

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

нелегальным перевозчикам
въезд запрещен

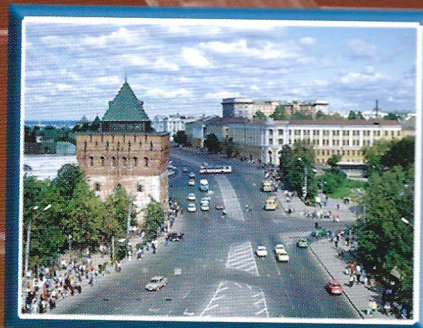
въезд только для
легальных перевозчиков



только Евро 2

нет незарегистрированным
пунктам прибытия-отправления
междугородных автобусов

Москва вытесняет "нелегалов". Междугородные пассажирские автобусные перевозки начинают работать по законам цивилизованного рынка.



Принципиально новый городской автобус производства Курганского автобусного завода с низким уровнем пола.
Вместительный и красивый салон, стильный и яркий дизайн.
Большие окна водительской кабины обеспечивают хороший обзор.

ГРУППА



РУССКИЕ АВТОБУСЫ

ООО "Центральный торговый дом "Русские Автобусы"

г. Москва

г. Санкт-Петербург

г. Павлово

г. Курган

г. Новосибирск

тел.:

+7(495)720-50-29/63, факс.: +7(495)720-50-06

тел./факс: +7(812)449-70-66

тел./факс: +7(83171)3-12-59, 2-88-75, 3-10-70

тел./факс: +7(3522)44-41-92, 44-92-77

тел./факс: +7(383)236-25-95, 236-52-96

rap@ruspromauto.ru

polotovAA@centr.bus.ru

market@paz.nnov.ru, export@paz.nnov.ru

naydina@tdkavz.ru

busSFO@ngs.ru

*** Техническая характеристика автобуса KAB3-4239 на стр. 35**

ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА

- Пути совершенствования междугородных автобусных перевозок.....4
- Новости: Открыто Представительство Партнерства в Смоленской области.....6
- Реализация закона о транспортной безопасности. Основные пути и подводные камни.....7

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ

- Смоленский автовокзал начало больших перемен.....10
- Автобусные перевозки: из зоны риска в зону защиты.....12

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

- Постановление Правительства Москвы от 25 сентября 2007г. (Евро 2).....14

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ЭКОЛОГИЯ

- Экологичные автобусы нового поколения.....15

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ТУЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

- «Экспресс» работает для Вас.....16

НОВОСТИ

- Тульская область.....18
- Московский регион.....15

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ АВТОБУСОВ

- Малый класс - большие возможности.....19

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

- «Ворота» города должны стать красивее и удобнее.....20

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: МОСКВА

- Автовокзал нарушитель.....20

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

- Стране нужен закон, регулирующий пассажироперевозки.....21

НОВОСТИ

- Московский регион.....22

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: г. ИВАНОВО

- Новые автобусы на популярном маршруте.....22

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: УПРАВЛЕНИЕ

- Контролинг как инструмент управления транспортным предприятием.....23

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

- Ивановский областной закон «О пассажирских перевозках автомобильным транспортом в Ивановской области».....26
- Проект правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом (продолжение).....31

ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕВОЙ БЕСПЛАТНОЙ РАССЫЛКИ ИЗДАНИЯ.....34

Информационный бюллетень Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

Распространяется бесплатно в различных регионах России, странах СНГ и Зарубежья.

Редакция издания не всегда разделяет мнение авторов публикуемых статей.

Экспертный Совет:

И.Д. Марчук - Президент Российского автотранспортного союза

Б.А. Винокуров - Президент Российской транспортно - экспедиционной компании «Ространссервис»
Президент Московского Областного Транспортного Союза.

С.А. Федоров - Первый заместитель Президента - Председателя Совета директоров ООО «Управляющая компания «Автолайн-Транслайт»

А.С. Таксер - Советник Префекта ЮЗАО г. Москвы

Ю.Ю. Свешников - Исполнительный директор Московского Транспортного Союза

Б.О. Лоран - Руководитель проекта «Русские Автобусные Линии»

Над номером работали:

А.В. Галкин, Г.Д. Шахматов, И.В. Баранова, А.И. Левятов, В.Г. Игнатов, С.А. Сидоров, М.Т. Тедорадзе

Адрес Правления Партнерства:

115419, г. Москва, 2-Рошинский проезд, дом 8, корп. 3, п/я 123

Тел./факс (495)633-12-89

E-mail: info@rosbuslines.ru

www.rosbuslines.ru

Пути совершенствования междугородных автобусных перевозок



В течение длительного времени сектор междугородных пассажирских автобусных перевозок оставался вне сферы государственного регулирования – действующие Устав автомобильного транспорта и Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом были приняты еще во времена Советского Союза, поэтому не могли учитывать изменений в реальной жизни, происшедших за это время.

В последнее время внимание государственных органов к состоянию дел в этой сфере экономики усилилось. Разрабатываются новые нормативные акты на федеральном уровне, в ряде субъектов федерации приняты свои нормативные акты, регулирующие организацию автоперевозок (в частности, принят и вступил в действие с 14 августа 2007 г. Закон «О транспортной безопасности», который предусматривает целый комплекс мер, направленных на обеспечение устойчивого и безопасного функционирования отрасли, защиту интересов личности, государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства, а так же он должен определить единый порядок построения системы обеспечения транспортной безопасности для всех видов транспорта. В настоящее время Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации принят в первом чтении проект Закона «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации» – основополагающий закон в сфере пассажирских автоперевозок, после принятия которого все организации и предприниматели, осуществляющие перевозки, будут вынуждены вести свою деятельность в цивилизованных рамках, единых для всех перевозчиков страны.

Однако этот процесс нравится не всем. Ряд перевозчиков, действовавших длительное время нелегально и получавших в связи с этим незаконные доходы, не желают расставаться с ними, при этом, ставя под угрозу безопасность, как своих пассажиров, так и других участников движения. А зачастую нелегальные перевозчики начинают активно противодействовать тем своим

конкурентам, которые ведут бизнес честно. Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» неоднократно вносило предложения по вопросам, касающимся организации пассажирских автоперевозок, создания условий для цивилизованного бизнеса и перехода перевозчиков, осуществляющих свою деятельность нелегально, в «белый» сектор экономики.

И результаты этой работы не замедлили сказаться. Большое количество перевозчиков заключило договоры на диспетчерско - кассовое обслуживание с пунктами прибытия и отправления междугородных и международных автобусных маршрутов, согласованными Департаментом транспорта и связи города Москвы, чтобы заниматься легальным бизнесом.

Для выяснения истинного состояния дел на рынке междугородных автобусных перевозок в Москве, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта провела ряд целевых проверок легальных (согласованных Департаментом транспорта и связи Правительства Москвы) пунктов прибытия и отправления автобусов, обслуживающих пассажиров. Практически на всех пунктах и станциях были выявлены нарушения тех или иных норм транспортного законодательства. Всем проверенным объектам были выданы акты проверок и предписания с перечнем выявленных недостатков, назначены сроки их устранения. Наибольший интерес вызвало итоговое совещание с повесткой дня: «Об итогах проверок действующих в г. Москве пунктов прибытия и отправления автобусов, перевозящих пассажиров в междугородном сообщении, и мерах по устранению имеющихся недостатков». На совещание были приглашены руководители всех проверенных пунктов и представители всех заинтересованных организаций.

Основной темой обсуждения стала проблема борьбы с так называемым «нелегальным извозом». Буквально во всех выступлениях в той или иной форме поднимались вопросы работы перевозчиков на незарегистрированных пунктах прибытия-отправления междугородных перевозок, бесконтрольности их действий, несоблюдение ими требований действующего законодательства, невозможности проконтролировать продажу билетов, предъявить претензии к качеству обслуживания пассажиров и многое другое. По словам заместителя руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Н.С. Лямова, для наведения порядка на рынке транспортных автобусных перевозок нужно с одной стороны совершенствовать нормативную базу и улучшать существующую систему перевозок, с другой стороны вести постоянную борьбу с незаконными перевозчиками, заставляя их переходить в рамки законных легальных перевозок. В этом случае возможно в дальнейшем проводить работу со всеми перевозчиками, предоставляя им равные условия для работы и требовать от них

неукоснительного выполнения закона.

Данную позицию поддержал и заместитель Департамента транспорта и связи Правительства Москвы Воробьев А.Г., который пообещал оказывать всемерную поддержку по выявлению незарегистрированных пунктов и перевозчиков и способствовать их «легализации». Так же он очертил ближайшую перспективу развития междугородных автобусных пассажирских перевозок в г. Москве, в частности в целях упорядочения данной сферы перевозок Департаментом транспорта и связи города Москвы определены концептуальные пути развития межрегиональных и международных автобусных перевозок, основными элементами которых являются:

1. Строительство в г. Москве сети автовокзалов.
2. Формирование сети оборудованных пунктов отправления и прибытия междугородных автобусов на период строительства автовокзалов. Определение оптимальных трасс движения по г. Москве регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов.
3. Поэтапная разработка нормативно-правовой базы междугородных автобусных перевозок на региональном уровне. Активное участие в разработке нормативно-правовой базы на федеральном уровне.

Работы по проектированию и строительству в г. Москве сети автовокзалов ведутся на основании «Схемы размещения автовокзалов в г. Москве», разработанной ГУП НИИПИ Генплана г. Москвы. В частности, в дальнейшем, планируется проработать возможность перевода всех рейсов обслуживающих международные перевозки на базу Городского Аэровокзала. Для упорядочения междугородных перевозок намечается в 2008-2010 г. построить 4 автовокзала на следующих территориях:

- станции метрополитена «Анино» Серпуховско-Тимирязевской линии;
- платформы «Косино» Горьковского направления Московской железной дороги;
- станции метрополитена «Черкизовская» Сокольнической линии.
- территория в районе аэропорта «Внуково -3».

При этом, соответствующим распорядительным документам предусматривается вывод Щелковского автовокзала в район «Калошино».

В целях реализации схемы размещения автовокзалов в г. Москве Департаментом транспорта и связи города Москвы подготовлен проект распорядительного документа Правительства Москвы о строительстве в г. Москве 2-х автовокзалов: у действующей станции метро «Черкизовская», и в промышленной зоне «Калошино»

После завершения их строительства будет решен вопрос о переводе маршрутов некоторых пунктов отправления прибытия междугородных автобусов на территорию вокзалов и определены трассы движения автобусов по новым маршрутам.

В целях упорядочения сферы межрегиональных и международных автобусных перевозок Правительством Москвы принято постановление от 18 января 2005 г. № 24-ПП «Об организации регулярных межрегиональных и

международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы», в котором предусмотрены требования по обязательному согласованию регулярных маршрутов и пунктов отправления и прибытия автобусов с Департаментом транспорта и связи Правительства Москвы, а также сформирован минимальный набор требований к пунктам отправления и прибытия межрегиональных и международных автобусных маршрутов.

В настоящее время Департаментом транспорта и связи города Москвы согласованы следующие пункты прибытия и отправления регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов:

- Щелковский автовокзал (Щелковское ш., 75/2, стр. 1), эксплуатирующая организация ГУП Московской области «Мострансавто».
 - Городской аэровокзал (Ленинградский просп., 37, корп. 6), эксплуатирующая организация ООО «Аэровокзал».
 - Автобусная станция «Теплый Стан» (Новоясеневский просп., 4) эксплуатирующая организация ООО «Русские Автобусные Линии».
 - Автобусная станция «Красногвардейская» (Ореховый бульв., 26), эксплуатирующая организация ООО «Русские Автобусные Линии».
 - Автобусная станция «Выхино» (ул. Хлобыстова, 7), эксплуатирующая организация ГУП Московской области «Мострансавто».
 - ПМAM на Рязанском проезде (со стороны Казанского вокзала), эксплуатирующая организация ОАО «Транстурсервис».
 - ПМAM на площади Курского вокзала, эксплуатирующая организация ОАО «Транстурсервис».
 - ПМAM у станции метро «Домодедовская» (Ореховый бульв., вл. 14Г), эксплуатирующая организация ОАО «Транстурсервис».
 - ПМAM на площади Савеловского вокзала эксплуатируемый ИП Юрчаковым В.В.
 - ПМAM у станции метро Тушинская эксплуатирующая организация ГУП МО «Мострансавто».
 - ПМAM у станции метро Щелковская эксплуатирующая организация ООО «Русские Автобусные Линии».
- Автобусные станции «Красногвардейская» и «Теплый Стан» созданы в рамках реализации совместного про-



екта ООО «Русские Автобусные Линии» и ГУП «Мосгортранс». Проект направлен на использование территорий отстойно-разворотных площадок городского транспорта, расположенных вблизи МКАД, для организации мини автобусных вокзалов, и согласован Департаментом транспорта и связи города Москвы.

В последующих выступлениях участники совещания подтвердили свои намерения о работе в направлении улучшения качества перевозок.

ООО «Русские Автобусные Линии», в качестве предложения по развитию транспортной системы был представлен Проект размещения объектов транспортной инфраструктуры в г. Москве. Был затронут и вопрос о приведении в соответствие с нормами ЕВРО-2,3 эксплуатируемого подвижного состава и мерах, которые необходимо применять к перевозчикам, нарушающим эти требования. В ходе беседы рассматривались вопросы:

- поиска путей прекращения эксплуатации в г. Москве регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, а также пунктов отправления и прибытия таких маршрутов, не согласованных с Департаментом транспорта и связи города Москвы;
- обследования трасс движения по территории г. Москвы регулярных междугородных и международных автобусных маршрутов с целью дальнейшей их оптимизации;
- разработки и совершенствования нормативно-правовой базы междугородных и международных автобусных перевозок на региональном уровне и на федеральном уровне и другие профессиональные вопросы.

По итогам совещания было принято постановление, в котором в частности были зафиксированы следующие пункты:

1. ГУП МО «Мострансавто», ООО «Русские Автобусные Линии», ООО «Транстурсервис», ООО «Аэровокзал», ИП Юрчакову В.В.:
 - организовать деятельность по оказанию услуг в местах посадки и высадки пассажиров автобусов, следующих в межсубъектном, междугородном и приго-

родном сообщении, в соответствии с действующими нормативными правовыми актами;

- исключить обслуживание перевозчиков, у которых не оформлены в установленном порядке паспорта маршрутов, организовать ведение реестров перевозчиков.

2. Рекомендовать Департаменту транспорта и связи г. Москвы:

- предусмотреть строительство новых автостанций и оборудование существующих пунктов прибытия и отправления межрегиональных автобусных маршрутов в соответствии с современными требованиями;
- провести перераспределение регулярных межрегиональных автобусных маршрутов между автостанциями и существующими пунктами прибытия и отправления автобусов для обеспечения их равномерной загрузки;
- увеличить число согласованных и утвержденных в установленном порядке мест отправления и прибытия автобусов в межсубъектном и пригородном сообщении;

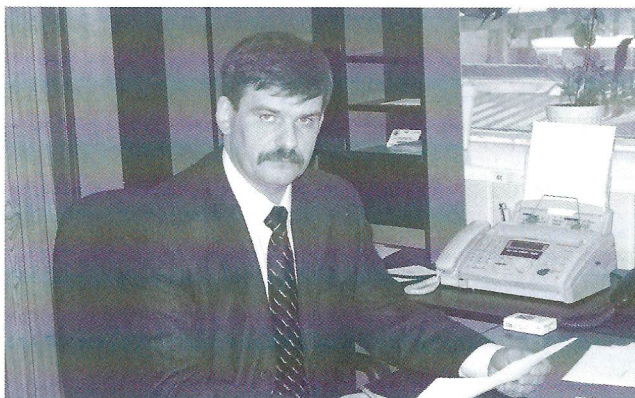
3. Центальному Управлению госавтодорнадзора, Управлению госавтодорнадзора по Московской области:

- разработать по согласованию с Департаментом транспорта и связи г. Москвы форму представления информации о выявленных нарушениях при организации межрегиональных автобусных перевозок;
- организовать проверки не согласованных в установленном порядке пунктов прибытия и отправления автобусов в течение срока, позволяющего установить вид и регулярность перевозок.

Как резюме данного совещания хотелось бы отметить, что только совместная скоординированная работа государственных органов и коммерческих и общественных организаций, позволит решить задачу по приведению междугородных автобусных перевозок в рамки цивилизованного современного рынка по оказанию услуг пассажирам, соответствующего высоким требованиям сегодняшнего дня.

**Исполнительный директор
НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»
Галкин А.В.**

НОВОСТИ: СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ



Белобровский В.Г.
Глава Представительства НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» в Смоленской области

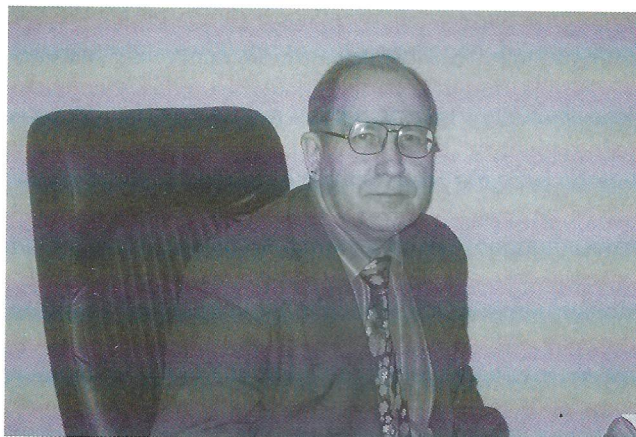
31 октября 2007 г. на заседании правления НП было принято решение об открытии представительства НП в Смоленской области

На заседании Правления партнерства было утверждено Положение о представительстве Партнерства в Смоленской области.

Главой представительства Партнерства в Смоленской области назначен директор областного государственного унитарного предприятия «Смолоблпассажиртранс» Белобровский В.Г.

Заместителями Главы представительства назначены директор Смоленского филиала ООО «Русские Автобусные Линии» - Игнатов В.Г., и директор ООО «Арвокрис» - Юневич Ф.И.

Реализация закона о транспортной безопасности. Основные пути и подводные камни.



Галкин А.В.
Исполнительный директор
НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»

14 августа 2007 года вступил в силу Федеральный закон от 9 февраля 2007 года № 16 – ФЗ «О транспортной безопасности» (далее Закон), который установил задачи и принципы транспортной безопасности, порядок проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, определения категорий и уровней безопасности данных объектов, а также планирования и реализации мер по обеспечению транспортной безопасности. В этом материале мы пытаемся рассмотреть принятый закон применительно к междугородным и международным автобусным перевозкам, а также оценить, что необходимо сделать как перевозчикам, так и государству, чтобы он начал работать, и чтобы его действенность почувствовал каждый пассажир.

Вступивший в силу Федеральный закон разработан в соответствии с поручениями Президента Российской Федерации № Пр – 482 от 21.03.2003 и № К 1875 от 03.09.2004 и Правительства Российской Федерации № МК – П4 – 03365 от 26.03.2003, так как единая государственная система обеспечения транспортной безопасности в Российском законодательстве отсутствовала, а действующие отдельные правовые нормы (Воздушный кодекс РФ, Кодекс торгового мореплавания РФ, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ и некоторых другие) не соответствовали имеющемуся характеру и уровню угроз.

Закон должен стать основным нормативным правовым актом в области организации и обеспечения транспортной безопасности, определить единый порядок построения этой системы для всех видов транспорта. Кроме того, согласно закону, Правительство РФ обязано определить уровни безопасности и порядок их объявления при возникновении угрозы совершения актов незаконного вмешательства на транспорте, установить перечень ограничений при

приеме на работу, связанную с обеспечением безопасности, а также перечень таких работ, профессий и должностей. Документ, кроме того, предусматривает создание единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности, в том числе централизованных баз персональных данных пассажиров. До принятия этого закона в России не было комплексного законодательного акта, регулирующего вопросы безопасности в транспортной сфере. Обеспечение транспортной безопасности возлагается на физических и юридических лиц – собственников объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Государственный надзор и контроль за исполнением этого закона осуществляют уполномоченные федеральные органы исполнительной власти.

Необходимость закона обусловлена рядом факторов. Основной из них – фактор террористической угрозы, опасность которого для объектов транспортного комплекса резко возросла. На протяжении последних лет совершен целый ряд террористических актов на различных объектах транспорта и транспортных средствах, в том числе в гражданской авиации, на железнодорожном транспорте, метрополитене, еще несколько десятков попыток таких актов предотвращено. В целом эти события показали недостаточность существующей системы мер обеспечения транспортной безопасности.

Другой важный фактор социально-экономического характера Закона – необходимость реализации международных требований в области обеспечения транспортной безопасности как обязательного условия безопасного и конкурентоспособного присутствия российских перевозчиков на мировом рынке перевозок пассажиров и грузов.

Процесс реализации принятого закона предусматривает создание системы дополнительных нормативных правовых актов, регулирующих отдельные



вопросы обеспечения транспортной безопасности применительно к различным видам транспорта с учетом их особенностей и специфики деятельности субъектов транспортной инфраструктуры.

Объект рассмотрения данной статьи, в свете требований Закона, – одно из самых, пожалуй, сложных транспортных направлений с точки зрения организации транспортной безопасности, а именно междугородные автобусные пассажирские перевозки. Реализация задач, обозначенных в Законе, осложняется в сфере автобусных пассажирских перевозок тем, что пункты прибытия-отправления пассажиров на данном виде транспорта во многих случаях являются стихийными, и не имеют не только оборудованных площадок, помещений и комплекса инфраструктуры, а даже разрешительных документов на ведение данной деятельности. Это, так называемые, нелегальные пункты посадки-высадки пассажиров, на которых, соответственно, работают компании-перевозчики, выполняющие нелегальные перевозки.

В настоящее время до 60 % рынка автобусных пассажирских перевозок приходится на нелегальные перевозки, не поддающиеся никакому контролю как со стороны федеральных властей, так и со стороны правоохранительных органов. При существующей системе автобусных пассажирских перевозок реализация указанных в законе мероприятий может существенно затянуться, что, несомненно, отразится на общем фоне выполнения Закона по всем видам транспортных перевозок. Другие виды транспортных перевозок всегда жестко связаны с крупными объектами транспортной инфраструктуры (аэропорт, морской порт, железнодорожный вокзал и т.д.) Многие вопросы транспортной безопасности на таких объектах могут решаться более организованно и оперативно и, что самое главное, централизованно! Наличие огромного количества компаний-перевозчиков, и, в их числе, не менее впечатляющего количества нелегальных, может поставить под угрозу срыва незамедлительное выполнение Закона. Вывод напрашивается сам собой – для реализации Закона в сфере автобусных пассажирских перевозок, в первую очередь, нужно решить проблему существования нелегальных пунктов посадки-высадки пассажиров и провести грамотную и слаженную работу по искоренению нелегальных перевозок совместно со всеми заинтересованными организациями, включая административные и правоохранительные органы.

Для начала необходимо твердо уяснить, что перевозка людей – это функция ряда специализированных организаций, объединяющих в единый комплекс непосредственно перевозчиков, а также станционные компании, на базе которых только и возможно организовать выполнение тех требований, которые изложены в Законе, в частности, в п.п. 2,3,5,7 статьи 11 и в п.п. 2, 3 статьи 12.

При современном состоянии автобусных перевозок подавляющее большинство перевозчиков самостоятельно не смогут организовать выполнение требований необходимой безопасности, изложенных в Законе. Одним из путей подобного объединения может быть создание некоммерческих организаций (партнерств, союзов, ассоциаций), которые смогут помочь в решении вопросов по всем направлениям деятельности, затронутым в Законе. В настоящее время перевозчики создают подобные организации, но не с целью выполнения требований Закона, а как раз, наоборот – с целью его обхода для извлечения дополнительных неучтенных сверхприбылей. Естественно, ни о каком создании цивилизованных перевозок и обеспечения их безопасности в этих случаях речи не ведется, все действия направлены только в одном направлении, а именно на извлечение собственной выгоды. Нелегальный перевозчик не несет никакой ответственности перед пассажирами ни за их безопасность, ни за адекватность предоставляемых услуг стоимости самой перевозки, ни за гарантию своевременности рейса, ни за многие другие обязательства, которые накладываются при организации современного комплекса пассажирских перевозок. Решение задачи по объединению перевозчиков и станционных компаний в единую схему (не путать с «в одну компанию») без ущемления коммерческих и иных интересов для каждого отдельного участника, на легальной основе, позволит существенно ускорить реализацию основных положений Закона.

Закон устанавливает правовые основы деятельности в области обеспечения транспортной безопасности. Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, если иное не установлено законодательством РФ. Закон предусматривает оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, сведения о результатах такой оценки являются информацией ограниченного доступа. Под актами незаконного вмешательства понимаются



противоправные действия (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающие безопасности деятельности транспортного комплекса, повлекшие за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшие угрозу наступления таких последствий. Объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства, обеспечение транспортной безопасности которых осуществляется исключительно федеральными органами исполнительной власти, **определяются законодательством РФ или Правительством РФ**. При этом сведения о результатах проведенной оценки уязвимости таких объектов составляют государственную тайну. В целях принятия мер по обеспечению транспортной безопасности устанавливаются различные уровни безопасности в транспортном комплексе. Перечень уровней безопасности и порядок их объявления при изменении степени угрозы совершения теракта устанавливаются Правительством РФ. Кроме того, субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики обязаны информировать Минтранс, МВД, ФСБ об угрозах теракта, выполнять предписания должностных лиц по обеспечению транспортной безопасности, оказывать содействие в выявлении, предупреждении и пресечении актов незаконного вмешательства. На основании результатов проведенной оценки уязвимости субъекты транспортной инфраструктуры разрабатывают планы обеспечения транспортной безопасности соответствующих объектов. Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики несут ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности в соответствии с законодательством РФ.

Здесь необходимо обратить внимание на то, что с 14 августа закон действует и его исполнение в низовых исполнительных структурах уже происходит. Между тем, с февраля месяца ни одного нормативного акта, о которых говорится в законе, ни федеральными органами исполнительной власти, ни правительственными органами не подготовлено.

В частности, реализацию этих требований необходимо проводить уже сегодня, но вот по каким правилам и кто конкретно будет их контролировать, пока не ясно.

Правительству также поручено определить ограничения при приеме на работу, связанную с обеспечением безопасности. Казалось бы, какие здесь могут быть сложности в подготовке такого списка? Тем более, что Законом уже определен перечень ограничений при приеме на работу, связанную с обеспечением безопасности на транспорте: «на работу не могут приниматься лица, имеющие непогашенную или не снятую судимость за совершение умышленного преступления; состоящие на учете по поводу психических заболеваний, алкоголизма или наркомании; досрочно уволенные с государственной службы, в том числе из правоохранительных органов, за совершение дисциплинарных проступков, грубые



нарушения дисциплины». Что сдерживает исполнение этого конкретного и очень необходимого с моей точки зрения пункта – непонятно.

Отдельная статья закона (статья 11) посвящена информационному обеспечению в области транспортной безопасности. Для этого предусматривается создать **единую государственную информационную систему обеспечения транспортной безопасности**, являющуюся собственностью Российской Федерации. Указанная система будет содержать автоматизированные базы персональных данных о пассажирах, которые должны предоставляться, в том числе, иностранными государствами и организациями в рамках международного сотрудничества по вопросам обеспечения транспортной безопасности. Такие базы должны формироваться при воздушных, железнодорожных, водных и автомобильных перевозках. И здесь вновь хочется обратить внимание именно на создание такой базы в автобусных пассажирских перевозках. Совершенно очевидно, что такие базы с достаточно большой вероятностью существуют на всех видах транспорта. Безусловно, они ведутся и при осуществлении автобусных пассажирских перевозок, но вот их информативность намного ниже, чем на других видах транспорта. Причина уже указывалась выше – нелегальные перевозки, и решить эту проблему можно только по образу и подобию работы других видов транспорта. На сегодняшний день в легальном секторе перевозок на многих автостанциях такие системы имеются, объединить их в единую информационную систему большого труда не составит. Но вот включить в общую схему нелегальных перевозчиков возможно только если их «вывести из тени». В этом случае, при легализации и объединении в общую схему всех перевозчиков и станционных компаний не составит никакого труда довести до нужного уровня безопасности существующую систему. Как один из примеров могу привести совершенно безболезненный переход с 14 августа на работу по новым правилам всех станций ООО «Русские автобусные линии» и прибывающих на них перевозчиков. Пассажиры, отправляющиеся с

этих станций, приобретают теперь билеты только по паспортам (или иным документам, удостоверяющим их личность) и эти данные заносятся в информационную систему. Кроме фамилии и даты рождения, в базу заносят номер документа, удостоверяющего личность, по которому приобретается проездной документ, маршрут следования и дата поездки.

В дальнейшем видится совершенствование и развитие автобусных пассажирских перевозок для реализации Закона по следующим направлениям:

- реализации системы государственного управления в области обеспечения транспортной безопасности;
- упорядочения отношений между государственными органами и субъектами транспортной инфраструктуры в области транспортной безопасности (которые, в результате экономических реформ, все более становятся негосударственными предприятиями);
- ресурсного обеспечения транспортной безопасности, в том числе финансирования, подготовки квалифицированных кадров, внедрения научно-технических разработок, особенно в условиях государственно-частного партнерства;
- информационного обеспечения в области транспортной безопасности, включая порядок получения от субъектов транспортной инфраструктуры

и предоставлении уполномоченным федеральным органам исполнительной власти персональных сведений о пассажирах;

Социально - экономическими последствиями принятия законопроекта станут повышение защищенности жизни, здоровья, имущественных интересов субъектов транспортной инфраструктуры, создание условий для увеличения пассажирских перевозок российскими транспортными компаниями, а также перевозок, выполняемых международными транспортными операторами на российских участках международных транспортных коридоров.

В заключении следует отметить, что в целом закон способствует гармонизации российского законодательства с международными правовыми актами и укреплению позиций России в области международного рынка оказания транспортных услуг. Этот закон обеспечит укрепление внешнеполитического престижа Российской Федерации, сохранение за нашим государством одного из ведущих мест на международном рынке транспортных услуг, повышение конкурентоспособности российских транспортных компаний на международном рынке транспортных услуг. Но вот вопрос – как скоро?

По материалам
Журнала «Коммерческие автомобили»
от 02.10.2007г.

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ

Смоленский автовокзал начало больших перемен



Не прошло и двух месяцев с тех пор, как автовокзал нашего областного центра был взят в аренду Смоленским филиалом ООО «Русские Автобусные Линии», а позитивные перемены уже на лицо.

Чем больше порядка тем лучше сервис

Первое, что обращает на себя внимание, – это повсеместно наведенный порядок. В зале ожидания и других помещениях, на перронах и прилегающей территории стало гораздо чище. Очередей возле

касс почти нет, и даже в часы пик никаких длинных «хвостов» здесь не наблюдается. Высадка пассажиров производится исключительно на перроне прибытия, который теперь всегда свободен, поскольку его уже не «путают», как раньше, с площадкой отстоя, а это не только удобно, но и соответствует требованиям о соблюдении мер безопасности.

Улучшилась и работа контролеров по посадке, и даже внешний вид их изменился: у всех оранжевые жилеты с бейджиками, портативные радиостанции. Униформа, как известно дисциплинирует, да и требования со стороны руководства к этой категории персонала возросли. В итоге заметно увеличилась выручка, поскольку ни один «заяц» в автобус уже не проскочит, а каждое место багажа оплачивается через кассу. Что касается такого новшества, как радиосвязь между различными службами, то это помогает их тесному взаимодействию и ускорению обслуживания пассажиров.

Предположим, человек не успел купить билет, а до отправления автобуса остались считанные минуты. В подобных случаях контролер по посадке сообщает об этом по рации в кассу дообслуживания и пассажира обслуживают вне очереди.

Следует также отметить, что благодаря замене охранного предприятия действия по предотвращению и пересечению различного рода нарушений общественного порядка стали более оперативными и профессиональными. К тому же и тесное взаимодействие с милицией дает свои положительные результаты.

Итоги первых двух месяцев работы по новой системе отправки и принятия автобусов показали ее действенность, причем не только в плане повышения выручки, но и улучшения обслуживания пассажиров.

Слово - пассажирам:

Софья Беленкова, пенсионерка:

-Живу я в Починке, однако часто приезжаю в Смоленск и потому вижу те добрые перемены, что произошли за последнее время на здешнем автовокзале. Нас, пассажиров, радует многое: отсутствие очередей возле билетных касс, чистота и порядок, четкая работа контролеров по посадке, современное отправление и прибытие автобусов.

Оксана Ковалева, молодая мама:

-Я долго не была на автовокзале после рождения дочки. Сегодня пришла сюда и многое не узнала. Раньше на перронах было много окурков, пустых бутылок, а сейчас чистота. Купить билет можно быстро, поскольку очередей нет. Короче говоря, порядка стало больше, а проблем у пассажиров стало меньше. Вот только одно пожелание у меня: давно пора отремонтировать здание нашего автовокзала, вид у него пока явно непрезентабельный. А ведь это визитная карточка Смоленска.

Человеческий фактор определяющий.

О том что компания «Русские Автобусные Линии» пришла на Смоленский автовокзал всерьез и надолго, свидетельствует и умелая работа ее руководства с персоналом. А ее характеризует не только возросшая требовательность и постоянный контроль (в том числе и внезапные проверки), но и забота о людях с учетом их мнений и пожеланий.

Так, в самом начале работы новая дирекция провела анонимное анкетирование сотрудников. Сопоставление полученных данных с итогами предварительного изучения работы автовокзала и автоперевозчиков позволило дополнить и улучшить программу по совершенствованию обслуживания пассажиров.

Чтобы заинтересовать сотрудников в ее успешной реализации, не только увеличили им зарплату, но и ввели гибкую систему премирования, возродив такую форму материального стимулирования, как учет коэффициента личного участия, что в свою очередь потребовало усилить контроль руководства за работой всех подразделений.

Нельзя не сказать и о том, как много сделано новой администрацией для улучшения условий работы персонала. Так, в кассовом узле установили конди-

ционер, кулер с питьевой водой, а для тех кто ушел на обеденный перерыв, приобрели микроволновую печь, новый холодильник, электрочайник. Кроме того, в комнатах для водителей и контролеров по посадке сделан прекрасный ремонт, и здесь тоже есть все необходимое для того, чтобы отдохнуть, попить чай и даже пообедать.

Естественно, что на такую заботу сотрудники всех служб автовокзала отвечают добросовестной работой.

Наша справка:

ООО «Русские Автобусные Линии», являясь дочерней структурой крупнейшей в РФ частной компании «Автолайн» (работает на рынке пассажирских автоперевозок более 10 лет), занимается диспетчерско-кассовым обслуживанием сети автовокзалов и станций в Центральном федеральном округе России, в том числе и в Москве.

В рамках созданной и постоянно расширяющейся единой транспортной системы предприятие вот уже более трех лет успешно реализует свою программу по дальнейшему совершенствованию сервиса, повышению его уровня до общеевропейских стандартов.

Перспективы впечатляют.

Что и говорить, с приходом на Смоленский автовокзал компании ООО «Русские Автобусные Линии» здесь произошло немало добрых перемен, и как выяснилось, это только начало большой и многотрудной работы. Уже начат ремонт крыши основного корпуса автовокзала, а вслед за тем будут произведены обновление его фасада и капитальный ремонт его западного крыла. В итоге внешний вид этого важнейшего объекта транспортной инфраструктуры станет гораздо привлекательнее, а цветовое решение проекта гармонично впишется в облик площади Кашена с расположенными здесь памятниками архитектуры.

В ближайших и перспективных планах – расширение сети межрегиональных и международных мар-



шрутов, увеличение количества московских рейсов. Скоро начнут курсировать автобусы на Кострому, а со временем они пойдут в Кишинев и Киев.

До конца нынешнего года Смоленский автовокзал будет передан на новую версию программного обеспечения, разработанную для единой транспортной системы компании Тульским вычислительным центром. Это позволит покупать билеты туда и обратно, совершать дальние поездки (например, в Краснодарский край) с пересадками на промежуточных автовокзалах по единому билету, что очень удобно для пассажиров.

Кстати, здесь самое пристальное внимание уделяется обеспечению безопасности пассажиров, чего, увы, не скажешь о так называемых стихийных пунктах отправления. Так, билеты на Москву и Санкт-Петербург продаются только по предъявлению паспорта. На перроне прибытия находится кнопка экстренного вызова милиции. В ближайшее время будут уста-

новлены еще три такие пробки: в зале ожидания и на перронах отправления. Прорабатывается вопрос об оснащении автовокзала современной системой видеонаблюдения с круглосуточной записью происходящего в цветном изображении, что очень важно в случае каких либо ЧП.

У руководства Смоленского филиала «Русские Автобусные Линии» есть немало других интересных проектов, направленных на дальнейшее улучшение обслуживания пассажиров, говорить о которых пока рановато. Но в том, что работа персонала Смоленского автовокзала будет постоянно совершенствоваться, а сервис все более приближаться к общероссийским стандартам, сомневаться не приходится, поскольку руководство предприятия действует профессионально, уверенно ведет коллектив к новым успехам.

*По материалам
Газеты «Рабочий путь»
от 28.09.2007г*

Автобусные перевозки: из зоны риска в зону защиты



*Председатель правления
НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»
Лоран Б.О.*

С 1 августа нынешнего года автовокзал нашего областного центра был взят в аренду Смоленским филиалом крупнейшей в России компании ООО «Русские Автобусные Линии», специализирующейся на эксплуатации автовокзалов, а спустя неделю вступил в силу Федеральный закон «О транспортной безопасности», исполнять который надлежит на всех объектах транспортной инфраструктуры. Законом определены правовые основы безопасности на транспорте, а также предусмотрена действенная система мероприятий по обеспечению антитеррористической защиты. Как они реализуются на Смоленском автовокзале и в процессе самих междугородных перевозок, какие проблемы на повестке дня и что нужно сделать для

их решения на эти и другие вопросы мы попросили ответить генерального управляющего ООО «Русские Автобусные Линии», председателя правления Некоммерческого партнерства «Единая транспортная система «Российские Автобусные Линии» Бориса Олеговича ЛОРАНА.

НОВЫЙ ЗАКОН ТЕРРОРИЗМУ ЗАСЛОН

Борис Олегович, не кажется ли вам, что Федеральный закон «О транспортной безопасности» появился с заметным опозданием, ведь взрывы на железных дорогах, авиалиниях и другие террористические акты происходят уже не первый год?

Не согласен с такой точкой зрения. И прежде всего потому, что законодатели это не группа быстрого реагирования. Конечно, данный закон ответ на конкретную угрозу безопасности на транспорте, но ответ не скоропалительный, а глубоко продуманный и всесторонне взвешенный, причем с учетом не только собственного, но и мирового опыта борьбы с терроризмом.

Так, законом предусмотрено проведение оценки уязвимости объектов транспорта и его инфраструктуры от терактов, вводятся различные уровни безопасности в транспортном комплексе, при этом их перечень и порядок объявления устанавливаются Правительством России. В принятом документе содержится перечень ограничений при приеме на работу, связанную с обеспечением безопасности на транспорте, а также указание о создании единой государственной информационной системы, в том

числе централизованных баз персональных данных о пассажирах. Словом, предусмотрен целый комплекс мероприятий по защите от терроризма на транспорте.

Хочу особо подчеркнуть: глубоко заблуждаются те, кто считает, что подобная угроза для автобусных перевозок маловероятна. Таким скептикам не мешало бы знать, что, в отличие от Западной Европы, где только 20 процентов населения ездит на автобусах, в России ими пользуются 70 процентов граждан. Увы, столь мощный пассажиропоток не только объект возможных бандитских посягательств, в нем довольно легко замаскироваться, чтобы доехать до места предполагаемого теракта с оружием и взрывчаткой, спрятанными в багаже. Ведь именно так в 2004 году действовали террористы, захватившие в заложники артистов и зрителей мюзикла «Норд-Ост». Сначала они доехали на автобусах до Тулы, а потом спокойно пересели на московские рейсы.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПассажиРОВ НАША ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА

Насколько успешно идет реализация комплекса антитеррористических мероприятий на Смоленском автовокзале?

Здесь компания ООО «Русские Автобусные Линии» работает всего два с половиной месяца, но и за такой короткий срок в плане обеспечения безопасности пассажиров (а это главная наша задача) сделано уже не мало. Так, благодаря замене охранного предприятия, действия по предотвращению и пресечению различного рода нарушений общественного порядка стали более оперативными и профессиональными, а если того требует ситуация, то и милиция не заставит себя долго ждать. На перроне прибытия находится кнопка для ее экстренного вызова, еще три таких кнопки вскоре будут установлены на перронах отправления и в зале ожидания. В ближайших планах оснащение автовокзала современной системой видеонаблюдения с круглосуточной записью происходящего в цветном изображении.

Кроме того, повсеместно наведенный порядок, четкая работа персонала, оснащение портативными радиостанциями сотрудников, задействованных в билечивании пассажиров, контроле за посадкой, провозом багажа, способствуют тесному взаимодействию различных служб, в том числе и в вопросах обеспечения безопасности пассажиров. Сейчас на автовокзале ни один безбилетник в автобус не попадет, а это значит, что в салоне никто не будет ехать стоя, и если вдруг произойдет ДТП, все пострадавшие получат страховку, на которую им дает право приобретенный в кассе билет.

КАК ЛИКВИДИРОВАТЬ «ПЛАТФОРМУ №13»?

Но даже несмотря на то, что «зайцы» такого права сами себя лишают, случаев незаконной

подсадки пассажиров за пределами автовокзала пока еще предостаточно.

Увы, нелегальный извоз с «платформы №13» (так мы называем все места в городе, где водители берут безбилетников) в Смоленске явление довольно распространенное. Раньше, когда существовало контрольное ревизионное управление (КРУ), борьба с этими нарушениями шла и в самом городе, и на линиях. Теперь же такая структура отсутствует, поэтому мы сами организуем проверки. Только за последние две недели сентября нами выявлено 70 случаев незаконной подсадки пассажиров. Как думаем решить эту проблему?

Надо усилить контроль, добиться, чтобы он стал регулярным, а наказание неотвратимым и ощутимым. Для этого следует больше бить по карману любителей «подкалывать». Поэтому сейчас, накануне заключения договоров на 2008 год между дирекцией автовокзала и перевозчиками, мы поставили их в известность о том, что процент кассового сбора останется прежним, а вот штрафы должны заметно увеличиться, поскольку нарушителей следует наказывать не копейкой, а рублем. Знаю, такие строгие меры некоторым руководителям автопредприятий не по душе, но иного выхода нет. К тому же мы делаем общее дело и интересы безопасности пассажиров должны быть превыше всего.

Думается, что ликвидации «платформы №13» поспособствует и такая запланированная нами мера, как открытие на местах подсадки (Колхозная площадь, площадь Смирнова, медгородок и т. д.) остановочных пунктов со стационарными кассами.

И все же самым главным направлением в решении этой проблемы, на мой взгляд, призвана стать целенаправленная разъяснительная работа с пассажирами, которые должны понять, что, экономя пять рублей на безбилетном проезде, они теряют не только право на страховку, но и гораздо большее уважение к самим себе, упускают возможность пополнить казну средствами, которые в дальнейшем используются на развитие транспортной инфраструктуры, совершенствование мер по обеспечению безопасности пассажиров.

АЛЬТЕРНАТИВЫ АВТОВОКЗАЛУ НЕТ И НЕ ДОЛЖНО БЫТЬ

На сегодняшний день Смоленский автовокзал единственное в городе место отправки и приема междугородних и международных автобусов, где пассажирам гарантированы не только хороший сервис, но и максимальная защита от противоправных действий, в том числе и террористических актов. Тем не менее, вопреки постановлению главы города Смоленска от 3 ноября 2004 года, некоторые автобусные перевозки (на Москву, Гагарин) осуществляются с площади, что возле железнодорожного вокзала. Почему такое происходит?

Вопрос не ко мне. Могу лишь выразить свое отрицательное отношение к подобному явлению, поскольку пассажиры таких рейсов лишены элементарного сервиса, страховки и, что самое главное, их безопасность обеспечена не на должном уровне. Посудите сами: до недавнего времени пассажиром мог стать любой человек, заплативший водителю за проезд. О паспортном контроле и тем более о формировании базы данных вопрос даже не стоял. В итоге в Москву имел возможность ехать кто угодно и с чем угодно, а это очень серьезно. Скажу больше, в столицу и обратно ходят аналогичные десногорские и дорогобужские автобусы. Не мне вам объяснять, что Десногорск и Дорогобуж как раз те города, где есть объекты, требующие повышенного внимания в плане реализации комплекса антитеррористических мероприятий.

Вот почему проблема таких автобусных перевозок актуальна, и думаю, что она будет решена совместными усилиями областной, городской власти, управления Госавтодорнадзора и ГИБДД. Что же касается руководства Смоленского филиала ООО



«Русские Автобусные Линии», то оно готово оказать содействие своим коллегам. Как говорится, милости просим на автовокзал, где мы будем совместно решать все вопросы, в том числе и такие важные, как обеспечение транспортной безопасности.

*По материалам
Газеты «Рабочий путь»
от 19 октября 2007г.*

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Постановление Правительства Москвы от 25 сентября 2007 г. N 834-ПП “О мерах, направленных на достижение норм выбросов загрязняющих веществ (Евро-2 и выше) от автотранспорта в городе Москве”

Вклад автотранспорта в загрязнение воздуха в Москве составляет 83% от общего объема выбросов загрязняющих веществ. Причем высокие уровни загрязнения воздуха характерны для 35-40% площади города, которую занимают примыкающие территории и центральная его часть. При этом существенный вред атмосферному воздуху наносится выхлопами грузового автотранспорта.

Постановлением Правительства Москвы от 6 августа 2002 г. N 604-ПП “Об изменении режима движения грузового автотранспорта с целью повышения пропускной способности улично-дорожной сети” введен запрет въезда и передвижения в центральной части города, в пределах третьего транспортного кольца, грузового транспорта грузоподъемностью более 1 тонны и грузового транспорта с прицепами по Садовому кольцу по определенным часам (ограничения по техническим характеристикам).

В соответствии с нормами природоохранного законодательства, в целях снижения негативного воздействия от выхлопов автотранспорта на атмосферный воздух в отдельных частях города Москвы путем введения поэтапных мер по ограничению передвижения грузового автотранспорта в пределах города Москвы в зависимости от их экологических характеристик, а также в целях стимулирования перевода автотранспортных средств, эксплуатируемых в городе Москве, до уровня экологического класса 2 и выше Правительство Москвы постановляет:

1. Для обеспечения идентификации экологического класса транспортных средств согласиться с предложением Департамента природопользования и охраны окружающей среды города Москвы о создании Московской системы добровольной сертификации “Экологическая идентификация автотранспортных средств”.
2. Департаменту природопользования и охраны окружающей среды города Москвы в I квартале 2008 г. зарегистрировать в установленном порядке Московскую систему добровольной сертификации “Экологическая идентификация автотранспортных средств”.
3. Одобрить Правила функционирования Московс-



кой системы добровольной сертификации “Экологическая идентификация автотранспортных средств”

4. Внести в постановление Правительства Москвы от 6 августа 2002 г. N 604-ПП “Об изменении режима движения грузового автотранспорта с целью повышения пропускной способности улично-дорожной сети” (в редакции постановления Правительства Москвы от 19 октября 2004 г. N 717-ПП) следующие дополнения:

4.1. Дополнить постановление пунктом 2 в следующей редакции:

“2. Установить, что с 1 апреля 2008 года въезд и передвижение в центральной части города, ограниченной третьим транспортным кольцом, осуществляют грузовые автотранспортные средства, соответствующие по экологическим характеристикам требованиям не ниже экологического класса 2 (Евро-2).”.

4.2. Пункт 12 приложения к постановлению дополнить дефисом в следующей редакции:

“- документ, подтверждающий соответствие экологических характеристик грузового автотранспортного средства требованиям не ниже экологического класса 2 (Евро-2) (действующие на территории Российской Федерации документы, идентифицирующие автомобильную технику и содержащие сведения об экологическом классе (паспорт транспортного средства и другие). В случае отсутствия документа, идентифицирующего автомобильную технику и содержащего сведения об экологическом классе, может быть представлен сертификат соответствия, полученный в добровольном порядке в Московской системе добровольной сертификации “Экологическая идентификация автотранспортных средств”)”.

Объектами, сертифицируемыми в Системе сертификации, являются автомобили легковые, автомобили грузовые и автобусы, отвечающие требованиям, заявленным в Системе сертификации.

Наличие Знака соответствия в Московской системе добровольной сертификации “Экологическая идентификация автотранспортных средств” свидетельствует о наличии признаков, подтверждающих принадлежность транспортного средства к определенному экологическому классу, и соответствии уровня выбросов загрязняющих веществ транспортного средства установленным требованиям для оценки его технического состояния в эксплуатации.

5. Комплексам городского хозяйства Москвы, архитектуры, строительства, развития и реконструкции города Москвы принять меры к обеспечению исполнения графика поэтапной замены автотранспортного парка, обслуживающего городское хозяйство и строительный комплекс города Москвы, на автотранспорт, соответствующий требованиям экологического класса 2 и выше (Евро-2 и выше), в соответствии с приложениями 2 и 3 соответственно.

Приложение 2 к постановлению Правительства Москвы от 25 сентября 2007 г. N 834-ПП

График поэтапной замены автобусного парка на автотранспорт, соответствующий требованиям экологического класса 2 и выше (Евро-2 и выше)

1	2007 год	2008 год		2009 год	
2	II полугодие	I полугодие	II полугодие	I полугодие	II полугодие
3	65%	75%	85%	95%	100%

* Значение в процентах обозначает количество автотранспортных средств экологических классов 2 и выше (Евро 2 и выше) на конец указанного периода.

«Для действующих маршрутов, введенных до принятия настоящего постановления, предусматривается поэтапная замена автобусного парка на автотранспорт, соответствующий требованиям Евро-2 и выше», - отмечается в документе. Новые рейсы и маршруты регулярных перевозок будет утверждать только Департамент транспорта и связи Москвы на основании конкурсов.

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ЭКОЛОГИЯ

Экологичные автобусы нового поколения

В начале 2007 года Группа Автолайн разместила заказ на пятьдесят экологичных автобусов нового поколения производства «Скания Питер».

Новые OmniLink отличаются от предыдущей модели улучшенным дизайном и высокой эксплуатационной эффективностью в городских и пригородных условиях. Сочетание низко опущенного пола в передней части автобуса с полом обычной высоты

в задней части позволяет ускорить движение потока пассажиров в передней части автобуса и улучшить обзорность для пассажиров, сидящих сзади. Планировка пола делает возможным установку большого числа сидений, на которых пассажиры располагаются лицом по направлению движения, включая сиденья для пожилых и инвалидов. Причем общая пассажироместность OmniLink осталась такой же, как и

у предыдущей модели, до 122 человек. Теплоизоляция всего автобуса, выполненная из минерального утеплителя, а также эффективные системы обогрева и вентиляции обеспечивают высокий уровень комфорта пассажиров при любых погодных условиях.

Первые восемь автобусов OmniLink экологического стандарта Евро 4 будут курсировать по маршруту Мытищи-Москва. До конца года запланирована отгрузка остальных 42 автобусов.

Сотрудничество Автолайна со Шведским концерном «Scania» началось в 2002 году. С тех пор Группа Автолайн приобрела больше 200 автобусов OmniLink стандарта Евро3.



АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ТУЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

«Экспресс» работает для Вас



Пять лет - это много или мало? Для организации, созданной в начале нового тысячелетия, довольно внушительный срок. 11 сентября 2002 года состоялся первый рейс АТП «Экспресс». Правда стоит отметить, что автотранспортные перевозки в то время носили скромное название ИП Дятлова. И только год спустя ему дали звучное название «Экспресс».

А помнишь, как все начиналось?

Сейчас трудно представить, что деятельность предприятия началась с двух автобусов «ГАЗель», осуществляющих ежедневные рейсы по маршрутам Ефремов-Тула, Ефремов-Москва.

- Мы попали «в струю», - говорит Татьяна Павлова Дятлова, генеральный директор ООО «АТП «Экспресс».

- На тот момент не было альтернативного перевозчика, который бы осуществлял перевозку без остановок на промежуточных станциях в режиме «Экспресс».

Для жителей Ефремова появление такого предприятия стало настоящим подарком, ведь значительно сократилось время в пути. В городе за-

пестрели рекламные проспекты, которые гласили: «Москва стала ближе» и «До Тулы за 2 часа».

- Если раньше нормативное время пути до Тулы оставляло 3 часа 50 минут, то мы предложили своим клиентам добираться до областного центра за 2 часа 20 минут.

А еще пассажиры быстро оценили сервис, быстроту, комфортабельность новых рейсов и удобное расписание.

- На тот момент в Ефремове утренних рейсов до Москвы не было, поэтому людям приходилось либо добираться через Тулу, либо пользоваться железнодорожным транспортом. Мы составили свое расписание таким образом, чтобы удовлетворить все запросы пассажиров.

Четкое соблюдение графика движения, оперативное реагирование на пассажиропоток позволило предприятию достичь хороших результатов.

- Завоевав доверие, мы не останавливались на достигнутом. И если в начале нашей деятельности был всего один рейс в Тулу, то сейчас их уже 16, а до Москвы - 8!

Все для комфорта пассажиров

Развивая альтернативные междугородные перевозки, у АТП «Экспресс» остро вставал вопрос с местом отправления автобусов в Ефремове. Так как мы уважаем своего пассажира, то отправления автобусов «от столба» нас не устраивали.

Существующий городской автовокзал, принадлежащий крупной областной транспортной компании, поддержки не оказал.

- Поэтому мы обратились в администрацию с просьбой выделить место для остановки. Разрабатывалось несколько вариантов: площадки возле железнодорожного вокзала, центральной почты и рядом с верхним универсамом. Кстати, последний вариант мы практически и не рассматривали.

Принимая во внимание перспективы развития

бизнеса, на выделенной администрации района площадке по разработанному тульским институтом проекту в 2004 году возведена автостанция «Трансагентство».

- Мы поставили себе цель: это будет такое здание, которое бы в корне отличалось от существующего представления об автовокзале.

Задумка получилась. Теперь пассажиры могут скоротать время в зале ожидания, оборудованного мягкими диванами, телевизором, междугородным телефоном. К услугам пассажиров также буфет, касса предварительной продажи билетов, услуги туристического агентства.

Обустроили прилегающую территорию, уложен асфальт, оборудованы места для ожидания, газоны, разбиты цветники.

Люди не сразу оценили преимущества нового автотранспортного предприятия:

- Поначалу на нашем автовокзале мало кто останавливался, все шли или ехали на старый автовокзал. Но путем упорного труда мы завоевали доверие пассажиров.

Стремимся к лучшему

Одно из важных направлений развития АТП «Экспресс» - создание собственной материально-технической базы.

- Три года назад мы купили участок земли, который ранее принадлежал комбинату школьного питания. На территории находились только полуразрушенные сараи. Поэтому пришлось все сломать и засучив рукава взяться за строительство.

К 2006 году были капитально отремонтированы помещения гаража, ремонтных боксов, мастерских, реконструировано административное здание. Построена и введена в эксплуатацию автомойка, позволяющая обслуживать все модели подвижного состава предприятия. В феврале 2006 года оборудован собственный медицинский кабинет, получена лицензия на медицинскую деятельность: освидетельствование водителей.

- У нас даже видеонаблюдение ведется, потому что мы особо следим за тем, в каком состоянии наш транспорт и, соответственно, водители выходят в рейс.

Штат предприятия укомплектован квалифицированными специалистами, подобраны грамотные руководящие работники. «Текучка» водительского состава практически отсутствует.

- За пять лет существования из нашего предприятия лишь один человек уволился по собственному желанию. Я считаю, что этот факт о чем-то говорит!

Договор с Тулой

В марте 2005 года был заключен договор с автостанцией «Теплый Стан» в Москве. Станция обеспечивает диспетчерско-кассовое - обслужи-



вание, водители предприятия имеют возможность отдохнуть в специально оборудованной комнате отдыха, пройти межрейсовый медосмотр, пообедать в столовой. Организация и условия обслуживания устраивают в первую очередь пассажиров, которым не приходится ожидать прибытия автобуса на тротуаре, а зачастую на газоне под дождем, как это происходит на неофициальных пунктах отправления автобусов. За все время взаимоотношений срывов рейсов по вине перевозчика не было.

Новым этапом деятельности предприятия стала возможность заключения договора диспетчерско-кассового обслуживания с автовокзалом Тулы. В течение четырех лет ООО «АТП «Экспресс» осуществляло перевозку из Тулы от места (у въезда-выезда на городской вокзал, под окнами студенческого общежития), не соответствующего никаким нормам и правилам, создавая неудобства пассажирам и другим перевозчикам. Для исправления ситуации неоднократно предлагалось изменить организацию междугородного транспортного обслуживания на автовокзалах Тулы и создания новых станций, предлагалось рассмотреть опыт организации перевозок в Москве.

В октябре 2006 года проблема сдвинулась с мертвой точки. Департамент транспорта и связи Тульской области по соглашению с ООО «Тулаавтотранс» предложил всем заинтересованным перевозчикам заключить договор с тульским автовокзалом на ДКО автобусов, чем и воспользовалось ООО «АТП «Экспресс», составив совместное расписание с ООО «Тулаавтотранс».

Газели – прошлый век

Исполняя требования Правительства Москвы, предприятие планомерно выполняет принятую инвестиционную программу. В конце 2005 года приобретено 4 новых междугородных автобуса, отвечающих требованиям Евро-2, в прошлом году - 1, а в 2007 году целых 7 автобусов.

- Мы считаем, что от «ГАЗелей» на междугородних перевозках необходимо уходить. В нашем автопарке

их осталось совсем немного. Для наших пассажиров мы приобретаем новые и комфортабельные модели автобусов ведущих зарубежных производителей.

Мы расширяемся

В настоящее время автопарк предприятия насчитывает более 20 автобусов, а штат работников составляет 54 человека. Также на базе ООО «АТП «Экспресс» было учреждено новое предприятие ООО «Экспресс-город», в котором трудятся 30 водителей городского маршрутного такси. Но и это еще не все: организовано ООО «Тур-Экспресс», которое имеет лицензию турагента и работает с ведущими туроператорами страны. Теперь жители Ефремова и района могут приобрести туристические путевки, не выезжая за пределы города, в любую точку России и мира.

Юбилей - это повод подвести итог проделанной работы. Что касается ООО «АТП «Экспресс», то можно смело сказать: за свою пятилетнюю деятельность юное предприятие не только возмужало, укрепило



свои позиции на рынке перевозок, расширило связи и возможности, но и завоевало любовь и доверие горожан и жителей села.

**Генеральный директор
ООО «АТП «Экспресс»
Дятлова Т.П.**

НОВОСТИ: ТУЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

Настоящая война за маршрутные перевозки развернулась в Тульской области. Произошла череда загадочных возгораний автобусов, входящих в ассоциацию автотранспортных предприятий «Тулатранс». За последнее время недоброжелатели подожгли семь машин. Руководство ассоциации считает, что от них пытаются избавиться как от более сильных конкурентов на рынке перевозок.

Ряд напастей обрушился на междугородный маршрут №220 Новомосковск–Москва, который обслуживают водители из ассоциации автотранспортных предприятий «Тулатранс». Последнее ЧП произошло 4 сентября. На ночной стоянке в Новомосковске вспыхнул микроавтобус «Ивеко», которому с утра предстояло отправиться в рейс. Это уже седьмой случай возгорания автобуса. В июле «синим пламенем» был объят автобус «Кинг Лонг». Все ЧП произошли по одному сценарию: звон разбитого стекла, бензиновые шашки, пламя, взрывы. Зачастую автобусы загорались на охраняемых стоянках и даже на территории автопредприятий. В первую очередь коллектив маршрута №220 заподозрил конкурентов, также занимающихся перевозкой пассажиров из города химиков в столицу. Хотя подобных «разборок» не наблюдалось со времен «дикого рынка» 90-х г.г. Президиум ассоциации подготовил по семи «пожарным фактам» на линии Новомосковск–Москва заявление в ФСБ России, так как, к сожалению, прежние обращения в местные правоохранительные органы не дали результата. Если не считать одного уголовного дела, возбужденного после обращения лидера ассоциации к губернатору Тульской области Вячеславу Дудке.

НОВОСТИ: МОСКОВСКИЙ РЕГИОН

Все въезды в столицу оснастят терминалами

До 2011 года на всех шестерых въездах в столицу появятся терминалы, где все приезжие смогут оставлять свои машины и передвигаться по городу общественным транспортом.

Таких терминалов будет семь. Пока только выделено по 10 га под каждый из них. Это будут отстойники для транспорта, грузовиков, там же планируется построить автовокзалы, вместо этого действующие терминалы будут вынесены за город.

Думается, такие терминалы дадут возможность существенно уменьшить заторы на дорогах. Не пускать грузовики — тоже не выход из ситуации, потому что им нужно тоже проходить транзитом через город.

Московское правительство надеется, что градостроительный совет пропустит инвестиционную составляющую относительно строительства на месте центрального автовокзала, который нужно выносить за пределы города, ведь он не выдерживает нагрузки.

В планах Правительства Москвы — сооружение нескольких автовокзалов на въездах в город.

**По материалам
Пресс службы Мэрии Москвы**

МАЛЫЙ КЛАСС – БОЛЬШИЕ ВОЗМОЖНОСТИ!

Первые образцы модели малого класса на заводе «Волжанин» появились в 2004 году. За несколько лет автобус претерпел значительные изменения во внешнем облике, внутри салона и в агрегатной базе.

Последняя версия модели прошла контрольные испытания в начале 2007 года. Уже весной она была запущена в массовое производство, а в конце августа представлена на международной выставке «Интеравто-2007», проходившей в московском центре «Крокус-Экспо».

Автобус выставлялся на стенде стратегического партнера «Волжанина» - индийской корпорации «Тата». Именно эта компания поставляет компоненты, из которых на специально созданной в Волжском производственной площадке делают шасси для модели «3290».

Машина малого класса вызвала большой интерес со стороны транспортников и прессы. Обладая долговечным каркасом из пластика, 24-мя посадочными местами и экономичным дизельным двигателем, «Волжанин-ТАТА 3290» остается в доступном ценовом диапазоне. Стоимость автобуса в базовой комплектации составляет 1 134 000 рублей.

Благодаря расширяющейся сети центров технической поддержки завода «Волжанин» и сервисных комплексов «ТАТА», автобус сможет обслуживаться



практически в любом регионе России.

«Волжанин – ТАТА 3290» может использоваться в качестве школьного автобуса, для корпоративных перевозок, в гостиничном и туристическом бизнесе и на коммерческих маршрутах как альтернатива микроавтобусам.

На выставке «Интеравто-2007» представители волжского автобусного завода провели ряд переговоров по расширению дилерской сети и поставкам автобуса «3290» на 2008 год. Спрос на машины малого класса постоянно растет, поэтому уже в следующем году предполагается довести объем их производства до 1000 автобусов.

НОВОСТИ: МОСКОВСКИЙ РЕГИОН

Проезд в центр Москвы грузовиков, не соответствующих требованиям класса «Евро-2», запретят с 1 апреля

Для **грузовых** автомобилей, которые по экологическим требованиям ниже класса «Евро-2», с 1 апреля 2008 года будет запрещен въезд и передвижение в центральной части Москвы, в пределах Третьего **транспортного** кольца, сообщили РИА Новости в **городской** администрации.

«Вклад автотранспорта в загрязнение столичного воздуха от общего объема выбросов загрязняющих веществ составляет 83%. Причем высокий уровень загрязнения воздуха характерен для 35%-40% городских площадей, которые занимают примагистральные территории и центр столицы», - отметил собеседник агентства.

По его словам, в связи с этим **городские** власти приняли решение составить поэтапный график замены автотранспортного парка, обслуживающего строительный комплекс, а также график замены **городского общественного транспорта**, который должен соответствовать требованиям экологического класса «Евро-2» и выше.

«Так, в первом полугодии 2008 года 75% автотранспортного парка, обслуживающего стройкомплекс, будет переведено на «Евро-2» и выше, полностью перевод завершится в первом полугодии 2009 года», - сообщили в городской администрации.

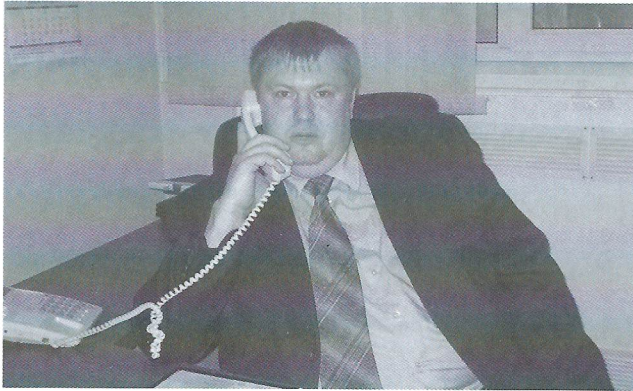
Кроме того, во втором полугодии 2009 года завершится замена автобусного парка и автотранспорта, обслуживающего население, который будет соответствовать требованиям экологического класса «Евро-2» и выше.

Также Правительство Москвы решило создать городскую систему добровольной сертификации «Экологическая идентификация автотранспортных средств» в первом квартале 2008 года.

«Система добровольной сертификации предназначена для организации и проведения работ и сертификации автотранспортных средств, зарегистрированных в Москве, с целью идентификации экологических характеристик машин, находящихся в эксплуатации, и выдачи знака соответствия «Экологический знак автотранспортного средства», - пояснили в мэрии.

Основные цели этой системы - снижение объема выбросов загрязняющих веществ от эксплуатации автотранспортных средств в городе, повышение качества и эффективности функционирования **автомобильного транспорта**. Также новая система должна стимулировать владельцев машин приобретать транспортные средства высоких экологических классов и поддерживать транспорт в технически исправном состоянии.

«Ворота» города должны стать красивее и удобнее.



**Директор
ОГУП Ивановского ПОА и ПА
Хорунжий А.Ю.**

-Александр Юрьевич, изменилась ли обстановка на ивановском автовокзале за последние полгода?

- Ни для кого не секрет, что состояние областного автовокзала еще год назад было просто плачевно. Когда губернатор приехал посмотреть на этот объект, то был буквально шокирован тем, что увидел. Необходимость принятия срочных мер была очевидна.

Автовокзал – это «ворота» не только города, но и области. Что на сегодня сделано? Отремонтирован фасад здания, начинается отделка внутренних помещений. Привели в порядок дорожное покрытие на территории привокзальной площади, покрасили и отремонтировали перроны и крышу над ними. Избавились наконец, от нелегальных перевозчиков в здании автовокзала, которые буквально хватали за руки пассажиров и уводили на «маршрутки». Ведется профилактическая работа по улучшению диспетчерско – кассового оборудования, готовятся информационные плакаты, которые будут разъяснять все преимущества легальных поездок для пассажиров. Осуществляется организационная работа с водителями. Усиливается перронная служба, четко отслеживается работа персонала всех уровней. Большое внимание уделяется контролю отправки багажа в связи с выходом закона о транспортной безопасности и антитеррористических действий.

- Александр Юрьевич, расскажите пожалуйста, о проекте нового автовокзала.

- Новый вокзал будет строиться на месте существ-

ующего, проект находится в стадии разработки. Все последующие комментарии – после того, как проект будет согласован и принят Правительством Ивановской области.

- При проверке Щелковского автовокзала в Москве обнаружено много недостатков. А какова ситуация на нашем автовокзале?

- Все перевозчики нашего автовокзала работают только по договорам. Я не говорю о нелегальных перевозчиках с привокзальной площади, которые не находятся в нашем подчинении. Мы отправили запрос в администрацию городского округа Иваново о передаче привокзальной площади в оперативное управление ОГУП, для того, чтобы иметь законное основание на борьбу с нелегальными перевозчиками.

Подвижной состав автовокзала отвечает требованиям столицы для перевозок пассажиров, но не все автобусы имеют категорию «Евро-2» (наличие кондиционеров, видеосистемы и т.д.). Проблема актуальна, все перевозчики стремятся изменить подвижной состав и привести его к соответствующим требованиям по обслуживанию пассажиров.

Так как все эти годы документальная база автовокзала не прорабатывалась и была запущена, назрела необходимость решения данных проблем. Сейчас осуществляется активная работа по приведению всех маршрутов в соответствие с требованиями законодательства. Эту работу мы ведем совместно с комитетом Ивановской области и по транспорту и связи. В настоящее время диспетчерско – кассовое обслуживание на автовокзале находится на должном уровне. Перед каждой поездкой все водители проходят медицинский осмотр. А вот полноценных условий для отдыха водителей здесь пока нет из-за устаревшего вокзала.

В целом хочу подчеркнуть, что проблем и недостатков на ивановском автовокзале еще много, и требуется кропотливая и долгосрочная работа, которую не осуществить без инвесторов и вложений в строительство и благоустройство автовокзала. «Ворота» города должны иметь совсем другой вид. Я уверен: через несколько лет они станут красивее и удобнее.

*По материалам
Газеты «Строительство и коммунальное хозяйство»
от 26 октября 2007г.*

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: МОСКВА

«Автовокзал нарушитель»

Под таким заголовком недавно в газете «Транспорт России» опубликована информация об итогах проверки Щелковского автовокзала в Москве.

Проверка выявила ряд серьезных нарушений, свидетельствующих о том, что здесь не обеспечиваются безопасность и качество обслуживания пассажиров. Установлены факты незаконной работы ряда перевозчиков, без заключения договора с автовокзалом.

Количество автобусов, обслуживаемых на автовокзале, превышает его технические возможности. Не организован контроль режима труда и отдыха водителей, отсутствуют предрейсовые медосмотры и технические осмотры автотранспорта.

Предписание Центрального управления госавтонадзора в адрес ГУП МО «Мострансавто» - срочно устранить недостатки.

*По материалам
Газеты «Строительство и коммунальное хозяйство»
от 26 октября 2007г.*

Стране нужен закон, регулирующий пассажироперевозки

Проблемы и перспективы транспортной отрасли, правильная организация пассажироперевозок и сегодняшнее положение дел в этой сфере – эти вопросы стали основной темой нашей беседы с бывшим генеральным директором ООО ПО «Люксавтотранс», заместителем регионального представительства некоммерческого партнерства «Российские Автобусные Линии» Гелой Джарназовичем Джишкарони.

- Добрый день, Гела Джарназович. Среди коллег вы известны тем, что всегда отстаивали и отстаиваете права легальных, добросовестных перевозчиков на труд. Однако в области по-прежнему довольно большой процент составляют нелегальные перевозчики. Почему так происходит? И какие меры необходимо предпринять для наведения порядка в сфере пассажирских перевозок?

На мой взгляд, такая ситуация сложилась не только в Ивановской области сейчас мы можем наблюдать огромное количество нелегальных перевозчиков практически в любом регионе России. И проблему я вижу в том, что на сегодняшний день нет законодательной базы на уровне федерации, которая регулировала бы отношения между перевозчиками и пассажирами. Тот закон, который есть, безуспешно устарел. И разговоры о том, что необходимо пересмотреть многие пункты этого документа, ведутся уже давно. Многие структуры вносят свои предложения по модернизации законодательства в сфере перевозок. Но принятие поправок – процесс затяжной. Необходимо пройти массу согласований, справиться с бюрократической волокитой...

- Возможно, ли решить данную проблему на региональном уровне? Может быть, стоит привести в порядок областной закон?

Это не выход из ситуации. Ведь в первую очередь необходим федеральный закон. Потому что, даже приняв региональный нормативный акт, мы не сможем его использовать если он вступит в противоречие с федеральным законом. А противоречие наверняка возникнет. И в этом случае прокуратура будет в праве опротестовать областной закон. Поэтому еще раз говорю о необходимости принятия современного, правильного федерального закона, который регулировал бы пассажироперевозки. Причем регулировал бы не на словах, а на деле.

- Какими критериями, на Ваш взгляд должна обладать фирма предоставляющая услуги по перевозкам пассажиров? И на основании чего чиновники должны выдавать лицензию, позволяющую осуществлять пассажироперевозки?

Человек должен обладать определенным минимумом знаний для того, чтобы осуществлять перевозку пассажиров. Вместо этого многие получают лицензионный документ, даже не зная элементарных требований при перевозке пассажиров. То есть лицензия должна выдаваться после специального обучения. У

нас же зачастую бывает все наоборот: Человек сначала начинает перевозить, потом занимается оформлением необходимой документации. При этом не обходится без взяток. Опять же он может подписать договор, часто фиктивный с некоей компанией, которая якобы занимается регулярным обслуживанием автотранспорта. В результате водитель получает внешнюю атрибутику и после этого обретает статус перевозчика. Но ведь это не правильно. Где гарантия, что такой перевозчик сможет обеспечить безопасность и комфорт пассажиру? Кто поручится, что этот перевозчик будет добросовестным?

На мой взгляд, правильно было бы с начала законодательно определить статус перевозчика. И лишь после этого можно понять, кто способен на него претендовать. И между дисциплинированными перевозчиками необходимо проводить конкурсы, позволяющие работать на том или ином маршруте. Естественно, тем, кто нарушает какие-либо положения, отдавать выгодные маршруты не допустимо. Вот тогда в сфере перевозок пассажиров наметилась бы тенденция к улучшению качества оказываемых услуг. Появились бы рычаги управления системой. А сейчас пассажироперевозки представляют собой бессистемную, нерегулируемое поле деятельности.

- Гела Джарназович, за последние полгода с некоторыми перевозчиками, в том числе и представителями Вашей фирмы, произошёл ряд неприятных случаев. Это и поджоги и задержание ивановских водителей в Москве, и метание камней во время движения автобуса. В результате этих действий и пассажиры страдали, и перевозчики терпели убытки. Это также одно из проявлений нерегулируемости перевозок пассажиров. Почему такое происходит и кому на руку подобные происшествия?

Действительно за последние несколько месяцев произошло несколько из ряда вон выходящих случаев. Только у нас в парке было сожжено 4 автобуса повышенной комфортности. Один наш автобус обкидали камнями, когда он возвращался из Москвы в Иваново. При этом пострадали пассажиры, они получили реальные физические увечья. И те негодяи, которые это сделали, абсолютно не задумываются о том, что они наносят



ущерб не только лично мне, не только моему бизнесу, но и ни в чем не повинным людям. Я знаю, какие структуры стоят за подобными происшествиями. Такое случилось не только с нашими автобусами, но и с представителями других перевозчиков. Я глубоко убежден, что цель всех этих действий – причинить вред легальным перевозчикам, выбить их из колеи. Это происки криминальных элементов, которые получают теневой доход от нелегальных перевозок.

Ту же цель преследовали и представители правоохранительных органов Москвы, когда задерживали ивановские автобусы. Они обвиняли наших земляков в том, что те работают вопреки законодательству. Но я уверен в своих водителях, которые также подвергались задержанию – у них все разрешительные документы в порядке, машины в прекрасном техническом состоянии. Наша организация исправно платит налоги в бюджеты все уровней. И если раньше с ул. Уральской в Москве действительно в Иваново отправлялись нелегальные автобусы, то теперь, когда все в рамках закона, кому-то это очень не нравится, кто-то, по всей вероятности, потерял, таким образом, выгодный теневой бизнес.

Ко мне как к общественному работнику обращались представители нескольких организаций с просьбой разобраться в этой ситуации. В итоге действиями московских милиционеров были удивлены и представители Министерства транспорта РФ и другие столичные чиновники. Чтобы такого не происходило, нашему обществу необходимы рычаги влияния в сфере перевозок. А их, еще раз повторюсь, пока нет...

- Чего же ждать в перспективе? Появятся ли такие рычаги?

Очень хотелось бы, чтобы федеральное законодательство в области транспорта пришло в соответствие



с сегодняшним развитием ситуации. Думаю, что это процесс, который может занять не один день. Поэтому для решения проблем в сфере перевозок пассажиров необходимо содействие и жесткий контроль со стороны руководства страны и региональных властей. Но главное сейчас в руках депутатов Госдумы, ведь именно они принимают те законы, по которым мы живем и работаем. Надеюсь на понимание с их стороны.

Выражаем благодарность за решение не легких проблем связанных с обслуживанием маршрута Иваново-Москва: правительству города Москвы, правительству Ивановской области, губернатору Ивановской области, а также Правлению Некоммерческого Партнерства «ЕТС «Российские Автобусные Линии».

По материалам
Газеты «Комсомольская правда»
от 25 октября 2007 г.
Джишкариани Г.Д.

НОВОСТИ: МОСКОВСКИЙ РЕГИОН

10 октября 2007 г. на основании утвержденного протокола Департамента транспорта и связи Москвы от № 61-04-207/7 компания «Русские Автобусные Линии» начала эксплуатацию пункта прибытия-отправления межрегиональных автобусов по адресу: ул. Уральская, д. 1. Этот пункт будет обслуживать автобусные пассажирские перевозки на экспресс маршруте «Москва- Иваново». На данном направлении в настоящее время прибывает и отправляется 23-25 автобусов, в дальнейшем по мере «раскатки» маршрута и возрастания пассажиропотока, планируется увеличить количество рейсов до 40- 45 в день.

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: г. ИВАНОВО

Новые автобусы на популярном маршруте

Вчера два дополнительных автобуса марки ПАЗ начали работать на маршруте №10. Решение увеличить количество транспорта на этом маршруте комитетом по транспорту и связи администрации г. Иванова было принято в связи с увеличением пассажиропотока и поступившими в адрес администрации города жалобами на недостаточное количество автобусов в этом направлении. Маршрут № 10 охватывает значительную часть города: м. Минеево - пр. Ленина - ул. Б. Хмельницкого - ул. Некрасова - пр. Текстильщиков - камвольный комбинат. На данном маршруте до настоящего времени работали 16 маршрутных «газелей». Комитет по транспорту и связи администрации г. Иванова не только увеличил количество единиц транспорта на маршруте № 10, но и сократил интервал движения автобусов с 15 до 10 минут

Контролинг, как инструмент управления транспортным предприятием



**Финансовый директор
Группы компаний «Русские Автобусные Линии»
Тимуков А. Г.**

В период упорядочения рынка междугородных автобусных пассажирских перевозок, когда сверхприбыли переходного периода, обусловленные хаотичным состоянием экономики и несовершенством законодательства, перестали быть нормой, требуется качественно новый подход к ведению бизнеса.

Ужесточение конкуренции на рынке перевозок, являющееся следствием общего подъема российской экономики, заставляет перевозчиков и других участников рынка транспортных услуг пересматривать весь комплекс вопросов управления бизнесом.

За годы проводимых в России реформ огромное количество транспортных предприятий получили юридическую и экономическую самостоятельность, но утратили механизм планирования и анализа деятельности, придя в результате к такому положению дел, что принимаемые руководителями компаний решения по развитию и организации бизнеса не обосновываются соответствующими расчетами, и, как правило, носят интуитивный характер.

В период тотального дефицита и изношенности подвижного состава рынок мог простить бизнесмену неудачно принятое интуитивное решение, предоставляя возможность компенсировать его неблагоприятные финансовые последствия вновь открывающимися возможностями. На сегодняшний день, когда внимание столпов российской экономики к транспортному бизнесу становится все более пристальным, «интуитивные» транспортные бизнес-проекты вряд ли могут быть приняты к реализации без предварительного проведения серьезных финансово-экономических расчетов и оценки потенциальных рисков. И чем масштабнее проект, тем более высокой может оказаться цена недостаточно просчитанного шага.

Во времена, когда постоянными являются лишь перемены, лидером становится тот, кто владеет точной оперативной информацией и умеет грамот-

но пользоваться ею для повышения эффективности своего бизнеса.

Насущной необходимостью стало стратегическое мышление. Однако планирование как мысленное предвосхищение будущих событий лишь частично отражает действительность.

В эпоху стремительных перемен нет никакой гарантии того, что вчерашний оптимальный вариант решения проблемы принесет желаемый результат сегодня. Поэтому важнейшим условием стабильного роста благосостояния фирмы является создание информационной системы, способной быстро адаптироваться к изменяющимся условиям окружающей бизнес-среды.

Такой информационной системой является контроллинг (от английского «to control» - управлять), - система, включающая в себя выявление, измерение, фиксацию, сбор, хранение, защиту, анализ, подготовку, интерпретацию, передачу и прием отчетной информации, необходимой менеджменту всех уровней управления для эффективного исполнения его функций.

Грамотно разработанная и внедренная система контроллинга позволяет планировать, контролировать и анализировать деятельность как компании в целом, так и отдельных звеньев, входящих в ее структуру (что является одним из ключевых факторов, влияющих на конкурентоспособность фирмы).

Если провести аналогию транспортной компании с автомобилем, то система контроллинга подобна бортовому компьютеру, подсказывающему водителю, каким образом можно достичь намеченной цели с минимальными потерями.

Действительно, от того насколько быстро и точно информация о состоянии того или иного сегмента бизнеса достигает высшего руководства, зависит эффективность и правильность принимаемых управленческих решений и, как результат, финансовое состояние компании.

В настоящей статье излагаются особенности построения системы контроллинга в сети автостанций. Отдельно рассматриваются критерии, позволяющие оценивать деятельность отдельных автостанций и качество работы их руководителей.

При разработке системы контроллинга в сети автостанций необходимо предусмотреть такую организацию обработки аналитической, прогнозной и фактической информации, чтобы она максимально удовлетворяла потребности руководителей разных уровней управления.

Для удовлетворения указанных требований при формировании управленческой отчетности, являющейся важнейшей составной частью системы контроллинга сети автостанций, следует руководство-

ваться следующими принципами:

1. Адресность и конкретность отчетов станций. Формируемый отчет не принесет желаемых результатов, если:

- информация собирается главным образом для учета количества перевезенных пассажиров или определения затрат и не связана с информационными запросами конкретных менеджеров;

- будет содержать расплывчатую информацию по общим вопросам. Эффективный менеджмент предполагает наличие конкретной отчетной информации.

2. Оперативность. Для эффективного управления сетью автостанций необходимо обеспечить наличие объективной отчетной информации именно в тот момент, когда требуется аргументировать принимаемое решение. Поэтому нельзя допустить, чтобы созданные отчеты легли на полку. Следовательно, отчет должен быть интересен руководству сети, для этого его следует подать в «заманчивой упаковке». При составлении внутренних отчетов следует учитывать психологические особенности руководителя предприятия (предпочитаемая форма представления информации, его планы и пожелания, стиль работы и др.).

3. Сбалансированность ретроспективного анализа и прогнозных оценок. Не стоит слишком углубляться в прошлое: напротив, полезнее искать информацию, использование которой позволит улучшить дальнейшую работу отдельных автостанций и сети в целом. Не следует увлекаться ретроспективным анализом в ущерб будущим оценкам, чтобы не снижать качество управления компанией.

4. Принятые форматы управленческих отчетов не должны изменяться слишком часто (и без особой необходимости).

5. Полезность представляемой информации. Отчетность должна охватывать самое главное: то, что приближает всех сотрудников к выполнению плана. Руководителю нужен минимальный объем данных, систематизированных таким образом, чтобы на основе содержащейся в них информации он смог принимать оптимальные управленческие решения и осуществлять конкретные действия.

6. Экономичность. Затраты на подготовку управленческой отчетности не должны превышать экономического эффекта от ее использования.

Периодичность составления управленческой отчетности, ее точность, подробность и сроки представления индивидуальны для каждого предприятия и зависят от объектов и целей управления. Любой управленческий отчет, однако, должен содержать информацию об отклонениях фактических показателей от плановых, чтобы была возможна практическая реализация принципа управления по отклонениям.

Управление по отклонениям предоставляет возможность оперативно выявлять факторы роста прибыли или причины возникновения убытков по каждой

автостанции и/или маршруту, а также установить степень и меру ответственности конкретных менеджеров за возникшие неблагоприятные отклонения.

Система контроллинга в сети автостанций является источником достоверной информации о результатах хозяйственной деятельности компании, на основании которой можно оценить эффективность функционирования как организации в целом, так и отдельных ее подразделений (автовокзалов, автостанций, кассовых пунктов или отделов центрального офиса).

Располагая данными об инвестированных средствах, текущей стоимости активов, величине выручки от продажи билетов и понесенных при этом издержках, можно оценить рациональность использования активов, рентабельность каждой автостанции, автовокзала или кассового пункта, получив таким образом основания для принятия того или иного управленческого решения.

Качество работы автостанций и автовокзалов, являющихся по сути своей центрами получения прибыли сети, в системе контроллинга оценивается двумя показателями: результативностью и эффективностью.

Результативность – это степень достижения автостанцией, автовокзалом или кассовым пунктом поставленной цели. Как правило, результативность характеризуется качественными показателями: насколько хорошо автостанция выполняет свою работу, в какой мере ей удается добиваться желаемых результатов, насколько эти результаты соответствуют целям всей сети.

Эффективность – оказание заданного объема услуг пассажирам и перевозчикам при минимальном использовании производственных ресурсов либо оказание максимального объема услуг при заданном размере потребляемых финансовых, материальных и кадровых ресурсов предприятия.

Если результаты деятельности автостанции, автовокзала или кассового пункта не отвечают интересам предприятия, – деятельность центра прибыли нерезультативна.

Директор автостанции или автовокзала, как правило, наделяется полномочиями, достаточными для принятия решений по количеству потребляемых ресурсов и размеру ожидаемой выручки. Критерием оценки деятельности автостанции является размер полученной прибыли.

Задачей директора автостанции является получение максимальной прибыли путем оптимального сочетания параметров вкладываемых ресурсов, объема оказания услуг и цены.

Для осуществления функций централизованного контроля и регулирования деятельности автостанций, входящих в сеть, выделяют регулируемые затраты (подвержены влиянию директора автостанции) и нерегулируемые (на которые он воздействовать не может). Работа директора станции оценивается по

Разработка нефинансовых критериев является сложной задачей, однако без ее решения затруднительно осуществлять долгосрочное планирование деятельности сети автостанций. Еще одной сложной задачей системы контроллинга является определение информативного и управляемого набора финансовых и нефинансовых критериев оценки деятельности автостанций. При решении этой задачи следует придерживаться следующих принципов:

1. Число показателей должно быть больше двух, но меньше шести.

2. В системе показателей должны быть представлены как финансовые, так и нефинансовые критерии оценки деятельности автостанций.

3. Нефинансовые показатели должны отвечать следующим требованиям:

а) автостанции должны иметь возможность совершенствовать их;

б) они должны контролироваться ответственным лицом, способным принимать меры по их улучшению;

в) они должны быть связаны с финансовыми результатами, то есть улучшение нефинансовых показателей должно вызывать улучшение финансовых результатов.

4. Показатели должны быть взаимозависимы и ограничивать друг друга, однако степень этой взаимозависимости должна быть умеренной; улучшение одного показателя не должно автоматически приводить к улучшению других.

5. Необходимо разрабатывать новые альтернатив-



ные показатели на случай, если наглядность существующих критериев снизится. Этот процесс должен быть перманентным.

Резюмируя вышеизложенное, можно констатировать, что грамотно разработанная и профессионально внедренная система контроллинга является одним из основных инструментов управления современным транспортным предприятием, позволяющая полностью контролировать финансово-хозяйственную компанию и принимать обоснованные управленческие решения, способствующие динамичному развитию и процветанию бизнеса.

**Финансовый директор
Группы компаний «Русские Автобусные Линии»
Тимуков А.Г.**

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Одним из основополагающих документов при осуществлении транспортных автобусных пассажирских перевозок является, в том числе, Закон о порядке организации транспортных перевозок автомобильным транспортом.

Такие Законы утверждены практически в каждом регионе и имеют свои некоторые особенности. Мы публикуем для ознакомления закон, действующий в Ивановской области:

ЗАКОН ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ

О ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ (в ред. Закона Ивановской области от 09.06.2006 N 56-ОЗ)

Настоящий Закон принят в соответствии со статьей 72 Конституции Российской Федерации, федеральными законами "Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации" от 06.10.99 N 184-ФЗ, "О безопасности дорожного движения" от 10.12.95 N 196-ФЗ, статьями 14, 15 и 16 Федерального закона "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации" от 06.10.2003 N 131-ФЗ (в действующей редакции) и статьями 52, 61 и 72 Закона Российской Федерации "О местном самоуправлении в Российской Федерации" от 06.07.91 N 1550-1 (в действующей редакции).

Глава 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Основные цели настоящего Закона

Основными целями настоящего Закона являются:

- правовая регламентация деятельности организаторов перевозок и перевозчиков по организации и осуществлению автотранспортной деятельности по удовлетворению потребностей населения в автомобильных перевозках на территории области;

- правовая регламентация безопасности дорожного движения при осуществлении пассажирских перевозок;
- установление порядка реализации вопросов безопасности дорожного движения при осуществлении и организации пассажирских перевозок на соответствующих территориях;
- повышение уровня обслуживания населения пассажирскими перевозками;
- обеспечение добросовестной конкуренции между перевозчиками;
- создание условий для снижения транспортных издержек и установления экономически обоснованных тарифов;
- повышение эффективности государственного и муниципального управления пассажирским автотранспортом.

Статья 2. Основные понятия, используемые в настоящем Законе и правовых актах по его реализации

В настоящем Законе и правовых актах по его реализации используются следующие основные понятия:

автобус - автотранспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров, с числом мест для сидения (не считая места водителя) более 8;

автовокзал (автостанция) - линейные сооружения, предназначенные для обслуживания пассажиров, осуществляющих поездки в межмуниципальном, пригородном, межсубъектном и международном сообщении, расположенные на конечных и промежуточных остановочных пунктах маршрутов регулярного сообщения;

график (расписание) движения - таблица, содержащая сведения о времени, месте и последовательности выполнения рейса;

заказчик - юридическое или физическое лицо, заключившее договор с перевозчиком на транспортное обслуживание;

легковой таксомотор - легковой автомобиль, используемый на коммерческой основе для перевозки пассажиров и их багажа с наибольшими удобствами и сокращением затрат времени на поездку;

маршрут регулярного сообщения - оборудованный остановочными пунктами маршрут, открытый в соответствии с порядком, предусмотренным настоящим Законом, и характеризующийся схемой движения транспортного средства между начальным и конечным остановочными пунктами, расписанием движения и системой оплаты проезда;

муниципальный (внутримуниципальный) маршрут - маршрут между пунктами, находящимися в пределах установленных границ одного муниципального образования;

межмуниципальный маршрут - маршрут между пунктами, расположенными в разных муниципальных образованиях;

маршрутный таксомотор (такси) - автобус особо малой и малой вместимости, используемый для осуществления маршрутных таксомоторных перевозок;

маршрутные таксомоторные перевозки - перевозки пассажиров, ручной клади и багажа на маршрутах регулярного сообщения, предусматривающие посадку, высадку пассажиров по их требованию на остановочных пунктах в разрешенных органами местного самоуправления для этих целей местах маршрута;

пригородный маршрут - маршрут регулярного сообщения, выходящий за пределы границ поселения и заканчивающийся в пределах границ муниципального района;

организация транспортного обслуживания населения - комплекс мероприятий, реализуемых уполномоченными органами в целях удовлетворения потребностей населения в пассажирских перевозках;

пассажир - физическое лицо, которое во исполнение договора перевозки, заключенного от его имени или им самим путем приобретения билета, перевозится к месту назначения;

перевозчик - юридическое или физическое лицо, допущенное к транспортному обслуживанию пассажиров в установленном порядке;

перевозки транспортом общего пользования - перевозки, осуществляемые организациями (перевозчиками), обязанными осуществлять перевозки пассажиров по обращению любого гражданина или юридического лица;

регулярные перевозки - регулярные маршрутные перевозки и маршрутные таксомоторные перевозки;

тариф - провозная плата в виде стоимости билета на одну поездку за единицу расстояния или времени, установленная в соответствии с законодательством;

транспортное обслуживание - услуги, предоставляемые перевозчиками (юридическими и физическими лицами) для перевозки пассажиров;

туристско-экскурсионные перевозки - перевозки, осуществляемые по договорам с туристско-экскурсионными организациями на регулярной основе или по разовым заказам по предварительно разработанным и утвержденным маршрутам;

специальные перевозки - школьные, вахтовые перевозки, доставка рабочих на производственные объекты, удаленные от общих маршрутов городского пассажирского транспорта, в отдаленных районах сельской местности, внутри производственных объектов;

заказные перевозки - перевозки пассажиров, ручной клади и багажа, выполняемые вне маршрутов регулярного сообщения на основании договора перевозки;

организатор перевозок - уполномоченный орган в части организации перевозок на межмуниципальных и пригородных маршрутах, органы местного самоуправления в части организации перевозок на муниципальных маршрутах;

маршрутная сеть - совокупность маршрутов регулярного сообщения, утверждаемых уполномоченными органами в пределах их компетенции;

карточка-разрешение - документ, подтверждающий право перевозчика на выполнение услуг на определенном договором маршруте с указанием необходимых сведений, выдаваемый по установленной уполномоченным органом форме.

Статья 3. Порядок реализации вопросов безопасности дорожного движения при осуществлении и организации пассажирских перевозок на соответствующих территориях

Вопросы безопасности дорожного движения при осуществлении и организации пассажирских перевозок на соответствующей территории решаются согласно настоящему Закону и иным действующим нормативным правовым актам путем обеспечения правового регулирования и соответствующего контроля на уровне Ивановской области и межмуниципальном Ивановской областной Думой и Правительством Ивановской области, на муниципальном уровне - органами местного самоуправления муниципальных районов и городских округов, а также поселений (в случаях, прямо предусмотренных в законах).

Статья 4. Основные функции автовокзалов (автостанций)

Автовокзалы (автостанции) в соответствии со своей организационно-правовой формой и учредительными документами в пределах действующих законов и нормативных правовых актов предназначены для осуществления следующих основных функций:

- диспетчерское обеспечение процесса перевозки;
- организация работы билетных касс и справочно-информационной службы;
- оформление путевой документации;
- обеспечение регулирования движения автобусов на территории автовокзала, своевременного отправления их в рейс;
- контроль за посадкой пассажиров и проверка проездных документов в пределах территории автовокзалов (автостанций);
- организация культурно-бытового и санитарно-гигиенического обслуживания пассажиров и водителей;
- обеспечение безопасности пассажиров на территории автовокзалов (автостанций).

Глава 2. РАЗГРАНИЧЕНИЕ ВОПРОСОВ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Статья 5. Вопросы Ивановской областной Думы

Ивановская областная Дума:

- рассматривает законопроекты и принимает законы в сфере осуществления пассажирских перевозок;
- рассматривает проекты программ развития автомобильного транспорта для организации пассажирских перевозок, размер бюджетных ассигнований на финансирование областных программ, объем средств для реализации отдельных инвестиционных проектов в рамках проекта областного бюджета на соответствующий год.

Статья 6. Вопросы Правительства Ивановской области

Правительство Ивановской области (уполномоченный орган):

- 1) организует транспортное обслуживание населения автомобильным транспортом (пригородное и межмуниципальное сообщение) и управляет пассажирским транспортом и другим имуществом, находящимся в собственности Ивановской области и необходимым для осуществления пассажирских перевозок пригородного и межмуниципального сообщения;
- 2) организует введение новых и (или) изменение существующих пригородных и межмуниципальных маршрутов в пределах области;
- 3) утверждает паспорта маршрутов и графики (расписания) движения на маршрутах пригородного и межмуниципального сообщений (по согласованию с соответствующими органами местного самоуправления муниципальных районов и городских округов);
- 4) выступает заказчиком согласно федеральному закону о размещении заказов на поставки товаров, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд;
- 5) организует конкурсный отбор перевозчиков в соответствии со своей компетенцией;
- 6) осуществляет деятельность по модернизации и развитию транспортных предприятий, находящихся в областной государственной собственности, в том числе с привлечением средств областного бюджета;
- 7) осуществляет государственное регулирование цен и тарифов на перевозку пассажиров всеми видами транспорта общего пользования;
- 8) определяет порядок и источники компенсаций (дотаций) на реализацию льгот отдельным категориям граждан в соответствии с законодательством;
- 9) компенсирует перевозчику выпадающие доходы на льготные перевозки в порядке, установленном Правительством Ивановской области;
- 10) осуществляет контроль за исполнением своих решений;
- 11) разрабатывает и утверждает типовые правила организации перевозок.

Статья 7. Вопросы органов местного самоуправления

В соответствии с законодательством Российской Федерации к вопросам местного значения относятся:

- для поселений - создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения;
- для муниципального района - создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения между поселениями в границах муниципального района;
- для городского округа - создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах городского округа.

В целях реализации вышеуказанных вопросов местного значения на территории соответствующего муниципального образования (поселения, муниципального района, городского округа) соответствующая администрация:

- 1) утверждает (согласовывает - на уровне поселений, входящих в состав муниципального района) маршруты и графики движения транспорта на территории муниципального образования;

- 2) привлекает на договорных началах к транспортному обслуживанию населения перевозчиков;
- 3) организует (для муниципального района, городского округа) введение новых маршрутов и (или) изменение существующих;
- 4) поддерживает состояние дорог и их обустройство (согласно балансовой принадлежности) в соответствии с требованиями безопасности движения;
- 5) принимает меры для организации движения автобусов и таксомоторов на маршрутах по утвержденному расписанию;
- 6) выступает муниципальным заказчиком в сфере пассажирских перевозок согласно федеральному закону о размещении заказов на поставки товаров, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд;
- 7) осуществляет контроль за работой транспорта и обслуживанием пассажиров на территории муниципального образования.

Органы местного самоуправления обладают также иными полномочиями, определенными действующими нормативными правовыми актами, включая установление тарифа для перевозки пассажиров муниципальным транспортом на территории муниципального образования, и правами по изменению или расторжению ранее заключенных договоров с перевозчиками.

Глава 3. ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ

Статья 8. Основы организации перевозок пассажиров

1. Перевозка пассажиров осуществляется в соответствии:
 - с правилами перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом, утвержденными Правительством РФ;
 - с правилами организации перевозок пассажиров и багажа, утверждаемых Правительством Ивановской области (уполномоченным им органом) в межмуниципальном и пригородном сообщении, органами местного самоуправления в муниципальном (городском) сообщении.
2. Необходимость осуществления регулярных перевозок определяется потребностью населения в пассажирских перевозках по определенным маршрутам.
3. Владельцы автотранспортных средств для осуществления пассажирских перевозок работников своих предприятий (организаций) определяют собственную производственную необходимость в данных перевозках.
4. Перевозка пассажиров на пригородных и межмуниципальных маршрутах осуществляется на основе договоров, заключаемых между перевозчиком и Правительством Ивановской области или уполномоченным им органом, в порядке, установленном настоящим Законом.

Перевозка пассажиров на муниципальных маршрутах осуществляется на основе договоров, заключаемых между перевозчиком и органом местного самоуправления муниципального образования или уполномоченным органом.

Статья 9. Обязанности организатора пассажирских перевозок

Организатор перевозок в соответствии со своей компетенцией:

- 1) разрабатывает схему транспортной сети (маршрутную сеть), включающую межмуниципальные, пригородные и внутримunicipальные регулярные маршруты;
- 2) выбирает рациональную систему организации движения по соответствующей территории;
- 3) открывает в установленном порядке новые маршруты, прекращает действие существующих маршрутов;
- 4) осуществляет обследование конкретных (предложенных) направлений движения транспортных средств с целью определения необходимости в пассажирских перевозках по данному направлению (путем мониторинга или обследования пассажиропотоков) в соответствии с поступившими обращениями предприятий, организаций, общественных организаций, заявлений перевозчиков или по собственной инициативе;
- 5) создает комиссию с целью выявления соответствия открываемого маршрута требованиям безопасности дорожного движения;
- 6) определяет количество и тип транспортных средств для обслуживания маршрута;
- 7) утверждает паспорта и расписания на вновь открываемые регулярные маршруты;
- 8) информирует население в установленном порядке с использованием средств массовой информации:
 - а) об открытом маршруте;
 - б) о перечне маршрутов регулярного сообщения;
 - в) о расписаниях движения подвижного состава;
 - г) о проведении и итогах конкурса на обслуживание маршрутов регулярного сообщения.
- 9) публикует также иную информацию, необходимую потребителям транспортных услуг и перевозчикам;
- 10) производит конкурсный отбор перевозчика для обслуживания открываемого маршрута после подтверждения целесообразности открытия маршрута для осуществления пассажирских перевозок в данном направлении;
- 11) заключает договоры с перевозчиками независимо от форм собственности на основании утвержденной маршрутной сети и графиков движения;
- 12) организует перевозку пассажиров на межмуниципальных и пригородных маршрутах через существующую сеть автовокзалов и автостанций, расположенных на соответствующей территории;
- 13) способствует развитию сети автовокзалов и автостанций на соответствующей территории;
- 14) контролирует работу диспетчерских пунктов, автовокзалов и автостанций;
- 15) обеспечивает контроль:
 - а) исполнения перевозчиками законов, правил, стандартов, нормативов и принятых договорных обязательств;
 - б) регулярности движения транспортных средств;
 - в) оформления и содержания в соответствии с законодательством Российской Федерации установленных договором пунктов

посадки и высадки пассажиров;

15) не допускает выполнения перевозок пассажиров на установленных договором регулярных маршрутах перевозчиками, не заключившими в установленном порядке договоры об организации перевозок пассажиров на данных маршрутах.

Статья 10. Права перевозчика

Перевозчик имеет право:

- принимать участие в конкурсах на осуществление пассажирских перевозок;
- требовать представления заказчиком перевозок необходимой документации по обслуживаемым маршрутам для надлежащей и эффективной организации перевозок пассажиров;
- требовать своевременной оплаты выполненных транспортных услуг;
- вносить инициативу по открытию новых и закрытию существующих маршрутов;
- принимать участие в обследовании открываемых по инициативе перевозчика маршрутов.

Статья 11. Обязанности перевозчика

Перевозчик, назначенный в результате конкурсного отбора, обязан:

- 1) выполнять перевозки пассажиров в соответствии с правовыми актами Российской Федерации и Ивановской области, условиями заключенных договоров (контрактов);
- 2) составить на каждый открываемый маршрут паспорт маршрута установленной формы на основании акта обследования комиссии;
- 3) не допускать ограничения или нарушения прав других участников дорожного движения;
- 4) обеспечивать соблюдение природоохранного и экологического законодательства Российской Федерации;
- 5) информировать пассажиров об адресах и номерах телефонов перевозчика и контролирующих органов;

Об отказе в удовлетворении заявления о признании недействующим пункта 6 статьи 11 см. Решение Ивановского областного суда от 18.10.2006 N 3-132/2006.

- 6) заключать договор с автовокзалами и пассажирскими автостанциями (с условиями о порядке контроля за выполнением расписания движения, соблюдением водителями режима труда и отдыха, техническим состоянием транспортных средств, порядке продажи билетов и других услуг в перевозочном процессе);
- 7) при работе в режиме маршрутного такси производить расчеты с пассажирами, выдачу проездных документов и посадку, высадку пассажиров только на специально оборудованных остановках;
- 8) не допускать курения водителей при осуществлении перевозок пассажиров.

При оказании услуг по перевозке пассажиров перевозчик также обязан обеспечить соответствие автотранспорта, предназначенного для перевозки пассажиров, следующим требованиям:

1) в салонах автомобилей и автобусов недопустимо громкое воспроизведение фонограмм и иных аудиовизуальных внешних источников и фонограмм с использованием нецензурных слов и выражений, а также размещение любых информационных (кроме предусмотренных настоящим Законом) или развлекательных материалов, за исключением случаев, установленных законодательством Российской Федерации о рекламе;

2) автобусы, осуществляющие пассажирские перевозки, должны иметь:

а) технические средства, обеспечивающие возможность водителю регулярно информировать пассажиров об остановках на маршруте;

б) передний и боковой указатели маршрутов следования и номер маршрута, а также задний указатель маршрута (для муниципальных и пригородных перевозок);

в) информацию о стоимости проезда и провоза багажа;

г) в салоне табличку с фамилиями водителя и кондуктора;

д) схему маршрута движения и табличку со сведениями о режиме работы на линии;

е) информацию о перевозчике, номера телефонов организатора перевозок;

ж) правила пользования автобусами;

з) карточку-разрешение;

3) легковые автомобили - такси индивидуального пользования должны иметь:

а) опознавательный знак "Такси";

б) в салоне автомобиля табличку с фамилией водителя;

в) информацию о перевозчике;

г) таксометр;

д) табличку с тарифом стоимости проезда 1 километра пути и 1 часа простоя;

е) правила пользования таксомоторами.

Статья 12. Особенности организации перевозок пассажиров заказными автобусами и легковыми автомобилями

Перевозки пассажиров заказными автобусами и легковыми автомобилями осуществляются на коммерческой основе по предварительно оформленным заказам граждан и юридических лиц.

Перевозки пассажиров легковыми такси осуществляются согласно законодательству и договору (контракту) с администрациями городских округов и муниципальных районов. Порядок и условия организации перевозок пассажиров легковыми такси определяются в договоре (контракте).

Глава 4. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ ПассажиРОВ

Статья 13. Права и обязанности пассажиров

При пользовании услугами по перевозке пассажир имеет право:

- требовать от перевозчика соблюдения установленных правил перевозки;
- иметь свободный доступ к информации о движении автобуса;
- льготного проезда в соответствии с действующим законодательством;
- обращаться к организатору перевозок с предложениями по совершенствованию пассажирских перевозок;
- обращаться за защитой своих прав в органы, контролирующие осуществление пассажирских перевозок, организации по защите прав потребителей либо в суд.

Пассажир обязан:

- выполнять установленные правила перевозок;
- соблюдать общественный порядок;
- своевременно и правильно оплачивать проезд и получать проездные документы единого образца, утвержденного уполномоченным федеральным органом государственной власти в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;
- возмещать перевозчику ущерб, причиненный своими противоправными действиями;
- уплачивать штраф за безбилетный проезд и провоз неоплаченного багажа.

Уплата штрафа не освобождает пассажира от оплаты стоимости проезда и провоза багажа.

Пассажир запрещается провозить в салоне автотранспортного средства:

- огнеопасные, взрывчатые, легковоспламеняющиеся, отравляющие, ядовитые, едкие и зловонные вещества;
- огнестрельное оружие, колющие и режущие предметы без чехлов или в незавернутом виде;
- предметы и вещи, загрязняющие подвижной состав или одежду пассажиров;
- животных и птиц в нарушение установленных правил.

Статья 14. Работа автотранспорта в чрезвычайных ситуациях

Работа пассажирского транспорта в случае возникновения чрезвычайных ситуаций осуществляется в порядке, установленном действующим законодательством

Глава 5. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 15. Сфера применения настоящего Закона и меры по его исполнению

Настоящий Закон обязателен для исполнения всеми находящимися на территории Ивановской области органами государственной власти области, другими государственными органами и государственными учреждениями, включая государственные органы, осуществляющие контроль и регулирование перевозок пассажиров на территории области, органами местного самоуправления, организациями, общественными объединениями, должностными лицами и гражданами, лицами, пользующимися услугами пассажирского автотранспорта, а также перевозчиками, выполняющими на территории области перевозки пассажиров автомобильным транспортом.

Правительству Ивановской области, органам и должностным лицам местного самоуправления в пределах законодательно определенной компетенции в течение двух месяцев со дня вступления в силу настоящего Закона принять необходимые меры по его исполнению и реализации.

Глава администрации Ивановской области

В.И. ТИХОНОВ

29.12.2000 года N 93-ОЗ

Предлагаем Вашему вниманию продолжение проекта «Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным городским наземным транспортом» (начало в №11 и №12 нашего издания)

ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ И БаГаЖа Автомобильным И ГОРОДСКИМ НАЗЕМНЫМ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ТРАНСПОРТОМ

проект

4.4. Оборудование стоянок легковых такси

4.4.1. Стоянка легковых такси оборудуется информационной табличкой, содержащей следующую информацию:

- 1) надпись «Такси»;
- 2) режим работы стоянки;
- 3) наименование и контактные телефоны контролирующих организаций.

4.4.2. Размеры надписей на информационной табличке должны обеспечивать хорошую видимость с расстояния не менее 3 м.

5. Хранение вещей в камерах хранения автовокзалов (автостанций)

5.1. На автовокзалах, автостанциях организуются камеры хранения, которые принимают на хранение вещи граждан независимо от наличия проездных документов с оплатой за хранение по действующим тарифам.

5.2. Время работы камер хранения устанавливается владельцами автовокзалов, автостанций в зависимости от расписания отправления (прибытия) транспортных средств, а также от местных условий.

5.3. В камеры хранения, обслуживаемые кладовщиками, принимаются вещи в любой таре или упаковке. Некоторые вещи (например, пальто, головной убор, портфель, лыжи, коньки) могут быть приняты без упаковки. Фрукты, овощи, ягоды и другие сельскохозяйственные продукты принимаются на хранение в таре, гарантирующей их сохранность при переноске.

5.4. За естественную порчу сданных на хранение скоропортящихся продуктов владелец автовокзала (автостанции) ответственности не несет.

5.5. Если во время приема вещей в камеру хранения, обслуживаемую кладовщиками, обнаружатся дефекты в таре или упаковке, то лицо, сдающее вещи, должно их устранить или подписать акт, составленный кладовщиком, о наличии дефектов в таре или упаковке.

5.6. Запрещается сдача и прием на хранение зловонных и опасных (легковоспламеняющихся, взрывчатых, токсичных, коррозионных и других) веществ, а также вещей, которые могут загрязнять или повреждать другие вещи, сданные на хранение.

5.7. При приеме вещей на хранение (кроме камер хранения самообслуживания) кладовщик выдает лицу, сдающему вещи (поклажедателю), жетон или квитанцию и записывает его номер в специальную книгу в графе "Выдача". При получении вещей номер этого жетона или квитанции кладовщик записывает в графу "Получение".

5.8. При выдаче проверяется срок хранения и производится окончательный расчет с поклажедателем.

5.9. Квитанция выписывается кладовщиком не менее чем в 2-х экземплярах, из которых первый остается у кладовщика, а второй выдается поклажедателю.

5.10. Поклажедатель вправе при сдаче вещей на хранение объявить их ценность. При сдаче на хранение вещей с объявленной ценностью с поклажедателя взимается дополнительная плата в размере, установленном владельцем автовокзала (автостанции). При сдаче на хранение нескольких предметов (мест) поклажедатель вправе объявить ценность каждого им сданного предмета (места) или общую ценность их (мест). Сумма объявленной стоимости указывается в квитанции.

5.11. При сомнении в правильности объявленной ценности кладовщик камеры хранения вправе потребовать вскрытия тары или упаковки вещей для проверки. При отказе от вскрытия, в случае разногласий в сумме оценки, вещи на хранение с объявленной ценностью не принимаются.

5.12. Плата за хранение вещей взимается за каждый предмет (место). При сдаче на хранение нескольких предметов (мест), связанных вместе, плата взимается за каждый предмет (место) в отдельности.

5.13. Плата за хранение вещей взимается за каждые календарные сутки, включая день приема на хранение и день выдачи из камеры хранения. Часть суток считается за полные сутки. В каждом случае повторного открытия поклажедателем занятой им ячейки камеры хранения самообслуживания (для частичного изъятия вещей или дополнения новыми вещами) он должен оплатить хранение вещей.

5.14. При утере жетона или квитанции принятые на хранение вещи выдаются владельцу по его письменному заявлению с предъявлением доказательств принадлежности ему сданных вещей (точные признаки тары или упаковки вещей, описание содержимого). Выдача в этом случае вещей производится под расписку с указанием фамилии, имени, отчества и постоянного местожительства их владельца (согласно паспорту или другому документу, удостоверяющему его личность).

5.15. При обнаружении недостачи мест или повреждении вещей владелец автовокзала (автостанция) составляет акт в двух экземплярах с участием кладовщика камеры хранения, владельца ручной клади или багажа и уполномоченного работника автовокзала (автостанции). Один экземпляр акта вручается поклажедателю и служит основанием для предъявления им претензии владельцу автовокзала (автостанции). В случаях если поклажедатель дает согласие принять поврежденные или частично утраченные вещи, без составления акта, то владелец автовокзала (автостанции) обязан выдать указанные вещи. В этом случае претензии от поклажедателя владельцу автовокзала (автостанции) не принимаются.

5.16. Вещи, сданные на хранение в камеры хранения автовокзалов (автостанций), хранятся в течение одних календарных суток. В случае невнесения поклажедателем платы за хранение (по истечении оплаченного срока хранения) вещи находятся в камере хранения автовокзала (автостанции) еще в течение одних календарных суток, после чего передаются в общее складское помещение автовокзала (автостанции). При изъятии из камеры хранения автовокзала (автостанции) вещей, не оплаченных поклажедателем, составляется акт с их подробным описанием. При наличии возможности установить место нахождения поклажедателя ему немедленно посылается извещение о месте нахождения вещей. После получения ответа вещи направляются за плату в соответствии с просьбой поклажедателя.

5.17. Вещи, не востребованные по истечении 30 дней со дня прекращения поклажедателем внесения платы за их хранение, владелец автовокзала (автостанции) вправе реализовать в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации.

6. Порядок предъявления претензий и составления актов

6.1. Претензии, возникающие в связи с перевозками или предоставлением транспортных средств для перевозки пассажиров, багажа предъявляются перевозчикам или фрахтовщикам по месту их нахождения.

6.2. К претензии должны быть приложены документы в подлинниках или надлежаще заверенные копии документов, подтвержда-

ющие право заявителя на предъявление претензии.

6.3. Право на предъявление претензии к перевозчику, фрахтовщику имеют:

- 1) в случае утраты, порчи, недостачи или повреждения принятого к перевозке багажа, а также в случае просрочки его доставки – пассажир или уполномоченное им лицо при предъявлении багажной квитанции или акта, удостоверяющего порчу, недостачу или повреждение принятого к перевозке багажа;
- 2) в случае задержки отправления или опоздании прибытия транспортного средства, выполняющего регулярные перевозки пассажиров и багажа в междугородном сообщении – пассажир при предъявлении билета;
- 3) в случае непредоставления или задержки в предоставлении транспортного средства для выполнения заказной перевозки пассажиров и багажа – фрахтователь при предъявлении договора фрахтования или заказа-наряда на предоставление транспортного средства для заказной перевозки пассажиров и багажа, а также акта, удостоверяющего непредоставление или задержки в предоставлении транспортного средства;
- 4) в случае прекращения регулярной перевозки в междугородном сообщении по инициативе перевозчика – пассажир при предъявлении билета;
- 5) в случае прекращения заказной перевозки пассажиров и багажа по инициативе фрахтовщика – фрахтователь при предъявлении договора фрахтования или заказа-наряда на предоставление транспортного средства для заказной перевозки пассажиров и багажа.

6.4. Акт, удостоверяющий утрату, порчу, недостачу или повреждение принятого к перевозке багажа составляется:

- 1) при выгрузке багажа - в день выгрузки багажа, в необходимых случаях - в день выдачи багажа пассажиру;
- 2) в пути следования багажа - в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению актом.

А если багаж не прибыл вообще? См п.2.8.18

6.5. При невозможности составления акта в сроки, указанные в п.6.4 настоящих правил, он должен быть составлен в течение следующих суток.

6.6. Перевозчик обязан составить акт, удостоверяющий утрату, порчу, недостачу или повреждение принятого к перевозке багажа, если он обнаружил указанные обстоятельства или если на наличие хотя бы одного из таких обстоятельств указал пассажир.

6.7. Акт, удостоверяющий утрату, порчу, недостачу или повреждение принятого к перевозке багажа составляется в трех экземплярах и заполняется без помарок, подчисток и каких-либо исправлений. В акте должны содержаться:

- 1) точное и подробное описание состояния багажа и тех обстоятельств, при которых обнаружена несохранность багажа;
- 2) данные о том, правильно ли погружен, размещен и закреплен, багаж;
- 3) выявленные нарушения требований к погрузке, размещению или креплению багажа.

Один экземпляр акта вручается пассажиру и служит основанием для предъявления претензионного заявления. Акт подписывает перевозчик, а также пассажир, если он участвует в проверке багажа. По требованию пассажира перевозчик обязан в течение трех дней выдать акт. В случае отказа перевозчика от составления акта или оформления акта с нарушением установленных требований пассажир обязан подать заявление перевозчику в письменной форме. Перевозчик обязан дать пассажиру мотивированный ответ на указанное заявление в течение трех суток. При обоснованности указанного заявления плата за хранение багажа за время необоснованной задержки составления акта с пассажира не взимается.

6.8. При обнаружении недостачи мест или повреждении вещей, сданных на хранение в камеру хранения автовокзала (автостанции) владелец автовокзала (автостанции) составляет акт в двух экземплярах с участием кладовщика камеры хранения, кладовщика и уполномоченного должностного лица автовокзала (автостанции). В акте указывается: количество принятых и выданных мест, наименование предмета (чемодан, корзина, сумка и т.п.), характер повреждения, фамилия, имя, отчество и адрес получателя, сумма объявленной ценности, если она была указана.

6.9. Уплата штрафа за просрочку в доставке багажа производится перевозчиком после установления его вины и на основании акта, составленного по требованию получателя багажа. В акте, составленном на выплату штрафа, должны быть указаны: номер багажной квитанции, дата приема багажа к перевозке, дата прибытия багажа, дата срока доставки багажа, сумма, взысканная за перевозку, количество суток просрочки, сумма штрафа, подлежащая выплате, фамилия, имя, отчество и место жительства получателя багажа, наименование документа, подтверждающего личность получателя, дата его выдачи, кем выдан и номер.

6.10. В случае задержки багажа по решению правоохранительных органов на автовокзале (автостанции), где был задержан багаж, составляется акт с указанием номера багажной квитанции, о чем телеграммой, факсом, сообщением по электронной почте или телефонограммой информируется уполномоченное должностное лицо автовокзала (автостанции) назначения багажа.

6.11. Порча или повреждение пассажирами оборудования и инвентаря транспортных средств перевозчик оформляет актом с указанием в нем виновного лица, места и времени нарушения, суммы причиненного ущерба, а также свидетелей, если они имеются. В случае отказа пассажира возместить стоимость причиненного ущерба на месте, в акте делается соответствующая отметка, которая служит основанием для взыскания денежной суммы в погашение ущерба в принудительном порядке.

6.12. В актах об изъятии дефектных, поддельных, неправильно оформленных или оформленных на другое лицо проездных билетов указываются: фамилия пассажира, номер проездного билета, номер маршрута, номер посадочного места, пункт отправления, пункт назначения.

6.13. В актах об отказе от уплаты штрафа на месте указываются: личность нарушителя, характер, место и время нарушения, а также фамилии, имена, отчества и паспортные данные свидетелей, если они имеются.

Целевая рассылка издания

- Аппараты Полномочных представителей Президента РФ в федеральных округах;
- Совет Федерации Федерального Собрания РФ;
- Государственная Дума РФ – Комитет по энергетике, транспорту и связи;
- Министерство транспорта Российской Федерации – Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта РФ;
- Управления Федеральной службы безопасности регионов Российской Федерации (Подразделения, обеспечивающие безопасность на транспорте);
- Генеральная прокуратура Российской Федерации;
- Министерство внутренних дел Российской Федерации;
- Администрации регионов Российской Федерации;
- Министерства, департаменты и комитеты транспорта регионов Российской Федерации;
- Управления внутренних дел регионов Российской Федерации;
- Мэрия города Москвы;
- Прокуратуры города Москвы и ее административных округов;
- Департамент природопользования и охраны окружающей среды города Москвы;
- Департамент транспорта и связи города Москвы;
- Префектуры административных округов города Москвы;
- Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения ГУВД города Москвы;
- Российский Автотранспортный Союз – региональные отделения;
- Московский Транспортный Союз;
- Члены некоммерческого партнерства «Единая транспортная система «Российские Автобусные Линии»;
- Транспортные компании и индивидуальные предприниматели, обслуживающие международные и междугородние маршруты;
- Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт;
- Региональные ВУЗы автотранспортного профиля;
- Московский автомобильно-дорожный институт (ГТУ);
- Национальный фонд защиты прав потребителей;
- Отечественные производители автобусов;
- Зарубежные производители автобусов.

КАВЗ-4239

Класс автобуса	Средний
Тип кузова	Несущий, вагонной компоновки
Ресурс кузова, лет	10
Колесная формула	4х2
Длина / ширина / высота, мм	10290/2550/3080
База, мм	5000
Уровень пола, мм	340
Высота потолка в салоне, мм	2570
Количество/ Ширина дверей	2/1260; 1/630
Общее число мест (в т.ч. посадочных)	89/23
Масса снаряженная / полная, кг	8680 / 15000
Нагрузка на переднюю / заднюю ось, кг	7000/8000
Емкость топливного бака, л	200
Шасси	FAW CA6103D92-1
Рулевой механизм	M100PPW3 CORCO (США), с гидроусилителем интегрального типа, передаточное число 18,9
Тормозная система	Двухконтурная по осям, пневматическая, с АБС WABCO и автоматической регулировкой зазоров. Стояночная: пружинные энергоаккумуляторы, с приводом на задние колеса.
Вентиляция	Естественная, через люки в крыше и форточки в окнах боковины
Система отопления	Комбинированная, объединена с системой охлаждения двигателя, с использованием жидкостного подогревателя, обеспечивает разогрев двигателя и, через отопители, отопление салона и обдув ветрового стекла.
Колеса и шины	275/70 R22,5, бескамерные отбалансированные
Силовой агрегат	
Двигатель	Deutz BF6M1013-22E3
Расположение	В заднем свесе, продольное
Количество и расположение цилиндров	6R
Нормы экологической безопасности	Евро -3
Управление подачей топлива	Электронное
Рабочий объем, л	7,146
Мощность двигателя, кВт (л.с.)	162 (220)
Макс. крутящий момент, Нм	760
Максимальная скорость, км / ч	90
КПП	EATON FAW , 6 ступенчатая, механическая





группа
АВТОЛАЙН

Успехи Группы компаний Автолайн

В октябре 2007 г. прошли торжественные заседания, посвященные профессиональному празднику автомобилистов. По традиции, были награждены лучшие работники автомобильного транспорта столицы и области.

В этом году фамилии сотрудников Группы Автолайн неоднократно звучали на главных мероприятиях праздника. Министр транспорта РФ Игорь Левитин вручил нагрудный знак «Почетный автотранспортник России» водителю ООО «Автокольцо» **Золкину В.А.** и исполнительному директору ЗАО «Автотрасса» **Шавериной С.А.** Звание «Почетного работника транспорта и связи Москвы» получил **Харитонов В.А.** - водитель ООО «Мир дорог». Нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России» отмечен начальник автоколонны ООО «Авторауд» **Иванов П.И.** Почетными грамотами Министра транспорта РФ награждены **С.И.Майров** (водитель ООО «Мир дорог»), **А.Е.Егоров** (начальник автоколонны ООО «Троицкавтотранс»), **И.П.Лобан** (генеральный управляющий ООО «Автолайн-Троицк»). Благодарность Министерства объявлена заместителю начальника Управления производственно-технического обеспечения **М.И. Войнову**.

16 октября в концертном зале «Измайлово» состоялся IV Пленум, посвященный 50-летию со дня образования Московского городского комитета профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

На пленуме присутствовали руководители автотранспортных предприятий, представители профсоюзных организаций транспортной отрасли.



Юбиляров поздравили руководители крупнейших автотранспортных предприятий столицы, в том числе - **Н.И. Музыря**. Президент Группы Автолайн был приглашен на сцену для вручения наград сотрудникам нашей компании.



Нагрудным знаком почетного работника Автолайна и денежной премией отмечены **Н. Н. Воловенко** - профорганизатор, слесарь по ремонту автомобилей ООО «Автокольцо» и **Л.Р. Коржев** - профорганизатор, водитель ООО «Мир дорог».

Почетной грамотой Московской организации профсоюзов и денежной премией награжден председатель профсоюза Автолайна **Владимир Саврасов**. Его фото было размещено на стенде "Лучших людей" профсоюзных организаций.

Благодарность выражена **Евгении Абдуловой** - директору ООО «Север-Авто».