



15 ноября состоялось общее собрание членов Московского транспортного союза.

Заместитель руководителя Департамента транспорта и связи Москвы Воробьев А.Г. подчеркнул необходимость строительства в 2008-2009 г. в Москве новых автовокзалов для дальнейшего развития междугородных автобусных пассажирских перевозок.



На собрании присутствовали представители заинтересованных организаций, коллеги по транспортным перевозкам и многочисленные гости.

Президент Московского транспортного союза Музыря Н.И. торжественно вручает свидетельства новым членам Московского транспортного союза.



В ходе беседы в адрес руководства МТС были высказаны пожелания и предложения по дальнейшему развитию и совершенствованию автомобильного транспорта в Москве.

ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА.....	4
МОСКОВСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ	
Общее собрание московского транспортного союза.....	4
ИНФОРМАЦИЯ.....	5
АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ	
Деятельность Управления государственного автодорожного надзора по Смоленской области Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по осуществлению контроля за пассажирами автобусными перевозками.....	6
АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ	
Проблемы на пассажирском транспорте в Ивановском регионе.....	7
АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: г. МОСКВА	
Москва-Иваново, размышления у вокзального перрона.....	8
Наш судья - пассажир.....	11
НОВОСТИ	
Приобрести билет на междугородный автобус теперь можно через Интернет.....	12
АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: г. МОСКВА	
Итоги проверки легальных пунктов прибытия-отправления междугородных автобусов.....	13
МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	
«Лучше худой мир, чем добрая ссора».....	19
Давайте попробуем разобраться.....	23
НОВОСТИ	
Бизнес вынужден идти в политику.....	25
НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ	
Областной закон Смоленской области «Об организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении».....	27

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 «Росстрассервис»
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,
Чичаев А.А., Ибрагимов Р.Н., Маракулин С.Н., Жарикова Ж.Е., Акимова Ю.Н.

фото на обложке бюллетеня предоставлены: О. Емельяненко

Адрес Правления Партнерства:

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

Тел./факс (495)633-12-89

E-mail: info@rosbuslines.ru

www.rosbuslines.ru

Подводя итоги 2007 года можно с уверенностью сказать, что рынок междугородных автобусных перевозок ощутимо продвинулся вперед. Тенденция развития прогрессирует и видна не только специалистам, но и пассажирам.

Возросла роль автовокзалов. Отделы организации перевозок стали фактическими заказчиками объемов транспортной работы на междугородных рейсах.

Появляются новые транспортные предприятия и, уже в самом начале своей работы, они основываются на современном подвижном составе, исполнении действующих нормативных актов, добросовестном отношении к делу и уважительном отношении к пассажирам.

Перекося рынка последнего десятилетия постепенно выправился, идет процесс его активного развития.

Нелегальная часть рынка постоянно уменьшается и основной причиной этого является возросшая активность пассажиров, их выбор, знание ими своих прав и, законодательства. Выбор пассажиров все чаще останавливается на легальных операторах, у которых основными критериями перевозки являются безопасность, страхование, комфорт, регулярность и работа предприятия только в рамках правового поля.

Стабилизация и дальнейшее развитие рынка является заслугой каждого оператора, автовокзала и любого государственного служащего, работающего в этой сфере.

В наших силах сделать следующий рывок вперед, и создать полноценный современный рынок междугородных перевозок. Задача Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» должна состоять в том, чтобы последовательно проводить политику становления и развития междугородных автобусных перевозок в рамках цивилизованного рынка, соответствующего самым высоким стандартам по обслуживанию пассажироперевозок, и постоянно совершенствовать качество услуг, предлагаемых пассажирам. Только такой путь позволит в дальнейшем осуществить масштабные преобразования в сфере пассажирских перевозок и выполнить все поставленные цели в рамках программы развития Единой Транспортной Системы Российской Федерации.

**Правление Некоммерческого Партнерства
«Единая Транспортная Система
«Российские Автобусные Линии»**

МОСКОВСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

Общее собрание Московского транспортного союза



**Президент Московского транспортного союза
Н.И. Музыря**

15 ноября 2007 года в бизнес-центре «Александр-Хаус» прошло ежегодное Общее собрание Московского транспортного союза - профессиональной ассоциации транспортников столицы, объединяющей на сегодняшний день более 50 транспортных компаний различных направлений деятельности и различных форм собственности.

Открыл собрание Президент Союза **Музыря Н.И.** С приветственным словом к участникам собрания обратился заместитель Министра транспорта РФ **Москви-**

чев Е.С. Он рассказал о перспективах принятия федерального транспортного законодательства и о роли Московского транспортного союза в подготовке Устава автомобильного транспорта и Федерального закона «Об основах организации транспортного обслуживания на маршрутах регулярного сообщения в РФ». Он подчеркнул, что в новом году предстоит серьезная работа по разработке и утверждению новых «Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом» и некоторых технических регламентов. Так же он обратил внимание на то, что основная политика транспортной отрасли будет зависеть от принятия данных документов, что, в результате, должно привести к созданию Единой концепции развития транспортной системы Российской Федерации.

Далее выступил заместитель руководителя Департамента транспорта и связи города Москвы **Воробьев А.Г.** Он зачитал приветствие Первого заместителя Мэра города Москвы в Правительстве Москвы **Бирюкова П.П.**

А.Г. Воробьев рассказал о многолетнем сотрудничестве Московского транспортного союза и Департамента транспорта, отметил необходимость разработки и принятия в 2008 году московского закона «О наземном городском пассажирском транспорте». Принятие данного Закона позволит выйти на новый, более качественный уровень обслуживания пассажиров. В своем выступлении он отметил, что Москва на сегод-

ния единственный мегаполис, который не имеет собственного автовокзала, что сильно тормозит решение проблемы междугородных автобусных пассажирских перевозок, и Правительство Москвы серьезно работает над тем, чтобы в столице началось их скорейшее возведение и дальнейшая эксплуатация.

О различных программах поддержки малого и среднего бизнеса в городе рассказал заместитель руководителя Департамента поддержки и развития малого предпринимательства **Карпов А.Е.**

Выступивший на собрании Секретарь Политсовета МГРО «Единая Россия» **Карабасов Ю.Г.** рассказал о предвыборной программе партии «Единая Россия» в области транспорта и о партийном проекте «Транспорт объединяет Россию».

Депутат Мосгордумы **Орлов С.В.** в своем выступлении коснулся совместной работы Московского транспортного союза и фракции «Единая Россия» в области городского законодательства и городских целевых программ. В частности, он сообщил, что в ближайшее время Закон города Москвы «О такси в городе Москве» будет рассмотрен во втором чтении.

В ответном слове **Музыря Н.И.** высоко оценил сотрудничество Московского транспортного союза с партией «Единая Россия» в области транспортных проектов.

Выступивший затем член Правления Московского транспортного союза **Чочуа М.П.** рассказал о конкретных шагах по выполнению Городской целевой Программы реализации транспортной политики в сфере грузовых автомобильных перевозок на 2007-2009 годы.

Вторая часть собрания началась уже по сложившейся традиции с вручения Свидетельств новым членам Союза. Это такие организации, как «ТРАНСКИНОСЕРВИС», «Служба коммунального сервиса МАЙДАН», «Женское такси» и др.

Далее с отчетным докладом выступил Исполнительный директор Московского транспортного союза **Свешников Ю.Ю.**



**Заместитель Министра транспорта РФ
Москвичев Е.С.**

Единогласно была принята новая редакция Устава Союза.

На собрании также выступили Президент Транспортного союза Московской области (АСМОП) **Винокуров Б.А.** и заместитель руководителя городского Комитета профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства **Силкин Н.Д.**

С презентацией круглого стола «Опыт построения конкурентного рынка перевозок в крупных городах», который планируется провести в Москве 5 декабря, выступил руководитель Евразийского регионального офиса Международного союза общественного транспорта МСОТ **Тихонов В.К.**

В конце собрания всем организациям – членам Московского транспортного союза были розданы специальные наклейки-стикеры для размещения их на транспортные средства.

*По материалам
Пресс-релиза МТС*

ИНФОРМАЦИЯ

Что такое rusavtobus.ru?

Это Интернет-портал, главными целями которого являются:

- создание удобного клиентского сервиса и продвижение информации о междугородных, междугородных и городских транспортных маршрутах;
- повышение пассажирооборота транспортных компаний;
- привлечение на рынок транспортных перевозок новых клиентов.

Главным выигрышным качеством портала является то, что на него будет привлекаться целевая аудитория рынка пассажирских перевозок: активная молодежь, постоянные пользователи услуг пассажирских перевозок, туристы.

Вы можете бесплатно разместить информацию о Вашей транспортной компании и ее маршрутах на rusavtobus.ru. Просто сообщите нам об этом по телефону, электронной почте или заполните форму на сайте.

Также вы можете сделать заказ на размещение рекламы. К каждому клиенту мы подходим индивидуально.

**www.rusavtobus.ru
info@rusavtobus.ru
тел: 8(901)53420-06**

Деятельность Управления государственного автодорожного надзора по Смоленской области Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по осуществлению контроля за пассажирскими автобусными перевозками.



**Начальник Управления автодорожного надзора по Смоленской области
Иван Иванович Кутенков**

В 2007 году Управление государственного автодорожного надзора по Смоленской области, в соответствии с Положением о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, продолжило осуществление государственного контроля (надзора) за выполнением хозяйствующими субъектами пассажирского транспорта Смоленской области законодательных и иных нормативных актов, регламентирующих деятельность автомобильного транспорта, и обеспечением устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса региона.

Эта деятельность, в соответствии с возложенными на Управление функциями по надзору и контролю деятельности на автомобильном транспорте, осуществлялось во взаимодействии с органами исполнительной власти Смоленской области и муниципальных образований, государственного контроля (надзора), ассоциаций и общественных объединений.

По состоянию на 01.11.2007г. в базе данных Управления зарегистрировано 465 владельцев автотранспорта, осуществляющих перевозки пассажиров на основании лицензий, к которым выдано 2167 лицензионных карточек на автобусы.

В течение года Управлением уделялось особое внимание контролю над пассажирскими перевозками. Проведено 2 этапа профилактической операции «Автобус», профилактические операции «Такси», «Школьник» и «Караван-Авто», мероприятия по антитеррористической защищенности объектов пассажирского транспорта, 14 комплексных проверок муниципальных образований по вопросам предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания в районах и населенных пунктах области, принято участие в комиссионном обследовании действующей сети автобусных маршрутов и автомобильных подъездов к железнодорожным переездам.

Всего за 10 месяцев т.г. Управлением в сфере авто-

мобильного транспорта проведено 1688 инспекторских проверок, из которых 646-проверки лицензиатов. Во взаимодействии с ГИБДД, УФСБ, УФСН, прокуратурой и органами исполнительной власти субъекта РФ и местного самоуправления проведено 415 рейдов на линиях и в местах отправления-прибытия автобусов, в ходе которых осмотрено 4185 транспортных средств, составлено 1196 рапортов о допущенных перевозчиками нарушениях.

В результате проведенных проверок выявлено 2930 нарушений, по которым выдано 1367 предписаний, установлены сроки их устранения, обеспечен контроль их своевременного выполнения. На граждан, должностных и юридических лиц и индивидуальных предпринимателей составлено 782 протокола об административных правонарушениях. Общая сумма назначенных штрафов составила 1095,7 тыс. рублей.

Направлено 80 представлений в органы исполнительной власти, контроля и надзора, по 9 лицензиатам в суды направлены иски о приостановлении действия их лицензий, 8 заявителям отказано в выдаче разрешительных документов на право выполнения пассажирских перевозок.

С начала года, в ходе проводимой под руководством Управления областной комиссии по аттестации исполнительных руководителей и специалистов предприятий, деятельность которых связана с обеспечением безопасности дорожного движения, такую аттестацию прошли 479 специалистов автомобильного транспорта, а 34 признаны несоответствующими занимаемым должностям и, по представлениям Управления, отстранены от исполнения должностных обязанностей, 13 специалистов транспортников, в связи с ненадлежащим исполнением должностных обязанностей и многочисленными нарушениями требований обеспечения БДД, направлены на досрочную переаттестацию.

Одним из важнейших показателей в сфере автобусных перевозок является вопрос обеспечения безопасности пассажиров. При том, что в течение года на территории Смоленской области наблюдается рост основных показателей аварийности, на лицензируемом транспорте прослеживается тенденция к их снижению.

По вине водителей лицензируемого автотранспорта за 10 месяцев 2007 года зарегистрировано 10 ДТП, в которых погиб 1 и ранено 9 человек (В 2006 году - 11 ДТП, 2 чел. погибли, ранено 3 чел.).

ДТП совершили водители предприятий: МУП «Автоколонна 1308» (4 ДТП), ИП Борков С.В., ИП Васькин И.В., ООО «Феникс», ООО «Авто-Виктория», ООО ТК «Спектр» и ИП Куликов М.А., где были проведены внеплановые проверки, по итогам которых составлено 10 протоколов об административных правонарушениях,

из них 3-на юридических и 7-на должностных лиц. К настоящему времени по всем протоколам приняты решения о назначении административных штрафов в размере от 3000 до 30000 рублей.

За последние годы совместными усилиями органов госконтроля и органов исполнительной власти удалось значительно снизить число нарушений Правил дорожного движения, имевшихся ранее.

В г. Смоленске произошло объединение перевозчиков, большинство из которых на сегодняшний день располагает реальными условиями для проведения ТО и ремонта транспортных средств, организованного выпуска автобусов на линию, предрейсовых и послерейсовых медосмотров водителей и других мероприятий, по организации перевозок и обеспечению их безопасности. Гораздо меньше стало поступать и жалоб пассажиров на перевозчиков.

Однако до настоящего времени полностью не решены такие вопросы, как размещение на остановочных пунктах расписаний движения автобусов, а утвержденные расписания выполняются далеко не на всех маршрутах. Имеют место случаи прекращения работы на маршрутах ранее установленного расписаниями времени. Да и стиль вождения отдельных водителей, соблюдение ими Правил дорожного движения далеки от идеала.

Управление постоянно обращает внимание органов исполнительной власти и местного самоуправления, являющихся организаторами и заказчиками перевозок, на данные проблемы и продолжает принимать активное участие в их совместном решении, применяя к нарушителям имеющиеся полномочия предупредительного, административного и ограничительного воздействия.

08 ноября 2007 года Президентом Российской Федерации В.В.Путиным подписан Федеральный закон № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», вступающий в силу через 180 дней после официального опубликования. Закон будет регулировать отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, являющихся частью транспортной системы России.

Уставом определены общие условия перевозок пассажиров и багажа, грузов автобусами, трамваями, троллейбусами, легковыми автомобилями, грузовыми автомобилями, а также общие условия предоставления услуг пассажирам, фрахтователям, грузоотправителям, грузополучателям, перевозчикам, фрахтовщикам на объектах транспортных инфраструктур. Поэтому Правительству РФ еще предстоит провести определенную работу по разработке и утверждению более подробных правил перевозок пассажиров, багажа и грузов.

Управление выражает надежду, что с появлением указанных нормативных документов заполнится правовой вакуум, образовавшийся в последние годы в вопросах законодательного регулирования деятельности автомобильного транспорта, а региональные и муниципальные акты в данной сфере производства будут приведены в соответствие единым требованиям.

Начальник Управления автодорожного надзора по Смоленской области
Иван Иванович Кутенков

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

Проблемы на пассажирском транспорте в Ивановском регионе.

Проблемы городского транспорта, обслуживающего население в Ивановском регионе мало чем отличается от соседних регионов по набору своих вопросов, которые необходимо решать. Ивановские предприниматели малого и среднего звена, зарабатывающие сегодня на поприще пассажирских перевозок, взяли на себя нелегкую задачу, но вот справиться с ней достойно удастся, увы, не каждому.

Автотранспортные перевозки пассажиров – это лицензируемый вид деятельности, который накладывает огромную ответственность: за безопасность самих пассажиров, за соблюдение безопасности дорожного движения, за соблюдение особых требований, предъявляемых как к транспорту перевозчика, так и к нормированию рабочего дня водителей и т.д.

Органы местного самоуправления г. Иваново на

муниципальном уровне распределяют маршруты и графики движения городского транспорта среди заявленных перевозчиков, при этом принципы равенства субъектов предпринимательской деятельности, положения антимонопольного законодательства, а также невозможность при помощи конкурсной системы отбора заранее определить лучших перевозчиков, которые смогли бы в полной мере исполнить свои обязательства перед администрацией и населением, не позволяет органам местного самоуправления учитывать в качестве приоритетных критериев такие параметры предпринимателя-перевозчика, как большой объем парка подвижного состава, наличие работников-специалистов, а главное наличие у перевозчика крепкого правового и организационно-управленческого аппарата.



**Юрисконсульт
ООО «ИВАВТОТРАНС»
Гусев П. О.**

В гонке за ежедневной прибылью при отсутствии резервной техники, нехватке правовой подготовки к осуществляемой предпринимательской деятельности, часть перевозчиков не справляется с исполнением должным образом своих обязанностей, следствием чего является: несоблюдение графиков подачи подвижного состава на линию; незаконный выход транспорта на чужие маршруты, или выход на маршрут транспорта, не имеющего оформленных в установленном законом порядке документов (лицензионных карточек Управления государственного автодорожного надзора Ивановской области); отсутствие у некоторых перевозчиков заключенных

законных трудовых отношений с работниками, что является грубейшими нарушениями федерального законодательства.

В итоге такое безответственное отношение определенного круга перевозчиков к федеральному и местному законодательству создает препятствия нормальному развитию пассажирских перевозок с высоким качеством обслуживания населения в ивановском регионе.

Выходом из сложившейся ситуации может быть добровольное решение малых перевозчиков об объединении своих усилий, в том числе усилий юридического характера, под эгидой единой организации. Создание такой структуры, непосредственно способствующей решению организационных вопросов, оказанию услуг консультативного характера для сотрудничества в сфере создания резервного подвижного состава, формированию единой диспетчерской службы для своевременного оперативного руководства перевозочными процессами. На объединение подобного рода следует возложить систематизирование и унификацию ведения предпринимателями-перевозчиками своего бизнеса с большей выгодой для себя, не нарушая при этом законных интересов других перевозчиков. Такого рода сотрудничество обеспечит малому предпринимательству участие в здоровой конкуренции, при этом будет уделяться должное внимание важным правовым аспектам без ущерба для рентабельности предпринимательской деятельности.

Гусев П. О.

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: г. МОСКВА

Москва – Иваново: размышления у вокзального перрона.

Даже с самой большой натяжкой, этот уголок одного из крупных районов Восточного административного округа райским не назовешь. Знаменитый на всю страну автовокзал, известная на весь Восточный округ «уральская» пробка, продовольственный рынок – одним словом, постоянное скопление народа и автотранспорта. А тут еще, по чьему-то велению, в дополнение к автовокзалу на противоположной от него стороне, на улице Уральской у дома 1а обособилась еще одна автостанция – со стационарной кассой и служащими на площадке.

Пополнение в «гольяновском семействе», по информации жителя района Николая Николаевича (фамилию свою просил не указывать), началось с полгода назад. Сначала, уверяет он, в торце трехэтажного здания, где когда-то располагались магазины «Домино», бытовой техники, а ныне размещился развлекательный центр и кофейня «Котелок»,

вблизи отстойно-разворотной площадки городского пассажирского транспорта, появились «газели» с надписью «на ИВАНОВО» и зазывалы. При выходе из столичной подземки крепкие мужчины громко и настойчиво предлагали «подбросить» до «города невест». Периодические обращения к сотрудникам автоинспекции, говорит Николай Николаевич, имели результат, но кратковременный. Достаточно было белой машине с синими буквами «ДПС» скрыться за поворотом, как громкие голоса заводили старую пластинку: « На Иваново... На Иваново...»

По истечении нескольких месяцев, продолжает Николай Николаевич, ситуация на и без того многолюдном пятачке стала меняться. Место «газелей» заняли более «маститые звери» - огромные комфортабельные автобусы зарубежного производства. Тут же, откуда ни возьмись – палатка для продажи билетов, зазывалы переоделись в спецодежду; теперь



они «диспетчеры» и присматривают за порядком.

Неужели кому-то пришло в голову легализовать автостанцию? – недоумевал гольяновец. Подтвердил его догадки сотрудник ГИБДД, патрулирующий этот участок. Пожимая плечами, он бесстрастным голосом произнес: «Эту битву мы проиграли...»

ПО ЗАКОНУ ЖАНРА

Что ж, и такое не редкость... Но, по закону жанра, если есть проигравшие, значит есть, обязательно должны быть, выигравшие. Долго искать не пришлось, как я выяснила, данная автобусная станция является частью совместного проекта ГУП «Мосгортранс» и ООО «Русские Автобусные Линии» по созданию сети автостанций на разворотных площадках и конечных станциях городского транспорта.

- Да, наше детище, - с гордостью произнес руководитель Единой Транспортной Системы «Русские Автобусные Линии» группы компаний «Русские Автобусные Линии» Борис Лоран. Конечно, по сравнению с другими, что работают в Москве у станций метро «Теплый Стан», «Красногвардейская» и пр., автостанция «Уральская», можно сказать, миниатюрная. Как и на других пунктах, «Русские Автобусные Линии» занимаются здесь эксплуатацией объектов транспортной инфраструктуры, то есть осуществляют диспетчерско-кассовое и станционное обслуживание, но непосредственным перевозчиком не являются. В течение года, - продолжил руководитель, - мы занимались изучением Ивановского рынка, провели обследование межобластного маршрута и выявили, что маршрут «Иваново - Москва - Иваново» достаточно востребован, к тому же половина автобусов из этой области приходит именно на Щелковский автовокзал.

До того, как в систему перевозок вмешались «Русские Автобусные Линии», углубился в свою «своеобразную кухню» Борис Лоран, извозом занимались, как правило, нелегальные организации, не имеющие на данный вид деятельности лицензии и прочих необходимых документов. Отправление машин осуществлялось с привокзальной площади в Иваново, а прибывали они в Москву на пяточок у дома 1а на улице Уральская. Причем перевозка людей на трис-

та двадцать верст осуществлялась на «Газелях», что категорически запрещено. Не имелось точного расписания, пассажиры не были застрахованы, цену на проезд по своему усмотрению устанавливал каждый «Газелист».

Но самое главное, подытожил он, нарушалось Постановление столичного Правительства от 18.01.05 г. № 24-ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы», где сказано, что нормы выбросов вредных веществ в атмосферу от транспорта, приспособленного для перевозок пассажиров на дальние расстояния, должны соответствовать требованиям «ЕВРО-2», чего, естественно, при нелегальном извозе не было.

ИЗ ДВУХ ЗОЛ ВЫБИРАЮТ МЕНЬШЕЕ?

Не согласиться с руководителем Единой Транспортной Системы не могу. Когда нарушается постановление правительства, это ай-ай-ай, как нехорошо. Только невдомек мне, несмысленной, а когда нарушается комфортное проживание населения, это как оценить? Для кого такое хорошо? Явно, не для сотни, а то и тысячи жителей, которые на языке оскмину набили, задавая один и тоже вопрос главе управы района Сергею Васюкову и высказывая просьбу префекту ВАО Николаю Евтихееву разгрузить за счет вывода автовокзала Щелковское шоссе, Уральскую улицу, очистить воздух, который губят своими выхлопами пригородные автобусы, маршрутки. А тут вокзал не то что не выводят – расширяют на их глазах!

Другое дело, если бы дополнительный маршрут образовался на территории самого автовокзала. За той неразберихой, что, на взгляд обывателя, там творится, никто «плюс-минус» один маршрут и не заметил. Так и возили бы «женихов» к «невестам» и обратно. Зачем надо было выходить за рамки?

Однако и на это у руководителя «Русские Автобусные Линии» нашелся весомый ответ. Дело в том, пояснил он, что автовокзал, несмотря на то, что расположен на территории Восточного административного округа, находится под юрисдикцией Московской области. И навязать ему дополнительный маршрут столица не в силах. Область же взять его отказывается по причине большой загруженности. Да и потом, с полной уверенностью в голосе заявил Борис Лоран, в том, что у дома 1а на улице Уральская появилась эта станция, есть преимущества у населения.

Он перечислил их. Во-первых, сказал он, наши специалисты будут следить за организацией движения. К слову, тут уже запретили парковку частникам. Тем, кто работает в организациях, расположенных поблизости, выдали специальные пропуска на проезд. Во-вторых, будем следить за соблюдением санитарных норм. В-третьих, над кассовым павильоном установлена камера видеонаблюдения с широким охватом, что поможет если не искоренить криминальную обстановку, то, по заверению руководителя «РАЛ», хотя бы снизить уровень краж.

И даже если она произошла, помочь оперативникам вычислить преступника. Ну и, наконец, достал козырь руководитель Единой Транспортной Системы, так как станция образовалась на московской земле, то все налоги идут в столичную казну.

Так вот оно что!

Давайте мыслить реально!

Что ж, аргументы сильные, особенно последний, да и на слух звучит все правильно. С заботой о людях... Только позволю себе «в ответ на Ваш козырь, г-н Лоран» вынуть джокер, который побьет любую карту. Организация дорожного движения, соблюдение санитарных норм, помощь в охране общественного порядка – это просто замечательно. Ну, а если мыслить реально? Каким образом, пусть и специально обученные люди в спецодеждах будут «разгружать» движение на Уральской улице, если ГИБДД Восточного округа и даже Москвы уже много лет не может разобраться с «гольяновской» пробкой? Кто подумал, насколько еще крепче «затыкает» пробку выезд на двухполосную проезжую часть длиннющего полтора, а то и двухэтажного автобуса в часы пик? А что касается санитарного состояния или повышенного уровня преступности, разве ошибусь, если скажу, что именно вокзалы, автостанции наиболее подвержены загрязнению и криминально опасны? И вовсе не потому, что их недобросовестно убирают или тут плохо милиция работает, – такова участь мест повышенного скопления народа.

Доход от налога – отдельная статья. Безусловно, пара-тройка сотен тысяч столичному бюджету не помещает; более того, наверняка, на эти деньги в городе или округе, или даже в самом Гольянове что-то можно будет сделать, но, думаю, в этом случае не совсем корректно измерять здоровье и безопасность москвичей денежными единицами...

КОГДА-НИБУДЬ АВТОВОКЗАЛ БУДЕТ ПЕРЕНЕСЕН

В том, что ООО «Русские Автобусные Линии» соорудили автостанцию у дома 1а на улице Уральской абсолютно официально, сомневаться не приходится. Борис Лоран сообщил, что еще в апреле уходящего года «Русские Автобусные Линии» обратились в префектуру с проектом-предложением, схемой размещения объекта и получил одобрение; позже «добро» было дано и в управе района, и в ОГИБДД УВД ВАО.

По мнению Сергея Васюкова, ничего страшного в организации дополнительной автобусной станции по данному адресу нет. Тем более, уточнил он, это временно, пока автовокзал не переведут в микрорайон Калошино. Назвать сроки он затруднился, но предположил, что в следующем году начнутся работы по реконструкции 2-го Иртышского проезда, там и будет место дислокации отстоя автобусов.

В течение нескольких лет, подтвердил слова руководителя районной администрации префект ВАО, автовокзал действительно будет перенесен. Более того, уже к концу 2007-го, по его заверению, на новое здание подготовят градостроительную документацию и акты разрешенного использования терри-



тории. Планируется, что объект будет представлять собой большой комплекс с гостиницей и мощной транспортной инфраструктурой. Относительно автостанции на Уральской член правительства Москвы выразился так: это не «левак», а легальный, но временный объект. К тому же годика через 2, этот квартал Гольянова в любом случае будет снесен и реконструирован.

ХОРОШИЙ ПОВОД ДЛЯ АГИТАЦИИ

Год, два, три... не зря говорят, нет ничего более постоянного, чем временное. Могу подкинуть еще пару-тройку идей для «разгрузки» улицы Уральская и Щелковского шоссе. Например, подвести железнодорожные пути к автовокзалу и пустить по ним пригородные поезда... или организовать на крыше здания вертолетную площадку... Ну как? Пойдет? Ведь это тоже временно...

Честно, о переносе Щелковского автовокзала информации много. Почти девять лет, что работаю в окружной газете, слышу, автовокзал перенесут – то за МКАД, то в Калошино... чего скрывать, перед каждыми очередными выборами, будь то в Государственную или Московскую городскую Думу, в районное, а позже муниципальное Собрание, многие строили свою предвыборную агитацию на переносе автовокзала. Люди избирались, через какое-то время благодаря этой же, с позволения сказать, незамысловатой наживке, переизбирались, но адрес у вокзала оставался прежним – улица Уральская, дом 2. В этом году в канун выборов депутатов Государственной Думы ФС РФ пятого созыва и за несколько месяцев до выборов депутатов муниципального Собрания Гольяново вновь появился очень даже неплохой повод для предвыборной платформы.

...А автостанция у метро «Щелковская» продолжает работать полным ходом. Первый автобус на Иваново отходит в 5.45, последний в 22.00. Не опоздайте, «женихи»! «Город невест» ждет...

*По материалам
газеты «Сокольники и весь Восточный округ»
№18/340, ноябрь 2007*

Наш судья - пассажир

15 октября 2007 года на Ивановском автовокзале открылся экспрессный маршрут на Москву, который будет прибывать на станцию Уральская д. 1. В связи с этим событием, мы взяли интервью у Хватова С.В., директора комитета Ивановской области по транспорту и связи, и у Лорана Б.О., генерального управляющего ООО «Русские Автобусные Линии».

Хватов С.В.: Вопрос об увеличении объема перевозок на Москву стоял очень давно. Пассажиропоток в столицу постоянно увеличивается, и комитет Ивановской области неоднократно обращался с просьбами об увеличении количества автобусов для снятия напряженности с перевозками пассажиров. В Москве выделено несколько площадок для посадки пассажиров, прибывающих на автобусах из других городов, в том числе и из Иваново. Самое удобное место посадки-высадки с точки зрения пассажиров - городской автовокзал у метро Щелковская. Мы обращались к руководству автовокзала с предложениями принять дополнительные рейсы из Иваново, но постоянно получали отказы. Это связано с тем, что автовокзал Щелково не справляется с потоками прибывающего транспорта. Между тем, частные перевозчики начали увеличивать количество рейсов из Иваново самостоятельно, благо число пассажиров всё увеличивалось. А прибытие в Москву осуществлялось к тому же Щелковскому метро, но только без официального согласования с властями, то есть нелегально. Проанализировав сложившуюся ситуацию, компания «Русские Автобусные Линии» предложила создать официальный пункт прибытия отправления автобусов из Иваново на том же месте, куда прибывали нелегальные перевозчики. Станцию посадки-отправления пассажиров предлагалось открыть на ул. Уральская д. 1, рядом с метро «Щелковская». 10 октября Департамент транспорта и связи г. Москвы принял решение о согласовании начала эксплуатации данного пункта прибытия и отправления автобусов. Сейчас привлекают перевозчиков для эксклюзивного права на перевозку пассажиров на рейс Москва-Иваново, так как скоро Щелковский автовокзал вообще не будет принимать ивановских перевозчиков. В данный момент уже проведены согласования паспортов маршрутов и расписания автобусов, которые включены в реестр маршрутов перевозчиков. Весь подвижной состав, осуществляющий перевозки на этом рейсе соответствует стандарту ЕВРО-2. Это новые комфортабельные автобусы, оборудованные кондиционерами, аудио-видео системами, тахографами, отвечающие требованиям пассажиров при их перевозках, а так же в плане удобства, хранения и перевозки багажа. Кроме того, крупногабаритные автобусы более безопасные, чем автобусы малой вместимости, так как в случае ДТП меньше подвержены повреждениям. Следующий немаловажный факт в том, что г. Москва предписывает не допускать к проезду в город автобусы классом не ниже Евро-2. Думаю, что данный совместный проект позволил решить проблемы увеличения перевозок пассажиров из Иваново и дополнительно увеличил их ком-

фортабельность.

Лоран Б.О.: в дополнение к сказанному, хотелось бы уточнить ряд преимуществ, которые приобрели как власти города, так и жители микрорайона Гольяново. При проработке данного проекта, удалось решить сразу несколько задач имеющихся в этом транспортно-перегруженном узле города. Во-первых, наши специалисты предложили не увеличить количество прибывающих из Иваново автобусов, а систематизировать их прибытие, создав, совместно с Ивановским автовокзалом, грамотное расписание отправления прибытия, а следовательно и загрузки по рейсам. Это позволило исключить одновременное нахождение на отстойно-разворотной площадке большого количества автобусов. Нелегальные перевозчики, которые хаотично прибывали на данную площадку и создавали «толкучку», были выдворены с неё. Наряду с этим, при заключении договора с каждым перевозчиком, специалисты компании проводят тщательный отбор компаний-перевозчиков. При этом учитывается их репутация на рынке перевозок, качество предоставляемых пассажирам услуг, состояние подвижного состава, соответствие его нормам ЕВРО 2 и многие другие параметры. При посадке пассажиров в автобусы диспетчеры компании поддерживают порядок, пассажиры имеют возможность приобрести билет заранее, и могут быть уверены в том, что своевременно отправятся в рейс. На сегодняшний день станция обеспечивает до 30 отправок в день, в тоже время за счет грамотного расписания на отстойно-разворотной площадке одновременно находится 1 автобус. Это позволило снизить количество газов из выхлопных труб и выброс вредных веществ в окружающую атмосферу. За единицу времени Автобусы подходят и отправляются с промежутком времени 20-30 мин., пассажиры избавлены от долгого ожидания. Все билеты продаются в кассе, что позволяет вести учет пассажиров, согласно новым требованиям Закона «О транспортной безопасности», учитывать проходящие через кассу деньги, и, как следствие, осуществлять уплату всех налогов в городскую казну. Не следует также забывать, что в стоимость билета включена страховка пассажира от несчастных случаев при осуществлении перевозок.

Кроме всего перечисленного, есть и еще одно неоспоримое преимущество в открытии новой автостанции, а именно возможности оценки её работы как со стороны властей и контролирующих органов, так и со стороны граждан. При осуществлении «нелегальных» перевозок предъявлять требования и претензии некому. При современном состоянии дел все предписания, замечания, предложения будут нами учитываться, с целью дальнейшего улучшения работы как станции так и перевозчиков, расширения ассортимента и повышения качества предоставляемых услуг пассажирам.

**Правление Некоммерческого Партнерства
«Единая Транспортная Система
«Русские Автобусные Линии»**

С 15 октября 2007 года для обслуживания экспрессного маршрута Москва-Иваново открыта новая станция на ул. Уральская. Задача этой станции диспетчерское – кассовое обслуживание данного маршрута. Подвижной состав на этом направлении-обновленный, соответствующий стандартам «Евро-2». Время движения автобуса-4 часа. Особое внимание уделяется процессу продажи билетов, они продаются только через кассу, активно внедряется тульская программа продажи билетов, позволяющая бронировать билеты, приобретать билеты в оба конца рейса и т.д. Щелковский автовокзал не справляется со всем потоком транспорта, а рынок перевозок на Москву растет, поэтому открытие Уральской станции предоставляет возможность легальным перевозчикам выйти на этот маршрут. Кроме того, это удобно для пассажиров, экспрессный маршрут позволяет быстро купить билеты рядом с автобусами, застрахова-

свою жизнь, и добраться до Москвы на комфортабельном транспорте за минимальное количество времени.

Легальность работы станции дает очевидные преимущества муниципальным сферам городов с каждого проданного билета платятся налоги в казну города, а деньги потом идут на обслуживание дорожно-транспортной сферы, а не утекают черным налом в карман нелегалов. Сейчас остро стоит вопрос реализации Закона «О транспортной безопасности», поэтому планируется осуществлять продажу билетов по паспортам. Эта мера позволит вести мониторинг пассажирского потока для предотвращения террористических актов и различных экстремальных ситуаций.

**Директор ОГУП «Ивановское ПОА и ПА»
Хорунжий А. Ю.**

НОВОСТИ:

Приобрести билет на междугородный автобус теперь можно через Интернет

Любой гражданин планеты может из любой точки земного шара забронировать себе билеты на рейсы автобусного междугородного сообщения в Башкирии. Для того, чтобы стать пассажиром междугородного автобуса, выезжающего из любого населенного пункта республики, нужно в Интернете набрать адрес страницы автовокзалов ГУП «Башавтотранс» - www.avufa.ru и кликнуть в раздел меню «Расписание». Заказ билетов прост и понятен любому пользователю: для начала следует определить, из какого населенного пункта и в какое время вы намерены выехать и куда собираетесь прибыть. В окошках начального и конечного пунктов вашего путешествия требуется набрать название города или станции, дату отправления и кликнуть на кнопку «Запрос».

Когда перед вами раскроется страница нужного расписания, следует нажать на «Заказ». После того, как вы заполните специальные поля для бронирования (они помечены звездочкой) и введете секретный код с появившейся картинки, останется только нажать на «Бронь» и ваш билет будет ждать вас в любой кассе автовокзала. Напоминаем, что предварительный заказ автобилетов на междугородные рейсы доступен только владельцам специальных абонементов. Абонемент на бронь, по сути, является дисконтной картой, дающей пассажиру уверенность в своих поездках и право на скидки. Если у вас нет абонементной карты, не расстраи-

вайтесь, приобрести ее можно в кассе автовокзала либо, при отправлении из Уфы, на дополнительных остановочных пунктах у водителя.

Если вам требуется часто посещать населенные пункты Башкортостана, сайт www.avufa.ru станет вам верным помощником, поскольку расписание прибытия и отправки автобусов здесь обновляется в режиме реального времени. Все станции и вокзалы республики объединены в единую сеть, позволяющую ежеминутно добавлять новые данные об отправке и прибытии автобусов. Зайдя в рубрику меню «Расписание» и введя данные о необходимом вам направлении и времени в выкидном окошке, через несколько секунд вы сможете увидеть расписание сразу ВСЕХ маршрутов, идущих в нужный вам район или город, количество в автобусах свободных мест и получить сведения о наличии или отсутствии билетов. Кроме того, появившаяся таблица сообщит вам о вместимости автобуса и его комфортности, а также стоимость билета и провоза багажа.

Кроме того, на сайте www.avufa.ru можно ознакомиться с последними новостями автоперевозок, прочитать о достижениях главного перевозчика республики, получить данные о вакансиях на автовокзалах Башкирии и записать контактные телефоны руководителей всех подразделений.

**По материалам
www.spomir.ru**

Итоги проверки легальных пунктов прибытия-отправления междугородных автобусов

Многие московские пункты отправления междугородных автобусов работают вне правового поля.

Большинство пунктов отправления и прибытия междугородных и пригородных автобусов в Москве сформировалось стихийно, они не имеют элементарной инфраструктуры. Лишь немногие проектировались и строились специально, да и то в те времена, когда автомобили по московским улицам не двигались сплошным потоком. Сейчас эти автопристани перегружены и создают вокруг себя поля транспортного неблагополучия, где ДТП случаются намного чаще, чем в других местах. Именно поэтому Федеральная служба по надзору в сфере транспорта проводит плановые проверки автостанций и других пассажирообразующих узлов мегаполиса. Первый этап этой работы завершен, и можно подвести некоторые итоги.

На Савеловском действует виртуальный объект

Воздух здесь наэлектризован привокзальной суетой. Потоки людей, обтекая торговые точки с фаст-фудом, снуют в разных направлениях: одни спешат на электрички, другие скрываются в чреве тоннеля, ведущего к торговому комплексу, третьи - и их тоже немало - сгрудились у дальнего края площади Савеловского вокзала. Это пассажиры виртуальной автостанции. Догадаться о том, что в определенные часы с этой пяди московской земли в северо-западном направлении регулярно отходят автобусы, непросто. Этот пункт отправления и прибытия пассажирского автотранспорта размещается на крохотном пятнышке. Из неперменных атрибутов автостанции в наличии разве что билетная касса - помещение площадью 2,6 кв. метра. Ее оконце организаторы пассажирских перевозок прорубили в аккурат на стыке магазинчика по продаже мобильных и стекляшки-забегаловки с многообещающим названием «Кафе-бар», активно торгующей пивом. Тем не менее у кассы толпится народ, не избалованный автосервисом, вдыхая ароматы клинских колбасок, продающихся с машины, и биотуалетов, присоседившихся рядом. У края площади пассажиры садятся в автобус «Москва - Дубна». Проходим несколько десятков метров в сторону Дмитровского шоссе. Оттуда устремляются к железнодорожному вокзалу два параллельных транспортных потока. На островке между ними и дальше на взгорке чудом припарковались несколько автобусов. Догадываюсь: «Это и есть площадка отстоя. Интересно, а как автобусы в нужный момент выбираются из своего «стойла»?»

Оказывается, все очень просто. Вот пришло время подать транспортное средство к импровизированному перрону, и к краю дороги вышел крепкий

парень. Отодвинул знак, запрещающий движение, пару раз свистнул (я сам был тому свидетель). И стоявший в глубине площади автобус стал осторожно вырывать из окружения частных автомобилей. Водители машин, движущихся со стороны Дмитровки, повинувшись руке «кудесника», ударили по тормозам.

Словом, кипучая деятельность пункта отправления автобусов, разместившегося на площади Савеловского железнодорожного вокзала (пл. Бутырской заставы), продолжается, несмотря на недвусмысленные выводы специалистов транспортного надзора, проверивших его работу.

Эта автостанция действует уже 11 лет. Говорят, во времена, когда отсюда отправлялись автобусы в Грузию, Молдову и Армению, проблем у транспортного узла было куда больше. Многие перевозчики работали нелегально. Рядом процветал игровой клуб. Потом его закрыли.

Последние годы пункт отправления и прибытия автобусов эксплуатируется индивидуальным предпринимателем Валентином Юрчаковым. Именно он имел договор аренды земельного участка с департаментом земельных ресурсов г. Москвы, но 10 июля текущего года срок его действия истек. Пойдут ли городские власти на продление договора после вердикта, вынесенного сотрудниками Центрального управления госавтодорнадзора?

Вот только некоторые выводы комиссии, отраженные в акте проверки. Схемы движения и размещения автобусов с указанием мест посадки и высадки пассажиров, а также места отстоя транспорта нет. Услуги бытового обслуживания пассажирам не предоставляются. Пункта технического осмотра автобусов, комнат отдыха водителей и кондукторов, матери и ребенка не существует.

Сообщения о прибытии автобусов через средства громкоговорящей связи не передаются. Межрейсовый медицинский осмотр водителей не организован. По прибытии транспортных средств на автостанцию отметки в путевых листах не делаются,



так как должность диспетчера в штате отсутствует. Регулирование движения автобусов осуществляется сменными контролерами. Но эти специалисты по безопасности дорожного движения не аттестованы.

Сотрудники Центрального управления госавтодорнадзора проверили, как на Савеловской автостанции выполняются требования приказа Минтранса России №178 от 14 августа 2003 г. «Об утверждении порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации» и постановления правительства Москвы №24 от 18 января 2005 г. «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы». Установлено, что все перевозчики - филиал Талдомского АТП ГУП МО «Мострансавто», ООО «Ямщик», ОАО «Рата», МУП «Калязинское ПАТП», ООО «Универсал-Транс», ООО ТА «Автобус-Тур», ООО «Кимрытрасавто», индивидуальные предприниматели А.В. Чабин, Л.А. Насонов, В.М. Ныркoв - не имеют согласования своих маршрутов с уполномоченным органом субъекта РФ - департаментом транспорта и связи г. Москвы.

Проверка также показала, что 4 предприятия (ООО «Универсал-Транс», ООО ТА «Автобус-Тур», ООО «Кимрытрасавто», МУП «Калязинское ПАТП»), входящие в реестр регулярных автобусных маршрутов между субъектами РФ, осуществляют отправление от площади Савеловского вокзала, а не от Аэровокзала, как значится в документе. В ходе контрольных мероприятий были осмотрены 26 автобусов, принадлежащих 11 предприятиям, занимающимся перевозкой пассажиров. Составлены 4 протокола об административных правонарушениях по статье 12.3 и тринадцать рапортов о допущенных нарушениях (отсутствие лицензионной карточки, согласования с департаментом транспорта и связи Москвы, оформления путевой документации). По результатам проверки индивидуальному предпринимателю Валентину Юрчакову выдано предписание.

Автостанция на площади Бутырской заставы не входит в число восьми пунктов отправления автобусов, узаконенных правительством Москвы известным постановлением № 24. И, судя по букету нарушений, выявленных специалистами транспортного надзора, в ближайшее время вряд ли войдет. Хотя, по мнению некоторых экспертов, спрос на пассажирские автоперевозки в савеловском направлении в перспективе будет только возрастать, особенно с пуском электрички в Шереметьево. По прогнозу, здесь станет базироваться больше перевозчиков, так как пассажиры будут приезжать на вокзал к электричкам. Значит, организаторам перевозок в первую очередь надо подумать о расширении площадки отстоя автобусов.

Ее можно увеличить раза в два, изменив схему движения автотранспорта, считает заместитель начальника Центрального управления госавтодорнад-



зора Виктор Савкин. Вместо двух заездов на Дмитровское шоссе с Третьего транспортного кольца оставить один. А за счет участка, занятого частной стоянкой, увеличить площадь стоянки автобусов. В автостанцию можно переоборудовать здание бывшего игрового клуба, где сейчас находится магазин сотовых телефонов и обуви. Одновременно заключить договор на пользование всеми инфраструктурами Савеловского железнодорожного вокзала - залом ожидания, комнатой матери и ребенка, камерой хранения и т.п. В нынешнем же своем виде, сделали заключение специалисты транспортного надзора, данный пункт не может быть использован как место прибытия и отправления межрегиональных, междугородных автобусов. Тем не менее похоже, что сам организатор пассажирских автоперевозок, индивидуальный предприниматель Валентин Юрчаков, с которым автор этих строк разговаривал в день проверки, мало сомневается, что продолжит свою деятельность. Главное - побыстрее продлить договор аренды земельного участка с департаментом земельных ресурсов г. Москвы. Больше всего его волнует предстоящий осенью тендер на обслуживание одного из маршрутов. Что будет, если предприятие, взявшее в лизинг два года назад четыре современных автобуса, проиграет конкурс? Как тогда расплачиваться по многомиллионным кредитам? - вопрошает предприниматель.

«Тушино» без ретуши

Полдень. Автостанция «Тушино». На крохотном пятачке, именуемом площадкой отстоя, впритирку друг к другу стоят разнокалиберные автобусы. Комфортабельные «Сетры» и «Мерседесы» соседствуют с обшарпанными «Икарусами» и «ЛиАЗами». По табличкам на лобовом стекле видны конечные пункты маршрутов.

Становится ясно: нет на этой стоянке никакой системы: транспортные средства, перевозящие пассажиров в населенные пункты ближнего Подмоскoвья (Дедовск, Нахабино, Одинцово, Истру), здесь «перетасованы» с автобусами, следующими в Волоколамск, Лотошино, Шаховскую и за пределы Московской области - в Ржев и Вязьму. А сбоку их теснят городские маршрутки.

Мысленно я представил себя на месте водителя дальнего рейса. Прибыл на автостанцию, скажем, из Смоленской области, с грехом пополам высадив пассажиров у края пятачка и самостоятельно ищи место для своего автомобиля. Заметил просвет между автобусами - спешу вклинить. Иначе тебя опередит кто-нибудь из коллег. Дорожной разметки на разворотной площадке нет и в помине, дорожные знаки не установлены, так что в час пик перемещение транспорта напоминает броуновское движение. Мысль о транспортной безопасности возникает сама собой. Припарковался водитель, а передохнуть, перекусить, справить нужду (извините) негде. Не существуют эти непереносимые атрибуты автостанций на «Тушинской». Это отражено и в акте проверки, проведенной специалистами транспортного надзора.

Теоретически можно, конечно, скоротать время между рейсами и в полутемной комнатке с зарешеченными окнами размером чуть больше 3 на 3 метра, именуемой залом ожидания. По периметру здесь расставлены скамьи, так что в дождь горстка людей укрыться сможет. Но в день с автостанции «Тушино» в западном направлении от Москвы выезжают до трех тысяч пассажиров (более ста рейсов). В непогоду в такой клетушке всем желающим, разумеется, не укрыться.

Словом, не пахнет удобствами для пассажиров и водителей с контролерами на «Тушинской». Сама неказистая постройка автостанции стародавних времен. На фоне величественных зданий мегаполиса она смотрится как анахронизм. Мнение у пассажиров, к которым я обратился с вопросами (пожилой человек с бородой и молодая женщина с детьми), одно: могло бы правительство Москвы, вкладывающее деньги в дорогостоящие проекты, раскошелиться и построить, наконец, в Тушино современную автостанцию.

- А вы приезжайте посмотреть, что здесь творится в конце недели, когда москвичи выезжают отдыхать на дачи в пригород, - вступает в разговор женщина средних лет. - Видели бы, какая очередь выстраивается за билетами у этих трех окошек. Люди с поклажей мечутся перед автобусами как ошалелые, натыкаются друг на друга. Тут и до беды недалеко.

13.00. Мы со старшим государственным инспектором управления госавтодорнадзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Сергеем Гусаровым стоим у одноэтажного здания автостанции «Тушино». Большинство транспортных средств сгрудилось на левом фланге стоянки. У ее дальнего края на сотни метров растянулась вереница микроавтобусов разных марок. «Газели» среди них доминируют. Вот, пятясь задом, от импровизированного перрона современный автобус, следующий по маршруту Москва - Волоколамск.

А в это время ему навстречу движется какой-то «старичок» на колесах, обходит справа и сворачивает к месту посадки пассажиров. Тем временем по диагонали площадку пересекает группа людей с баулами.

- И все это происходит в станционной зоне, - говорит Сергей Гусаров, - где движение транспортных средств не должно пересекаться с потоком пассажиров. Автобусы должны двигаться лишь с правым поворотом и ни в коем случае не задним ходом. Наверное, вольготнее всех на автостанции чувствуют себя зазывалы. Крепкие, голосистые ребята топчутся у билетных касс, агитируя прохожих воспользоваться услугами какого-то определенного транспортного средства. На пригорке, у края стоянки, замечаем одно из них - микроавтобус «Мицубиси». Вряд ли его владелец имеет лицензию на перевозку пассажиров. А вот фрагмент разговора с начальником автостанции «Тушино» управления автовокзалов и автостанций ГУП МО «Мострансавто» Галиной Ивановой.

- Отвечает ли нормам безопасности площадка отстоя?

- У нас нет своей площадки! - восклицает Галина Викторовна. - Эту арендуем у города. Имеем только 103 кв. метра под постройками автостанции. Во время проверки специалисты транспортного надзора выяснили, что срок договора аренды земельного участка с департаментом земельных ресурсов г. Москвы истек еще 16 августа. Новый пока не заключен. Так что сегодняшняя деятельность автостанции осуществляется не в правовом поле.

- Есть ли какой-то перспективный план строительства новой автостанции?

- Строительство вроде вот-вот должно начаться. И участок неподалеку отсюда уже выделили. В чем проблемы проволочек, не знаю. Объектом занимаются специальные подразделения Мострансавто. Я начальник автостанции, мое дело - перевозки.

- Почему по автобусной стоянке свободно передвигаются прохожие, а по ее противоположному краю проезжает городской транспорт?

- Не только у нас, но и на железнодорожных вокзалах так! - убеждает Галина Иванова. - Бывало,



спешишь по привокзальной площади к поезду, а там полно автобусов, которые дорогу перегораживают.

- Но каково это с точки зрения безопасности движения? А вы мне скажите, где-нибудь есть эта безопасность?! - вдруг не выдерживает Галина Викторовна. - Должна быть - это одно. А на самом деле?!

Вот, как говорится, мы и приехали. Если так рассуждает человек, отвечающий за работу автостанции, тогда становится ясно, почему специалисты транспортного надзора обнаружили здесь целый шлейф нарушений. Одно из них: диспетчеры не прошли аттестацию по безопасности дорожного движения.

В разговоре Галина Викторовна, проработавшая, кстати, на автостанции «Тушино» много лет, все время направляла обличительные стрелы в адрес московских городских властей. Мы-де подразделение предприятия области. Площадку у города только арендуем и здесь не хозяева. Так-то оно так, но ведь и ГУП МО «Мострансавто» - очень авторитетное предприятие с большим экономическим потенциалом. Наверное, от него тоже многое зависит, особенно если дело касается безопасности движения по территории автостанции, находящейся в его ведении.

Только перечисление нарушений, выявленных группой сотрудников Центрального управления госавтодорнадзора и управления госавтодорнадзора по Московской области на Тушинской автостанции и отраженных в акте, заняло не одну страницу: нет разметки на площадке отстоя автобусов, схемы автобусных маршрутов отсутствуют, медицинский осмотр водителей не организован, услуги бытового обслуживания пассажирам не предоставляются и т.д.

Вывод специалистов транспортного надзора, проводивших проверку, однозначен: использовать как место прибытия и отправления автобусов, следующих по межобластным автобусным маршрутам, это крайне перегруженное линейное сооружение нельзя.

Перекусим, стоя на площадке отстоя

Но не все же так плохо? - скажет читатель. - Есть, наверное, в Москве автовокзалы и автостанции, отвечающие необходимым нормам и требованиям? Увы, эталона, на который бы могли равняться организаторы пассажирских перевозок, в мегаполисе специалисты транспортного надзора не обнаружили.

Безусловно, на голову выше других пунктов отправления автобусов смотрится автовокзал на Щелковской ГУП МО «Мострансавто». Его типовое трехэтажное здание общей площадью 6530 кв. метров, конечно, выигрывает в сравнении с невзрачными апартаментами той же Тушинской автостанции. Есть здесь вполне комфортные залы ожидания, камера хранения, таксофоны, буфет и кафе. Автовокзал имеет семь касс, предусмотрен заказ билетов



по телефону. Узнать о времени отправления своего рейса, стоимости проезда можно, глянув на установленные в центре зала электронные мониторы.

Но эти бесспорные преимущества смазывают серьезные нарушения, выявленные специалистами транспортного надзора. Так, из 80 перевозчиков, заключивших договоры с этим автовокзалом, 15 не имеют согласованных маршрутов и не входят в общероссийский и городской реестры межрегиональных автобусных маршрутов. Установлены факты незаконной работы ряда перевозчиков, в том числе иностранных, без заключения договора с автовокзалом.

Количество автобусов, обслуживаемых на автовокзале, превышает его технические возможности, не соблюдаются требования пожарной безопасности. Руководители и специалисты службы эксплуатации автовокзала не аттестованы по вопросам безопасности дорожного движения. Перечисленные факты, естественно, отражаются на безопасной перевозке пассажиров.

Наплыв пассажиров на автостанции «Выхино» зависит от времени дня. В утренние и вечерние часы пункт отправления автобусов буквально захлестывает волна желающих уехать. Отсюда берут начало 30 маршрутов, которые обслуживают автобусы ГУП МО «Мострансавто» (около 250 единиц транспортных средств). Посадка производится с восьми перронов.

Напряженность труда водителей в перегруженном мегаполисе велика. Именно поэтому важно, чтобы режим труда и отдыха соблюдался. На это в первую очередь обращали внимание сотрудники Центрального управления госавтодорнадзора, проводившие проверку.

Маршрут Москва - Рязань обслуживает автоколонна № 1417, базирующаяся в Коломне. Надо признать, автобусы в этом структурном подразделении Мострансавто самые современные, комфортабельные. Водители в светлых рубашках, при галстуках. В уютном салоне приветливые стюардессы. Уверен, эти немаловажные тонкости обслуживания пассажиры оценили сразу. Однако, к сожалению, есть и другая сторона медали.

Площадка отстоя, арендуемая у 2-го автобусного парка, находится почти в километре от автостанции. В час пик здесь, как говорится, яблоку негде упасть (в 8 утра в день проверки там находились 40 автобусов). Разметки нет, машины стоят хаотично, проход между ними часто меньше метра. И еще: по площадке, на которой находится АЗС (!), свободно разъезжает частный автотранспорт. Нет ни точки питания, ни туалета.

На наших глазах экипаж из Коломны, выйдя из автобуса, совершает трапезу стоя. Сок из пластиковых стаканчиков, заранее припасенные бутерброды - вот и весь нехитрый обед. Через некоторое время этот автобус подадут к перрону автостанции. Приняв на борт пассажиров, он отправится в Рязань. Потом - возвращение в Москву. В Коломну экипаж прибывает часов в 9 вечера. А завтра опять подъем в 6 утра, и снова та же карусель.

Чтобы скрыть переработку, водителю О. Кудак-ву, к примеру, работающему на маршруте Коломна - Москва - Рязань - Москва - Коломна, руководство автоколонны 1417 выдало на одну рабочую смену два путевых листа. В день проверки был зафиксирован еще один подобный факт.

Есть ли это единичные случаи, или такая практика перевозчиком широко используется? В этом госинспекторам транспортного надзора еще предстоит разобраться. «Требуется дополнительная проверка соблюдения режима труда и отдыха водителей автоколонны № 1417 г. Коломны филиала ГУП МО «Мострансавто», - такой вывод сделали участники проверки автостанции «Выхино».

И в заключение об одном столичном автовокзале, располагающем всем спектром необходимой инфраструктуры. Билетные кассы, камеры хранения, зал ожидания, медпункт, комнаты матери и ребенка, отдыха водителей, диспетчерская здесь работают круглосуточно. К услугам пассажиров - кафе, парикмахерская, сеть торговых точек, таксофоны. Об отправлении автобусов можно узнать, глянув на огромное электронное табло. Общественный порядок обеспечивают несколько служб, включая ООО «КПЦ «Застава».

При всем при том сразу бросается в глаза, что в просторном помещении немногочисленно. Догадки подтверждают выводы специалистов транспортного надзора: пропускная способность этого автовокзала, эксплуатируемого ООО «Аэровокзал», используется примерно на 20 процентов. В сутки отсюда отправляются лишь 20 - 25 автобусов. Речь идет о пункте отправления, занимающем лишь небольшую часть просторного двухэтажного здания по Ленинградскому проспекту, 37, до сих пор именуемого в народе аэровокзалом. Еще лет 6 - 7 назад пассажиры здесь проходили регистрацию авиабилетов и багажа. В аэропорт, буквально к борту самолета их привозили специальные автобусы. Этот сервис стал невозможен, вероятно, из-за пробок на московских

дорогах. Но, к сожалению, мощная инфраструктура бывшего аэровокзала используется слабо. Большую часть типового здания занимает теперь сеть крупных и мелких коммерческих предприятий.

В то время как большие резервные емкости этого автовокзала простаивают, некоторые перевозчики, входящие в реестр регулярных автобусных маршрутов между субъектами РФ, предпочитают отправляться из других мест, самостоятельно изменив согласованные пункты отправления и прибытия. Так, автобусы ООО «Ной» в действительности отходят от Павелецкого вокзала, автобусы индивидуального предпринимателя Ю.Н. Шихматова - от гостиницы Измайловская. И еще: перевозчики, чьи автобусы отправляются от аэровокзала (отмечают специалисты транспортного надзора), самовольно изменяют расписание их движения, количество рейсов, а также подвижной состав, используемый на междугородных маршрутах.



Комментарий заместителя руководителя Ространснадзора Николая Лямова: - Проверка московских пунктов отправления и прибытия автобусов междугородных и межсубъектных маршрутов - лишь начало плановой системной акции, которую Ространснадзор в дальнейшем развернет на всей территории страны. Первый этап высветил несовершенство законодательной базы, не позволяющей детально регламентировать взаимоотношения субъектов РФ в организации этих перевозок. Из-за правового вакуума главенствующую роль здесь играют не государственные органы, а автовокзалы. Вот и получается, что каждый субъект тянет одеяло на себя, стремясь к тому, чтобы львиная доля перевозчиков, обслуживающих межсубъектные маршруты, базировалась на его территории. В ущерб безопасности перевозок владельцы автовокзалов и автостанций часто злоупотребляют своим положением, позволяющим заключать договоры на тот или иной вид перевозок. И, как следствие, количество маршрутов резко превышает возможности пассажирообразующего узла. Такую картину наблюдали

специалисты транспортного надзора на Щелковском автовокзале и других объектах столицы.

Недоработкой местных властей является укоренившаяся практика, когда договор аренды на земельный участок, отведенный под площадку отстоя автобусов, заключается на короткий срок. Не будучи уверенными в том, что договорные отношения будут пролонгированы, организаторы перевозок не спешат вкладывать средства в строительство инфраструктуры на территориях автостанций.

Проверка еще раз подтвердила необходимость скорейшего претворения в жизнь концепции строительства транспортно-пересадочных узлов за

чертой МКАД (вблизи станций метро и электропоездов). Там разместятся конечные остановки межсубъектных маршрутов и перехватывающие стоянки городского транспорта. Люди, приехавшие в столицу издалека, смогут добираться до ее центра на электричках и городских автобусах. Это позволит значительно разгрузить транспортные магистрали столицы от каждодневного наплыва автобусов из регионов, снизить количество выбросов вредных веществ в атмосферу, сделать пассажирские перевозки безопаснее.

Сергей ОЗУН
обозреватель "ТР"

ОТ РЕДАКЦИИ:

В редакцию нашего издания поступают письма с просьбами почаще и более подробно рассказывать о региональных перевозчиках, об их нуждах, проблемах, которые встают перед ними в процессе организации и осуществлении пассажирских перевозок. Мы должны констатировать, что нерешенных вопросов в секторе междугородных автобусных перевозок по-прежнему хватает. Предлагаем членам нашего Партнерства и любым региональным перевозчикам на страницах нашего издания поделиться своими мыслями и практическими наработками, обменяться мнениями и взглядами на сложившуюся ситуацию в региональных автобусных перевозках. Мы понимаем, что наиболее проблемные и недовольства могут быть высказаны в резкой форме, но уж лучше мы будем их знать и совместно пытаться решать, чем злиться друг на друга и «держат камень за пазухой». В свою очередь, Партнерство будет, по мере возможности, стараться помогать в решении возникающих проблем и совместными усилиями устранять их. Иногда бывает главное правильно понять и всесторонне изучить создавшуюся ситуацию, чтобы грамотно и быстро разрешить возникшие проблемы. Давайте попробуем разобраться.

«Лучше худой мир, чем добрая ссора»



**Исполнительный директор
ООО «Сатурн трэвел»/ Москва
Барсова Т.Г.**

Вот и закончился летний сезон. Сезон очередной и, в общем, обыкновенный. Но возникло желание поделиться спецификой ведения своего бизнеса. Возможно то, о чем я сейчас напишу, найдет отклик у кого-нибудь и кто-то захочет высказаться.

Немного о себе. Я представляю предприятие ООО «Сатурн Трэвел». Мы были зарегистрированы в 2001 году, основной вид деятельности – автобусные пас-

сажирские регулярные перевозки. В настоящий момент, без ложной скромности, можно отметить, что мы единственная московская фирма, которая осуществляет перевозки пассажиров на автобусах в системе регулярного сообщения более чем на 500 км.

В этой статье я хочу описать, какие отношения складываются у нашего предприятия с региональными представителями автотранспортной отрасли, так или иначе влияющими на нашу деятельность, регистрацию паспортов маршрутов и формирование нормальных партнерских взаимоотношений с региональными перевозчиками.

Первым зарегистрированным маршрутом нашего предприятия был маршрут «Москва – Геленджик». Идея его открытия родилась в 2001 году, когда наш генеральный директор оказался в командировке в г. Геленджике в середине августа месяца. Паритетным партнером по этому маршруту со стороны Краснодарского края выступило ООО «Юг-Транс». В начале мы планировали открытие сезонного маршрута, но потом, изучив расписание движения поездов, решили, что можно попробовать сделать его круглогодичным. Повторюсь, это был 2001 г. Сформировав паспорт маршрута, мы, естественно, решили получить все необходимые согласования и подписи для

официальной регистрации его в общероссийском реестре паспортов маршрутов. Но в компетентных органах сначала никто не знал, кто должен согласовывать паспорта маршрутов, потом никто не знал на основании чего их надо согласовывать, потом нам сообщили, что разрабатывается документация, на основании которой вот-вот начнется согласование маршрутов. Сегодня нам самим с трудом верится, что подобное имело место быть, но в подтверждение вышеизложенного у нас сохранились документы в виде всевозможных отписок.

Пока мы дожидались регламентирующих документов в Москве, паспорт маршрута был сдан на согласование в ГУП «Кубаньтрансавто» в Краснодарском крае. Согласование, которое, по всем существующим нормам, должно осуществляться не более чем за два месяца, мы ждали около четырех месяцев. Надо сказать, что в течение всего времени прохождения документов по инстанциям на нас постоянно оказывалось давление со стороны представителей ГУП «Кубаньтрансавто» по поводу смены паритетного партнера на маршруте «Москва – Геленджик». Мы отказались. Когда мы наконец-то получили паспорт маршрута с согласованием, то оказалось, что из трех сданных экземпляров два было с нашим партнером, а еще несколько были отсканированы и распечатаны на цветном принтере, куда вместо нашего партнера был внесен другой, абсолютно незнакомый нам перевозчик. В ответ на наши возмущения нам намекнули, что мы должны быть благоразумны и дружить с исполнительной властью Краснодарского края. Господа, в настоящее время все моральные ценности из нашего светлого прошлого изжили себя как таковые. Сейчас практически отсутствуют такие понятия как дружба, родственные связи, честность. Всеми чувствами полностью завладели деньги. Но в тот момент нам удалось выстоять и не поддаться на уговоры отказаться от своего первоначального партнера. До сих пор нам не пришлось сожалеть о своем решении. За годы совместной работы мы ни разу не подвели друг друга. Было много разных неприятных моментов, но никто из нас не сделал в отношении друг друга подлость.



Процесс регистрации маршрута в общей сложности занял почти четыре года. Наконец, в мае 2005 года маршрут был зарегистрирован и внесен в реестр под номером 7706578.

Когда объявили, что Олимпиада 2014 года будет проходить в России в Краснодарском крае, по телевизору показывали радость и ликование людей. Не знаю, представители какой прослойки общества радовались, но бизнесмены среднего и малого звеньев, чье дело так или иначе связано с Краснодарским Краем сразу поняли, что для них наступают не лучшие времена. Мы также оказались в их числе. И самые худшие предположения начали оправдываться. В край начался мощный приток капитала. Подписываются инвестиционные контракты не только на строительство в г. Сочи, но и на развитие других отраслей промышленности, в том числе и транспортной системы всего края. Через пару месяцев станет более-менее ясно, по какой схеме будет происходить это самое «развитие». Тогда можно будет остановиться на этой теме поподробнее. А сейчас, господа, можно сказать только одно: на рынке автотранспортных перевозок края для сектора средних и малых предпринимателей прогнозы самые пессимистические. В нашей стране было много национальных проектов и различных программ. Но тогда финансирование велось за счет бюджета и выделенные деньги растаскивались сразу, а сейчас привлечены частные инвестиции, которые растащить и сложнее, и опаснее. То, что сохранить свой бизнес мелким частным перевозчикам будет очень сложно – это очевидно. Как в каждом аэропорту, в Анапе сложился определенный клан таксистов, который всю свою жизнь обслуживает прилетающих в г. Анапу. Возможно (и даже скорее всего), что никто из них не оформлен в налоговой инспекции и не платит налоги. Но не это стало основным в борьбе с этими людьми, а то, что перевозка прилетающих пассажиров попала в зону интересов вновь образованной при аэропортах Краснодарского Края фирмы. В настоящий момент этой фирмой приобретены автомобили «Газели», нанята вооруженная охрана. Охрана не допускает до работы таксистов. И всем все равно, что люди лишаются своей работы. Им никто не предлагает никакой альтернативы. Далее это будет распространяться и на другие направления пассажирских перевозок в крае. Не будем сейчас рассуждать, к чему все это может привести, единственное, что можно утверждать о здоровой конкуренции можно и не вспоминать.

Перейдем к следующему нашему маршруту. В свое время наш генеральный директор работал в транспортном предприятии, которое осуществляло перевозки по Европе. После нескольких лет работы в этой фирме дальние расстояния его не пугали. Поэтому в 2003 г. возникла идея и был сформирован паспорт маршрута «Москва – Кисловодск». Нашим па-

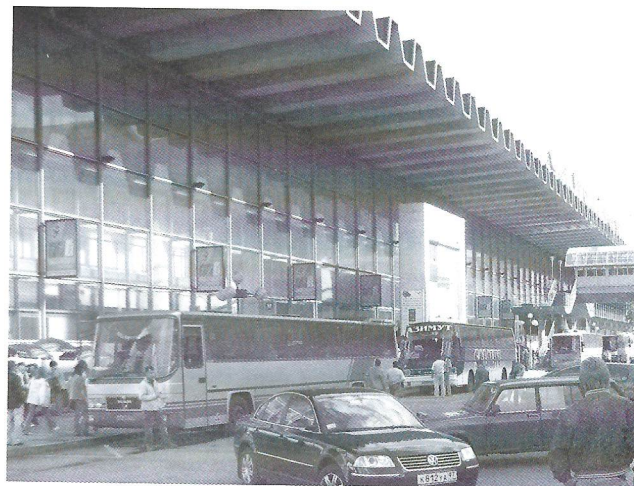
ритетным партнером по этому маршруту выступило ОАО РП «Кавминводывавто». Этот маршрут также был зарегистрирован в 2005 г. регистрационный номер 7701525 от 10.03.2005 г. (процедура регистрации была проведена строго в соответствии с законодательством). Так - это был первый маршрут, заявленный московским перевозчиком и официально занесенный в общероссийский реестр. Каждому предпринимателю известно, что такое раскрутка бизнеса, и значит не надо рассказывать, что такое раскатка маршрута: радость каждому пассажиру, ожидание сезона и нелюбовь к «нелетной погоде», постоянные мысли о том, что бы такое придумать, чтобы пассажиры захотели с нами поехать. Особенно трудно было в зимний период. Много раз наши партнеры не могли выполнять рейсы и мы держались из последних сил, лишь бы только не нарушать регулярность рейсов. Так продолжалось два года (маршрут начал эксплуатироваться до официального разрешения). Надо сказать, что все это время наши отношения с партнерами складывались прекрасно, во всяком случае, так нам тогда казалось. Решения по поводу ценовой политики на маршруте и разработка графиков движения осуществлялись только обоюдно. Из этого мы и сделали вывод, что г-н Белицкий В.Г., (руководитель ОАО РП «КМВД») относился к нам очень хорошо. В 2005 году нам предложили, в последствии мы это и сделали, открыть паритетный маршрут с ОАО «Автовокзал» «Буденновск – Москва» через Волгоград. Далее наше предприятие было приглашено вступить в Межрегиональную ассоциацию автовокзалов и автоперевозчиков, членами которой мы и являемся до сих пор. Маршрут «Москва – Кисловодск» обещал быть весьма перспективным, отношение пятигорских партнеров к общей работе можно было охарактеризовать как очень положительное. Но на третьем году работы грянул гром. Началось с того, что г-н Белицкий В.Г., используя свое положение, подал заявку на льготный кредит для приобретения автотранспорта, так как несмотря на то, что его предприятие самое крупное в районе Кавминвод, автопарк был очень изношен и для регулярного сообщения на большие расстояния практически не пригоден. Кредит ему, естественно выдали. Мы радовались и за себя и за партнеров, так как новые автобусы на маршруте значительно бы повысили качество обслуживания пассажиров, а соответственно и увеличили бы пассажиропоток. Первое, что предпринял г-н Белицкий В.Г. – это мягко предложил нам отдать ему маршрут полностью, потому что ему «надо отработать кредиты». Не придав значения этому предложению, мы продолжали работать и представлять интересы обеих фирм в Москве. Прошло еще три месяца, кончилось межсезонье, наступила весна. То, что происходило далее, не могло произойти без участия беспринципных и бессовестных дельцов г. Москвы. Я уже писала в прошлом году о ситуации на автостанции «Казанский вокзал», эксплуатирующей организацией



которой является ОАО «Транстурсервис». Несмотря на огромное количество жалоб на эту организацию, до сих пор кусок городского тротуара носит гордое название «автостанция», что позволяет руководству ОАО «Транстурсервис» вести себя, как хозяевам планеты всей. Но вернемся к г-ну Белицкому В.Г. Теперь мы точно уверены, что, получив с нашей стороны отказ отдать маршрут, он вышел на руководство ОАО «Транстурсервис» и спровоцировал следующую ситуацию. Представители ОАО «Транстурсервис» сообщили нам о повышении тарифов за использование перрона на автостанции «Казанский вокзал». Причем повышение коснулось только теневой части оплаты. Она была увеличена в 2 раза. Можно сколько угодно рассказывать о своей честности и о наших наговорах, что теневой части оплаты не было. Если внимательно просмотреть все договоры между перевозчиками и ОАО «Транстурсервис» того периода, то станет ясно, что данная организация вела эксплуатацию автостанции себе в убыток. Но уж чем-чем, а приступами альтруизма руководство ОАО «Транстурсервис» точно не страдало. Можно, конечно предположить, что эта компания действовала в интересах города или даже всей страны, пытаясь развивать и совершенствовать облик отечественной автостанции в виде тротуара у Казанского вокзала. Возможно даже, что они действовали в рамках какого-нибудь национального инновационного проекта! Возможно, но вернемся к реальности. Владея ситуацией по маршруту, представители ОАО «Транстурсервис» знали, что мы не согласимся на подобные условия. Надо отметить, что у ОАО РП «Кавминводывавто» прямого договора с ОАО «Транстурсервис» не было и, защищая свои интересы, мы защищали интересы всех участников маршрута. После объявления об увеличении тарифов и нашего отказа ОАО «Транстурсервис» в течении пяти дней разорвало с нами договорные отношения и заключило их напрямую с нашими партнерами при условии, что те переоформят паспорт маршрута, где заменят ООО «Сатурн Трэвел» на ОАО «Транстурсервис». На первый взгляд можно подумать, что корень зла в ОАО «Транстурсервис». Но региональные представители междугородних пассажирских перевозок, которые так или иначе

связаны с Казанским вокзалом, прекрасно знают, что паритетный партнер из ОАО «Транстурсервис», как из пластилина пуля. ОАО «Транстурсервис» является паритетным партнером по довольно многим междугородным маршрутам, но если протяженность этого маршрута более 500 км всем известно, что компания не сделает ни одного рейса. Таким образом, г-н Белицкий постепенно и уверенно шел к своей цели. Первый и очень значительный вышеописанный шаг он сделал в Москве. В результате этого шага мы остались без точки отправления-прибытия, а значит без пассажиропотока. Нам, казалось бы, уже на маршруте делать было нечего. Но руководитель кавминводского предприятия на этом не остановился и сделал второй шаг. Являясь владельцем автовокзалов в двух городах Пятигорске и Минеральных Водах, в течение следующего месяца он разорвал с нами договор о диспетчерско-кассовом обслуживании не всего маршрута, а именно той части, которую обслуживали мы. В результате второго шага ООО «Сатурн Трэвел» лишилось двух точек посадки/высадки пассажиров уже в Ставропольском крае, обеспечивавших около 60% процентов загрузки. Усугублялась ситуация тем, что перевозочный сезон уже начался, а мы были не то что не готовы к игре, мы были вообще вне неё. У нас не было времени на страдания по поводу случившегося – мы должны были спасать дело, которому в течение почти трех лет посвящали практически все своё время. И нам это удалось. Пускай на первых парах худо-бедно, но удалось. Мы нашли альтернативные точки посадки-высадки пассажиров, как в Москве, так и в Ставропольском крае.

Поняв, что блиц-ударом убрать нас с маршрута не удалось, г-н Белицкий начал предпринимать действия, охарактеризовать которые я не могу по той причине, что цензурных слов подобрать не могу, а нецензурные не могу себе позволить. Он посылал своих подчиненных по всем городам маршрута, по предприятиям, которые с нами продолжили или в тот момент только начали работать, с предложениями не сотрудничать с нами, распространяя различные клеветнические заявления. Самое примечательное, что основным аргументом было то, что мы из Москвы. «Зачем они Вам, мы же свои, местные, а они чужие, пусть там у себя работают, а мы тут сами». Здесь я позволю себе сделать небольшое отступление. В школе, где я училась, на 40 человек на два класса было всего 9 человек русских, в общежитии при институте, где я позже жила, еще в СССР, были студенты практически из всех городов южных областей. Никогда вопрос о том, откуда ты, не стоял в нашей среде. Важно было, какой ты. Ведь честность, как и подлость, не имеет территориальной принадлежности. Поэтому данная тактика г-на Белицкого успехом не увенчалась. Тогда он решил проявить гражданскую сознательность, и, усомнившись в правильности оформления нами транспортной документации, начал строчить кляузы в различные контролирующие органы. Так он при-



звал транспортную инспекцию проверить ООО «Сатурн Трэвел» на предмет нарушений, допускаемых по маршруту. Инспекторы никак не могли понять, что конкретно необходимо проверить. Паспорт маршрута зарегистрирован на двух перевозчиков, один из которых просит проверить другого. И эта попытка закончилась неудачей. Тогда работники ОАО РП «КМВД» перешли к прямым угрозам. Так 22.02.2007 г. два представителя вышеуказанного предприятия на служебной машине подъехали к офису наших коллег в г. Минеральные Воды и, употребляя только нецензурную брань, предложили нашим новым партнерам отказаться от сотрудничества с Москвой. Перед ними была женщина в возрасте, но этих «господ» это не остановило. Позже мы поняли, что такой своеобразный стиль общения с людьми – есть один из элементов корпоративной культуры ОАО РП «КМВД». На протяжении всех усердных стараний г-на Белицкого мы написали ему не менее десяти писем, которые остались без ответа (еще один из элементов корпоративной культуры). Лишь после очередного нашего письма, в котором мы указали, что будем вынуждены обратиться в прокуратуру за защитой своих прав, инсинуации со стороны г-на Белицкого несколько ослабли. Они не прекратились полностью, и сейчас началась новая волна кляуз, но уже на более высоком уровне. Цель та же – остаться на маршруте одному, аргумент единственный и все тот же – «москалямы не место в Ставропольском крае». Надо сказать, что с самого начала и по настоящий момент мы обслуживаем только свою часть паритетного расписания по маршруту. Мы никогда не претендовали на часть маршрута ОАО РП «КМВД», которая принадлежит им по праву. Нам не надо чужого, мы пытаемся отстоять своё.

Интересная ситуация сложилась и в г. Невинномысске Ставропольского края, на автовокзале которого мы обслуживаемся. Сначала мы обратились к руководству ОАО «Автовокзал» с просьбой сохранить за нами наш паритет по выполнению рейсов. На эту просьбу нам ответили отказом. Аргументом для отказа было то, что потребности у жителей г. Невин-

номыска в данном рейсе нет. В связи с этим, к сожалению, один из графиков мы выполняем без захода на автовокзал г. Невинномыска. Но в это же самое время ОАО РП «КВМД» с вновь приобретенными партнерами г. Москвы (ОАО «Транстурсервис») зарегистрировали регулярный автобусный маршрут «Невинномысск – Москва». Каким образом вышло так, что для жителей небольшого города нет потребности в 5 местах, но при этом существует острая необходимость в организации целого прямого маршрута, я думаю вам понятно. Мы снова и снова запрашивали разъяснения ситуации, сложившейся в Ставропольском крае, но ответа все не было. По крайней мере официального, ну а неофициально нам объяснили, что старый друг – лучше новых двух. В переводе с местного (кавминводского) наречия – это звучит как «друг-земляк, лучше любого количества новых московских друзей».

В июле – августе текущего года автовокзал г. Невинномыска продавал билетов больше чем на половину автобуса на каждый рейс, который выполняло ООО «Сатурн Трэвел». Для того, чтобы удовлетворить спрос на рейс «Кисловодск – Москва» по всем городам маршрута, нам пришлось с 15.07.07 по 4.09.07 г. организовывать спаренные рейсы. Спаренный рейс – это когда по расписанию идут два автобуса, каждый из которых осуществляет посадку/высадку пассажиров в определенных городах маршрута. ОАО РП «КВМД» не выполнило ни одного рейса по маршруту «Невинномысск – Москва». Недавно мы обратились к руководству ОАО «Автовокзал» с просьбой открыть диспетчерско-кассовое обслуживание маршрута «Владикавказ – Москва» с автовокзала г. Невинномыска, паспорт этого маршрута находился в этот период на согласовании. Угадайте, какой ответ мы получили. Правильно, мы получили отказ по причине отсутствия потребности у населения в данном рейсе.

Проанализировав вышесказанное, и учитывая все дружеские связи, а также местные обычаи, мы предполагаем, что к следующему сезону ОАО «Автовокзал» обнаружит причины для расторжения договора с нами (например, жители гор. Невинномыска брезгуют ездить в автобусах ООО «Сатурн Трэвел») и

ОАО РП «Кавминводавто» выручат своих земляков (исключительно из дружеских чувств) начав обслуживать раскатанный нами (москалями) маршрут.

Знаете, самое неприятное в поведении этих «уездных князьков» состоит в следующем. Если бы эти люди действительно сами воздвигали те предприятия, которыми они владеют сейчас, если бы начинали с нуля и строили автовокзалы, приобретали подвижной состав на собственные средства, то осуждать их поведение я бы не решилась. Но все, что у них есть – это наследство от распавшейся экономики той страны, которой в настоящий момент нет. Просто они оказались в нужный момент в нужном месте. Они упорно не хотят замечать, что мир вокруг них меняется. И ни в коем случае не хотят развивать что-то новое. К сожалению это приводит к следующему. Несмотря на то, что ежегодно Московский автодорожный институт и ряд других профильных ВУЗов, а также институты в других городах России выпускают тысячи специалистов-автотранспортников, за последние 4 – 5 лет мы не увидели ни одного нового молодого руководителя хотя бы среднего звена. Это имеет несколько причин. Первая – это достаточно тяжелый вид бизнеса. Автотранспортные пассажирские перевозки низкорентабельны, подвержены большой степени риска, высокоаварийные и т.д. Практически всегда автобусные пассажирские перевозки были дотируемыми из бюджета. Поэтому данный бизнес не привлекателен для молодежи. Еще одной причиной является и то, что придет такой молодой специалист в автотранспортное предприятие, посмотрит на происходящее примерно, как описано выше, попадет к руководителю, для которого молодое и новое хуже чумы, посидит-посидит и пойдет туда, где его ум, идеи и желание работать найдут лучшее применение. Вот поэтому огромная отрасль не развивается, а просто топчется на месте. Есть, конечно, и ряд других обстоятельств, существенно тормозящих развитие пассажирского автотранспорта, но кадровый вопрос всегда и везде был самым тяжелым. Недавно одна из общественных организаций выпустила тематический календарь на автотранспортную тему, где под многообещающей надписью «Будущее автотранспорта России» находилась фотография представителей данной отрасли из многих регионов РФ, и где самому молодому «будущему» по самым оптимистическим оценкам лет 50.

Поверьте, нам абсолютно не нужны дополнительные затраты и мы готовы сотрудничать с представителями Ставропольского края. Но из-за действий г-на Белицкого нам пришлось открыть свое представительство в г. Пятигорске, содержать дополнительный штат работников, предпринимать различные шаги для сохранения маршрута. Возможно нас вынудят сделать тоже самое и в г. Невинномыске. Скорее всего, нам придется обратиться в администрацию города, на имеющихся у нас данных доказать потребность в рейсах на Москву и Владикавказ, и



Автовокзал Пятигорск

оборудовать собственную точку отправки автобусов. А вообще, на наш взгляд, дело обрело совсем нештучный оборот и давно уже должно находиться в ведении федеральной антимонопольной службы.

Подводя итог, хочу сказать следующее. Экономические потери, которые понесли оба наших предприятия, как собственно и ОАО «Транстурсервис», велики. Если бы все это не произошло, рентабельность перевозок на этом маршруте была бы выше в два-три раза. Ведь мы, совместно с нашими партнерами, могли бы планировать количество рейсов по дням недели, по месяцам, и так далее, с наибольшим их наполнением. Не объем перевозок был бы больше, а именно рентабельность, когда на каждый затраченный рубль был бы получен доход в несколько раз больше. Сейчас же мы, оба предприятия, вынуждены держать друг перед другом марку, доказывая, кто из нас лучше, и неся при этом убытки. И все это только из-за местечковых амбиций региональных представителей автотранспорта. Если уж так неприятны мы, москвичи, ставропольским бизнесменам, было бы логично предложить им прекратить ездить к нам в Москву. Начнем с автотранспорта, затем перейдем к авиационному сектору. И вообще, в каждом регионе пассажиров будут обслуживать только местные перевозчики с пересадкой на границе областей. Или рейсы должны быть односторонними? Останется только железнодорожное сообщение – оно у нас

пока еще государственное. Я пытаюсь шутить, но все это абсолютно не смешно. До чего же можно дойти с такими лозунгами? Как же этим господам не стыдно в глаза своим детям и внукам смотреть. Чему они их учат, или уже научили?

И последнее. Господа бизнесмены! Если у Вас есть партнеры по бизнесу и в какой-то момент Вы почувствовали недовольство в отношении них, постарайтесь расстаться достойно, не пытайтесь отобрать у них все и уничтожить своих бывших партнеров. Ведь эффект бумеранга работает во всем. Бумеранг всегда возвращается в то место, откуда был выпущен. А это значит что все, что вы сделаете в отношении партнеров, обязательно вернется к вам (либо отразится на вашей деятельности). Если же партнеры у вас только намечаются, не начинайте с банкетов и клятв в вечной преданности, заключите с ними такие договора, которые в случае прекращения вашей совместной деятельности защитят и ваши интересы и интересы партнеров. Недаром есть поговорка «Лучше худой мир, чем добрая ссора». А там где деньги, добрых ссор не бывает.

Извините меня за то, что позволила себе дать Вам совет и успехов Вам в Вашей деятельности, господа!

Барсова Т.Г.

Давайте попробуем разобраться



Центральный въезд

Открытое акционерное общество «Региональное Предприятие «Кавминводыавто» - основное предприятие на Юге России, расположенное в курортном регионе Кавказских Минеральных Вод,

которое выполняет регулярные междугородные и международные автобусные пассажирские перевозки. Образовано в 1984 году. В тяжелейших условиях переходного периода на рыночные отношения мы сумели сохранить производственную базу. Сейчас это хорошо оснащенные цеха, оборудованные средствами инструментального контроля и диагностики автобусов, отвечающими современным требованиям, для поддержания транспортных средств в технически исправном состоянии, парк, состоящий из 105 единиц подвижного состава.

У нас трудится большой состав высококлассных водителей-профессионалов, многие из них продолжатели шоферских династий. Мы имеем современные средства связи (навигационные системы, и системы диспетчеризации). Все это, а также большой опыт работы предприятия в области обслуживания маршрутов автобусами междугородного сообщения (23 года), помогает нам обеспечивать безопасность наших пассажиров,

ритмичность и эффективность работы предприятия в целом.

Мы в полной мере осознаем свою и экономическую, и социальную значимость для региона, и готовы выполнять возложенные на нас функции. Тем более что практически все пассажирские АТП, расположенные в ближайших городах-курортах, таких как Ессентуки, Железноводск и других, разорились.

Мы стараемся использовать все имеющиеся возможности для развития нашего предприятия. Обновляем парк за счет долгосрочного кредита, с субсидированием части процентной ставки банка из средств краевого бюджета. В августе введен в эксплуатацию крупный пассажирообразующий пункт в городе Минеральные Воды – новый автовокзал. Силами наших специалистов разработана и внедрена автоматизированная система управления процессом перевозки, которая дает возможность получения полной и достоверной информации о спросе на услуги пассажирских перевозок в регионе, и как следствие, наиболее полное удовлетворение спроса населения в данных услугах. Концентрация информации по всему перевозочному процессу от приобретения билета пассажиром до его прибытия в пункт назначения, о режиме труда и отдыха водителей, находящихся в рейсе, а также оперативное слежение за местом нахождения транспортных средств (нахождении в гараже, на маршруте, отклонении от маршрута) обеспечивает максимальную безопасность процесса перевозок. Оперативное получение информации о загруженности автобуса (количестве занятых и свободных мест на остановочных пунктах по маршруту движения) дает неоспоримое преимущество и возможность получения максимального дохода и снижения себестоимости услуг.

Если бы все перевозчики соблюдали правила и законы пассажирских перевозок и отправлялись с автовокзалов и автостанций, то возможность получения достоверной информации о каждом перевозчике, участвующем в обслуживании маршрутной сети, давало очень ощутимый положи-



тельный эффект. Это - минимизация нелегальных перевозок пассажиров, а также снижения количества «случайных» перевозчиков, недобросовестно относящихся к обслуживанию регулярных автобусных маршрутов, оптимизация формирования маршрутной сети, не ущемляя интересы добросовестных перевозчиков на действующих маршрутах, обеспечение законности применения тарифов, утверждаемых в установленном государственными органами власти, порядке. И что очень важно, - снижение себестоимости услуг и финансовую и налоговую прозрачность.

Все наши основные партнеры, обслуживающие маршруты на паритетных условиях и предоставляющие услуги на вокзалах и автостанциях, понимают и поддерживают нашу позицию. Это Краснодар, Ростов, Ставрополь, Астрахань, Саратов. В общем, те города, которые не только имеют вокзалы, но и используют их по основному назначению. Объединения автовокзалов этих городов, так же как и наше предприятие являются членами общественной организации «Межрегиональная ассоциация автовокзалов и перевозчиков». Мы также являемся членами Российского автотранспортного союза, а наш руководитель Белицкий Виктор Григорьевич - председатель Регионального Союза автотранспортников Кавказских Минеральных Вод. Мы стремимся к прозрачности в нашем бизнесе и добиваемся цивилизованных отношений через договорное, нормативное и законодательное регулирование. Самым «неблагополучным» городом – партнером, в этом отношении, оказалась Москва.

Мы открыли маршрут Кисловодск-Москва в 2003 году, с пунктом отправления и прибытия в городе Москве – Казанский вокзал. В качестве организатора перевозок из Москвы выступило предприятие ООО «Сатурн-Тревел». Вся организация перевозок сводилась к реализации билетов из автобуса фирмы «Сатурн –Тревел», стоявшего на платформе отправления автобусов. В мае 2006 года наш партнер, прервав свои договорные отно-



шения с владельцем платформы на Казанском вокзале – ОАО «Транстурсервис», прекратил реализацию билетов на наши автобусы. Мы терпели убытки, и в срочном порядке заключили договор на реализацию билетов непосредственно с ОАО «Транстурсервис», которое определено Департаментом транспорта и связи города Москва, как эксплуатирующая организация автостанции на Рязанском проезде. Паспорт маршрута был внесен в общероссийский реестр. Ситуация немного улучшилась. Теперь кассир продает билеты не на колени в автобусе, а в микроавтобусе, стоящем в начале посадочных площадок. Все первичные документы заполняются вручную. Потом нам приходится очень долго и кропотливо обрабатывать такого рода документацию, чтобы систематизировать ее в автоматизированном режиме. Но это еще не все проблемы, возникающие при такой «организации перевозок». Теперь вокруг кассового пункта «Транстурсервис» возникло несколько пунктов кассовой продажи билетов и мест отправления автобусов в разных направлениях, в том числе и в нашем. Это положение существенно влияет на наш пассажиропоток, так как пассажиры вынуждены самостоятельно разбираться и искать нужного легального перевозчика. И наш партнер («Транстурсервис») – организатор перевозок, никак не может повлиять на эти, ничем не оправданные и незаконные, но имеющие свое расписание перевозки. Кому же в Москве подконтрольны такого рода «альтернативные» перевозки?

Такая организация перевозочного процесса из города Москвы не только не способствует качественному предоставлению услуг, изучению пассажиропотока, рациональной эксплуатации подвижного состава и эффективной организации маршрута, но и противоречит законодательству.



Автостанция должна соответствовать требованиям, предъявляемым к линейным сооружениям, то есть оборудована кассовым залом, залом ожидания, комнатой матери и ребенка, камерой хранения, медицинскими и техническими постами контроля. Резонно возникает вопрос, каким образом эксплуатирующая пункт прибытия-отправления на Рязанском проезде у Казанского вокзала организация выполняет Постановление Правительства Москвы № 24-ПП от 18 января 2005 г. «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы». В свете требований начавшего действовать с 14 августа 2007 г. Закона «О транспортной безопасности» вообще непонятно кто и как проводит работу по организации антитеррористической безопасности на подобных пунктах прибытия-отправления автобусов.

**Главный бухгалтер
ОАО «Камминвудавто»
Смышкова А.А.**

НОВОСТИ:

Бизнес вынужден идти в политику

Автомобильные перевозчики должны сами следить за чистотой своих рядов и устанавливать правила поведения на рынке, считает генеральный директор Саморегулируемой ассоциации автомобильных перевозчиков Станислав Швагерус.

– Станислав Евгеньевич, зачем, на Ваш взгляд, необходимы саморегулируемые организации в автотранспортной отрасли?

– На наш взгляд, главный смысл создания таких организаций (СРО) сводится не только к решению экономических проблем. Деятельность СРО в автотранспортной деятельности имеет три основ-

ные составляющие: экономическую, социальную и политическую.

Экономическая направлена на формирование цивилизованного рынка автомобильных перевозок следующими методами: установлением современных стандартов и правил профессиональной деятельности; допуском субъектов на рынок; контролем за участниками рынка; удалением с рынка субъектов, систематически нарушающих установленные правила игры.

Таким образом, функционирование СРО в автотранспортной отрасли позволит существенно повы-

ситель экономическую эффективность автомобильного транспорта и его конкурентоспособность.

Неразрывно с экономической составляющей связаны социальные последствия функционирования СРО. Повышение эффективности работы автомобильного транспорта (а это около 850 тыс. субъектов хозяйственной деятельности) позволит значительно улучшить экономическое положение участников автотранспортной деятельности всех форм собственности. Кроме того, непосредственное участие в саморегулируемых организациях повысит социальную активность граждан, занимающихся автотранспортным бизнесом.

Экономическая и социальная составляющие логичным образом развивают и политическую составляющую СРО. Улучшение экономического положения и повышение социальной активности автотранспортного бизнеса значительно способствуют политической стабильности в государстве. Кроме того, образование объединений автотранспортников на правах саморегулирования будет способствовать укреплению гражданского общества в стране.

Из всего этого вытекает главный вывод: развитию саморегулирования в автотранспортной деятельности необходима поддержка реальной политической силы, способной практически реализовать принципы саморегулирования в экономической деятельности. И здесь главное, чтобы был соблюден баланс интересов государства и предпринимателей. Наличие в современной России значительного числа некоммерческих организаций (союзов, ассоциаций), уже объединяющих предпринимателей не только с целью защиты и лоббирования их интересов, но и с целью саморегулирования их деятельности, создает практическую основу для формирования рыночных структур и механизмов.

– Саморегулируемые организации будут связаны с госорганами?

– По нашему мнению, СРО должны быть аккредитованы Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, региональными управлениями Госавтодорнадзора, с которыми они будут взаимодействовать по допуску перевозчиков на рынок и регулированию правил на рынке перевозок.

– Как механизмы саморегулирования используются в западных странах?

– В сфере автомобильного транспорта элементы саморегулирования есть в Германии, США. На Западе эти механизмы намного раньше сложились, чем само законодательство. Там принято, что бизнес сам разрабатывает для себя корпоративные, внутриотраслевые стандарты и правила, а государство следит за безопасностью. Но ведь надо не просто выдавать разрешение на занятие деятельностью. В проверке нуждались финансовая, технологическая состоятельность предпри-



ятия, его репутация, а эти параметры государство проверить не могло: не было действенных механизмов.

Россия стремится как можно более полно интегрироваться в мировую экономическую систему, в том числе и в транспортный комплекс, используя свое выгодное географическое положение как связующего звена между Европой и Азией. Но для осуществления этой цели необходимо, кроме всего прочего, чтобы транспорт и транспортная инфраструктура страны соответствовали европейским и мировым требованиям и стандартам. Если в Европе сложилась определенная система правил и порядка работы транспортных компаний на рынке автотранспортных услуг, то в нашей стране никаких цивилизованных правил игры на этом рынке не существует. Если не создать законодательно установленных правил автотранспортной деятельности, то при вступлении страны в ВТО и интеграции в мировую транспортную систему российские автотранспортные компании просто будут замещены высокоорганизованными европейскими компаниями, так как сами будут не в состоянии внедрять передовые инновационные технологии и обновлять свой парк современными транспортными средствами, а следовательно, не смогут стать конкурентоспособными.

– Смогут ли саморегулируемые организации участвовать в принятии технических регламентов в автотранспорте? – Принятие принципов саморегулирования во всех отраслях сможет запустить механизм закона «О техническом регулировании». СРО сами начнут разрабатывать техрегламенты. Их уже готово около сотни, но механизма цивилизованного лоббирования нет. У нас лоббирование нередко понимается, как банальная дача взятки. Однако на самом деле это квалифицированное

информирование должностных лиц. Да, это нужно делать активнее, но возможностей для этого практически нет, ведь не понесешь же министру простую записку... А реальная возможность лоббирования появляется именно с введением принципов саморегулирования.

От редакции: 08 ноября 2007 года Президент Российской Федерации В. Путин подписал Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

Закон регулирует отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, которые являются частью транспортной системы Российской Федерации.

Кроме того, закон определяет общие усло-

вия перевозок пассажиров и багажа, грузов соответственно автобусами, трамваями, троллейбусами, легковыми автомобилями, грузовыми автомобилями, в том числе с использованием автомобильных прицепов, полуприцепов, а также общие условия предоставления услуг пассажирам, фрахтователям, грузоотправителям, грузополучателям, перевозчикам, фрахтовщикам на объектах транспортных инфраструктур.

Отношения, связанные с оказанием услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и не урегулированные настоящим Федеральным законом, регулируются другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

По материалам
Газеты «Гудок»
2007 год

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Мы продолжаем публикацию законов субъектов Российской Федерации об организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении.

В этом номере мы предлагаем Вам ознакомиться с таким законом, действующим в Смоленской области Российской Федерации.

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ

ОБЛАСТНОЙ ЗАКОН

ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК
АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В ПРИГОРОДНОМ
И МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОМ СООБЩЕНИИ

Принят Смоленской областной Думой
14 декабря 2004 года

Статья 1. Предмет правового регулирования настоящего областного закона

Настоящий областной закон (далее - настоящий закон) в соответствии с Конституцией Российской Федерации и федеральными законами регулирует отношения, связанные с организацией пассажирских перевозок автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении на территории Смоленской области, в пределах компетенции Смоленской области как субъекта Российской Федерации.

Статья 2. Термины и понятия, используемые в настоящем законе

1. В целях настоящего закона используются термины и понятия в следующих значениях:

1) перевозчик - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющие пассажирские перевозки автобусами в пригородном и межмуниципальном сообщении на основании заключенных в соответствии с настоящим законом договоров;

2) пригородный маршрут - постоянный регулярный маршрут для перевозки пассажиров автобусами за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние до 50 километров включительно, проходящий по территории двух и более муниципальных районов, городских округов;

- 3) межмуниципальный маршрут - постоянный регулярный внутриобластной маршрут для перевозки пассажиров автобусами на расстояние более 50 километров, проходящий по территории двух и более муниципальных районов, городских округов;
- 4) маршрутная сеть - совокупность пригородных и межмуниципальных маршрутов в пределах Смоленской области.
2. В настоящем законе иные понятия и термины употребляются в значениях, определенных федеральными нормативными правовыми актами в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Статья 3. Полномочия Смоленской областной Думы в сфере организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении

Полномочия Смоленской областной Думы в сфере организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении определяются в соответствии с Конституцией Российской Федерации, федеральными законами, Уставом Смоленской области и областными законами.

Статья 4. Полномочия Администрации Смоленской области в сфере организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении

Администрация Смоленской области в соответствии с федеральным законодательством, Уставом Смоленской области и областными законами:

- 1) обеспечивает разработку и реализацию областных целевых программ по вопросам организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении;
- 2) издает в пределах своей компетенции нормативные правовые акты в сфере организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении;
- 3) утверждает маршрутную сеть;
- 4) определяет уполномоченный орган исполнительной власти Смоленской области в сфере организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении (далее также - уполномоченный орган);
- 5) осуществляет иные полномочия в сфере организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении.

Статья 5. Полномочия уполномоченного органа исполнительной власти Смоленской области в сфере организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении

Уполномоченный орган в соответствии с федеральным и областным законодательством:

- 1) разрабатывает и реализует областные целевые программы по вопросам организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении;
- 2) разрабатывает маршрутную сеть;
- 3) организует и проводит конкурсы на осуществление пассажирских перевозок автомобильным транспортом на пригородных и межмуниципальных маршрутах в порядке, установленном нормативным правовым актом Администрации Смоленской области;
- 4) заключает с перевозчиками договоры на осуществление пассажирских перевозок автомобильным транспортом на пригородных и межмуниципальных маршрутах;
- 5) утверждает перевозчикам паспорта пригородных и межмуниципальных маршрутов, графики и расписания движения автобусов на указанных маршрутах;
- 6) публикует в печати реестр пригородных и межмуниципальных маршрутов и перечень перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров на данных маршрутах;
- 7) ведет реестр пригородных и межмуниципальных маршрутов в Смоленской области в соответствии с утвержденной маршрутной сетью;
- 8) контролирует деятельность перевозчиков по выполнению ими условий заключенных договоров на осуществление пассажирских перевозок автомобильным транспортом на пригородных и межмуниципальных маршрутах;
- 9) осуществляет иные полномочия в сфере организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении.

Статья 6. Специализированное областное государственное учреждение по организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении

Администрация Смоленской области вправе создать специализированное областное государственное учреждение по организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении.

Статья 7. Организация пассажирских перевозок автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении

1. В целях организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении уполномоченный орган проводит мониторинг спроса и предложения на указанные перевозки и определяет пот-

ребность в них населения.

2. На основании потребности населения в пассажирских перевозках автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении уполномоченный орган разрабатывает, а Администрация Смоленской области своим правовым актом утверждает маршрутную сеть.

3. В соответствии с утвержденной маршрутной сетью уполномоченный орган организует и проводит конкурсы на осуществление пассажирских перевозок автомобильным транспортом на пригородных и межмуниципальных маршрутах, с победителями которых заключает договоры на осуществление пассажирских перевозок автомобильным транспортом на пригородных и межмуниципальных маршрутах.

4. Порядок и условия проведения конкурсов на осуществление пассажирских перевозок автомобильным транспортом на пригородных и межмуниципальных маршрутах, а также порядок заключения по итогам указанных конкурсов договоров на осуществление пассажирских перевозок на пригородных и межмуниципальных маршрутах определяются нормативными правовыми актами Администрации Смоленской области.

5. Пассажирские перевозки автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении осуществляются перевозчиками с обязательным предоставлением мер социальной поддержки по оплате проезда отдельным категориям граждан, определенным областными законами.

6. Перевозчикам компенсируются не полученные ими доходы в связи с предоставлением мер социальной поддержки по оплате проезда отдельным категориям граждан, определенным областными законами. Убытки, понесенные перевозчиками в результате государственного регулирования тарифов на пассажирские перевозки автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении, компенсируются им в пределах сумм, предусмотренных на эти цели областным законом об областном бюджете на соответствующий финансовый год, и в порядке, определенном нормативным правовым актом Администрации Смоленской области.

Статья 8. Права и обязанности перевозчиков

1. Перевозчик обязан:

- 1) иметь соответствующую лицензию на осуществление пассажирских перевозок автомобильным транспортом;
- 2) иметь утвержденный уполномоченным органом паспорт маршрута;
- 3) осуществлять перевозки пассажиров в соответствии с условиями заключенного договора на осуществление пассажирских перевозок автомобильным транспортом на пригородных и межмуниципальных маршрутах;
- 4) содержать автотранспортное средство в технически исправном состоянии, экипированным в соответствии с требованиями федеральных нормативных правовых актов;
- 5) обеспечивать выполнение требований по безопасности дорожного движения.

2. Перевозчик имеет право:

- 1) получать от уполномоченного органа необходимую документацию по обслуживаемым пригородным и межмуниципальным маршрутам;
- 2) приостанавливать перевозку пассажиров автомобильным транспортом на пригородных и межмуниципальных маршрутах или изменять расписание движения автотранспортных средств на этих маршрутах в случае, когда выполнение перевозок по расписанию невозможно вследствие возникновения не зависящих от перевозчика обстоятельств, угрожающих безопасности дорожного движения и жизни пассажиров.

3. Иные права и обязанности перевозчика определяются федеральными и областными нормативными правовыми актами, а также заключенными в соответствии с настоящим законом договорами.

Статья 9. Финансовое обеспечение пассажирских перевозок автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении

Организация транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении является расходным обязательством Смоленской области.

Статья 10. Вступление в силу настоящего закона

1. Настоящий закон вступает в силу с 1 января 2005 года.
2. Предложить Администрации Смоленской области в течение 30 дней со дня вступления в силу настоящего закона:
 - 1) привести свои нормативные правовые акты в соответствие с настоящим законом;
 - 2) издать нормативные правовые акты, обеспечивающие реализацию положений настоящего закона.

**Глава Администрации
Смоленской области
В.Н.МАСЛОВ
14 декабря 2004 г. N 92-з**

Целевая рассылка издания

- Аппараты Полномочных представителей Президента РФ в федеральных округах;
- Совет Федерации Федерального Собрания РФ;
- Государственная Дума Федерального Собрания 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 в Российской Федерации регионах (Подразделения, обеспечивающие безопасность на транспорте);
- Генеральная прокуратура Российской Федерации;
- Министерство внутренних дел Российской Федерации;
- Администрации субъектов 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 междугородные 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.



*Поздравляем Вас
с наступающим 2008 годом
и Рождеством Христовым!*

*Желаем успехов и процветания,
счастья и благополучия
в Вашей нелегкой
профессиональной деятельности!*

*Пусть всегда будут уют и
тепло в Вашем доме,
а наступающий Новый год
принесет Вам удачу
и хорошее настроение.*

*Правление Некоммерческого Партнерства
«Единая Транспортная Система
«Российские Автобусные Линии»*

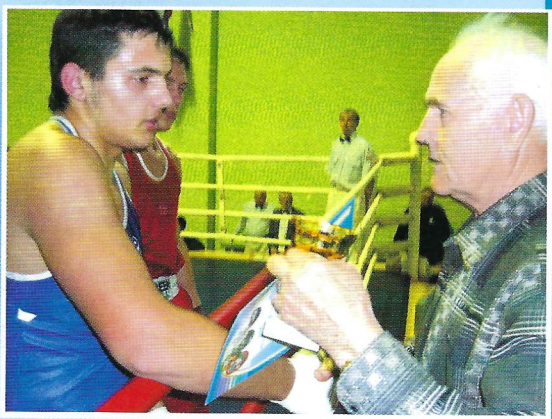


группа
АВТОЛАЙН

Успехи Группы компаний «Автолайн»



Тренерский штаб одной из команд на фоне флага спонсора Группы компаний «Автолайн» перед началом всероссийского турнира на призы Б.Н. Лагутина в г. Москве.



Медалью, грамотой и переходящим кубком награждается один из победителей - спортсменов Федерации на соревнованиях среди юниоров «Кубок памяти К.А. Никифорова-Денисова» в г. Химки, проходивших в ноябре-декабре 2007 г.

Одним из давних и активных членов партнерства является ИГОО «Федерация бокса и кикбоксинга города Иваново», Президентом которой является Зайцев Егор Николаевич. Основными целями и задачами федерации являются:

- популяризация, пропаганда и развитие бокса и кикбоксинга в г. Иваново,
- воспитание молодого поколения в духе лучших традиций отечественного спорта,
- укрепление спортивных дружественных связей спортсменов-боксеров г. Иваново со всеми спортивными Федерациями г. Иваново и Ивановской области.

Под руководством опытных тренеров О. Пираткина, А. Колобкова, В. Боброва команды юношей, juniоров, мужчин и женщин постоянно участвуют практически во всех турнирах и соревнованиях, проходящих в России.



Эпизод боя на одном из Российских турниров.

Вручение заслуженных наград после нелегкой победы.