил по обе-

спечению безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным и городским пассажирским транспортом, а также за нарушение правил перевозки детей. Внесен проект распоряжения Правительства РФ «О присоединении Российской Федерации к Протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)», принят и зарегистрирован в Минюсте России ряд приказов Минтранса в области автомобильного и городского пассажирского транспорта.

По словам М. Соколова, в настоящее время в рамках научно-исследовательской работы ОАО «НИИАТ» осуществляется разработка Стратегии развития автомобильного и наземного городского электрического транспорта на период до 2030 года. Задача стратегии – формирование надежной и эффективной системы перевозки этими видами транспорта пассажиров и грузов с учетом их интеграции в единый транспортный комплекс страны. В области дорожного хозяйства рассматриваются предложения по включению в состав стоимости дорожных работ затрат,

учитывающих компенсацию издержек исполнителя при исполнении обязательств по государственным контрактам в связи с введением системы взимания платы с большегрузов массой свыше 12 тонн при формировании начальной цены контракта.

Участники встречи обсудили ситуацию на рынке труда, в том числе, вопросы заработной платы. Так, по словам М. Соколова, среднесписочная численность работников в I полугодии 2015 года по крупным и средним организациям уменьшилась на 2% по сравнению с 2014 г. и составила: на автомобильном и городском пассажирском транспорте – чуть более 700 тыс. человек, в дорожном хозяйстве – почти 110 тыс. человек. Министр также констатировал уменьшение среднемесячной заработной платы работников данных отраслей транспорта.

Представители профсоюза отметили необходимость усиления внутреннего контроля на предприятиях городского пассажирского транспорта с целью уменьшения количества ДТП при перевозках пассажиров, а также создания местных профсоюзных организаций на каждом предприятии. Участники обсудили вопросы внесения изменений в нормативные документы в части введения специальной оценки условий труда, а также использования устройств контроля за режимами труда и отдыха водителей – тахографов, с целью автоматической фиксации нарушений данных режимов.

НАЗНАЧЕНИЯ



Распоряжением Правительства РФ от 12 октября 2015 г. № 2039-р **Дитрих Евгений Иванович** назначен Первым заместителем министра транспорта Российской Федерации.

Евгений Дитрих родился 8 сентября 1973 г. в г. Мытищи Московской области.

В 1996 г. окончил Московский государственный инженерно-физический институт (технический университет).

В 1999 г. окончил Высшую школу приватизации и предпринимательства. Квалификация: прикладная математика (инженер-математик); юриспруденция (юрист).

Действительный государственный советник Российской Федерации 2 класса.

С 22.07.2015 занимал пост руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.



Приказом Министра транспорта РФ Максима Соколова № 1038/к от 14 октября 2015 г. **Сарицкий Сергей Николаевич** назначен исполняющим обязанности руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Сергей Сарицкий родился 3 декабря 1961 г. в г. Владивосток.

Действительный государственный советник Российской Федерации 3 класса.

В 1984 г. окончил Дальневосточный технический институт рыбной промышленности и хозяйства.

В 2000 г. окончил Дальневосточный государственный университет. Специальность: эксплуатация судовых силовых установок, английская филология.

Государственные награды: Юбилейный нагрудный знак «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями» (2009), Почетная грамота Министерства транспорта Российской Федерации (2010).

С 22.01.2014 – заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта



Распоряжением Правительства РФ от 20 августа 2015 г. № 1606-р **Белозеров Олег Валентинович** назначен президентом ОАО «Российские железные дороги».

Олег Белозеров родился 26 сентября 1969 г. в г. Вентспилс (Латвия).

В 1992 г. Окончил Санкт-Петербургский университет экономики и финансов по специальности экономист, планирование промышленности.

С 1998 г. – на руководящих должностях.

В 2004 г. – руководитель Федерального дорожного агентства.

В 2009 г. – назначен заместителем Министра транспорта Российской Федерации.

В 2011 г. присвоен классный чин – действительный государственный советник Российской Федерации 1 класса.

В мае 2015 г. распоряжением Правительства Российской Федерации № 844-р назначен на должность Первого заместителя Министра транспорта Российской Федерации.



2 сентября 2015 года в столице открыт монумент, посвященный героям-автомобилистам.

ПАМЯТНИК ГЕРОЯМ-АВТОМОБИЛИСТАМ ОТКРЫТ В МОСКВЕ

Архитектурный ансамбль расположился на Ленинском проспекте вблизи станции метро «Тропарево». В торжественной церемонии открытия памятника приняли участие председатель комитета Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации по транспорту Евгений Москвичев, заместитель министра транспорта Российской Федерации Николай Асаул, заместитель Министра обороны Российской Федерации генерал армии Дмитрий Булгаков, Заместитель Мэра Москвы, Руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Максим Ликсутов, руководитель Департамента культурного наследия города Москвы Алексей Емельянов, Председатель Московского городского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства Александр Шуриков, генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Евгений Михайлов и другие.

Создание памятника и благоустройство территории выполнены на средства город-

ского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, добровольные жертвования транспортных предприятий столицы и рядовых граждан.

«Среди тех, чьи имена отмечены на монументе – в том числе и работники автотранспортных предприятий Москвы, водители городского транспорта, такси. Эти специалисты на протяжении долгих лет обеспечивают ежедневный цикл жизни Москвы. Памятник героям-автомобилистам – благодарность за самоотверженный труд всем этим людям», – отметил Заместитель Мэра Москвы, Руководитель Департамента транспорта Москвы Максим Ликсутов.

«Профессия автомобилиста в России была и остается одной из самых востребованных и социально значимых. Она имеет богатую и вместе с тем непростую историю. Работники транспортной отрасли совершили немало подвигов в годы Великой Отечественной войны и в другие непростые для нашей страны времена. Очень важно, чтобы эта память была увековечена. Мосгортранс наряду с другими транспортными предприятиями принял активное участие в сборе средств на строительство памятника героям-автомобилистам. Отмечу, что в Мо-

скве такой монументальный ансамбль, посвященный конкретной профессии, установлен впервые», – прокомментировал генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Евгений Михайлов.

Автором монумента выступил скульптор, народный художник России Александр Рукавишников. Архитектор проекта – заслуженный архитектор России Игорь Воскресенский.



На мемориальной стене архитектурного комплекса нанесены имена 26 героев Советского Союза и 49 героев Социалистического Труда, среди которых бывший министр автомобильного транспорта РСФСР Евгений Трубицын, начальник Главмосавтотранса Иосиф Губерман, директор первого столичного автокомбината Геннадий Краузе.

Добавим, что после открытия памятник героям-автомобилистам был преподнесен в дар городу Москве.

<http://dt.mos.ru/presscenter/news>

АВТОБУС ДЛЯ ГОРОДСКИХ И ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

VECTOR 4



реклама

«Вектор» с АКПП – правильный выбор!

- Экономия эксплуатационных затрат
- АКПП Allison S2100
- Увеличение ресурса двигателя
- Повышение безопасности пассажирских перевозок
- Межсервисный интервал обслуживания - 15 000 км
- Минимальный срок окупаемости
- Минимальное соотношение расхода топлива на одного пассажира
- Легкость и простота в управлении



7600 мм



max.
53 (17+1) чел.



600
чел./день

ООО «Русские Автобусы – Группа ГАЗ»

г. Москва
тел./факс: +7 (495) 720-50-29/06
rap@ruspromauto.ru

г. Павлово
тел./факс: +7 (83171) 3-12-59, 3-57-64
SobolevaEV@gaz.ru

г. Санкт-Петербург
тел./факс: +7 (812) 458-77-99
EugenySB@ruspromauto.ru

г. Курган
тел./факс: +7 (3522) 630-361, 630-363/64
s.naydina@tdkavz.ru

WWW.BUS.RU

ГАЗ
г р у п п а

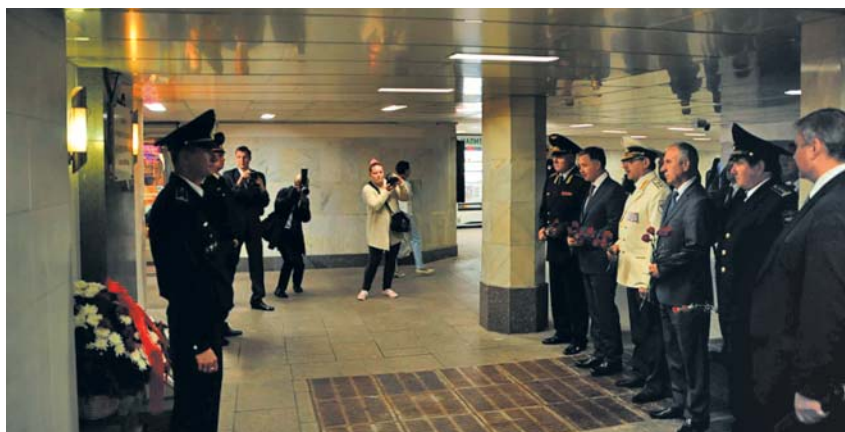
IV ЕЖЕГОДНАЯ ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И ТЕХНОЛОГИИ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ТЕРРОРИЗМУ-2015»

В Москве прошла IV ежегодная Всероссийская Конференция «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму-2015»

Конференция уже второй год проходила 03 сентября – в День солидарности в борьбе с терроризмом.

Учитывая высокую социальную значимость данного события, программой проведения Конференции, перед ее началом, было предусмотрено проведение памятных мероприятий, посвященных Дню солидарности в борьбе с терроризмом и погибшим работникам транспорта по всей России.

Так в Москве сопредседатели Конференции заместитель министра транспорта РФ Николай Захряпин и заместитель руководителя Ространснадзора Владимир Черток возложили цветы к памятнику жертвам теракта 8 августа 2000 г. в подземном переходе у станции метро Пушкинская Московского метрополитена, после чего проследовали в Дом Правительства Москвы для участия в мероприятии.



Организаторами IV ежегодной Всероссийской Конференции «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму-2015» стали – Комитет Государственной Думы РФ по транспорту и Министерство транспорта Российской Федерации.

Операторами Конференции традиционно выступили: РИА «Индустрия безопасности» и редакция отраслевого журнала «Транспортная безопасность и технологии».

Сопредседателями Конференции выступили заместитель председателя Комитета Государственной думы РФ по транспорту Старовойтов А.С., заместитель Министра транс-

порта РФ Захряпин Н.Ю. и заместитель руководителя Ространснадзора РФ Черток В.Б.

Стоит отметить традиционно высокий уровень Конференции с точки зрения прибывших на мероприятие делегатов. В их числе оказались депутаты Государственной Думы РФ, представители федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти более чем 30 субъектов РФ, а также представители ФСБ России, МВД России, МИД РФ, Генеральной прокуратуры, Следственного комитета РФ, Национального антитеррористического комитета РФ.

Весьма представительны были представлены профессиональные объединения и союзы транспортников, предприятия и организации воздушного, железнодорожного, водного, автомобильного, промышленного, городского наземного транспорта и метрополитенов, дорожного хозяйства.



Николай Захряпин, Александр Старовойтов, Владимир Черток



Борис Лоран, Равиль Фаткуллин

Второй год подряд, подтвердивший свою актуальность формат Конференции (сначала – секции по видам транспорта, а во второй половине дня – пленарное заседание) позволил обсудить участникам конкретные отраслевые проблемы и подойти к пленарному заседанию уже с готовыми обобщенными и взвешенными предложениями в проект Решения Конференции.

Учитывая важность инновационного подхода и импортозамещения в современных экономических условиях экспозиционный ряд Конференции был весьма насыщен новыми технологиями и разработками ведущих компаний-лидеров отрасли транспортной безопасности, IT-индустрии, интеллектуального видеонаблюдения.

Участники Конференции смогли лично ознакомиться с уникальными передовыми разработками, изучить их ТТХ, возможности и особенности, а также получить от разработчиков профессиональные комментарии, консультации и разъяснения по применению демонстрируемых решений на различных объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Заместитель председателя Комитета Государственной думы РФ по транспорту Александр Старовойтов, задержавшийся по иронии судьбы к на-

чалу пленарного заседания из-за возгорания в одном из крупнейших воздушно-транспортных узлов Москвы – аэропорту Домодедово рассказал участникам о законодательном обеспечении деятельности в сфере транспортной безопасности в условиях антикризисных мер. О новых законодательных инициативах и перспективах их реализации.

Заместитель Министра транспорта РФ Николай Захряпин отметил важность Конференции, как площадки, где российские транспортники могут обменяться мнениями именно по вопросам практического применения законодательства в сфере транспортной безопасности.

Говоря о конференции, Николай Юрьевич заметил, что она проходит в условиях непростой и быстро меняющейся обстановки на международной арене, в условиях реализации мер антикризисного характера и импортозамещения. Все те конструктивные и обоснованные предложения, которые были внесены до начала работы конференции, высказаны в рамках секционных заседаний и будут еще высказаны на

пленарном заседании, обязательно должны найти отражение в проекте решения конференции. А Минтранс со своей стороны постарается внимательнейшим образом их изучить и по возможности учесть.

Но даже в том случае если учесть все предложения не получится – они будут неким ориентиром, своего рода «дорожной картой» проводимой государственной политики и нормативного правового регулирования в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Заместитель руководителя Ространснадзора Владимир Борисович Черток довел до присутствующих новые принципы инновационного развития систем государственного контроля и надзора за обеспечением транспортной безопасности на глобальном, региональном, национальном и объектовом уровнях с учетом риск-ориентированных моделей

Заместитель начальника управления по надзору за исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере Генпрокуратуры РФ Ростовцева Наталья Владимировна доложила о прокурорском над-



зоре в сфере исполнения законодательства о транспортной безопасности на водном, воздушном и железнодорожном транспорте.

От сотрудника Управления «Т» СЭБ ФСБ России Данилкина Юрия Анатольевича участники Конференции узнали о состоянии дел с установлением требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и порядка их обязательной сертификации.

Председатель правления Ассоциации «Транспортная безопасность» Александр Свешников, являясь модератором секции № 1 «Воздушный транспорт», поддержал практику Комитета Госдумы РФ по транспорту и Минтранса России по привлечению экспертного и профессионального сообщества транспортников к процессу подготовки и внесения соответствующих изменений в законодательные и иные нормативные правовые акты в области обеспечения транспортной безопасности.

С целью дальнейшего совершенствования государственного регулирования, надзора и практической реализации требований обеспечения транспортной безопасности в дополнение к предложениям по итогам работы секции № 1 «Воздушный транспорт» было



предложено включить в решение Конференции консолидированное мнение участников совместного заседания комитетов по авиационной безопасности Ассоциации «Аэропорт» ГА и АЭВТ.

Модератором секции № 2 «Железнодорожный транспорт. Метрополитены» выступил заместитель начальника ГУП «Московский метрополитен» по безопасности Владимир Муратов, который доложил, что участники секции пришли к пониманию существующей проблематики в отрасли, а подготовленные предложения будут переданы в исполнительную дирекцию Конференции для включения в соответствующее Решение.

Есть проблемы и с реализацией требований законодательства и на морском и речном транспорте. Все обобщенные материалы будут переданы для включения в Решение Конференции – доложил на пленарном заседании модератор профильной секции № 3, президент Союза «Российская палата судостроительства» Алексей Клявин.

Об особенностях осуществления полномочий компетентным органом в сфере транспортной безопасности

объектов морского и речного транспорта и реализации норм международных договоров в сфере охраны судов и портовых средств рассказал заместитель начальника Управления транспортной безопасности Росморречфлота Капралов Валерий Владимирович.

Президент НП «Развитие автовокзалов страны» Лоран Борис Олегович, являясь модератором секции № 4 «Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство. Городской электротранспорт» со своей стороны, также заверил на пленарном заседании участников Конференции, что консолидированное мнение, составленное с учетом предложений всех представителей отраслевого сообщества, также будет направлено в исполнительную дирекцию Конференции для включения в Решение.

В работе секции непосредственное участие приняли следующие ключевые представители: начальник Управления транспортной безопасности Росавтодора, Фаткуллин Равиль Николаевич; консультант отдела Департамента транспортной безопасности и специальных программ Минтранса России Веретенников Роман Егорович,



Александр Свешников

вице-президент Российского автотранспортного союза Алексеев Валерий Иванович, который выступил сомодератором работы секции, а также прокурор отдела управления по надзору за исполнением законов о защите интересов государства и общества ГУ по надзору за исполнением законодательства Генеральной прокуратуры РФ Варнавская Юлия Владимировна.

По общему мнению делегатов Конференции, общение оказалось продуктивным и полезным для всех участников.

Заместитель Министра транспорта Николай Захряпин



от всех присутствующих поблагодарил модератора пленарного заседания – главного редактора журнала «Транспортная безопасность и технологии» Сергея Груздя за «безупречную» организацию Конференции, по итогам которой будет

сформировано соответствующее Решение, содержащее рекомендации транспортного сообщества по наиболее актуальным вопросам регулирования деятельности в области транспортной безопасности на территории Российской Федерации.

Этот документ будет направлен заинтересованным органам федеральной законодательной и исполнительной власти для изучения и использования в процессе совершенствования нормативной правовой базы.

По материалам РИА
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

Транспортная безопасность – взгляд профессиональных перевозчиков

03 сентября 2015 г. в Доме Правительства Москвы состоялась IV Всероссийская Конференция «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму – 2015».

Работа Конференции развернулась в четырех секциях: «Воздушный транспорт», «Железнодорожный транспорт. Метрополитены», «Морской и речной транспорт», «Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство. Городской электротранспорт». В рамках каждого секционного заседания прошел WORKSHOP (практический семинар) с участием представителей Минтранса России, Ространснадзора и федеральных агентств по видам транспорта. Семинар включал в себя ответы на наиболее часто задаваемые вопросы, разъяснения и комментарии специалистов.

Модератором секции «Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство. Городской электро-



транспорт» выступил Лоран Борис Олегович, президент Некоммерческого Партнерства «Развитие автовокзалов страны» (НП «РАВС»), сомодератором – Алексеев Валерий Иванович, вице-президент Российского автотранспортного союза.

Работа секционного заседания началась с выступления участников. С приветственным словом обратился к участникам секции начальник Управления транспортной безопасности Росавтодора

Фаткуллин Равиль Николаевич. В процессе выступления были озвучены ответы на ранее поступившие вопросы от операторов автомобильного рынка различных регионов по работе с Управлением и присвоению категорий ОТИ. Также был задан целый ряд вопросов из зала по конкретным ситуациям в автотранспортных предприятиях. Далее с докладом на тему «Нормативное правовое обеспечение в области транспортной безопасности на автомобильном и городском электрическом транспорте. Перспективы их внедрения» выступил Веретенников Р.Е., консультант отдела Департамента транспортной безопасности и специальных программ Минтранса России. Далее об организации надзора за исполнением законодательства в области обеспечения транспортной безопасности федеральными органами исполнительной власти и субъектами транспортной инфраструктуры на объектах дорожного хозяйства и автомобильного транспорта говорила прокурор отдела управления по надзору за исполнением законодательства Генеральной прокуратуры РФ Варнавская Ю.В.

О практике реализации законодательства в сфере транспортной безопасности и предложения по его совершенствованию высказал вице-президент Российского автотранспортного союза Алексеев В.И. С докладом о практике ре-



ализации комплексов систем видеонаблюдения и социально-экономическом эффекте выступил директор департамента по работе с государственными и корпоративными заказчиками RVI Group Агафонов Д.Н.

Консолидированное мнение представителей профессиональных объединений автовокзалов страны о транспортной безопасности и экономической устойчивости предприятий высказал Лоран Б.О., президент НП «РАВС».

В процессе подготовки к прошедшей Конференции Партнерство провело мониторинг по региональным автовокзалам и автостанциям их финансовых возможностей по реализации требований транспортной безопасности и ряда других требований действующего законодательства в нашем секторе рынка. Результаты мониторинга были опубликованы в журнале «Индустрия безопасности». Приводим выдержки из мониторинга проблем, а также путей их решения, высказанные представителями автовокзалов и автостанций различных регионов РФ:

Приказ Минтранса № 196 от 23.07.2014 г. «Об установлении Перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта» позволил решить часть проблем для автовокзалов и автостанций, расположенных в границах населенных пунктов с численностью населения менее 100 тысяч человек и со среднесуточным пассажиропотоком менее 100 пассажиров в сутки. Однако не все проблемы решены, так как реализация требований транспортной безопасности влечет колоссальную финансовую нагрузку как на разовые мероприятия, так и на ежегодные/ежемесячные. (ГУП Республики Карелия «Карелавтотранс», ООО «Барнаульский автовокзал», ГП ПО «Псковавтотранс», ОАО «Омскоблавтотранс», ОАО «Саратовское объединение а/в и а/с», ГУП СО «Свердловское объединение пассажирского ав-



Борис Лоран



Роман Веретенников, Валерий Алексеев



тотранспорта», ООО «Автосервис» г. Новосибирск, ОАО «Межрегиональная транспортная компания» г. Санкт-Петербург).

Предложения:

– В целях повышения уровня безопасности на автомобильном транспорте рекомендовать Минтрансу РФ активизировать работу по ликвидации существующих нелегальных пунктов прибытия и отправления пассажиров с функциями автовокзала (автостанции), которые не являются зарегистрированными ОТИ, для чего:

- установить единые стандарты деятельности автовокзала (автостанции);
- инициировать внесение изменений в нормативные правовые акты в части наделения уполномоченных органов власти субъектов РФ в сфере транспорта, органов автодорожного контроля, правоохранительных органов полномочиями по выявлению нелегальных пунктов прибытия и отправления пригородных и междугородных автобусных маршрутов, привлечению к ответственности за осуществление деятельности с нарушением требований законодательства, с правом запрещения такой деятельности в судебном порядке;
- инициировать внесение изменений в Кодекс РФ об административных правонарушениях, УК РФ в части установления ответственности за осуществление деятельности пунктов прибытия и отправления пригородных и междугородных автобусных маршрутов, которые не отвечают требованиям, предъявляемым к автовокзалам (автостанциям).

– В целях снижения финансового бремени субъектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта при реализации требований по обеспечению транспортной безопасности рекомендовать Минтрансу РФ:

- разработать и утвердить «Порядок изменения присвоенной категории ОТИ»;
- разработать государственную программу по софинансированию мероприятий по техническо-

му оснащению ОТИ и физической охраны наиболее важных объектов всех форм собственности, в рамках которой предусмотреть порядок софинансирования уполномоченными органами власти субъектов РФ, органами местного самоуправления проектов реализации субъектами транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта мероприятий по обеспечению транспортной безопасности. (ООО «НЕМЕЗИДА-ИНВЕСТ» г. Екатеринбург, ООО «Региональное объединение автостанций» г. Курск, ООО «Автосервис» г. Новосибирск).

– Включить в «Перечень некатегорируемых ОТИ и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта» ОТИ с пассажиропотоком до 250 человек в сутки (т. к. согласно Правилам перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, определено понятие автостанции как ОТИ, включающий в себя размещенный на специально отведенной территории комплекс зданий и сооружений, предназначенных для оказания услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении перевозок пассажиров и багажа, обеспечивающий отправление от 250 до 1000 чел. сутки). Более мелкие ОТИ в большинстве убыточны и поддерживаются за счет крупных автовокзалов и автостанций для сохранения сети внутримуниципальных маршрутов. (КУРГАНСКОЕ ОАО «АВ и АС», ГУ «Кузбасспассажиравтотранс», ООО «Барнаулский автовокзал»).

– Исключить IV категорию из Перечня. (ОАО «Саратовское объединение автовокзалов и автостанций»).

– Проблема реализации требований транспортной безопасности – нахождение части автовокзалов и автостанций в арендованных помещениях. Это затрудняет реализацию требований транспортной безопасности. (ГУ «Казбасспассажиравтотранс», ГУП СО «Свердловское объединение пассажирского автотранспорта», ОАО «Автовокзалы и автостанции Самарской области»)

– Необходимо учитывать при категорировании ОТИ отдаленности и протяженности маршрутных сетей. Например, в Якутии ОАО «Автовокзал». Очень слабо развита сеть междугородных маршрутов из-за климатических условий, отрезаны на 6 мес. от материка рекой Леной. Для развития пассажирских перевозок в соседние регионы – нет дорог. Однако присвоенная III категория Якутскому автовокзалу влечет расходы, которые не покрываются за счет пассажиропотока.

Для понимания финансовой ситуации на многих ОТИ необходимо отметить, что в недавнем времени Департамент оценки регулирующего воздействия Минэкономразвития проводил публичные консультации по проекту приказа Минтранса России «Об утверждении минимальных требований к оборудованию автовокзалов и автостанций».

Реакция автовокзалов:

1. Предлагаемые нормы в части обязательного наличия на ОТИ здравпункта противоречат действующему законодательству в области обеспечения медицинской деятельности, так как здравпунктом оборудуются объекты, у которых в производстве имеется большое количество вредных факторов, либо в организации с численностью работающих более 300 человек. В связи с чем содержание здравпунктов будет дублировать деятельность фельдшерско-акушерских пунктов и травмопунктов. Кроме этого обременение а/в и а/с наличием здравпунктов невыполнимо по причинам отсутствия квалифицированных специалистов, технических, организационных, финансовых и других возможностей. (ГУ «Казбасспассажиравтотранс», ООО «Автосервис» г. Новосибирск, НП «Автомобильные перевозчики Алтая», ОАО «Тобольское ПАТП»)

2. Нет понятия «кассовый пункт продажи билетов», в связи с чем затруднительно преобразовать и зарегистрировать автостанцию в кассовый пункт (ОАО «Объединение автовокзалов и автостанций» г. Саранск, Р-ка Мордовия)

3. На некоторых а/с отсутствует водопровод и канализация, и затруднительно оборудовать а/с туалетами внутри здания (ОАО «Объединение автовокзалов и автостанций» г. Саранск, Р-ка Мордовия).

То есть множество ОТИ не в состоянии обеспечить не только подвод коммуникаций к своим зданиям, но и содержание оборудованного медицинского кабинета. Что тогда говорить о полноценном финансировании мероприятий транспортной безопасности на этих объектах.

Требуем наложить мораторий на существенные финансовые затраты до тех пор, пока не будет решен вопрос и ликвидирован рынок псевдозаказных перевозок.

По итогам проведенной работы были сформулированы следующие предложения по совершенствованию нормативной правовой базы в сфере обеспечения транспортной безопасно-

сти на объектах автомобильного транспорта для внесения в решение IV Всероссийской Конференции «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму-2015:

1. На уровне Правительства РФ решить вопрос по пресечению во всех регионах деятельности междугородних перевозчиков работающих под видом «заказных», а также пунктов прибытия-отправления организующих и обслуживающих такие перевозки, как факторов сводящих «на нет» все затраты и мероприятия по Транспортной безопасности в пассажирском автотранспортном секторе рынка.

2. В рамках пункта 22 Антикризисного плана Правительства Российской Федерации приостановить (установить мораторий) на 2015–2016 гг. реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности, предусмотренных планами обеспечения транспортной безопасности для объектов пассажирского автомобильного транспорта 3 и 4 категории, расположенных в населенных пунктах с численностью населения менее 100 тыс. жителей.

3. В целях минимизации затрат субъектов на мероприятия, связанные с обеспечением транспортной безопасности, с учетом экономических последствий роста этих затрат и их влияния на стоимость транспортных услуг, пересмотреть (оптимизировать) требования в области безопасности:

– в отношении автовокзалов и автостанций 4 категории, оставив только организационные мероприятия и обеспечение оперативной связи с правоохранительными органами;

– в отношении автовокзалов и автостанций 3 категории в части привлечения подразделений транспортной безопасности и оснащения объектов техническими средствами обеспечения транспортной безопасности в пределах разумной достаточности.

4. Определить источники финансирования мер по обеспечению транспортной безопасности, предусмотрев для владельцев объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств наиболее высокой социальной значимости (регулярные перевозки пассажиров) государственную поддержку в финансировании этих мероприятий либо льготы по налогообложению пропорционально фактически произведенным затратам на реализацию Федерального закона от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

5. В текущем году завершить принятие полного пакета подзаконных актов, принятие которых предусмотрено изменениями в Федеральный закон от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ, принятыми Федеральным законом от 03 февраля 2014 года № 15-ФЗ, и сформировать в регионах России инфраструктуру по подготовке и аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, соответствующих структур для возможности привлечения в качестве подразделений транспортной безопасности на объекты транспортной инфраструктуры, обеспечить в соответствии с требованиями п.8 ст. 12.2. Федерального закона от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» сертификацию технических средств обеспечения транспортной безопасности.

6. Предусмотреть участие в реализации Федерального закона от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» органов госу-

дарственной власти и органов местного самоуправления, механизм их взаимодействия при этом с владельцами объектов транспортной инфраструктуры общественного пассажирского автомобильного транспорта.

7. Приостановить действие статей 2 и 7 Федерального закона от 03 февраля 2014 года № 15-ФЗ.

Примечание: часть настоящих предложений уже внесена Минтрансом РФ в проекты нормативных документов, находящихся на согласовании в Правительстве РФ, но автотранспортное сообщество считает необходимым внести указанные предложения в проект решения Конференции, так как в настоящий момент они окончательно юридически не оформлены и не являются обязательными к исполнению.

По материалам, предоставленным исполнительным аппаратом НП «РАВС»

Обсуждение проблем транспортной безопасности в сфере дорожного хозяйства, автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта

В ходе работы секции было предложено обсудить проблемные вопросы транспортной безопасности в сфере дорожного хозяйства, автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, а также послушать предложения и пожелания по их решению.

К сожалению, все те проблемы, которые поднимались на предыдущих Конференциях, имеют место быть и на сегодняшний день.

В части, касающейся категорирования транспортных средств автомобильного транспорта (далее – АТ), по состоянию на 1 сентября 2015 года присвоены категории 92024 АТ, осуществляющего пассажирские перевозки и 26465 АТ, перевозящему опасные грузы.

В настоящее время Росавтодор проводит категорирование пассажирского АТ, по документам, поступившим в Росавтодор в апреле текущего года, а по «опасникам» – июньские.

Напомним проблемные моменты, возникающие при проведении категорирования:

- слабый контроль со стороны должностных лиц за организацией подготовки и направления в компетентный орган материалов для проведения категорирования, и их несоответствие установленной форме;

- отсутствие статистических данных в субъектах Российской Федерации, предоставление недостоверной информации;

- обращение субъектов транспортной инфраструктуры, имеющих присвоенную категорию, с ходатайством

провести «перекатегорирование» объекта на более низкую, в связи с изменением различных показателей (уменьшение пассажиропотока, остаточной стоимости, технических характеристик объекта, изменения путей объезда, стоимости восстановления после аварии и т.д.).

Учитывая, что Федеральный закон от 3 февраля 2014 г. № 15-ФЗ вступил в силу со дня его официального опубликования, т.е. с 4 февраля 2014 года, внесенные изменения привели к поступлению в Росавтодор от субъектов транспортной инфраструктуры, своевременно не выполнивших требования Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», боль-

шого объема сведений для проведения категорирования ТС, при этом хочу напомнить, что категорирование, согласно приказу Минтранса России № 62, Управление транспортной безопасности проводит с апреля 2011 года.

В настоящее время, несмотря на значительный возросший объем поступающих документов, Управление транспортной безопасности осуществляет свою деятельность в рамках численности, установленной еще в 2009 году.

Расчёты трудоёмкости исполнения государственной функции, свидетельствуют, что их исполнение в существующей численности значительно превышает установленные нормативными правовыми актами сроки.

По рассмотрению результатов оценки уязвимости Росавтодором по состоянию на 1 сентября утверждены:

в сфере автомобильного транспорта:

- объектов транспортной инфраструктуры – 993, из них автовокзалы и автостанции – 865, автотранспортные предприятия – 128;

- транспортных средств субъектов Российской Федерации – 1303;

в сфере городского наземного электрического транспорта:

- объектов транспортной инфраструктуры – 63, транспортных средств – 210.

Основные причины отказов в утверждении результатов:

- нарушение требований по оформлению документов содержащих служебную информацию ограниченного доступа;
- слабое знание понятий и определений специализированными организациями в об-

ласти обеспечения транспортной безопасности;

- нарушение специализированной организацией Порядка проведения оценки уязвимости;

- использование в результатах проведенной оценки уязвимости ОТИ и ТС сведений, не позволяющих Росавтодору определить правильность рекомендаций специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности;

- использование при оформлении результатов проведенной оценки уязвимости ОТИ и ТС недостоверной информации.

По утверждению планов обеспечения транспортной безопасности *в сфере автомобильного транспорта:*

- объектов транспортной инфраструктуры – 148, из них автовокзалы и автостанции – 124, автотранспортные предприятия – 24;

в сфере городского наземного электрического транспорта:

- объектов транспортной инфраструктуры – 4, транспортных средств – 16.

Основные причины отказов в утверждении планов:

- нарушение требований по оформлению документов содержащих служебную информацию ограниченного доступа, определенного Положением о порядке обращения с информацией ограниченного распространения, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 03.11.1994 № 1233;

- нарушение требований Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и

транспортных средств, утвержденного приказом Минтранса России от 11 февраля 2010 г. № 34:

- нарушение требований пункта 4 Порядка – не соответствие структуры Плана ОТИ или ТС;

- нарушение требований пункта 6 Порядка – представление Планов;

- представление неподписанных СТИ Планов ОТИ или ТС;

- организационные распорядительные документы субъекта транспортной инфраструктуры, направленные на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ или ТС в Плане разработаны без учета Требований по обеспечению транспортной безопасности, (Приказ Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 42, Приказ Минтранса России от 5 августа 2011 г. № 209);

- сведения в Плане ОТИ или ТС не соответствуют утвержденным Федеральным дорожным агентством результатам проведенной оценки уязвимости ОТИ или ТС.

Кроме того, постановлением Правительства Российской Федерации от 17 июля 2014 г. № 671 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» на Федеральное дорожное агентство возложены дополнительные функции по аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности, аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, аккредитации аттестующих организаций в установленной сфере деятельности.

В соответствии с пунктом 5.1 статьи 1 Федерального закона

от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» Росавтодор на сегодняшний день является единственным органом аттестации в сфере дорожного хозяйства, автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта на территории Российской Федерации.

В тоже время, Федеральное дорожное агентство не имеет территориальных подразделений, а также организаций, находящихся в его ведении для наделения их функциями по аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.

Таким образом, исходя из значительного количества субъектов транспортной инфраструк-

туры дорожного хозяйства, автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, можно прогнозировать большое количество обращений по вопросам аттестации непосредственно в Росавтодор.

Пунктами 3 и 8 статьи 12.1 Закона, функции по аттестации сил обеспечения транспортной безопасности осуществляются на основании публичного договора, заключенного с субъектом транспортной инфраструктуры, подразделением транспортной безопасности, иной организации, индивидуальным предпринимателем или аттестуемым лицом, что согласно статье 426 Гражданского ко-

декса Российской Федерации не применительно к деятельности федеральных органов исполнительной власти, в том числе Федерального дорожного агентства.

Росавтодор, как орган аттестации, и подведомственные ему организации не располагают соответствующими помещениями, наглядными пособиями, техническими средствами, вспомогательным оборудованием, специалистами по видам деятельности, осуществляемым при проведении проверки в целях аттестации.

Пресс-служба НП
«ЕТС «Автобусные линии страны»
и по материалам Управления транспортной безопасности Росавтодора



РАБОЧАЯ ВСТРЕЧА ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ



14 сентября 2015 состоялась рабочая встреча Исполнительного аппарата НП «Развитие автовокзалов страны» и НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» с начальником отдела по надзору за исполнением законов о промышленной и дорожной безопасности Генеральной прокуратуры РФ Русецким А. Е.

Встреча стала продолжением диалога, начавшегося на секции автомобильного транспорта в рамках IV Всероссийской конференции «Транспортная Безопасность и технологии противодействия терроризму» 03 сентября этого года.

В ходе встречи обсуждались факторы, мешающие добросовестным операторам рынка

нормально работать и, соответственно, полноценно обеспечивать транспортную безопасность. Помимо нелегального рынка таким фактором стало еще и бездействие в некоторых регионах должностных лиц – чиновников, отвечающих за транспорт. С учетом сложившейся ситуации Исполнительный аппарат передал Прокуратуре мониторинг рынка автобусных перевозок и автовокзалов в 14 регионах, полученных от членов Партнерства по состоянию на момент встречи. В переданных материалах скомпонованы документы и фотографии, собранные работниками автовокзалов и автотранспортных предприятий, из которых наглядно видно, что нелегальный рынок под видом заказных перевозок не только

функционирует, но и развивается. Его существование и бездействие некоторых чиновников от транспорта подрывает саму суть мероприятий по транспортной безопасности и делает бессмысленными затраты средств добросовестных операторов на обеспечение транспортной безопасности своих объектов и автобусных перевозок в целом. Со своей стороны представители прокуратуры обещали разобраться по каждому факту и проблеме, обозначенной в представленных материалах. Это еще раз подчеркивает, что надо активнее информировать государственные структуры о проблемах рынка в целях недопущения перегибов на местах.

<http://www.rosbuslines.ru/>

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЭКСПЕРТЫ НАЗВАЛИ ТРАНСПОРТНУЮ ПОЛИТИКУ МОСКВЫ «ПРАВИЛЬНОЙ, НО СЛИШКОМ МЯГКОЙ»

Согласно отчету, подготовленному Международной ассоциацией общественного транспорта (МСОТ) по просьбе столичного Департамента транспорта, эксперты в целом высоко оценили транспортную политику Москвы, однако сочли ее слишком мягкой.

Об этом на Московском урбанистическом форуме сообщил заммэра, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Максим Ликсутов.

Международный союз общественного транспорта / Union Internationale des Transports Publics (UITP) – это крупнейшая транспортная организация, объединяющая более 2900 городских и региональных компаний – транспортных операторов общественных пассажирских перевозок из более чем 90 стран мира всех континентов. Исследование провели специалисты мирового уровня, члены UITP. Группу экспертов возглавил Мухамед Мезгани (Mohamed Mezghani) – заместитель генерального секретаря UITP. В исследовательскую группу также вошли начальник Департамента транспорта и транспортных проектов Мадрида Карлос Кристобал Пинто (Carlos Cristobal Pinto), заместитель руководителя Департамента земельных ресурсов по политике и планированию общественного транспорта Сингапура Джереми

Яп (Jeremy Yap), Управляющий директор New Urbane Mobility Wien GmbH города Вены Михаэль Лихтенеггер (Michael Lichtenegger). Эксперты выражают поддержку масштабным транспортным инициативам, однако опасаются, что в столице реализуется слишком либеральная политика в отношении личного транспорта.

В докладе подчеркивается необходимость продолжения и укрепления стратегии развития общественного транспорта, при этом эксперты сходятся во мнении, что недостаточное снижение пользования личных автомобилей будет сдерживать развитие и популярность общественного транспорта и тормозить решение задачи по обеспечению комфорта жизни и передвижения москвичей.

Высоко оценивая достижения транспортного комплекса в области реализации системы оплаты проезда, эксперты рекомендуют внедрение продвинутой тарифной стратегии на базе карты «Тройка», которая поможет управлять пассажиропотоком через внедрение программы лояльности или установку специальных тарифов в пиковые и в непииковые часы. При этом эксперты отмечают, что в приоритете развития тарифной политики должны быть сезонные или безлимитные билеты, предоставляющие возможность неограниченного количества поездок в течении



Максим Ликсутов

определенного времени – недели, месяца или года.

«Нам важно мнение экспертов международного уровня. Они представляют огромный опыт, десятилетиями накопленный развитыми странами по улучшению качества жизни горожан. Все предложения и замечания, которые эксперты отразили в своем исследовании, будут рассмотрены и учтены Департаментом транспорта», – отметил Заместитель Мэра Москвы, Руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Максим Ликсутов.

Ранее М. Ликсутов заявил на форуме, что город будет продолжать следовать транспортной программе, рассчитанной до 2020 г., в том числе принимая непопулярные меры. Кроме того, заммэра попросил жителей Москвы и экспертов поддержать предпринимаемые столичными властями меры для улучшения транспортной ситуации в столице.

http://dt.mos.ru/presscenter/news_department/

После перехода на работу по государственному контракту водители столичных маршруток перестанут курить за рулем

В новой модели управления коммерческими перевозчиками особое внимание уделено культуре поведения водителей автобусов.

Контроль за их работой повысится благодаря новым требованиям к техническому оснащению транспорта. Датчик задымления, отвечающие за пожарную безопасность в салоне, установлен над рабочим местом водителя. Поэтому система мгновенно среагирует на курение в салоне, и сигнал о нарушении поступит в диспетчерский центр.

Камеры, установленные в автобусах, помогут проводить проверки по жалобам пассажиров на грубость водителей и расследовать конфликтные

ситуации. Остановки в несанкционированных местах, соблюдение расписания и отклонение от маршрута можно будет отследить при помощи спутникового оборудования системы ГЛОНАСС.

Напомним, что в рамках новой модели управления максимальной скоростью при перевозке пассажиров составляет 60 км/ч. Государственный контракт также устанавливает нормы по перевозке пассажиров: не менее 19 пассажиров на микроавтобусах, не менее 40 – на транспорте средней вместимости и не менее 85 на автобусах большой вместимости. За грубые нарушения ПДД водители будут отстранены от работы.

До преобразования системы пассажирских перевозок водители частного транспорта никто не контролировал, отсюда разговоры по мобильному телефону во время движения, превышение скорости и агрессивная манера вождения, переполненный пассажирами салон и курение на рабочем месте. Каждое из этих нарушений может стать причиной аварии. По официальной статистике столичного ГИБДД, с начала года по состоянию на сентябрь в Москве произошло 584 ДТП с участием автобусов и маршрутных такси, в результате 31 человек погиб и 761 – получили ранения различной степени тяжести.

<http://dt.mos.ru/presscenter/>

Более 70 нелегальных маршрутов автобусов ликвидированы в Москве в 2015 году

За 2015 год в Москве транспортные компании перестали работать по 73 городским и междугородним направлениям, не согласованным с правительством Москвы.

Более 70 нелегальных автобусных маршрутов ликвидированы в Москве в 2015 году, сообщила пресс-служба государственного казенного учреждения «Организатор перевозок».

«При содействии ГКУ «Организатор перевозок» транспортные компании перестали работать по 73 направлениям, не согласованным с правительством Москвы. В этом числе – городские и междугородние маршруты», – сообщила пресс-служба.

С января число устраненных нелегальных маршрутов

в Москве возросло на 14% по сравнению с 2014 годом. Тогда сотрудники ГКУ «Организатор перевозок» удалили перевозчиков с 64-х направлений, которые не были внесены в реестр маршрутов, согласованных с правительством Москвы, уточнили в организации.

Одно из самых частых и опасных нарушений – перевозки по незарегистрированным маршрутам, в 2015 году работниками ГКУ было наложено 12 848 штрафов на сумму более 332 миллионов рублей.

По данным ГКУ, водители-нелегалы нередко выбирают маршруты, непригодные для движения автобусов, фактическое время отправления и прибытия у данных перевоз-

чиков часто не соответствует заявленному расписанию, кроме того, такие водители часто паркуют автобусы во дворах жилых домов, чем создают неудобства москвичам. При использовании услуг нелегальных транспортных предприятий пассажиры не защищены законодательством.

В учреждении отметили, что отличить официального перевозчика от нелегального водителя можно по нескольким признакам. Так, в салоне легального перевозчика всегда должна находиться карточка с указанием названия предприятия, имени руководителя, водителей автобуса, а также их контактные данные.

<http://ria.ru/moscow/>



15 октября заместитель Министра транспорта РФ Николай Асаул принял участие в Международном семинаре, приуроченном к 85-летию Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (НИИАТ)



В семинаре на тему «Передовая практика планирования устойчивых городских транспортных систем: от реализации крупномасштабных инфраструктурных проектов к управлению мобильностью» также приняли участие генеральный директор НИИАТа Алексей Васильков, секретарь Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН Джордж Георгиадис, и. о. специального представителя ВОЗ в России Гайк Никогосян, представители организаций автомобильного и городского пассажирского транспорта.

В своем выступлении Н. Асаул напомнил, что в 2012 году Минтранс России получил полномочия по выработке го-



сударственной политики в сфере организации дорожного движения. В настоящее время приняты или находятся в стадии разработки важные нормативно-правовые документы, которые должны упорядочить и повысить эффективность этой деятельности. По словам замминистра, в рамках ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения», рассчитанной до 2020 года, ведется ряд научно-исследовательских работ, направленных на повышение качества территориального транспортного планирования, применение современных методов и средств организации дорожного движения. Он также подчеркнул, что в Москве, Санкт-Петербурге, Казани и других крупных городах разрабатываются комплексные транспортные схемы организации дорожного движения, которые предусматривают создание приоритетных условий движения для общественного транспорта, создание пешеходных улиц, расширение общественных пространств, развитие велосипедного движения. «Все это дает и будет давать необходимый эффект», – сказал Н. Асаул.

По мнению замминистра, невозможно создать устойчивую городскую транспортную систему, если градостроительная политика не будет учитывать возможности качественного удовлетворения спроса населения и городской экономики на перевозки. Он также напомнил, что российская сторона при поддержке французских



коллег на Сессии высокого уровня в Париже в мае 2014 г. вышла с инициативой создания Международного Партнерства по интеграции вопросов развития транспорта, охраны здоровья населения и окружающей среды в градостроительное и территориальное планирование в рамках Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья.

Н. Асаул поздравил коллектив Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (НИИАТ) с 85-летием со дня основания. НИИАТ является старейшим транспортным институтом страны, с которым связана разработка большинства законодательных



и нормативных правовых актов автотранспортной отрасли. «Мне очень приятно, что, несмотря на свой возраст, институт по-прежнему находится в авангарде научных исследований, активно участвуя в решении актуальных вопросов в области транспорта», – сказал замминистра.

<http://niiat.ru/>



НЕКОММЕРЧЕСКОМУ ПАРТНЕРСТВУ «ЕДИНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА «АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ СТРАНЫ» – 10 ЛЕТ

В августе этого года Некоммерческому партнерству (НП) «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» исполнилось 10 лет.

Созданная по инициативе трех транспортных предприятий, за эти годы организация все больше и больше разрасталась и сегодня насчитывает несколько десятков предприятий из 14 регионов Российской Федерации, осуществляющих межрегиональные и международные автобусные перевозки. В ряде из них работают представители НП.

Партнерство является юридическим лицом – некоммерческой организацией, основанной на членстве и учрежденной в целях объединения усилий и защиты интересов автотранспортных предприятий, работающих в сфере автобусных перевозок междугородного и международного сообщения.



Борис Лоран

Руководителем Партнерства на протяжении всего прошедшего десятилетия является Борис Лоран. Главной стратегической задачей Партнерства является реформирование рынка



междугородных и международных автобусных пассажирских перевозок и создание полноценной Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии» (далее «ЕТС»).

Модель ЕТС строится по принципу прямой связи «автовокзал-перевозчик-пассажир» с учетом потребностей каждой составляющей. Базирующаяся на регулируемом рынке с добросовестной конкуренцией, инновационных технологиях и управляемая централизованным логистическим центром, система предполагает создание цивилизованной маршрутной сети на территории РФ.

Партнерство проводит активную работу в региональных объединениях и союзах транспортников с целью выявления транспортных проблем каждого конкретного региона и более плотного взаимодействия с государственными организациями на местах.

Кроме того, создана рабочая группа из авторитетных транспортников, юристов и ученых

для подготовки недостающих нормативных актов, востребованных рынком автобусных перевозок; осуществляется подготовка к внедрению единой общероссийской формы проездного документа на автобусных междугородных перевозках по аналогии с воздушным и железнодорожным транспортом.

Автобусные пассажирские перевозки между населенными пунктами являются весомой составляющей экономики Российской Федерации. По многим параметрам они конкурируют с железнодорожными и авиационными перевозками.

Сегодня прогрессивные реформаторы-транспортники прилагают все усилия для приведения рынка автобусных перевозок в цивилизованную форму. Партнерство активизирует свою работу по координации деятельности всех заинтересованных юридических и физических лиц с целью ускорения реформирования сектора международных и междуго-

родных автобусных перевозок в рамках «Концепции развития транспорта до 2030 г».

Следует отметить, что развитие пассажирского автобусного транспорта в Российской Федерации в последние 10–15 лет выявило безусловную необходимость объединения усилий отдельных предприятий и индивидуальных предпринимателей для решения общих задач, решать которые в одиночку практически невозможно. Кроме того, возникла потребность в налаживании конструктивных и цивилизованных отношений между отдельными субъектами рынка перевозок.

И сегодня большинство пассажирских автотранспортных организаций входят в те или иные общественные объединения для защиты своих интересов.

В течение последних лет взаимодействие между Партнерством и Российским автотранспортным союзом постоянно усиливалось. Решением Правления НП подано заявление на вступление в члены РАС, и в январе 2009 года было принято в его ряды.

Роль Партнерства в составе Российского автотранспортного союза – это, в первую очередь, представление интересов малых и средних предприятий и индивидуальных предпринимателей рынка международных, междугородных и



Антон Левятов

пригородных автобусных перевозок.

Кроме того, Партнерство взяло на себя организационные и координирующие функции по обеспечению деятельности Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов.

Для решения основной стратегической задачи реформирования междугородных и международных пассажирских перевозок на регулируемом рынке с добросовестной конкуренцией Партнерство оказывает консультативную юридическую помощь его членам по вопросам, ведением статистики и анализом маршрутов, участвует в урегулировании спорных вопросов между перевозчиками, организует взаимодействие с органами государственной власти и местного самоуправления, общественными объединениями. Организует взаимодействие предприятий автомобильного транспорта с предприятиями других видов транспорта (железнодорожного, авиационного, речного, морского); готовит предложения по совершенствованию и дальнейшему развитию нормативно-правовой базы федерального и регионального уровней в сфере услуг по перевозке пассажиров автобусами в пригородном, междугородном и международном сообщении, а

также деятельности автовокзалов; организует мероприятия по тематике автомобильного транспорта.

Члены Партнерства обращаются в Исполнительный аппарат с вопросами, касающимися их деятельности, и, в связи с такими обращениями Партнерство направляет письма в государственные органы, ответственные за организацию деятельности по межрегиональным автоперевозкам и пресечение нелегального извоза. Такие обращения с освещением имеющихся проблем в сфере пассажирских перевозок (в данном случае – автобусных) помогает чиновникам, обязанным следить за выполнением требований нормативных актов в сфере перевозок и пресекать выявленные нарушения, более оперативно и эффективно решать эти проблемы.

За десять лет существования организация доказала свою работоспособность. За это время ее сотрудниками были



разработаны и реализованы инновационные технологии по управлению системами объектов транспортной инфраструктуры. Внедренные логистические разработки специалистов Партнерства увеличили доходность операторов рынка во многих регионах.

Деятельность Партнерства носит межрегиональный ха-



ракти и направлена на решение задач, которые невозможно решить в границах одного региона России. Соответственно, сотрудники организации стремятся взаимодействовать с органами исполнительной власти, органами государственного контроля и надзора, как регионов России, так и федерального уровня.



Члены Партнерства получили и продолжают получать всевозможную поддержку со стороны НП в развитии своей деятельности. Недобросовестные же компании и те, кто пытаются использовать имя НП в своих корыстных частных интересах, исключаются из нее.

Для оказания помощи и обмена информацией Партнерство с марта 2006 года начало издавать свой журнал «Российские автобусные линии. Проблемы и перспективы развития».

На страницах издания дается слово непосредственно компаниям-перевозчикам, региональным отделениям Российского автотранспортного союза и другим объединениям транспортников. В дискуссионном клубе проводятся открытые и честные разговоры с властью и коллегами о проблемах этой сферы бизнеса. В специализированных разделах журнала размещается информация, которая приближает перевозчиков к последним научным разработкам в сфере транспорта

и другим достижениям научно-го потенциала вузов и НИИ, а также знакомит их напрямую с компаниями-производителями отечественных и зарубежных автобусов.

Полезность этого журнала для участников рынка автобусных перевозок неопределима. Он бесплатно и оперативно рассылается руководителям транспортных предприятий, операторам рынка и во все государственные организации, имеющие отношение к указанной сфере деятельности.

Еще одно направление деятельности Партнерства – это разработка межрегиональных проектов, связанных с развитием рынка автобусных перевозок и их инфраструктуры.

Помимо всего прочего, Партнерство принимает участие в совершенствовании законодательной и нормативно-правовой базы в сфере междугородных автобусных перевозок, основываясь на рекомендациях членов НП и мониторинге рынка.

Немалое внимание в Партнерстве уделяют деятельности по прекращению эксплуатации несанкционированных междугородных автобусных маршрутов, а также пунктов их отправ-

ления и прибытия. Такая работа проводится по двум направлениям: это разъяснительная работа с автоперевозчиками с целью перевода маршрутов на санкционированные пункты отправления и прибытия автобусов и направление обращений в органы исполнительной



власти субъектов Российской Федерации и в органы государственного контроля и надзора по вопросу пресечения несанкционированных автобусных перевозок междугородного и международного сообщения.

Оглядываясь назад, можно сказать, что за 10 лет существования Партнерство сделало уже многое, но предстоит сделать еще больше. До сих пор главной проблемой была и остается борьба с нелегальным извозом, размывающим пассажиропоток и создающим заведомо неравные условия для легальных и «темных» перевозчиков, причем далеко не





Олег Старовойтов, Борис Лоран

в пользу первых, и легализация тех транспортников, которые хотят вести бизнес честно наравне с другими в условиях равной конкуренции.

Предложения Партнерства, направленные на ликвидацию нелегальных пунктов прибытия и отправления автобусов, расположенных у крупных торговых комплексов и в местах, где и без того очень много транспорта, не только в столице, но

и в большинстве городов России, не всегда находят понимание у руководителей органов исполнительной власти, но мириться с таким положением вещей никто не собирается. Именно поэтому Партнерство взяло на себя роль объединителя усилий всех заинтересованных лиц, транспортных предприятий, иных организаций в деле приведения рынка автобусных перевозок в цивилизованный вид и ждет предложений и помощи от его членов.

Для того, чтобы достичь целей, ради которых Партнерство создавалось, необходимо объединение усилий всех его членов и организаций, заинтересованных в цивилизованных пассажирских автоперевозках.

Поэтому Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» приглашало и приглашает к сотрудничеству организации, разделяющие взгляды организации на реформирование рынка междугородных и международных перевозок.

Редакция журнала «Российские автобусные линии. Проблемы и перспективы развития» поздравляет сотрудников Некоммерческого партнерства и всех его членов с десятилетним юбилеем, желает не останавливаться на достигнутом и продолжать двигаться к цели, несмотря ни на какие преграды и сложности, возникающие на пути в этом нелегком, но таком нужном деле.

Пресс-служба

НП «ЕТС «Автобусные линии страны»

Единая транспортная система междугородных автобусных перевозок

Некоммерческое партнерство



ЕДИНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА
«АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ СТРАНЫ»



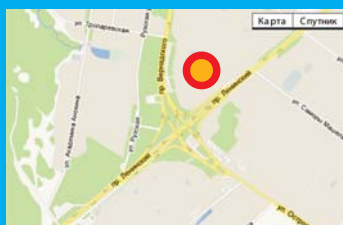
<http://www.rosbuslines.ru>

Адрес:

119571, г. Москва,
Ленинский проспект, 158

Телефон/факс:
+7 (495) 739-34-00,
(495) 232-15-24

E-mail: info@rosbuslines.ru



- ▶ создание благоприятных условий для осуществления деятельности пассажирского автомобильного транспорта;
- ▶ разработка и сопровождение различных проектов в секторе междугородных автобусных перевозок;
- ▶ оказание содействия членам партнерства в расширении возможностей их производственного, профессионального и социального развития;
- ▶ защита законных прав и интересов членов партнерства;
- ▶ обеспечение доступности, необходимого объема и качества услуг пассажирского автомобильного транспорта.

«ВЕКТОР» С АКПП – ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР

Производство автобусов серии «Вектор 4» стартовало на Павловском автобусном заводе в конце 2013 года: первая партия этих машин была отправлена для обслуживания гостей Олимпийских и Паралимпийских игр в Сочи. Сегодня с конвейера сходит уже несколько модификаций автобусов «Вектор 4», различающихся применяемым набором агрегатов, длиной кузова и исполнением салона. Однако наиболее распространенной и востребованной остается 7,6-метровая версия автобуса «Вектор 4», актуальная как на городских маршрутах, так и в сегменте корпоративного транспорта. До недавнего времени модель была безымянной и носила только заводской индекс – ПАЗ-320402-05. Отчасти высокий темп роста популярности этой модели объясняется и тем, что ПАЗ – единственный завод, ставящий АКПП на автобусы малого и среднего классов.

Популярность автобуса ПАЗ с АКПП несложно объяснить, если внимательно познакомиться с его особенностями. Современный дизайн, соответствие требованиям экологической безопасности и комфорта пассажиров, простота и удобство в эксплуатации в сочетании с эффективными показателями делают эту модель лидером на российском рынке в своем классе. В зависимости от предпочтений покупателя на выбор предлагаются два разных двигателя: это дизельные агрегаты марок Cummins и ЯМЗ экологического стандарта EURO-4. С любым из этих агрегатов автобус будет обладать эффективными экономическими показателями: низким расходом топлива, значительным межсервисным интервалом (15 000 км пробега), большим ресурсом. Доступность запасных частей и расходных материалов также не станет проблемой для любой из возможных комплектаций.

Большое внимание конструкторы Павловского автобусного завода (входит в «Группу ГАЗ») уделили вопросам безопасности, именно поэтому уже в базовую комплектацию этих машин входит антиблокировочная система тормозов ABS. Кроме того, каждый автобус оснащается и моторным тормозом, что также влечет за собой дополнительное снижение эксплуатационных затрат



за счет существенного уменьшения износа коллодок. Ну и традиционно для всех модификаций автобусов ПАЗ предлагается широчайший выбор дополнительных опций, позволяющих повысить комфортабельность, безопасность и эффективность перевозок. В их числе – кондиционер, тонированные стеклопакеты, аудиосистема, камеры наружного и внутреннего видеонаблюдения, автоинформатор с электронными рейсоуказателями, цифровой тахограф, навигационные системы ГЛОНАСС/GPS, система безналичной оплаты проезда, система «Говорящий город» для помощи слабовидящим пассажирам и многое другое.

Но вот мы плавно подошли к самому интересному – трансмиссии. По умолчанию на все автобусы, именуемые сегодня «Вектор 4», ставится механическая коробка передач, однако существует и модификация с 6-ступенчатой автоматической коробкой Allison S2100. И эта модификация не просто существует – она активно приобретает все большую популярность среди перевозчиков. И, на самом деле, это не удивительно. Когда-то считалось, что городской автобус с «автоматом» – это лишь дополнительная трата денег: как минимум, потому что такая машина дороже, да еще и топлива потребует немного, но всё же больше, чем «механический» собрат. Подобное высказывание действительно справедливо для техники, разработанной два-три десятка лет тому назад. Однако технический прогресс не стоит на месте, и за это время автоматические трансмиссии сделали в своем развитии большой шаг вперед. К примеру, на смену устаревшим моделям с тремя-четырьмя ступенями пришли многоступенчатые коробки передач с электронной системой управления. За счет более частой «нарезки» передач двигатель у автобуса с такой коробкой всегда работает в наиболее оптимальном с точки зрения экономичности диапазоне оборотов. А на конкретном примере с автобусом «Вектор 4» (ПАЗ-320402-05) можно говорить еще и о том, что

передаточное число высшей (6-й) ступени в «автомате» Allison S2100 существенно ниже, чем у высшей (5-й) ступени в механической коробке ZF S5-42: 0,61 против 0,76. Это означает, что при движении в установившемся режиме у модификации с «автоматом» обороты двигателя будут на целых 20% меньше, обеспечивая дополнительную экономию топлива и сохранение ресурса. Так что переплата за автобус с «автоматом» присутствует только лишь на стадии его покупки, а дальше в процессе эксплуатации такой автобус начинает ежедневно экономить деньги хозяину. И, как показывает практика, та самая разница в первоначальной стоимости с лихвой отбивается уже на первом году эксплуатации.

В этой связи становится совершенно понятным, почему многие транспортники уже сделали выбор в пользу автобусов ПАЗ с автоматической коробкой передач. В их числе – Транспортная фирма «Очаково», много лет занимающаяся маршрутными пассажирскими перевозками по Москве и Подмосковию. Своим опытом от эксплуатации пазиков с автоматической трансмиссией Allison мы попросили поделиться заместителя генерального директора этой компании Александра Кудинева.

А.К.: Раньше на своих маршрутах мы активно использовали автобусы ПАЗ-32053, численность которых составляла несколько десятков штук. Когда подошел срок их списания, мы занялись поиском новых автобусов малого класса для работы на городских маршрутах, надежных и приемлемых по себестоимости. Изучив имеющиеся на рынке предложения, в 2014 году в рамках работы по обновлению подвижного состава наша компания приобрела по программе утилизации 17 новых автобусов ПАЗ-320402-05 (сегодня носящих имя «Вектор-4», прим. ред.) с автоматической коробкой передач. На сегодняшний день их пробег в среднем варьируется в пределах от 100 000 до 200 000 километров.

Корр.: Но почему выбор был сделан именно в пользу модификации с «автоматом»?

А.К.: Мы целенаправленно закупили версию с автоматической коробкой переключения передач, потому что такой автобус имеет ряд неоспоримых преимуществ. Во-первых, это облегчение условий работы водителя. В городском

трафике водителю автобуса с механической коробкой приходится постоянно отвлекаться на переключение передач, что повышает утомляемость. С АКПП такой проблемы нет, и водитель занят не манипуляциями с рычагом коробки, а контролем за дорожной обстановкой, что значительно повышает качество и безопасность перевозки людей. Вторым безусловным преимуществом является повышение срока службы агрегатов автобуса и заметное снижение расходов на запчасти. Поскольку процесс переключения передач в автобусе с АКПП не связан напрямую с действиями водителя, на долговечность трансмиссии больше не влияет пресловутый человеческий фактор. Можно полностью забыть о ремонтах сцепления и самой коробки, вызванных некорректным переключением передач. Срок службы трансмиссии теперь очень высок. Также использование «автомата» значительно повысило срок службы деталей рабочей тормозной системы автобуса. Таким образом, нужно отметить, что обслуживание АКПП сводится, фактически, только к периодической замене масла и фильтра, что снижает общие расходы на содержание автобуса.

Корр.: Какие недостатки всплыли у автобусов в процессе эксплуатации?

А.К.: В процессе эксплуатации автобусов честно не было выявлено никаких недостатков. Нас устраивает абсолютно все, претензий и нареканий нет.

Корр.: Тогда рассматриваете ли Вы возможность приобретения таких же машин в дальнейшем?

А.К.: Честно говоря, в перспективе мы вообще хотели бы отказаться от использования автобусов других марок, которые на сегодняшний день присутствуют в нашем автопарке (речь о Mercedes-Benz Sprinter и Citroen Jumper) и к которым у нас есть ряд претензий, и перейти только на автобусы марки ПАЗ, оснащенные АКПП.



ОБНОВЛЕННАЯ СЕРИЯ АВТОБУСОВ

ПАЗ



реклама

НОВЫЙ ЭКСТЕРЬЕР без увеличения стоимости!

- Минимальный срок окупаемости
- Улучшенные потребительские характеристики
- Доступная цена
- Модификация с двигателем **ЯМЗ-534**
- Экологический стандарт EURO-4
- Высокая ремонтпригодность
- Доступность запасных частей
- Надежность подвески на дорогах с любым покрытием

ООО «Русские Автобусы – Группа ГАЗ»

г. Москва
тел./факс: +7 (495) 720-50-29/06
rap@ruspromauto.ru

г. Павлово
тел./факс: +7 (83171) 3-12-59, 3-57-64
SobolevaEV@gaz.ru

г. Санкт-Петербург
тел./факс: +7 (812) 458-77-99
EugenySB@ruspromauto.ru

г. Курган
тел./факс: +7 (3522) 630-361, 630-363/64
s.naydina@tdkavz.ru

WWW.BUS.RU

ГАЗ
г р у п п а

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ



В рамках исполнения законодательства в сфере транспортной безопасности в 2012 году проведено категорирование двух автовокзалов («Центральный» г. Самара и г. Жигулевск) и шести автостанций (г. Отрадный, с. Кошки, с. Кинель-Черкассы, с. Похвистнево, с. Приволжье, с. Челно-Вершины) Общества.

Автовокзалу «Центральный» г. Самара присвоена первая категория, остальным автостанциям четвертая. С 2012 года проводится оценка уязвимости автовокзалов и автостанций Общества. Для автовокзала «Центральный» г. Самара разработан план обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры, который для утверждения направлен в Росавтодор г. Москва.

Во исполнение требований федерального закона от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» и Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 8 февраля 2011 г. № 42

в помещения с ограниченным правом доступа автовокзала «Центральный» г. Самара установлена системы контроля доступа «Сфинкс», которая позволяет осуществлять доступ только по электронным ключам. Для организации въезда-выезда в зону транспортной безопасности на АВ «Центральный» установлен автоматический шлагбаум с системой считывания номеров транспортных средств и сохранения их в базе данных.

Собственными силами на автовокзале «Центральный» г. Самара с 2012 года началась и ведется модернизация системы видеонаблюдения. По состоянию на 31.08.2013 количество видеокамер увеличилось с 21 до 29, при этом 60% видеокамер было заменено с черно-белых аналоговых на IP-видеокамеры цветного изображения. В 2013 году на объектах Общества в г. Жигулевск, с. Богатое, с. Челно-Вершины, с. Кошки произведена установка систем видеонаблюдения с просмотром данных с видеокамер, в режиме on-line, с поста технических средств наблюдения развернутого на АВ «Центральный» г. Самара.

К концу 2013 года на автовокзале «Центральный» г. Самара была введена в строй электронная проходная, основной задачей которой является – обеспечение пропуска на перрон отправления только лиц имеющих проездной билет и ведение фактического учета прошедших пассажиров. Все автостанции Общества, прошедшие категорирование будут оснащены системой видеонаблюдения и соединены в единую сеть видеоконтроля поста технических средств наблюдения.

В настоящее время весь автобусный парк Общества оснащен системой Глонасс (навигационные трекеры GALLILEO ГЛОНАСС v5.0 и программное обеспечение «Пилот») полностью отвечающим требованиям постановления Правительства Российской Федерации от 2 апреля 2012 г. № 280. В настоящее время ведется установка на транспортные средства системы «Атом», позволяющей вести не только учет местонахождения автомобиля и расхода ГСМ, но и осуществлять подсчет пассажира-потока в реальном масштабе времени.

ОАО «Автовокзалы и Автостанции Самарской области»



Замминистра транспорта Российской Федерации посетил астраханский автовокзал



В рамках рабочего визита в Астрахань заместитель министра транспорта Российской Федерации Николай Асаул посетил астраханский автовокзал.



Представитель федерального ведомства осмотрел инфраструктуру астраханского автовокзала – посадочные площадки, зал ожидания, комнату отдыха водителей, медицинский пункт, комнату матери и ребенка. Также замминистру транспорта была представлена диспетчерская служба, благодаря которой с помощью ГЛОНАСС в режиме реального времени отслеживается местораспо-

ложение любого автобуса, его скорость и остановки.

Представители регионального профильного министерства рассказали Николаю Анатольевичу о планах Астраханской области по закупке автобусов на газомоторном топливе в рамках подпрограммы «Автомобильная промышленность» государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности».

По итогам посещения астраханского автовокзала заместитель министра транспорта России Николай Асаул отметил высокое качество и доступность услуг автовокзала, а также созданные в регионе оптимальные условия для осуществления деятельности пассажирского автомобильного транспорта и объектов транспортной инфраструктуры.

mptpr.astrob1.ru



Новому автовокзалу исполняется пять лет



Как театр начинается с вешалки, так город начинается с вокзала. В 2010 году состоялось торжественное открытие и введение в эксплуатацию здания центрального автовокзала Астрахани с пропускной способностью 300 пассажиров в час.

Новый автовокзал признан одним из лучших в России. Он обеспечивает бесперебойное транспортное сообщение как внутри региона, так и с другими субъектами России и странами ближнего зарубежья.

На автовокзале действует девять касс, работает камера хранения багажа, буфет, банкоматы. Здесь же расположены медицинский пункт и комната отдыха водителей. Дополнительный комфорт обеспечивается наличием на автовокзале комнаты матери и ребенка. Зал ожидания астраханского автовокзала оснащен системой кондиционирования, телевизором, wi-fi связью.

Уже сейчас астраханцам и гостям города доступна услуга предварительной продажи би-

летов и их заказа по телефону, а также возможность бронирования мест в автобусе.

В 2015 году возведены помещения дополнительных касс автовокзала по адресу: площадь Вокзальная, 17.

В настоящее время автовокзал Астрахани обслуживает 12 пригородных маршрутов, 26 междугородных внутриобластных маршрутов, 24 междугородных межобластных маршрута и один международный маршрут. Еже-

месячно через автовокзал выполняется 7974 рейса, из них междугородных – 1225, пригородных – 6749.

Автопарк состоит из современных комфортабельных ав-

тобусов, известных автопроизводителей HIGER, MAN, VOLVO. Каждый автобус регулярно проходит техосмотр и техобслуживание и находится в отличном техническом состоянии.

Водительский состав постоянно повышает уровень знаний и квалификацию, в том числе по программе безопасности дорожного движения.

Волга#Астрахань

Современному автовокзалу в Котельниках быть



Модульное здание автовокзала с билетными кассами, комнатами отдыха и комнатой матери и ребенка появится до конца 2015 года у станции метро «Котельники».



Все работы по созданию необходимой пассажирской инфраструктуры у «Котельников» также завершат до конца года, говорится в сообщении пресс-службы заместителя председателя правительства Московской области – министра транспорта региона Петра Иванова.

Как отмечается в материале, Иванов во время рабочей поездки в городской округ Котельники ознакомился с ходом работ по развитию транспортной инфраструктуры, прилегающей к открытой в сентябре 2015 года станции метро «Котельники», и обсудил текущие вопросы с руководящим составом администраций Люберецкого муниципального района, городского округа Котельники, УГИБДД МВД России по Московской области и ГУП МО «Мострансавто».

«Для обеспечения должного уровня обслуживания пассажиров междугородных автобусных рейсов до конца года будет установлено модульное здание автовокзала с обустройством в нем билетных касс, комнаты отдыха и комнаты матери и ребенка. Это позволит создать комфортные условия для пас-

сажиров, ожидающих отправления своих рейсов. Все работы по созданию необходимой пассажирской инфраструктуры у станции метро «Котельники» будут завершены в намеченные сроки, до конца года», – приводятся в сообщении слова Иванова.

По данным пресс-службы, к открытию станции метро «Котельники» правительство Московской области провело работу по созданию необходимой дорожно-транспортной инфраструктуры для обеспечения транспортной доступности новой станции для жителей Московской области. Так, были обустроены площадки для посадки-высадки пассажиров, перехватывающие парковки, вело-парковки, организована пешеходная доступность от 3-го Покровского проезда города Котельники, установлено металлическое барьерное ограждение вдоль

тротуара на Новорязанском шоссе, необходимые дорожные знаки, запрещающие стоянку транспортных средств, организована эвакуация нарушителей на штрафстоянку, утвержден проект организации дорожного движения.

В настоящее время для создания временных удобств пассажиров междугородных автобусных рейсов возле кассово-диспетчерского пункта установлен навес для укрытия пассажиров от осадков, обустроены перроны для отправки междугородных рейсов. В зоне посадки пассажиров размещены шесть стоек с обозначением перронов отправления и временный зал ожидания на базе автобуса особо большой вместимости, установлено 19 лавочек, биотуалеты, 12 урн и два контейнера для мусора.

<http://inkotelniki.ru/>





Аукционы по продаже не состоялись

Из-за отсутствия покупателей власти Кемеровской области откажутся от продажи автовокзалов.

Власти Кемеровской области на ближайший год намерены отказаться от продажи автостанций и автовокзалов, которые были впервые выставлены на аукционы, но на их приобретение не было подано заявок. Об этом журналистам сообщила заместитель губернатора Екатерина Кутылкина.

Аукционы по продаже 12 автостанций общей стоимостью почти 180 млн рублей были объявлены Кузбассфондом дважды. «В ближайший год, скорее всего, этого (выставле-

ния на продажу) не будет», – сказала она.

По ее словам, решение связано с отсутствием желания покупателей приобрести объекты по предложенной цене. При этом власти региона считают, что реализовывать автостанции по более низкой цене смысла нет.

Как ранее сообщалось, всего планировалось выставить 23 объекта в III и IV кварталах 2015 года. У всех автовокзалов и автостанций обременение – ограничение использования по назначению, соответственно, здания нельзя будет перевести, например, под торговый центр. Кроме того, предполагалось продать именно здания

и земельные участки, а пассажирскими перевозками продолжит заниматься госучреждение «Кузбасспассажиравто-транс», созданное для этих целей в 2003 году.

На сайте учреждения сообщается, что в его структуру входят девять автовокзалов, 17 автостанций и четыре автокасы. Объем перевозок за 2014 год составил 11 млн пассажиров. По данным облдепартамента транспорта и связи, в прошлом году практически во всех зданиях автовокзалов и автостанций проведены капитальные или косметические ремонты.

Материал подготовлен по информации агентства ТАСС

<http://planet-today.ru>

Прокуратура признала Красноярский автовокзал небезопасным



Нарушения выявлены и на вокзале, и у перевозчиков.

Прокуратура Советского района проверила, как соблюдается закон «О транспортной безопасности» на автовокзале Красноярск.

Оказалось, здесь не ведется учет прохода персонала и посетителей в зону транспортной безопасности.

Нарушения обнаружилось и в работе компаний, занятых пассажирскими перевозками. Перевозчики продолжают выпускать на линию автобусы для перевозки пассажиров без медицинских аптечек и даже огнетушителей. На некоторых автобусах не работают



внешние световые приборы (фары и так называемые поворотники), стеклоомыватели. На некоторых автобусах установлены шины разных моделей.

Руководителям 8 организаций внесены представления, возбуждено 5 дел об административных нарушениях. Перевозчикам назначены штрафы.

<http://www.kp.ru/online/news/>

Автовокзал на Димитрова отремонтируют за 4,1 млн рублей



Левобережный автовокзал в Воронеже реконструируют. Стало известно, что на его капитальный ремонт из областного бюджета выделили 4,12 млн рублей.

Из них 1,4 млн рублей предназначено для ремонта кровли и фасада здания автовокзала, еще 1,3 млн рублей пойдет на обновление отопительной системы и устройство общественного туалета внутриавтовокзала. Еще 862 тысячи рублей выделены на установку ограждения, а 532 тысячи пойдут на замену окон.

Подрядчики, которые возьмутся за капитальный ремонт ле-



вобережного автовокзала, станут известны в начале ноября.

Автовокзал на Димитрова никогда не пользовался у воронежцев особой любовью. Чтобы убедиться в этом, достаточно почитать отзывы на любимом форуме. Долгое время пассажиры сетовали не только на неуважительное отношение к

ним со стороны работников автовокзала, но и чудовищные санитарные условия. В частности, ужас и отвращение у многих вызывал туалет, расположенный на улице.

Летом 2014 года строение, наводящее ужас, было снесено. Рядом построились новые жилые высотки, и туалет, видимо, противоречит схеме благоустройства этого района. Проблема лишь в том, что новой санитарной кабинки на его месте не появилось. Людям приходилось бегать в здание рынка, расположенного рядом, или в кафе «Макдоналдс».

<http://www.moe-online.ru/news/>

Не водители, но без них никуда не уедешь



Сотрудников ростовского автовокзала наградили и поощрили в День работника автомобильного и городского пассажирского транспорта.

Почетных грамот Российского автотранспортного союза, Ассоциации перевозчиков Ростовской области, а также благодарностей и денежных премий удостоились 20% сотруд-

ников автовокзала, которые своим профессионализмом обеспечивают бесперебойную работу донской автотранспортной системы.

– Все мы делаем очень важное дело, – обратился к присутствующим генеральный директор ПАО «Донавтовокзал» Сергей Вдовиченко.

– Помимо обеспечения бесперебойной работы транспорта каждый из сотрудников компании несет на себе социальную ответственность перед всеми пассажирами, гарантируя качество предоставляемых услуг.

<http://www.molotro.ru>



Из Севастополя организовано 16 постоянных автобусных маршрутов



Севастополь в течение 8 месяцев текущего года наладил автобусное сообщение с 16 населенными пунктами РФ, расположенными за Керченским проливом.

Об этом на аппаратном совещании в правительстве города заявил начальник управления транспорта Евгений Бабич.

«Проведена экспертиза технологической документации 41 межрегионального маршрутарегулярных перевозок. Из них 25 маршрутов сообщением в пределах Крыма и 16 маршрутов – с другими населенными пунктами РФ», – сказал Бабич.



По его словам, автобусное сообщение осуществляется с городами Астрахань, Анапа, Волгоград, Грозный, Калуга, Липецк, Махачкала, Москва, Новороссийск, Невинномыск, Пя-

тигорск, Ростов-на-Дону, Сочи, Ставрополь, Тула, Чебоксары.

«За 8 месяцев 2015 года услугами транспорта воспользовались 49 млн пассажиров. Из них автомобильным транспортом – 9,138 млн человек, электрическим наземным транспортом – 34 млн морским транспортом – 5 млн человек. Данные показатели мало отличаются от показателей 2014 года», – отметил Бабич.

17 сентября Бабич заявил, что Севастополь до 2020 года получит в лизинг 90 автобусов и 60 троллейбусов.

<http://news.allcrimea.net/>

Будущий новый автовокзал Екатеринбурга реализуют за 14,7 млн рублей



При всем этом подготовкой проекта и созданием эскизов занимался застройщик PRED group, а точнее – по заданию компании – английское архитектурное бюро Dyer.

Как информирует e1.ru, начальная стоимость участка площадью 7,5 га, находящегося между улицами Шварца, Крестинского, Белинского и территорией Уральского завода гражданской авиации, составляет более 14,7 млн руб.

Администрация Екатеринбурга разыграет на аукционе участок на Ботанике для возведения нового автовокзала. Современный мультимодальный ТПУ включит в себя не только лишь вокзал, однако и станцию метро, систему перехватыва-

ющих парковок и остановку электричек. Стройка должна стартовать в декабре – а закончиться в 2018-м. Тут также возведут ТРЦ, отель, кабинеты и паркинг.

Напомним, на данной территории планируется возведение торгово-транспортного пересадочного узла, который

должен заменить Южный автовокзал города. Таким образом, объект будет максимально комфортным для пассажиров. На текущий момент тут располагаются старые жилые дома, которые нужно будет расселить, а после этого снести. На это отведено 4 года.

<http://163gorod.ru/event>



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

Ежегодное собрание членов Ассоциации Европейских автовокзалов (Association of Paneuropean Coach Terminals e.V. – APC)

10 и 11 сентября 2015 г. в городе Друскининкай (Литва) прошло ежегодное собрание членов Ассоциации Европейских автовокзалов (Association of Paneuropean Coach Terminals e.V. – APC).

APC создана в 2003 году и ее членами являются автовокзалы таких государств Европы как Германия, Латвия, Литва, Республика Беларусь, Россия, Сербия, Словения, Хорватия, Швеция, Эстония.

Основные функции ассоциации – сотрудничество автовокзалов и развитие маршрутных сетей, совершенствование работы, взаимодействие систем продажи билетов, внедрение современных технологий обслуживания пассажиров, расширение сервиса и других услуг.

Представители автовокзалов обсудили наиболее острые проблемы в своем секторе



и новые проекты перспективных направлений, которые интересуют APC: продажа билетов, развитие мультимодальных перевозок, усиление охраны автовокзалов, увеличение сервиса для пассажиров.

Был презентован проект полной реконструкции автовокзала в городе Каунас (Литва). Проект оценивается более чем в 9 млн евро.

Представитель автовокзала г.Любляна рассказал о интеграции туристических пассажирских автобусов с услугами регулярных национальных и международных автобусных линий.

Представитель российских автовокзалов рассказал о перспективах мультимодальных автобусных перевозок как интеграции железнодорожного и автобусного пассажирского транспорта.

Также много внимания было уделено развитию интернет продаж автобусных билетов и обновления программ, используемых на автовокзалах.

В заключение была проведена презентация обзора мониторинга автовокзалов и автостанций Европы по тарифам услуг и ценообразованию.



О МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Развивая общественный транспорт, важно применять принцип ко-модальности (co-modality), чтобы перемещение пассажиров стало не только удобным, а так же эффективным и экономичным для пассажиров и для вовлеченных организаций (предоставляющих услуги). Поэтому растет спрос на мультимодальные транспортные узлы, развитие инфраструктуры, единой информационной системы для пассажиров и единого билета на различные виды общественного транспорта.

Презентация о развитии мультимодального транспорта в Российской Федерации, представленная Борисом Лораном президентом Некоммерческого Партнерства «Развитие автовокзалов страны» на собрании членов Панъ-

европейской Ассоциации Автовокзалов (Association of Paneuropean Coach Terminals APC) в городе Друскининкай, Литва, с 10—11 сентября 2015 года, пример хорошей практики, который является доказательством, как важно создавать мультимодальные транспортные системы, особенно для обеспечения пассажирам удобной и эффективной транспортной связи «автобус – поезд – автобус».

В Латвии уже действует практика, когда покупая билет на поезд, можно со скидкой приобрести билет на автобус (город Елгава, Айзкраукле). Также рассматривается возможность в ближайшее время ввести систему единых билетов на услуги различных видов пассажирского транспорта.



С уважением,
Dr.sc.ing. Вайра Громуле
Председатель правления
АО «Рижский международный
автовокзал»
Генеральный секретарь
Панъевропейской Ассоциации
Автовокзалов
Association of Paneuropean Coach
Terminals (APC)

Меры по улучшению конкурентноспособности регулярных автобусных перевозок в Латвии

В отрасли общественного транспорта, особенно для регулярных автобусных перевозок, знакома проблема нечестной конкуренции с нерегулярными и даже нелегальными перевозками пассажиров.

Для примера, по результатам опроса пассажиров 2015 года в Рижском международном автовокзале – 14% и в Елгавском автовокзале – 10% пассажиров пользуются услугами нерегулярных (в том числе и нелегальных) перевозчиков.

Для успешных контрольных мероприятий в этой сфере важ-

на стабильная и эффективная нормативная база регулирования перевозок.

30 июня 2015 года Кабинетом Министров Латвийской Республики были приняты новые правила «Порядок осуществления внутренних пассажирских нерегулярных перевозок и специальных регулярных перевозок», которые определяют главные условия, которые должны соблюдать перевозчики.

Главные акценты:

Услуги внутренних нерегулярных пассажирских перевозок и специальных регулярных пассажирских перевозок раз-

решено предоставлять, если перевозчик в соответствии с требованиями нормативных актов получил специальное разрешение (лицензию) или лицензионную карточку на осуществление коммерческих автобусных перевозок или копию разрешения Европейского Союза.

Услуги внутренних нерегулярных пассажирских перевозок предоставляются для организованных групп пассажиров на основании ранее заключенного письменного соглашения о предоставлении пассажирских перевозок между клиен-

том и перевозчиком. Данным договором не может считаться чек кассового аппарата и/или билет.

Место посадки и высадки группы пассажиров внутренних нерегулярных перевозок не должно быть на автовокзале или железнодорожном вокзале и его окрестности, за исключением, когда перевозчик, предоставляет туристические услуги. В этом случае, заключив договор об использовании территории автовокзала или железнодорожного вокзала (например, платформы), местом обмена групп пассажиров может быть автовокзал или железнодорожный вокзал.

Договор о предоставлении услуг внутренних нерегулярных пассажирских перевозок заключается в письменном виде.

Если услуги внутренних нерегулярных пассажирских перевозок предоставляются группе пассажиров, основанной по инициативе заказчика, в договоре указывают следующую информацию:

- ✓ название перевозчика, регистрационный номер и юридический адрес;
- ✓ название заказчика, регистрационный номер и юридический адрес, если клиент является юридическим лицом, или имя, фамилия, персональный код и декларированное место жительства, если заказ-

чиком является физическое лицо;

- ✓ специальное разрешение (лицензия) или номер лицензионной карточки;
- ✓ маршрут и цель поездки;
- количество пассажиров;
- ✓ дата и время предоставления услуги;
- ✓ порядок расчета;
- ✓ другие условия, вытекающие из «взаимных обязательств (напри-

мер, степени ответственности сторон, штрафные санкции, личные условия страхования, информация о правах пассажиров).

Если услуги внутренних нерегулярных пассажирских перевозок предоставляются группе пассажиров, основанной по инициативе перевозчика, в договоре указывают следующую информацию:

- ✓ название перевозчика, регистрационный номер и юридический адрес;
- ✓ имя, фамилия заказчика, персональный код и декларированное место жительства;
- ✓ специальное разрешение (лицензия) или номер лицензионной карточки;
- ✓ маршрут и цель поездки;
- ✓ дата и время предоставления услуги;
- ✓ порядок расчета;



Янис Бриедитис, заместитель председателя правления
Вайра Громуле, председатель правления
Маргарита Брикмане, член правления

- ✓ другие условия, вытекающие из «взаимных обязательств (например, степени ответственности сторон, штрафные санкции, личные условия страхования, информация о правах пассажиров).

Расчеты о предоставлении услуг внутренних нерегулярных пассажирских перевозок осуществляются на основе выданного перевозчиком счета, используя безналичные платежи. Если заказчик за услуги внутренних нерегулярных пассажирских перевозок платит наличными деньгами, он должен сделать единый платеж для всей группы пассажиров (оплата производится в кассе предприятия перевозчика). За услуги внутренних нерегулярных пассажирских перевозок нельзя рассчитывать в автобусе во время предоставления услуги, а также в течении 15 минут до и после предоставления услуг внутренних нерегулярных пассажирских перевозок.

В передней части автобуса, осуществляющего внутренние нерегулярные перевозки, должен быть размещен информативный знак «заказной».

С уважением,
Dr.sc.ing. Вайра Громуле



ОПЫТ ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМЫ ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ И УЧЕТА РЕЙСОВ

Наша компания «ТОКС» – один из крупнейших перевозчиков Литовской Республики, член Европейской Ассоциации Автовокзалов (APC – The Association of Paneuropean Coach terminal).

На совещаниях Ассоциации мы познакомилась с членом экспертного совета Ассоциации, д.т.н. Борисом Кадишем. К тому времени компания SWD Factory, председателем правления которой он является, внедрила на всех 35 автовокзалах Латвии систему продажи билетов и учета рейсов *Baltic Lines*.

Поскольку, в то время мы задумывались об обновлении собственной системы, и нас впечатлили возможности *Baltic Lines*, а также понравился подход SWD Factory к созданию программного обеспечения – мы обратились к этой компании по поводу разработки системы продажи билетов и учета рейсов для нашего предприятия, в результате этого сотрудничества и была создана система *BusTicketPro*.

Спецификой нашего предприятия, является то, что мы в одном лице выступаем в роли столичного автовокзала республики и одного из крупнейших автобусных перевозчиков. Поэтому в системе были учтены потребности как автовокзалов, так и перевозчиков.

Особое внимание при разработке системы было обращено на процесс продажи билетов. Предусмотрены различные виды продажи билетов,

как в кассах автовокзалов, так и в интернете – у нас несколько сайтов продажи билетов в интернете:

www.Toks.lt
www.Gobaltics.lt
www.autobusustotis.lt
www.iticket.lt
www.iticket.lv

Кроме того, SWD Factory обеспечила подключение нашей системы к интегрированному европейскому сайту *Buseurope.eu*, предоставив тем самым новый, дополнительный канал продажи билетов.

В результате мы добились того, что в интернете продается значительная часть наших билетов.

Также нами была проведена кампания по организации продажи автобусных билетов в терминалах самообслуживания. В основном терминалы были расставлены в студенческих городках и крупных супермаркетах, SWD Factory обеспечили технологическую реализацию данного проекта и это решение функционирует как элемент общей системы.

У нашей компании уже существовала собственная сеть агентств по продаже билетов как в Литве, так и за рубежом. Так, что предусмотренные в системе *BusTicketPro* мультивалютность, и рабочее место агента были нами высоко оценены. Особенно впечатлила возможность самостоятельно развивать свою агентскую и партнерскую сеть – подключать новых агентов к системе и определять



Арунас Индрашюс,
 Генеральный директор
*Tolimojo Keleivinio Transporto
 Kompanija UAB*

рейсы, на которые они могут продавать билеты, без привлечения разработчика.

Мы успешно подключили к системе еще 6 автовокзалов – наших партнеров, самостоятельно без помощи компании-разработчика.

Рынок в наше время меняется стремительно, и было особенно приятно отметить готовность и заинтересованность SWD Factory к развитию системы, согласно изменяющимся требованиям индустрии.

Приведу только несколько примеров.

Когда нам понадобилась интеграция с системой Рижского автовокзала для избежания квот при продаже билетов на соответствующие рейсы, подобная интеграция была незамедлительно реализована разработчиками системы и в результате, кассы автовокзалов Латвии могли продавать билеты на наши рейсы, а мы на рейсы латвийских перевозчиков без всякого квотирования.

Когда мы запланировали рейс Вильнюс – Москва, нам

понадобилось решение задачи оперативной передачи данных о пассажирах в ЕГИС, чтобы соответствовать нормативным правилам Российской Федерации. Эта задача была решена SWD Factory в кратчайшие сроки.

В Литве все популярнее становится велосипедный спорт, и многие наши пассажиры отправляются в путешествие с велосипедом, для этой цели нами были установлены специальные держатели велосипедов для наших автобусов, и возникла необходимость продажи билетов для перевозки велосипедов и их учета. В кратчайшие сроки в системе появились необходимые функции.

Для улучшения обслуживания наших пассажиров мы решили применить программу лояльности пользователей. Нами была выбрана система PayLo (ASHBURN International), обеспечивающая пассажирам дополнительную скидку на билет в зависимости от частоты использования ими наших автобусов. SWD Factory обеспечила интеграцию нашей системы продажи билетов с системой лояльности для получения персонализированных скидок при продаже билетов.



Внедрение новой системы продажи билетов и учета рейсов, позволило нашему предприятию выйти на качественно новый уровень обслуживания пассажиров и, в конечном итоге, к увеличению количества продаваемых билетов.

Исходя из нашего опыта, надо сказать, что система учета рейсов и продажи билетов для современного перевозчика и автовокзала совершенно необходима. Но, для того, чтобы данный инструмент был полезен в стратегическом развитии компании, нужно очень четко понимать все задачи, которые компания собирается решать при помощи системы, и не забывать, что система должна быть достаточно гибкой, чтобы успевать меняться согласно требованиям рынка.

Насколько мне известно, SWD Factory продолжает развивать систему, в новой версии появились дополнительные возможности, в том числе:

- возможность продажи билетов внутри

транспортного средства с помощью планшетного компьютера;

- возможность подключения планшетного компьютера в транспортном средстве для просмотра электронного журнала проданных билетов.

Опыт SWD Factory в разработке билетных систем для автобусных и железнодорожных (система продажи билетов Латвийской железной дороги VIPUS) пассажирских перевозок позволяет своевременно реагировать на изменяющиеся требования рынка, например, SWD Factory реализовала принципы мультимодальности, в частности пассажиру предоставляется возможность приобрести абонементный билет на пригородный поезд и один или несколько маршрутов общественного транспорта, в том числе трамвай, автобус или троллейбус или их комбинацию.

Наше многолетнее сотрудничество позволяет мне рекомендовать SWD Factory как высокопрофессионального разработчика программных систем в области пассажирских перевозок и надежного партнера по бизнесу.

Журнал «Mootor»

Mootor

The magazine of Mootor Group

Spring 2014

Let's make public transportation enjoyable



Наши коллеги из Эстонии выпускают журнал «Mootor». В журналах отражена деятельность транспортных работников, проблемы и развитие предприятий, а также то, что отрасль предлагает своим клиентам и что они думают об оказываемых услугах.

www.mootorgrupp.ee





ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

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



BusTicketPro

Система продажи автобусных билетов

Основные функции системы:

- Продажа билетов, в том числе:
 - ✓ в кассах,
 - ✓ в агентствах,
 - ✓ в Интернете,
 - ✓ в автобусах.
- Контроль фактического времени прибытия/отправления автобусов.
- Ведение рейсов, расписаний, остановок, тарифов, марок и схем автобусов.
- Гибкое управление скидками.
- Передача данных в ЕГИС.
- Бумажная и электронная ведомость проданных билетов.
- Возможность самостоятельно формировать агентские сети продажи билетов.
- Широкий спектр генерируемых отчетов.
- Возможность экспорта данных в бухгалтерскую систему.
- Интеграция с Buseurope.eu
- Разработка и сопровождение различных проектов в секторе междугородных автобусных перевозок.

Система внедрена:

35 автовокзалов Латвии, 7 автовокзалов Литвы, более 25 автовокзалов, автостанций и линейных сооружений в Псковской области, Центральном автовокзале г. Ашгабад (Туркмения), в г. Мальмо (Швеция), в центральном автовокзале г. Берлин (Германия).

Компания-разработчик:

SWD Factory (Business Software for Success) – основана в мае 2002 года (www.swdfactory.com)

swdFACTORY
Business Software for Success

Авторизованный представитель по распространению программного продукта BusTicketPro на территории РФ

ООО «Производственное объединение автовокзалов»

Адрес: 117342, г. Москва, ул. Генерала Антонова, д. 5, корп. 3

E-mail: info@provokzal.ru тел.: +7 903 016 66 40



НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО
«ЕДИНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА
«АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ СТРАНЫ»

- Мы создаем благоприятные условия для осуществления деятельности пассажирского автомобильного транспорта;
- защищаем законные права и интересы членов Партнерства.

г. Москва, Ленинский проспект, дом 158
Тел: 8(495) 739-34-00, 8(495) 232-15-24
info@rosbuslines.ru



2005–2015