



Российский автотранспортный союз

**Заседание Общественного Совета
по совершенствованию деятельности автовокзалов**

22 января 2009 г. состоялось заседание Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов, созданного при Российском автотранспортном союзе. В заседании приняли участие руководители автовокзалов и автотранспортных предприятий из Центрального, Южного и Приволжского Федеральных округов Российской Федерации.



Белобровский Владимир Григорьевич,
Директор ГУП «Смолоблпассажиртранс»
г. Смоленск

Левятов Антон Игоревич,
Директор ООО «Регион Сервис»
г. Иваново



Большаков Алексей Андреевич,
Директор ГУП ФИРМА «АВТОВОКЗАЛ»
г. Саратов

Лоран Борис Олегович,
Генеральный директор ООО «Русские
Автобусные Линии» г.Москва

ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА

Деловые встречи руководства Некоммерческого Партнерства.....4

РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

Заседание Общественного Совета по совершенствованию деятельности автовокзалов4

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОВОКЗАЛОВ.....8**АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ТУЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ.....11****МИНТРАНС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Объемы перевозок выросли.....14

НОВОСТИ: МОСКВА.....15**АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: МОСКВА**

От ПМАМ до автовокзалов со всеми остановками.....16

РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

«Паспорт маршрута – это примерно то же, что и паспорт гражданина Российской Федерации».....21

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОВОКЗАЛОВ

«Роль Совета автовокзалов в развитии Единой транспортной системы междугородных автобусных пассажирских перевозок и повышении качества обслуживания пассажиров ».....23

АКТУАЛЬНО

В Смоленской области ставка налога для малого бизнеса будет снижена.....25

Обществам с ограниченной ответственность предписано за полгода поменять взгляды на жизнь.....26

Перевозчики будут торговать забытыми вещами.....26

Правительство РФ утвердило новые правила перевозок пассажиров и багажа автотранспортом и городским наземным электрическим транспортом.....27

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Постановление Коллегии Орловской области №345 от 11.11.08.....27

ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕВОЙ БЕСПЛАТНОЙ РАССЫЛКИ.....30

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

Распространяется бесплатно в различных регионах России, странах СНГ и дальнего 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. Жарков - Первый заместитель Президента - Председателя Совета директоров ООО «Управляющая компания «АВТОЛАЙН-ТРАНСЛАЙТ»

А.С. Таксер - Советник Префекта ЮЗАО г. Москвы, Председатель наблюдательного совета НП «ЕТС«Российские Автобусные Линии»

Ю.Ю. Свешников - Исполнительный директор Московского Транспортного Союза

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

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

Над номером работали:

Б.О. Лоран, А.В. Галкин, П.А. Кошкин, Г.Д. Шахматов, И.В. Садыкова, А.В. Кузин, А.И. Левятов, В.Г. Игнатов, С.А. Сидоров, А.С. Яровенко, М.Т. Тедорадзе, А.А. Голощуков, С.Н. Маракулин, Ж.Е. Жарикова, Е.О. Хвостенко, Ю.Н. Акимова, С.А. Дубовицкая, М.С. Сорокина, Н.В. Разумова

Адрес Правления Партнерства:

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

Тел.\факс (495)633-12-89

E-mail: info@rosbuslines.ru

www.rosbuslines.ru

Деловые встречи руководства Некоммерческого Партнерства

В январе 2009 г. состоялась встреча руководства НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» с заместителем генерального директора Федеральной пассажирской дирекции – филиала ОАО «Российские железные дороги» Леонидом Комаровым.

На встрече обсуждались вопросы сотрудничества и взаимодействия при организации перевозок пассажиров автобусным и железнодорожным транспортом.

Основными направлениями такого сотрудничества определены:

- организация продажи железнодорожных билетов и информационного обеспечения пассажиров о железнодорожном расписании на объектах автобусного транспорта;
- организация продажи автобусных билетов и информационное обеспечение пассажиров об автобусном расписании на объектах железнодорожного транспорта;
- координация расписаний движения железнодорожного и автобусного транспорта в транспортно-пересадочных узлах в целях предоставления наибольших удобств пассажирам (в частности, сокращения времени ожидания пассажирских транспортных средств);
- организация автобусных перевозок вместо отдельных нерентабельных железнодорожных перевозок пассажиров;
- рассмотрение вопроса о состыковке диспетчерско-кассовых программ, используемых на железнодорожном и автобусном транспорте;
- организация мультимодальных перевозок «поезд-автобус» и «автобус-поезд» по единому билету;
- координация расписаний движения пассажирских транспортных средств на маршрутах, обслуживаемых параллельно как железнодорожным, так и автобусным транспортом.

По итогам встречи принято решение подготовить практические предложения по сотрудничеству.

Также в январе состоялась встреча Председателя Правления Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» с Начальником отдела организации пассажирских перевозок Департамента по транспорту и связи Администрации Краснодарского края. Обсуждался вопрос взаимодействия автовокзалов Краснодарского края с автовокзалами регионов Центрального Федерального округа в плане подготовки к сезонным перевозкам на курорты Черноморского побережья. Особое внимание было уделено организации контроля обратных рейсов с побережья.

Пресс-служба
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»

РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

Заседание Общественного Совета по совершенствованию деятельности автовокзалов



22 января 2009 года состоялось заседание Общественного Совета по совершенствованию деятельности автовокзалов (далее – Общественный Совет), созданного при Российском автотранспортном союзе. В заседании приняли участие руководители автовокзалов и автотранспортных предприятий из Центрального, Южного и Приволжского Федеральных округов Российской Федерации.

Справка.

Решение о создании Общественного Совета было принято в марте 2008 года на совещании, организованном Российским автотранспортным союзом при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. На этом совещании в состав Общественного Совета вошли 18 организаций из 18 субъектов Российской Федерации.

Одним из основных вопросов повестки дня заседания было избрание нового Председателя Общественного Совета.

Президент Российского автотранспортного союза Иван Марчук, проводивший заседание Общественного Совета, отметил необходимость того, чтобы новый Председатель Общественного Совета был в постоянном контакте с руководством Российского автотранспортного союза, что трудно обеспечить, когда он работает в другом регионе Российской Федерации. «Я ничего не имею против предыдущего председателя Общественного Совета, но мне все-таки хотелось бы, чтобы этот человек был близко и знал всю нашу систему, который мог бы практически каждодневно работать с Министерством транспорта, Государственной Думой и защищать наши вопросы», – сказал Иван Марчук.

По результатам голосования абсолютным большинством голосов новым Председателем Общественного Совета был избран генеральный директор ООО «Русские Автобусные Линии» Борис Лоран.

Президент Российского автотранспортного союза и все присутствующие члены Общественного Совета пожелали вновь избранному Председателю плодотворной работы по совершенствованию дальнейшего развития автовокзалов во всех регионах Российской Федерации.

На заседании Общественного Совета также было принято решение о вступлении в его состав еще 7 организаций из Иваново, Москвы, Курска, Ярославля, Смоленска и Тулы.

Кроме того, на заседании Общественного Совета обсуждались вопросы совершенствования деятельности автовокзалов по организации межрегиональных и внутриобластных автобусных перевозок, и определены основные направления работы, а именно:

- взаимодействие с органами исполнительной власти федерального и регионального уровней, органами государственного контроля и надзора по вопросам организации и контроля перевозок, оказание им помощи в пресечении несанкционированных автобусных перевозок;

- подготовка предложений по совершенствованию нормативной документации в сфере автобусных перевозок;

- объединение и унификация систем взаимодействия между автовокзалами различных регионов Российской Федерации в рамках создания и расширения Единой транспортной сети и общероссийской системы информационного обеспечения пассажиров.

В своем выступлении на заседании Общественного Совета Президент Российского автотранспортного союза Иван Марчук напомнил, что в ноябре 2007 года был принят Федеральный закон «Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта». «И вместе с тем, на сегодняшний день нет ни одних утвержденных правил, в частности правил перевозки пассажиров и багажа. Их нет потому, что и



Российский автотранспортный союз, и Министерство транспорта Российской Федерации слабо занимаются этим вопросом. В 2007 году Правительство Российской Федерации внесло в Государственную Думу законопроект «Об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в Российской Федерации», который был принят в первом чтении. Но во втором чтении этот законопроект до сих пор не принят. Вроде бы в апреле должно состояться второе чтение», – отметил Иван Марчук.

По его словам, сегодня на автовокзалах и автостанциях Российской Федерации обслуживаются 14 577 пригородных и 5 867 междугородных зарегистрированных маршрутов. Но есть еще огромное количество неучтенных автобусных маршрутов. «На мой взгляд, необходимо принимать меры вместе с Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, чтобы не было таких вот неорганизованных перевозчиков и пунктов прибытия транспорта», – сказал Иван Марчук.

Он также добавил, что до сих пор не принят подготовленный еще в 2003 году проект ГОСТ Р «Услуги по придорожному сервису. Требования к автовокзалам». Принятый в 2007 году Федеральный закон «О саморегулируемых организациях» не действует, также как и Федеральный закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». Согласно этому документу органы местного самоуправления должны создать условия по обслуживанию населения как грузовым, так и пассажирским транспортом. «Сегодня никто не назвал ни одного муниципального образования, где бы эти вопросы решались. Нет нормативной базы, которая позволила все это сделать. Надо, чтобы Общественный Совет заработал. Тут будут все люди профессионалы своего дела. Именно Совет позволит выработать политику большинства по всем вышеперечисленным вопросам», – подчеркнул Иван Марчук.

На заседании Общественного Совета руководитель научно-методического центра Российского автотранспортного союза Виктор Гацулов рассказал, что автобусным парком общего пользования в Российской Федерации обслуживается 1 120 городов и поселков

городского типа, а также 72 941 сельский населенный пункт. Российским автотранспортным союзом в 2007 году составлен реестр существующих автовокзалов, в котором числится 367 автовокзалов и 1 194 пассажирские автостанции.

Далее выступил начальник отдела Российского автотранспортного союза Евгений Колесников. С его слов, по статистике сейчас порядка 5 тысяч автобусных маршрутов действуют между регионами. Вместе с тем, в реестр Министерства транспорта Российской Федерации на сегодняшний день официально внесены только 2400 маршрутов. Эта информация представлена 75 регионами.

Евгений Колесников отметил, что «поступающая из регионов информация об оформлении паспортов маршрутов оставляет желать лучшего».

«Основной недостаток при оформлении паспортов маршрутов заключается в неправильном оформлении расписаний движения автобусов. Складывается впечатление, что автовокзалы просто формально относятся к их согласованию. А когда начинается проверка, то оказывается, что нет времени отправления, а есть только время прибытия, или время отправления не соответствует реальному», – сказал он.

По Тульской области в реестр Министерства транспорта Российской Федерации внесено только 64 маршрута, во Владимирской области – 42 маршрута, в Санкт-Петербурге – 35 маршрутов, по Саратовской области – 29 маршрутов. Передовиком, по словам Колесникова, является Ставропольский край. По данному региону в реестр уже внесено 135 маршрутов и есть тенденция к увеличению этого числа. В Красноярском крае официально зафиксировано 33 маршрута, в Калужской области – 43, а в городе Москве – всего лишь 18 маршрутов.

«На самом деле, конечно, этих маршрутов гораздо больше. Когда подписывался приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 14 августа 2003 года № 178, четырем субъектам (Москве, Московской области, Санкт-Петербургу и Ленинградской области) была сделана поправка. Было решено, что они сами формируют реестр и информируют Министерство транспорта Российской Федерации. И за пять лет его существования, мы видим такое количество маршрутов. Это капля в море. В прошлом году создали Общественный Совет, и стало чуть проще, пошло шевеление. Владельцы автовокзалов стали активнее информировать об автобусных маршрутах. Именно автовокзалы должны активизировать эту работу. Владея информацией о маршрутах и об их количестве, можно воздействовать на перевозчиков-нелегалов», – сказал Евгений Васильевич.

«В законопроекте «Об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в Российской Федерации», который Правительство Российской Федерации внесло в Государственную Думу в 2007 году, прописано, что автовокзал для осуществления регулярных пасса-

жирских перевозок должен заключать договора с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации. Исходя из этого, автовокзалам нужно более активно заниматься данным вопросом. Сейчас «автовокзалы» создаются «от березы» или «от бордюров». Мы категорически против этого. Надо думать над тем, какие нормативные документы необходимо разработать для выправления ситуации. Все должно быть в соответствии с законом», – уточнил Президент РАС Иван Марчук.

Он также подчеркнул, что автовокзалам необходимо проработать вопрос информационного обеспечения. Чтобы человек был в курсе расписания движения автобусов по всему пути своего следования. Надо создать нормальные условия, чтобы пассажир ехал и знал, где и как он может получить необходимую информацию. Так, каждый москвич скажет, где находятся железнодорожные вокзалы, а вот где находится автовокзал, знают далеко не все.

Директор ГУП Владимирской области «Владимирский Автовокзал» Владимир Каленов сообщил, что у них 8 станций работают в сети, то есть пассажир может прийти на автостанцию и купить билет по цепочке своего следования, как на железной дороге. Кроме того, на автовокзале установлены две информационно-справочные системы с контактными экранами, на которых можно найти расписание и нужный маршрут, а также наличие свободных мест на тот или иной рейс. Выступающий также предложил поработать над вопросом создания единой базы по всем автовокзалам и автостанциям всех субъектов Российской Федерации на основе разработанной Тульской системы.

Генеральный директор ООО «Русские Автобусные Линии» Борис Лоран высказался о том, что при решении вопроса о применении единого программного обеспечения очень важно обеспечить безопасность информации.

«Вопрос в том, какой автовокзал даст полную информацию на чужой сервер? Сервер должен быть гарантированно защищен, потому что вы по-





нимаєте, что все наши перевозки, все деньги, все самые сладкие маршруты высвечиваются на сервере коммерческой структуры, которая изобрела эту программу. Таких программ много. Но мы тоже работаем с Тульской системой. Где гарантия, что эта информация не попадет куда не надо. Этот сервер должен быть изолирован от заинтересованных структур. В нашей системе введен мониторинг пассажиропотока и там информация защищена. Она используется соответствующими структурами и по этим данным за 2008 год были найдены 9 человек, которые числились в федеральном розыске. Но если информация о наиболее выгодных рейсах попадет в руки заинтересованных структур, то может начаться соответствующее давление на перевозчиков», – подчеркнул Лоран.

Генеральный директор ООО «Русские Автобусные Линии» предложил начать с того, что объединить расписания и наладить работу между двумя основными направлениями – Центральным и Южным федеральными округами, так как особенно в сезон отпусков многие жители Центрального федерального округа отправляются на юг.

«Надо начать с двух округов, чтобы между собой разобраться, чтобы выработать единые правила игры и уже на конкретном примере продемонстрировать возможности работы системы организациям из других регионов. Должны быть установлены четкие правила игры», – отметил Борис Лоран.

О работе другой системы рассказал руководитель ГУП «Саратовский автовокзал» Алексей Большаков.

«В наше объединение входит порядка 39 автовокзалов и автостанций области. Причем за последние 2 месяца мы открыли еще 3 автостанции. Мы приступили к процессу автоматизации наших подразделений. Уже все станции и вокзалы нашей Саратовской области автоматизированы. Но мы выбрали не тульскую систему, а аналогичную, но, на наш взгляд, более функциональную – казанскую систему», – сказал Большаков.

По его словам, система связана с работой с контролирующими органами, а основное ее составляющее – это продажа билетов в режиме «он-лайн». Би-

леты продаются на весь путь следования пассажира, работа ведется через центральную базу данных.

«Единственное, что мы пока на данном этапе не подключили центральный автовокзал. Мы опробовали в течение месяца несколько автостанций, а потом накрыли всю область. Платформы, на которых прописаны программы, аналогичны. Самое основное – это понимание и взаимодействие. Я думаю, что мы со своей стороны как объединение автовокзалов Саратовской области примем активное участие во всех вопросах Общественного Совета. И будем реализовывать все совместные проекты», – добавил Алексей Андреевич.

В свою очередь, представитель из Иваново предложил более тесное сотрудничество коллегам из Владимирской области, чтобы пассажир мог купить во Владимире обратный билет до Иваново.

Владелец одного из тульских автовокзалов Николай Митяев предложил другое решение проблемы с нелегальными извозчиками. «Легальные или нелегальные извозчики – это все ерунда. Здесь во главе угла стоит пассажир. Именно он выбирает к легальным перевозчикам идти или нет. Мы работаем с Борисом Олеговичем Лораном на нескольких маршрутах, и работаем в рамках законодательства. И сейчас мы вышли из нелегального бизнеса. Поэтому в первую очередь надо смотреть на то, как работать с пассажирами. Если компания меняет подвижной состав на новый, клиенты тут же идут в эту фирму. Пассажир выбирает, откуда и как ему проще уехать, ему все равно как называется станция, а важна лишь культура обслуживания», – сказал Николай Митяев.

Он предложил сделать нелегально существующие пункты отправления автобусов мини-автостанциями, а перевозчиков привязать к согласованной базовой автостанции. В этом случае перевозчик гораздо быстрее сможет «выйти из тени».

«Сегодня инфраструктура автовокзалов и станций устарела. У нас как не было на тульском направлении автостанций, так их и нет. Мне повезло, я был на приеме у Леонида Липсица (руководитель Департамента транспорта и связи города Москвы – прим. журналиста), и мы говорили по поводу автобусных отправок от метро «Улица академика Янгеля» и метро «Аннино». Есть хорошие большие площадки под автостанции, но нам не дают их узаконить из-за отсутствия возможности оформить земельные отношения. Не удастся пробить эти места. А станций надо делать в десятки раз больше, как в городе Москве, так и в регионах», – сказал следующий выступающий из Тулы Андрей Ревко.

Начальник Ярославского автовокзала Сергей Глухов рассказал о работе нелегальных извозчиков в своем регионе. «У нас 4 автовокзала и 14 автостанций по Ярославской области. Нелегалы, которые у нас ездят, это водители «ГАЗелей», которые отводят пассажиров прямо от касс, сажают их в свои миниавтобусы, а потом на маршруте несутся впереди наших автобусов и собирают пассажиров по дороге. Вот если бы мы

могли пустить на междугородние маршруты «ГАЗели». Ведь они очень мобильны и привлекают пассажиров. Но нам отказывают с мотивацией, что в этих машинах нет багажного отделения», – поделился проблемами региона Сергей Глухов.

В Санкт-Петербурге проблема перевозчиков заключается в том, что Санкт-Петербург и Ленинградская область никак не могут найти общий язык. Камнем преткновения является станция «Девяткино», которая находится на границе области и города. Коллеги Ленинградского региона пока не хотят войти в единую систему и развивать свои вокзалы.

Представитель Рязани поделился аналогичной проблемой.

«Мы предлагаем весь комплекс возможных услуг, начиная от цивилизованной посадки и заканчивая обязательным исполнением расписания. Но нелегалы балуют пассажира несанкционированной посадкой в «ГАЗели» по заполнению рядом с автовокзалом. Это очень удобно: пассажир может избрать посадку, не дойдя сто метров до автовокзала, потому что ему там удобно. Органы власти разводят руками и просят не создавать напряженную обстановку. При этом большинство «бордюрщиков» пользуются услугами автовокзала; пассажир пьет кофе на нашем вокзале, а отправляется в путь с тем, с кем ему удобно. Часто пассажиров отталкивает отсутствие подвижного состава в конкретный момент времени», – сказал Андрей Ярыгин.

На совещании помимо всего прочего поднимался вопрос о том, как финансовый кризис отразился на работе автовокзалов и автостанций различных реги-

онов Российской Федерации. Так, во Владимирской области пассажиропоток упал процентов на 10% по сравнению с прошлым годом, в Иваново – на 5-10%, как на межгородные, так и на пригородные маршруты, в Санкт-Петербурге произошло сезонное снижение пассажиропотока, которое, как считают перевозчики этого региона, будет длиться до марта, а потом пойдет подъем. Наиболее серьезно кризис отразился на сибиряках. Там пассажиропоток упал на 20%. При этом, приходится снимать автобусы и закрывать маршруты. Тем не менее, большинство участников отметили, что глобальных потрясений в связи с кризисом они не испытывают.

На совещании был затронут целый ряд вопросов, касающийся перспективных направлений дальнейшего функционирования Общественного Совета. Вновь избранному председателю Совета, было поручено подготовить план работы на 2009 год, с учетом пожеланий, высказанных на собрании и предложений от каждого региона, которые в дальнейшем будут направляться в Совет.

В общем и целом совещание прошло на хорошем уровне и, как отметили сами участники, с большой заинтересованностью и пользой для всех присутствующих. В рамках дальнейшей работы Российского автотранспортного союза Общественный совет должен стать тем самым объединяющим звеном, которого так не хватает всем организациям, осуществляющим междугородные автобусные пассажирские перевозки.

Пресс-служба

НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОВОКЗАЛОВ

Интервью с новым председателем Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском автотранспортном союзе, генеральным директором ООО «Русские Автобусные Линии» Борисом Олеговичем Лораном.

В конце января в Российском автотранспортном союзе прошло совещание Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов, на котором был выбран новый председатель совета. Им стал генеральный директор ООО «Русские Автобусные Линии» Борис Лоран. В интервью нашему журналу он поделился своими планами и мыслями относительно предстоящей работы в должности председателя совета, а также затронул некоторые существующие в транспортной инфраструктуре проблемы.

– Борис Олегович, поделитесь, пожалуйста, своими впечатлениями и ощущениями относительно назначения Вас на пост председателя Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов?



Генеральный директор
ООО «Русские Автобусные Линии»
Лоран Борис Олегович

– Семилетний опыт работы нашей компании «Русские Автобусные Линии» по развитию автовокзалов и самой политики их развития, признан другими структурами, которые работают в транспортной инфраструктуре. Этим назначением еще раз подтвердилась правильность нашего курса. Я понимаю, что это большая общественная нагрузка, но я также понимаю, что это еще и некий новый импульс для развития той системы, которую мы пропагандируем и создаем. Это только пойдет на пользу делу и, в первую очередь, пойдет на пользу пассажирам, потому что все те наработки, которые уже сделаны нами и которые ведутся в настоящее время, они направлены, во благо пассажира. Сегодня нами делается все для его удобства, для обеспечения безопасности и возможности составить самому свой маршрут, чтобы находясь, например, в Ярославле он мог приобрести билет из Владимира на юг. Мы постоянно максимально расширяем услуги и увеличиваем сервис для пассажиров в плане возможности его передвижения по стране и, в том числе, за ее пределы.

– Как в этом смысле может помочь Общественный совет?

– Если система РЖД работает под единым руководством, где вырабатывается политика развития и т.д., то все автовокзалы существуют как бы сами по себе. И плюс проблема существующего нелегального рынка перевозок никуда не делась, она существует и причиняет массу неприятностей официальным вокзалам. Процентом 70 проблем того или иного вокзала в том или ином регионе схожи с проблемами соседей. Получается, что Общественный совет – это возможность собраться специалистам одного узкопрофильного рынка и поделиться информацией. Ведь ни один вуз не выпускает именно специалистов по автовокзальной деятельности. Там появились разные люди из разных секторов экономики. В рамках Совета появилась возможность поделиться опытом и не повторять ошибки других. Второй момент – это то, что каждый вокзал, пытаясь развиваться, идет своим путем. А по сути, все эти пути совпадают, так как все они в рамках здравого смысла и существующей экономической ситуации. Когда каждый сам по себе, не имея при этом информации, каких-либо юридических, аудиторских и административных ресурсов, то это все долгий процесс. Контактируя друг с другом, обсуждая и вырабатывая единую стратегию развития автовокзала как такового, во многом они «перепрыгивают» этот сложный путь и быстрее продвигаются к цели – к созданию полноценного современного объекта транспортной инфраструктуры.

– То есть Совет должен выступить в данном случае как некий «объединитель» автовокзалов?

– Да, в общем, это объединение автовокзалов, которое независимо по своей сути. Все решения Совета проходят в некоем рекомендательном характере. Члены Совета могут согласиться с ним или нет. Здесь акцент сделан на обмене информацией и внедрении

новых разработок, а также на защите автовокзалов от того же нелегального рынка, который и подрывает экономику автовокзала, и идет вразрез действующим региональному и федеральному законодательству. Мы переходим в качественно другую фазу развития нашего рынка. Когда каждый боролся сам по себе эффекта практически не было. А через Общественный совет мы получили возможность коллективно обращаться в различные структуры. Если группа автовокзалов обращается коллективно и озвучивает свои проблемы, то это уже и воспринимается по-другому и действующие чиновники начинают более активно помогать в решении этих вопросов. Особенно это касается тех вокзалов, где государственная форма собственности. Как показывает жизнь, не все губернии знают проблемы своих же автовокзалов, которыми владеют. И не всегда директора вокзалов или объединения вокзалов может достучаться до наших властей и объяснить им проблемы, а в итоге все это сказывается на пассажире.

– Вы уже что-то успели сделать с момента вашего назначения?

– Да, мы уже успели кое-что сделать. В начале февраля мы собирали представителей Ярославской, Владимирской и Ивановской областей и выработали единую стратегию по взаимодействию между собой в этих регионах, потому что там очень активно развиты межрегиональные перевозки. Причина тому постоянная миграция населения: люди живут в одном регионе, работают в другом. Мы подготовили документ для обращения в органы власти по пресечению нелегального извоза, который там процветает и очень сильно подрывает экономику. Состыковали деятельность отделов организации перевозок этих вокзалов, проработали вопросы открытия новых маршрутов и рейсов, которые сейчас востребованы пассажирами и взяли совместно все это под контроль, чтобы рыночным механизмом противостоять нелегальным перевозкам. Мы сейчас всячески отходим от шаблонов прошлых лет, когда было расписание, и оно годами не менялось. Вокзал становится более гибким и



активнее выясняет, что нужно пассажирам. Ведь чем хорош нелегальный рынок, так это тем, что он гибок. Как только появляется потребность в каком-то рейсе или маршруте, недобросовестные перевозчики тут же все это налаживают. А официальный вокзал более закостенелый в этом смысле.

– Таким образом, вы планируете контактировать с регионами посредством таких встреч?

– Не только. Мы сейчас создали специальный телефон для Общественного совета, по которому смогут обращаться представители всех вокзалов, с ними будет налажена постоянная связь. Также со всеми вопросами и предложениями перевозчики смогут обращаться по электронной почте и посредством сайта. Мы, таким образом, даем трибуну, чтобы каждый мог озвучить свою проблему, а также найти интересующую его информацию по той или иной теме. Обмен опытом и информацией должен происходить постоянно и оперативно. Мы естественно будем встречаться с коллегами. Я регулярно выезжаю в регионы, и мы стараемся привлечь на встречи и представителей из соседних республик, краев и областей. Директора автовокзалов всегда с радостью идут на подобные встречи, так как всегда есть, что обсудить, поделиться своими проблемами и достижениями. По результатам таких встреч мы составляем протокол с вопросами, предложениями и решениями, а затем всю эту информацию мы будем постоянно размещать на сайтах Московского транспортного союза, Российского автотранспортного союза, Некоммерческого партнерства ЕТС «Российские Автобусные Линии». И автовокзалам по электронной почте в постоянном режиме будет рассылаться свежая информация (все наработки разработки, нормативные документы и прочее).

– Какие у Вас планы на ближайшее будущее?

– До лета мы должны полностью наладить контакты между автовокзалами по группам регионов и глобально. К сезону отпусков мы хотим систематизировать ситуацию с перевозками людей на юг

России и подготовиться к этому планоно, потому что каждый раз очень много проблем, связанных с данными регионами. Люди все равно поедут на юг отдыхать, но вопрос, какие услуги им будут предоставлены: будет это официальная перевозка пассажиров или «тротуарная» в виде непонятных автобусов, в которые люди будут загружаться частным порядком, их повезут непонятно куда и не факт, что потом они заберут их обратно. Надо, чтобы все это было под контролем, потому что это самые доходные сезонные перевозки, большие тарифы, и мы хотим состыковать все, чтобы автобус из одного региона по ходу движения на юг собирал по дороге пассажиров. Для транспортных компаний это очень выгодно, так как будет максимальная загрузка. Если в начале сезона мало людей едет на юг, то потом пассажиропоток возрастает – туда обратно едет максимум людей. А в конце сезона, как правило, уже обратно все возвращаются домой. И это самый важный момент, так как транспортная компания несет большие затраты, когда пустой автобус гонит на юг, чтобы забрать своих пассажиров обратно. А если собрать пассажиров с нескольких регионов, то экономика становится совсем другая. Мы вплотную сейчас занимаемся вопросом диспетчеризации и контроля и с тремя регионами уже проговорили все эти моменты. В настоящее время присоединился еще Смоленск, и Тула подключается.

Кроме того, мы встречались с Краснодарским краем по этому вопросу и готовим план совместных действий по сезонным перевозкам.

В начале марта мы соберем в Ставрополе местных перевозчиков и представителей автовокзалов, и обратимся к транспортным структурам кавказских республик с предложением наладить цивилизованные и контролируемые перевозки. Это одна из основных задач. В пассажирских перевозках с Кавказа существуют определенные проблемы. К примеру, из Грозного на Москву осуществляется 12 рейсов в день. Известно, откуда они выходят, но непонятно куда приходят. Мы в Ставрополе вели переговоры с представителями «Единой России», они нас поддержали, а также встречались с министром транспорта края, с которым также установлено полное понимание.

Также в рамках Общественного совета мы плотно занимаемся вопросом создания единой системы продажи билетов всех автовокзалов. На каждом из них есть своя диспетчерская кассовая программа, всего их порядка пяти версий (Тульская, Ярославская, Казанская и т.д.). У нас идет активная разработка системы, которая будет независима ни от кого, но которая при этом будет состыкована со всеми вокзальными системами. Через нее будут «выбрасываться» лимиты билетов на продажу. При этом на любом вокзале пассажир сможет приобрести билет любого вокзала в другом регионе. Мы ничего нового не придумали: в РЖД и Аэрофлоте это есть, а на



нашем автовокзальном рынке этого на сегодняшний день нет, и мы пытаемся внедрить такую систему. Всем понятно, что вроде так и должно быть, но этим никто никогда не занимался.

Как одно из приоритетных направлений развития автовокзала, под его эгидой и в его диспетчерско-кассовой системе планируется открывать кассовые пункты по продаже билетов в различных точках города и региона. Сейчас мы начали плотно работать с вузами вплоть до того, что производится выездная торговля билетами. Студенту при этом не нужно ехать на вокзал и бронировать билет. Касса сама «приезжает» к студенту, продает и бронирует билеты, то есть оказывается полный спектр услуг.

– Ну, и напоследок, хочется узнать, как часто будут проводиться заседания Общественного совета?

– Проблема в том, что регионов много и собрать все вокзалы и автостанции очень непросто. Но на

последнем заседании мы пришли к мнению, заседания должны проводиться минимум раз в квартал, потому что автовокзалам всегда есть что обсудить. При этом мы постоянно общаемся, и будем продолжать это делать со всеми в прямом режиме, и проводим встречи группами по несколько регионов. Так, например, мы едем в Ставрополь, и туда на встречу приедут, как минимум, представители Южного Федерального Округа. У нас есть чем поделиться друг с другом и что обсудить.

Редакции информационного бюллетеня «Российские Автобусные Линии» остается только пожелать успехов вновь назначенному председателю Общественного совета в совершенствовании деятельности автовокзалов.

Пресс-служба
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ТУЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

В конце января в Москве состоялось совещание общественного совета Российского автотранспортного Союза (РАС), посвященное в основном совершенствованию деятельности автовокзалов и пассажирских автостанций. Сегодня об этом совещании, о методах решения рассмотренных на нем проблем и многих других важных для автоперевозчиков вопросах мы беседуем с Николаем Митяевым, президентом Тульской ассоциации автотранспортных предприятий («Тулатранс»).

– Сегодняшний кризис коснулся и транспортных перевозок, как грузовых, так и пассажирских. Каким образом это сказывается на работе тульских автопредприятий?

– На совещании мы общались с представителями разных регионов нашей страны. Назывались цифры производственной деятельности за декабрь прошлого года и январь нынешнего. В некоторых областях они неутешительны, объем перевозок сократился на 20 и более процентов. Судя по ситуации в 29 предприятиях, входящих в «Тулатранс», в нашем регионе обстановка куда более оптимистичная. Падение есть, но незначительное. Тем не менее, предупредительные меры для сохранения пассажиропотоков и грузовых перевозок мы принимаем. Наша ассоциация активно помогает предприятиям в решении их проблем.

– Как давно существует «Тулатранс»?

– Он был создан в 2002 году. Но этому предшествовало немало событий и несколько лет кропотливой работы. В 1991 году на дорогах Тулы и области появились первые частные перевозчики. Практически все они «катались», как говорится, «без руля и ветрил». Деньги за частный извоз шли исключительно в свой карман без уплаты каких-либо налогов, а за безопасность перевозок, техническое



состояние машин отвечать, кроме водителя, было некому. Об упорядочении выхода частных маршрутов и вообще речи не шло. Колесили как и где придется. Тогда возникла идея закрепить частный извоз за автотранспортными предприятиями. Но там частникам жилось неуютно, так как они создавали какую-то конкуренцию, их стремились захватить более крупные перевозчики.

В начале девяностых годов я работал в адми-

нистрации г. Тулы начальником управления транспорта и связи. И все эти проблемы прекрасно знал. Для упорядочения процессов перевозок пассажиров частниками в 1995 году было принято постановление главы города, в котором определялись правила допуска к перевозкам на маршрутах. Это постановление стало своеобразным правовым актом, поскольку ни соответствующих законов, ни указов в новой рыночной России по этому поводу не было. Приходилось ориентироваться на приказ № 200 Министерства автотранспорта РСФСР 1981г., который катастрофически отстал от жизни. Например, там было прописано, что открытие новых маршрутов согласовывается с исполкомами, которые давно были упразднены, а в роли автобусов – маршрутных такси должны были выступать «РАФы», которые в Россию уже не импортировались.

К тому же в стране было упразднено Министерство автомобильного транспорта, осталось только Министерство транспорта, которое отвечало за куда более мощные направления, а до автомобилистов там «руки не доходили». Так что постановление главы г. Тулы хоть как-то ставило частные перевозки в правовые рамки.

А для того, чтобы с частного извоза платили налоги, его было решено «вмонтировать» в предприятия. В 2000 году было организовано ООО «Тульский перевозчик», в которое вошли несколько автотранспортных предприятий, получивших лицензии. Так поэтапно создавался цивилизованный рынок независимых автоперевозчиков. Но вопросов у новых автотранспортных предприятий возникало много: по организации дорожного движения, отработке маршрутов, оформлению необходимых документов и так далее. Поэтому было решено создать ассоциацию «Тулатранс», которая сразу же вступила в Российский автотранспортный союз.

- Какие задачи решает РАС и, соответственно, «Тулатранс»?

- РАС возглавляет генерал-полковник Иван Дмитриевич Марчук. В 90-х годах он служил в инженерных войсках и строил некоторые тульские дороги. Тогда-то мы с ним и познакомились. Человек он очень авторитетный и уважаемый, автотранспортный союз под его руководством быстро стал влиятельной структурой, способной решать многие проблемы. РАС – своего рода наш посредник в Правительстве страны и Государственной Думе. Союз участвует в разработке законов по автомобильному транспорту, в частности, действующего с 1 мая 2008 г. Устава.

В апреле в Госдуме состоится второе чтение Свода правил для автотранспорта, в разработке которых тоже активное участие принимал РАС и, в частности, ваш покорный слуга. Некоторые предложения «Тулатранса» вошли в обсуждаемые сегодня правила.



Утром «Тулатранс» - вечером заграница

- В «Тулатранс» входит 29 предприятий. С какими проблемами они чаще всего сталкиваются?

- Среди предприятий есть достаточно мощные, с солидным стажем работы, а также те, что недавно вошли в эту рыночную нишу. Есть такие, что осуществляют только пассажироперевозки, и те, что укомплектованы только грузовыми машинами (например, ЗАО «Сигнал»).

Самые крупные предприятия – ЗАО «Тульский перевозчик», НП «Кора», ОАО «Тулапассажиртранс», «Горавтотранссервис», «Автотранс-М» и другие. Фирмы специализируются на пассажирских, грузовых перевозках, обслуживании и ремонте автомобилей. И все без исключения нуждаются в хорошо подготовленных кадрах, в решении правовых и организационных вопросов, повышении спроса на услуги, обновлении машинного парка... За помощью часто обращаются в ассоциацию. Мы активно содействуем, например, в подготовке кадров, в отстаивании интересов перевозчиков во властных структурах.

В «Тулатранс» входит лицей № 11, который готовит водителей и ремонтников. Мы активно участвуем в этом процессе. Ассоциация заключила договор, одна из сторон которого – администрация Тульской области, тоже заинтересованная в подготовке квалифицированных кадров для транспортной сферы. Я – председатель госкомиссии, дающей путевку в жизнь выпускникам лицея, а наша ассоциация берет на себя проблемы их трудоустройства, благо работать ребятам есть где. А к марту «Тулатранс» откроет свой учебный центр подготовки специалистов. У ассоциации немало и других задач. Например, Министерство транспорта России передало РАСу такие функции, как оформление загранчных пропусков на автомобили, выдачу разрешений на междугородние и международные перевозки, внесение допущенных до загранпоездки машин в

соответствующий реестр Министерства...

Часть своих полномочий РАС передал региональным ассоциациям. «Тулатранс» имеет право оформлять разрешающие документы на пересечение границы автотранспортом, проводить сертификацию. Сертификация – это оценка безопасности перевозок, без нее сегодня ни одна машина не может уйти в рейс.

Ну и, конечно, ассоциация обязана помогать своим членам в вопросах сотрудничества, в выборе маршрутов, в улучшении обслуживания пассажиров и клиентов. Собственно говоря, именно вопросам организации междугородних перевозок в которой важным звеном является работа автовокзалов, и было посвящено недавнее совещание в Российском автотранспортном Союзе.

Вокзальные страдания

- Какие же вопросы на нем обсуждались?

- Для Тулы они чрезвычайно актуальны. Речь шла о работе автовокзалов и пассажирских автостанций в условиях финансового кризиса, о допуске к рынку автотранспортных услуг. На совещании также обсудили Положение об автовокзале и пассажирской автостанции

- А какие в Туле проблемы с автовокзалами?

- Огромные. Самый большой автовокзал на проспекте Ленина – в собственности ОАО «Тула-автотранс». Он весьма невелик для областного центра. И пассажирские перевозчики, не имеющие отношения к вышеуказанной фирме, практически не могут пользоваться его услугами. Та же история и с автостанцией в Заречье. Подобные ситуации в стране – не редкость, поэтому вопрос и обсуждался в РАС. Участники совещания считают, что руководство автовокзалов обязано строить свою работу, взаимодействуя с муниципальной властью. Последняя должна взять на себя координационные и контрольные функции по использованию вокзальных площадей и оказанию услуг перевозчикам, которые за это платят. На совещании даже обсуждалась методика расчета тарифов за услуги автовокзалов и автостанций. Пассажирам должно быть комфортно и отправляться в путь и путешествовать независимо от того, какого перевозчика они изберут.

Например, в Москве фирмой «Русские Автобусные Линии» организована сеть автостанций, предоставляющая услуги автоперевозчикам. Но в Туле решение вокзальных вопросов пока уперлось в тупик. Нужна воля и желание власти по выходу из проблемы, необходима добрая воля всех перевозчиков и тех, кто имеет вокзалы, по взаимодействию. Только при создании единой вокзальной сети с учетом интересов всех перевозчиков можно создать

максимально комфортные для пассажира условия и по предварительному приобретению билетов, и по выбору удобных по времени и расстояниям маршрутов...

Сейчас в области создан Совет по решению проблемы автовокзалов, в который вошли «Тула-автотранс», «Тулатранс», ООО «Динамо»... Будем стараться договориться.

А вообще рынок автоперевозок, тем более в кризисные времена, на мой взгляд, требует новых подходов и со стороны его участников и со стороны власти.

- Каких, например?

- Слышал, что в администрации области есть намерения увеличить штаты департамента транспорта и дорожного хозяйства. Между тем, на мой взгляд, есть более действенный механизм, который мы обсуждали с губернатором В. Д. Дудкой. Такая система, кстати, способна исключить лоббирование тех или иных автотранспортных фирм и не тратить бюджетные средства на проведение конкурсов. За департаментом нужно сохранить функции определения транспортной политики области, разработку маршрутов, исходя из потребностей населения, контроль за исполнением подзаконных актов. А при департаменте создать общественный совет, в который войдут представители ассоциации и автотранспортных предприятий области. Они должны обсуждать насущные проблемы, искать пути их решения, вырабатывать стратегию будущего. А для упорядочения движения по маршрутам следует создать госучреждение с функциями диспетчерской службы, осуществляющей связь с автопредприятиями, которые могут работать по принципу взаимозаменяемости. Например, если одно из предприятий не обеспечило по какой-либо причине движение машин по расписанию, диспетчеры заполнят «нишу» за счет других перевозчиков. Согласитесь, это рационально



- А о чем еще говорилось на совещании в РАС?

- Шла речь и о решении социальных вопросов частных предпринимателей, например, маршруточников. К ним иногда относятся как к изгоям, а между тем, они вкалывают по 12-14 часов в сутки и исправно платят налоги. Значит, государство обязано дать им гарантии социальной защиты. Наша ассоциация работает над этим, а еще предъявляет к водителям-предпринимателям требования по медицинскому обследованию, технике безопасности, исправному состоянию транспортного средства... Если требования не выполняются, мы можем снять нерадивого водителя с маршрута и даже запретить ему такой вид деятельности. Безопасность перевозок – главное. Поэтому первоочередной вопрос – обновление машинного парка. И тут многое удалось сделать. Только в 2007-2008 годах на маршруты в области вышли 120 новых машин, приобретенных в основном в кредит. Это в основном «Форды», «ИВЕКО», «Мерседесы»... И в этом мы тоже активно помогаем членам ассоциации.

- А как предприятия, входящие в «Тулатранс», разбираются с маршрутами? Не секрет, что они бывают выгодными и, напротив, не очень доходными. Разборки не бывает?

- У каждого предприятия своя специфика. Какие-то из них работают в городах, какие-то обслуживают междугородние маршруты. Водители предпочитают свои, наезженные дороги, где известен каждый поворот, каждый ухаб. Это, кстати, – дополнительные условия безопасности движения. А понятие невыгодного маршрута относительно. При хорошей работе и отличном обслуживании пассажиров любой маршрут будет популярным, а значит, и окупаемым.

- Итак, подытожим наш разговор. «Тулатранс» – объединяющая автопредприятия структура, которая к тому же оказывает автомобилистам уникальные услуги помогает в подготовке кадров, оформляет сертификаты на автотранспорт и выдает «визы» на право выезда машин за рубеж.

Остается назвать телефоны ассоциации: 41-83-43; 41-00-20; и адрес: г. Тула, Новомедвенский проезд, д. 11-а.

А еще у «Тулатранса» есть филиалы:

в Новомосковске,

в г. Узловой,

в г. Ефремове

и даже в Москве

Обращайтесь за помощью. Двери «Тулатранса» открыты для всех!

По материалам:
Тульская областная газета – Молодой коммунар
<http://mk.tula.ru/10042.html>

МИНТРАНС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Объемы перевозок выросли

Состоялась рабочая встреча председателя Правительства РФ Владимира Путина с министром транспорта РФ Игорем Левитиным. Глава Минтранса доложил премьер-министру об основных итогах работы транспортного комплекса страны в 2008 году. Несмотря на экономический кризис, вызвавший в последние месяцы года сокращение объемов перевозок пассажиров и грузов всеми видами транспорта, отрасль завершила год с хорошими показателями. По словам Игоря Левитина, в целом все виды транспорта работали в прошлом году с превышением уровня 2007 года. В частности, увеличились объемы перевозок морским транспортом, вырос объем перевалки грузов в морских портах, авиация превысила пока-



затели 2007 года на 11%. Впервые за постсоветские годы были перевезены 50 миллионов пассажиров. Владимира Путина особенно заинтересовали показатели отрасли в последние месяцы 2008 года, когда Россия в полной мере ощутила на себе негативные последствия глобального финансового кризиса. Как отметил Игорь Левитин, в четвертом квартале на всех видах транспорта было отмечено падение объемов перевозок. Однако в целом за год все виды транспорта превысили объемы перевозок грузов и пассажиров 2007 года. Игорь Левитин доложил главе Правительства о создании лизинговой компании. «Это будет государственная транспортная лизинговая компания. Документы находятся в Правительстве, вопрос согласован с Министерством экономического развития. Уставной капитал составит 40 млрд рублей», – заявил Игорь Левитин. По его словам, первые закупки по лизингу будут осуществляться уже в текущем году, на это в бюджете 2009 предусмотрено 15 млрд рублей. На эти деньги предполагается приобрести около 10 тысяч единиц различной техники. В настоящее время отобраны 68 предприятий во всех регионах Российской Федерации, которые могут принять участие в конкурсах на право размещения госзаказа. «Мы подготовили требования к технике и объявим конкурс. Вместе с Министерством промышленности и торговли отберем по конкурсу те предприятия, которые смогут нам сделать такие машины. Это будут такие крупные предприятия, как КамАЗ, который практически впервые будет делать для нас такую технику», – пояснил Игорь Левитин. По его оценке, это позволит сохранить десятки тысяч рабочих мест. Несмотря на то, что конкурс планируется объявить в феврале или в первой декаде марта, Минтранс уже ведет переговоры по номенклатуре продукции с заводами. Еще одно поручение Минтрансу премьер-министра – обеспечение рабочими местами дорожно-строительных работ. Игорь Левитин отметил, что уже проведены

расчеты примерной численности рабочих мест на региональных и муниципальных дорогах. Теперь вместе с правительственной комиссией, которую возглавляет вице-премьер Александр Жуков, Министерство начинает сотрудничать по данному вопросу с соответствующими регионами. «Мы должны будем направить деньги на те виды работ, которые дают большие возможности для обеспечения рабочими местами. Мы готовы будем по решению Правительства развернуть эти работы и сможем обеспечить ими дополнительно примерно 25 тыс. человек», – заявил Игорь Левитин. Также министр проинформировал главу Правительства о структуре субсидирования пассажирских перевозок воздушным транспортом на Дальний Восток. С учетом средств, которые выделены на решение этой важной социальной задачи в 2009 году, Минтранс предлагает обеспечить авиаперевозки в период с 15 мая по 15 сентября. То есть тогда, когда школьники и студенты будут на каникулах. «Мы дадим им возможность приобретать билеты по доступной стоимости. Цена для жителей Дальнего Востока будет от 10 до 14 тыс. рублей. Всю остальную часть стоимости билета мы берем на себя», – сказал министр. Он пояснил, что предстоит провести конкурс и отобрать авиакомпании, которые смогут предложить стабильные перевозки и реальную цену на билеты. Если будет принят такой порядок, то, по расчетам Игоря Левитина, в текущем году по льготным ценам будут перевезены до 120 тыс. дальневосточников, что составляет примерно 30% от всего объема летних перевозок. Сейчас документ находится в стадии согласования с Министерством экономического развития. И если концепция будет одобрена, в феврале Минтранс объявит конкурс среди авиакомпаний.

Игорь НАУМОВ,
обозреватель «Транспорт России»

НОВОСТИ: МОСКВА

ПРЕФЕКТ ЦАО МОСКВЫ ПРЕДЛАГАЕТ УБРАТЬ СТОЯНКИ МЕЖДУГОРОДНЫХ АВТОБУСОВ ИЗ ЦЕНТРА СТОЛИЦЫ

Москва. 26 января. ИНТЕРФАКС-НЕДВИЖИМОСТЬ - Префектура Центрального административного округа выступает с предложением убрать с территорий, прилегающих к столичным железнодорожным вокзалам, стихийные стоянки междугородных и международных автобусов.

«Этот вопрос тесно связан с автомобильными заторами на наших дорогах. Например, площадь трех вокзалов. Здесь скапливается огромное количество междугородных и даже международных автобусов. Вплоть до того, что людей из Узбекистана сюда привозят», – сказал префект ЦАО Алексей Александров на пресс-конференции в центральном офисе «Интерфакса».

По его словам, все эти автобусы паркуются, как правило, в жилом секторе, на близлежащих улицах, что не отвечает, в первую очередь, интересам москвичей.

«Мы предлагаем вывести все эти автовокзалы ближе к МКАД, к станциям метрополитена. Такая работа ведется, и, думаю, она будет поддержана правительством Москвы», – пояснил префект.

/ИНТЕРФАКС

СТОЯНКИ АВТОБУСОВ НАДО УБРАТЬ С ПРИВОКЗАЛЬНЫХ ТЕРРИТОРИЙ МОСКВЫ, СЧИТАЕТ ПРЕФЕКТ

Стоянки больших автобусов, междугородних и международных, необходимо вывести с привокзальных территорий ближе к кольцевой дороге и станциям метро, считает префект Центрального административного округа столицы Алексей Александров.

«Мы предлагаем вывести большие автобусы с территорий, прилегающих к вокзалам. Они паркуются в жилом секторе, на ближайших улицах. Это не отвечает экологическим требованиям и комфорту жителей», - сказал Александров журналистам.

В качестве примера он привел площадь трех вокзалов (Казанского, Ярославского и Ленинградского), где останавливаются не только междугородние, но и международные автобусы.

«Мы предлагаем вынесение таких автобусных стоянок ближе к кольцевой дороге и к станциям метро, где можно создать нормальные условия для их размещения», - отметил Александров.

По его словам, в таком случае будут созданы должные условия для отдыха водителей автобусов, а пассажирам будет проще добраться к месту назначения.

/РИА Новости

ПРЕФЕКТ ЦАО ВЫЛОЖИЛСЯ НА ВСЕ СТО ДНЕЙ

И дал свою первую пресс-конференцию

Новый глава ЦАО Алексей Александров отметил 100 дней со вступления в должность пресс-конференцией. На которой поделился своими ближайшими планами.

Транспорт. Префект предложил вынести к МКАД стихийные стоянки междугородних и международных автобусов, которые возникают у ж/д вокзалов, в частности, на знаменитой «площади трех вокзалов».

[HTTP://WWW.MK.RU/BLOGS/IDMK/](http://www.mk.ru/blogs/idmk/)

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: МОСКВА

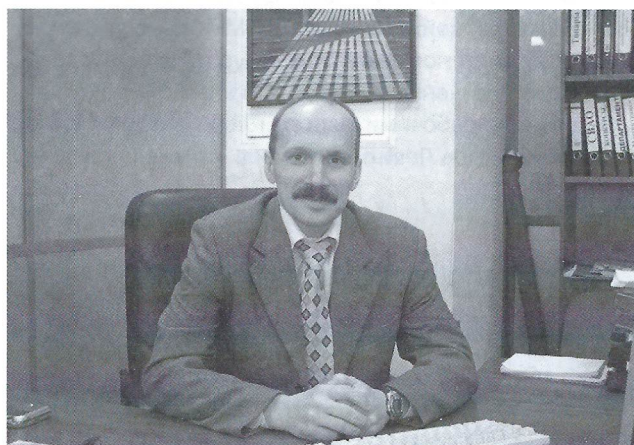
От ПМАМ до автовокзалов со всеми остановками

Исследования в области внегородских автобусных перевозок показывают, что в настоящее время в городе Москве существует более сорока мест, от которых систематически осуществляется отправление автобусных рейсов междугородного и международного сообщения. При этом, большинство таких мест появилось в последние 10-15 лет в условиях активного, но довольно хаотичного развития рынка автобусных перевозок.

В сознании обывателя еще с советских времен отправление автобуса междугородного сообщения ассоциируется с автовокзалом, билетной кассой, залом ожидания, пирожками в кафетерии и камерой хранения багажа. И это было закреплено в нормативной документации, в которой оговаривалось даже количество стульев в кафетерии.

А что же говорят об этом действующие сегодня федеральные и московские нормативные документы?

«Порядок формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации», который утвержден приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 14 августа 2003 года № 178, устанавливает, что «отправление (прибытие) автобусов регулярных маршрутов между субъектами Российской Феде-



**Заместитель исполнительного директора по развитию
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»
Кошкин Павел Анатольевич**

рации производится, как правило, с автовокзалов (пассажирских автостанций), а также с мест, специально отведенных для этих целей исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации и соответствующим образом оборудованных».

Постановлением Правительства Москвы от 18 января 2005 г. № 24-ПП «Об организации регу-

лярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории города Москвы» установлен порядок организации и согласования пунктов отправления (прибытия) межрегиональных и международных автобусных маршрутов (далее – ПМAM), а также минимально допустимые требования к оборудованию ПМAM. Согласно указанному постановлению ПМAM должны иметь: выделенные места остановки автобусов (перроны) для посадки и высадки пассажиров; кассы по продаже билетов; залы (или другие оборудованные места) ожидания рейса, туалетные комнаты (или другие условия пользования бытовыми услугами); визуальное и звуковое информационное обеспечение пассажиров; места кратковременной стоянки автобусов.

Такие нормы, по многим параметрам не отвечающие традиционным представлениям об инфраструктуре междугородных и международных автобусных перевозок, были введены в связи с отсутствием в городе Москве необходимого количества соответствующим образом оборудованных автовокзалов и автостанций.

За время действия постановления Правительства Москвы от 18 января 2005 г. № 24-ПП Департаментом транспорта и связи города Москвы было согласовано одиннадцать ПМAM. Тем самым, более тридцати мест отправления (прибытия) автобусов междугородного и международного сообщения как работали, так и продолжают работать без согласования.

Более того, сроки действия согласования шести из одиннадцати ПМAM уже истекли, а действующее согласование имеют только пять ПМAM: автовокзал около станции метро «Щелковская», Аэровокзал (Ленинградский просп., д. 37, к. 6), автостанции «Выхино» и «Красногвардейская», ПМAM на ул. 6-я Радиальная, вл. 16.

При этом, до настоящего времени отсутствует информация о начале работы одного из этих ПМAM, расположенного на ул. 6-я Радиальная, вл. 16 и согласованного еще в 2007 году.

В настоящее время от ПМAM, имеющих действующее согласование и фактически работающих, ежедневно отправляется около 750 автобусных рейсов междугородного и международного сообщения, что составляет примерно 25% общего количества рейсов, отправляющихся из города Москвы. Соответственно, около 75% рейсов отправляется от несогласованных мест, из чего следует вывод, что в городе Москве рынок несанкционированных автобусных перевозок междугородного и международного сообщения является преобладающим, а несоблюдение автоперевозчиками требований нормативных документов – реальностью и нормой сегодняшнего дня.

Функционирование несанкционированных мест отправления автобусов междугородного и между-



народного сообщения характеризуется большим набором негативных, а большей частью, и опасных факторов. В таких местах, как правило, не осуществляются мероприятия по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и дорожного движения (не проводятся предрейсовые медицинские осмотры водителей, предрейсовые технические осмотры автобусов; стоянка автобусов осуществляется под запрещающими дорожными знаками), по антитеррористической защищенности перевозок пассажиров (продажа билетов осуществляется без предъявления документов, удостоверяющих личность; отсутствует осмотр багажа), не предоставляются услуги по предрейсовому и послерейсовому обслуживанию пассажиров; продажа билетов на автобусные рейсы проводится неофициально, в связи с чем не платятся налоги, установленные действующим законодательством.

Следует также отметить, что действие постановления Правительства Москвы от 18 января 2005 года № 24-ПП не распространяется на междугородные автобусные маршруты между городом Москвой и населенными пунктами Московской области. Таким образом, сложилась парадоксальная ситуация, когда требования по организации ПМAM распространяются на маршруты в Обнинск (Калужская обл., 83 км от МКАД) и Киржач (Владимирская обл., 90 км от МКАД), и в то же время не распространяются на более дальние маршруты в Серебряные Пруды (158 км от МКАД) и Рoshаль (154 км от МКАД), находящиеся в Московской области.

Глядя на фактическое положение дел большинство организаций, как автоперевозчиков, так и предприятий, эксплуатирующих ПМAM, волнует вопрос: а что же дальше будет в городе Москве с организацией междугородных и международных автобусных перевозок? Надо ли стремиться к цивилизованной организации отправления автобусов? Будет ли выполнение обязательных требований нормативных документов действительно обязательным или так и останется, как сейчас,

факультативным?

Одной из основных проблем, непосредственно связанных с решением этих вопросов, является формирование в городе Москве необходимого количества должным образом оборудованных ПМАМ, способных обеспечить обслуживание всего пассажиропотока междугородного и международного сообщения.

Распоряжением Правительства Москвы от 21 июля 2008 года № 1639-РП «О проектировании и строительстве автовокзалов в городе Москве» предусмотрено строительство 5 автовокзалов в следующих местах города Москвы: у платформы «Косино», у платформы «НАТИ», около поселка Внуково, на ул. Подольских Курсантов, вл. 7, около станции метро «Черкизовская».

На протяжении последних пятнадцати лет Правительством Москвы был принят ряд распорядительных документов, непосредственно связанных со строительством автовокзалов и формированием сети ПМАМ. Это распоряжение Премьера Правительства Москвы от 11 мая 1993 года № 837-РП «О размещении автовокзалов и пассажирских автостанций в г. Москве», распоряжение Правительства Москвы от 16 декабря 2004 года № 2522-РП «О проектировании и строительстве автовокзала в районе станции метро «Красногвардейская» (Южный административный округ города Москвы)», пункт 6 постановления Правительства Москвы от 18 января 2005 года № 24-ПП.

Однако, ни один из указанных документов реализован не был.

Кроме того, в 2001 году ГУП НИИПИ Генплана Москвы была разработана «Схема размещения автовокзалов в городе Москве», которая так и не была утверждена.

Это привело к тому, что в городе Москве не проводится работа по выделению земельных участков под эксплуатацию ПМАМ, а организации, эксплуатирующие действующие, либо желающие создать новые ПМАМ, не имеют возможности получить согласование в установленном порядке из-за отсутствия должным образом оформленных земельных-правовых отношений.

Опыт эксплуатации действующих пунктов отправления и прибытия междугородных и международных автобусных маршрутов показывает, что размещение автовокзалов в городе Москве должно отвечать следующим условиям:

1. Автовокзалы должны располагаться в пешеходной доступности (не более 400-500 м) от станций метро.

Размещение автовокзалов далее 400-500 м от станций метро обуславливает необходимость организации перевозок пассажиров к (от) автовокзалам городским наземным общественным транспортом, увеличивает количество пересадок пассажиров и, соответственно, уменьшает удобс-



тво и привлекательность пользования автобусным транспортом в междугородном и международном сообщении.

Практика эксплуатации ПМАМ, удаленных от станций метро, показала низкую эффективность их работы из-за отсутствия достаточного пассажиропотока. Так, по имеющейся информации, в декабре 2008 года от Аэровокзала (Ленинградский просп., д. 37, к. 6), расположенного на расстоянии 1 км от станций метро «Динамо» и «Аэропорт» и обладающего всей необходимой инфраструктурой, отправлялось всего 22 автобусных рейса в сутки. И как уже отмечалось, до настоящего времени отсутствует информация о начале работы ПМАМ по адресу ул. 6-я Радиальная, вл. 16, расположенного на расстоянии 2,4 км от станции метро «Царицыно».

2. Автовокзалы должны располагаться около периферийных станций метро (не более 3-4 км от МКАД) и обслуживать автобусные маршруты по направлениям, прилегающим к месту расположения автовокзала.

Это позволит максимально сократить время поездки пассажиров по городу, разгрузить городские улицы и дороги от автобусов междугородного и международного сообщения и, соответственно, уменьшить количество вредных выбросов в атмосферу от этих автобусов.

В настоящее время движение автобусов междугородных и международных маршрутов по городу Москве организовано очень нерационально. В частности, от Щелковского автовокзала отправляется много автобусов в западное и южное направления. При этом, «лишний» пробег таких автобусов по МКАД составляет 30-50 км. То же самое относится и к автобусным маршрутам, отправляющимся от железнодорожных вокзалов, расположенных в центре города. Большое расстояние движения по городу Москве в условиях московских пробок приводит к значительному увеличению времени поездки пассажиров и большим выбросам вредных веществ в атмосферу.

3. Места расположения автовокзалов должны прилегать к вылетным магистралям с большим потоком междугородного и международного сообщения (более 200 автобусных рейсов в сутки).

В настоящее время количество ежедневных автобусных рейсов междугородного и международного сообщения распределяется следующим образом по вылетным магистралям города Москвы:

- Щелковское шоссе – около 140 рейсов в сутки;
- Горьковское шоссе – около 310 рейсов в сутки;
- Новорязанское шоссе и Егорьевское шоссе – около 520 рейсов в сутки;
- автодорога «Дон» и Каширское шоссе – около 580 рейсов в сутки;
- Варшавское шоссе – около 560 рейсов в сутки;
- Киевское шоссе и Калужское шоссе – около 370 рейсов в сутки;
- Минское шоссе – около 130 рейсов в сутки;
- Новорижское шоссе – около 120 рейсов в сутки;
- Ленинградское шоссе – около 100 рейсов в сутки;
- Дмитровское шоссе – около 120 рейсов в сутки;
- Ярославское шоссе – около 150 рейсов в сутки.

Обслуживание автобусных маршрутов, проходящих по вылетным магистралям с небольшим потоком междугородного и международного сообщения (менее 200 автобусов в сутки), может осуществляться на автостанциях (ПМАМ), отвечающих 2-м первым условиям.

Исходя из указанных условий был проведен анализ мест расположения автовокзалов, указанных в распоряжении Правительства Москвы от 21 июля 2008 г. № 1639-РП.

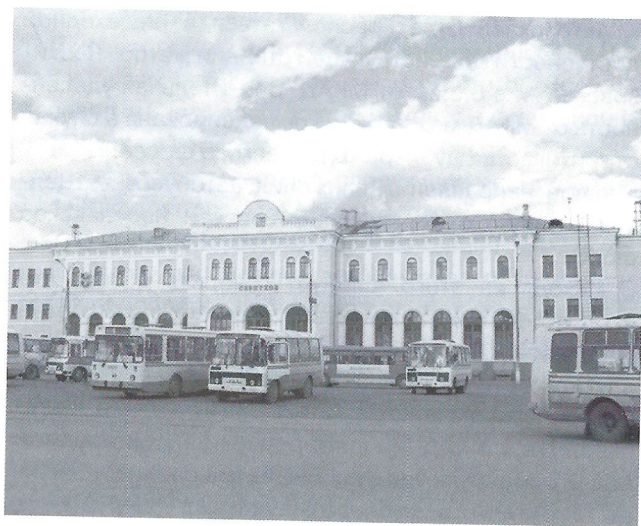
1. Автовокзал около платформы «Косино».

Автовокзал будет располагаться за пределами МКАД и в пешеходной доступности от станции метро после продления Таганско-Краснопресненской линии метрополитена в Жулебино. Прилегающие направления движения автобусов – Новорязанское шоссе и Егорьевское шоссе. Такое расположение удовлетворяет условиям размещения автовокзалов.

2. Автовокзал около платформы «НАТИ».

Расстояние от платформы «НАТИ» до ближайшей станции метро «Петровско-Разумовская» – около 2,5 км. При этом, указанная станция метро не является периферийной, а расстояние от автовокзала до МКАД (по Дмитровскому шоссе) составляет более 8 км. В настоящее время платформа «НАТИ» расположена в промзоне. Сообщение городского наземного пассажирского транспорта с платформой «НАТИ» отсутствует. На платформе «НАТИ» останавливается около 20 электропоездов в одно направление в сутки.

Использование железнодорожного транспорта с целью подъезда от автовокзала к станции метро увеличит количество пересадок пассажиров и снизит привлекательность пользования автобусным



транспортом в междугородном и международном сообщении.

3. Автовокзал около поселка Внуково.

Автовокзал будет располагаться в районе аэровокзального комплекса «Внуково» на значительном расстоянии от ближайших станций метро. В связи с этим, его назначением – обслуживание пассажиров авиационных рейсов на автобусных маршрутах, связывающих аэропорт «Внуково» с городом Москвой и другими населенными пунктами. Обслуживание на данном автовокзале междугородных и международных автобусных маршрутов будет возможно только после продления одной из линий московского метро в поселок Внуково.

4. Автовокзал на ул. Подольских Курсантов, вл. 7.

Расстояние от места строительства автовокзала до ближайшей станции метро «Правая» – около 1,5 км. При этом, указанная станция метро не является периферийной, а расстояние автовокзала от МКАД (по Варшавскому шоссе и улице Подольских Курсантов) составляет более 5 км. Место расположения автовокзала связано городским автобусным сообщением со станцией метро «Правая» (3 остановки).

Использование городского наземного транспорта с целью подъезда от автовокзала к станции метро увеличит количество пересадок пассажиров и снизит привлекательность пользования автобусным транспортом в междугородном и международном сообщении.

Трасса движения автобусов от МКАД до автовокзала будет проходить через станции метро «Аннино», «Улица Академика Янгеля» и «Правая». Это будет приводить к неконтролируемой посадке-высадке пассажиров около этих станций метро, а также к организации несанкционированных автобусных маршрутов.

5. Автовокзал около станции метро «Черкизовская».

Автовокзал будет располагаться в пешеходной доступности от действующей станции метро «Черкизовская» и в 6,5 км от МКАД. Значительная удаленность от МКАД может быть компенсирована в случае строительства дублера Щелковского шоссе. Прилегающие направления движения автобусов – Щелковское шоссе, Горьковское шоссе и Ярославское шоссе.

Исходя из этого, следует говорить о том, что ввод в действие автовокзала около станции метро «Черкизовская» целесообразен в случае отсутствия возможности строительства другого автовокзала в Восточном административном округе города Москвы ближе к МКАД (например, около проектируемой новой станции метро в районе Гольяново) и с условием строительства дублера Щелковского шоссе.

Учитывая изложенное, Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» считает, что схему размещения автовокзалов в городе Москве необходимо переработать исходя из вышеуказанных условий и сложившегося пассажиропотока. При этом, автовокзалы следует размещать по направлениям, имеющим большой пассажиропоток, а по направлениям, имеющим небольшой пассажиропоток, должны размещаться автостанции.

В связи с тем, что проектирование и строительство автовокзалов и автостанций будет осуществляться несколько лет, формирование сети пунктов отправления (прибытия) междугородных и международных автобусных маршрутов предлагается производить в 2 этапа.

1 этап

На первом этапе необходимо организовать работу временных ПМAM на время до ввода в действие новых автовокзалов и автостанций. Расположение таких ПМAM должно отвечать вышеуказанным условиям размещения автовокзалов и обеспечивать обслуживание существующего пассажиропотока. Предлагается следующая схема размещения ПМAM.

Пассажиропоток с Ярославского шоссе, Щелковского шоссе и Горьковского шоссе (суммарно 600 рейсов в сутки) целесообразно распределить следующим образом: Щелковский автовокзал (250 рейсов в сутки), действующий ПМAM на улице Уральской, д. 1 (100 рейсов в сутки). Для распределения оставшегося пассажиропотока (250 рейсов в сутки) возможна организация новых ПМAM у станций метро «Черкизовская» (в районе проектируемого автовокзала), «Партизанская» (в районе гостиницы «Измайловская») и одной из станций Сокольнической линии метро в районе проспекта Мира или Ярославского шоссе.

Для обслуживания пассажиропотока с Новорязанского шоссе и Егорьевского шоссе (520 рейсов в сутки) должна быть задействована автостанция «Выхино», а также организован ПМAM у одной из станций



Таганско-Краснопресненской линии метро в районе Рязанского или Волгоградского проспектов.

Пассажиропоток с автодороги «Дон», Каширского шоссе и Варшавского шоссе (1140 рейсов в сутки) может быть распределен между действующими автостанциями «Красногвардейская» (250 рейсов в сутки), «Домодедовская» (50 рейсов в сутки), а также путем организации новых ПМAM у станций метро «Царицыно», «Аннино» и других станций Серпуховско-Тимирязевской и Замоскворецкой линий метро в районе Варшавского и Каширского шоссе.

Пассажиропоток с Киевского шоссе и Калужского шоссе (370 рейсов в сутки) распределяется путем продолжения работы автостанции «Теплый Стан» (250 рейсов в сутки) и организации нового ПМAM у станции метро «Юго-Западная».

Для обслуживания пассажиропотока с Минского шоссе (130 рейсов в сутки) необходимо организовать ПМAM у одной из станций Арбатско-Покровской или Филевской линий метро в районе Можайского шоссе.

Пассажиропоток с Новорижского шоссе (120 рейсов в сутки) может обслуживаться путем организации ПМAM около станции метро «Тушинская».

Пассажиропоток с Ленинградского шоссе (100 рейсов в сутки) может обслуживаться на Аэровокзале, путем организации новых ПМAM около периферийных станций Замоскворецкой линии метро, а также у станции метро «Планерная».

Для обслуживания пассажиропотока с Дмитровского шоссе (120 рейсов в сутки) необходимо организовать ПМAM у одной из станций Серпуховско-Тимирязевской линии метро в районе Алтуфьевского шоссе.

2 этап

Вторым этапом должен стать ввод в действие новых автовокзалов (по направлениям, имеющим большой пассажиропоток) и автостанций (по направлениям, имеющим небольшой пассажиропоток).

Для обеспечения обслуживания существующих объемов перевозок необходимо сохранить в схеме

размещения автовокзалов автовокзалы у платформы «Косино» и станции метро «Черкизовская» и дополнительно разместить 2 автовокзала по следующим направлениям:

– Варшавское шоссе, Каширское шоссе, автодорога «Дон» (1140 рейсов в сутки). Предлагаемое место размещения автовокзала – станция метро «Аннино»;

– Киевское шоссе, Калужское шоссе и Минское шоссе (500 рейсов в сутки). Предлагаемое место размещения автовокзала – станция метро «Теплый Стан», а также 3 автостанции по следующим направлениям:

– Новорижское шоссе (120 рейсов в сутки). Предлагаемое место размещения автостанции – новая станция метро «Троице-Лыково»;

– Ленинградское шоссе (100 рейсов в сутки). Предлагаемые места размещения автостанции – станции метро «Планерная», «Водный стадион» или проектируемые станции метро «Беломорская» или «Улица Дыбенко»;

– Дмитровское шоссе (120 рейсов в сутки). Предлагаемые места размещения автостанции – станции метро «Алтуфьево», «Бибирево» или проектируемые

станции метро «Селигерская» или «Юбилейная».

В целях организации работы как временных ПМАМ, так и новых автовокзалов, необходимо обеспечить перевод на них пассажиропотоков с несанкционированных пунктов отправления автобусов. Для этого предлагается осуществить следующие мероприятия:

1) Информирование пассажиров

Информация о местах расположения ПМАМ и автовокзалов, расписании движения автобусов, способах приобретения билетов должна размещаться в местах расположения несанкционированных пунктов отправления автобусов, в сети Интернет и в других средствах массовой информации;

2) Перевозка пассажиров до ПМАМ и автовокзалов

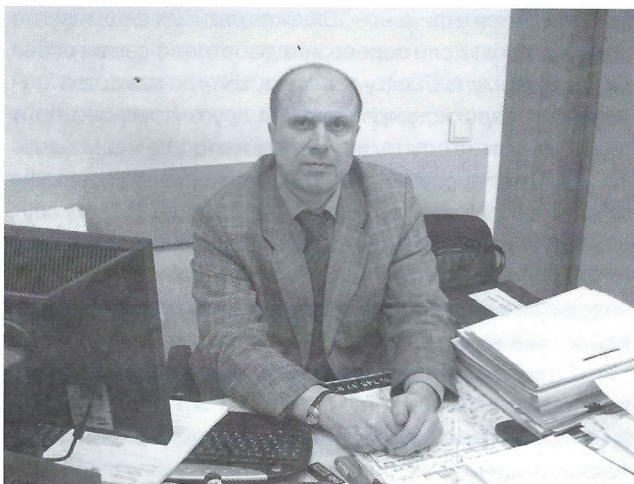
Необходимо организовать экспрессные перевозки пассажиров автобусами междугородного класса от мест расположения наиболее крупных несанкционированных пунктов отправления автобусов (в частности, от площадей железнодорожных вокзалов) до ПМАМ и автовокзалов, а также работу касс по продаже билетов и диспетчерских пунктов.

Некоммерческое партнерство «Российские Автобусные Линии» предлагает вынести вопрос размещения ПМАМ в городе Москве на обсуждение в рамках Общественного Совета по совершенствованию деятельности автовокзалов, созданного при Российском автотранспортном союзе.

Ваши предложения и замечания просим направлять на адрес партнерства и Общественного Совета.

РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

«Паспорт маршрута – это примерно то же, что и паспорт гражданина Российской Федерации»



**Начальник отдела
Российского автотранспортного союза
Колесников Евгений Васильевич**

На совещании Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов страны исполнительный директор Российский автотранспортный союз Евгений Колесников выступил с докладом о проблемах с оформлением перевозчиками

паспортов маршрутов. Он отметил, что поступающая из регионов информация об этом «оставляет желать лучшего». Евгений Васильевич дал интервью нашему журналу и рассказал подробнее о процедуре получения паспорта маршрута.

- Евгений Васильевич, а что же это такое паспорт маршрута, что представляет собой и как выглядит?

- Паспорт – это набор листов. Каждый лист соответственно отражает свою номенклатуру. Это некоторое подобие книжки, которая характеризует конкретный маршрут, например, Москва-Смоленск. Характеристика этого маршрута, условия движения, дорога, тарифы, расписание, схема опасных участков дороги. Это как у человека есть паспорт, в котором прописано то, когда он родился, когда женился, есть ли дети, где зарегистрирован... Паспорт маршрута подразумевает тоже самое, то есть это характеристика маршрута.

- Представим, что перевозчик решил открыть новый регулярный маршрут, что он должен сделать для этого?

- В первую очередь он должен все это «положить на бумагу». Перевозчик разрабатывает схему маршрута в виде графического условного изображения,

с указанием остановочных пунктов, расстояний между ними, а также характерных ориентиров (развилки дорог, перекрестков, железнодорожных переездов, мостов, тоннелей и так далее). Также в паспорте должно быть указано расписание движения автобусов на маршруте в виде таблицы с указанием местного времени прибытия и отправления автобусов по каждому остановочному пункту. Здесь же отмечается размер оплаты проезда и провоза багажа и график работы водителей на маршруте.

Паспорта оформляются в соответствии со 178 приказом. До него действовал устав автомобильного транспорта (старый еще) и к этому уставу был приказ 200-й, который прописывал правила организации пассажирских перевозок. Таким образом, эти паспорта существуют с незапамятных времен.

– Получается, что без паспорта перевозчик не имеет право осуществлять перевозки по тому или иному маршруту?

– Совершенно верно. Паспорт согласовывается и утверждается органами исполнительной власти двух субъектов, между которыми планируется осуществлять маршрут. При этом каждый субъект сам определяет, какой именно орган занимается этим вопросом: если есть министерство транспорта республики, значит, министерство транспорта, если управление транспорта области, значит, управление транспорта.

– А есть ли перевозчики, которые в настоящее время работают без паспортов маршрутов?

– Есть. Причем этих перевозчиков нельзя назвать нелегальными. У них официально есть лицензия, которую они получили в Ространснадзоре. Он является перевозчиком, но единственное – он не оформил паспорт маршрута. Надо заметить, что это не есть хорошо. У нас существуют подобные проблемы между Москвой и Московской областью. Перевозчики работают, у них когда-то были паспорта, а когда-то и не было. На сегодняшний день много ситуаций, когда паспорт или согласован с одним субъектом, а с другим нет или не согласован вообще, при этом они осуществляют перевозки пассажиров. Такая же ситуация между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью.

– А за это предусмотрено какое-то наказание?

– Наказание предусмотрено кодексом об административных правонарушениях. Ространснадзор регулярно проводит проверки. В Москве такие проверки организует Департамент транспорта и связи.

– Что происходит после того, как перевозчик представит паспорт маршрута на согласование в органы исполнительной власти?

Представленные документы регистрируются, по ним проводится экспертиза, и при ее положительном завершении они направляются в орган исполнительной власти субъекта, с территории которого планируется отправлять автобусы, для принятия решения. Специальная комиссия изучает пассажиропоток,



исследует маршрут и принимает решение о необходимости его открытия. После получения согласия оформляется паспорт, и он направляется в субъекты Российской Федерации, по территории которых будет проходить вновь открываемый маршрут.

– А на какой срок выдаются паспорта?

Срок согласования паспорта определяется законодательством местного органа самоуправления. Некоторые выдают паспорта бессрочно, другие указывают срок согласования паспорта. У всех по-разному.

– В каких случаях власти могут отказать перевозчику в согласовании паспорта? Такие случаи бывают?

– Да, бывают случаи, что отказывают. Например, если идет наложение предложенного маршрута на уже действующий. Или у них внутри субъекта действует маршрут, который дублирует межсубъектный. Здесь все упирается в финансы. Бюджет региона формируется из налогов. Если перевозчик работает в своем субъекте, то этому субъекту выгодно, а когда приходит перевозчик, зарегистрированный в другом регионе, то и налог он платит другому субъекту и это уже невыгодно. Также может поступить отказ, например, если совпадает время отправления с другим маршрутом. В этом случае пассажиропоток может уйти или же раздробиться на 2-3 потока. Соответственно тот перевозчик, который находится в субъекте, потеряет свои доходы и в бюджет пойдет меньше налогов. Все взаимосвязано.

– Какие проблемы возникают при согласовании паспортов?

– Расписание зачастую не согласовывается с автовокзалами. Перевозчики берут начальный и конечный пункт, а потом в расписаниях указывают и промежуточные остановочные пункты. Бывает, перевозчики идут на подделку печатей органов исполнительной власти и делают их на цветном ксероксе. Зачем они так делают, не знаю, но такие случаи бывают.

– Есть ли какие-нибудь ограничения на использование конкретных марок и моделей автобусов, влияющие на согласование паспортов маршрутов?

– Органы исполнительной власти принимают подобные решения и могут устанавливать те или иные ограничения на организацию маршрута. Так, например, Москва приняла постановление №24, в котором сказано, что у полутора- и двухэтажных автобусов, приспособленных для перевозок пассажиров на дальние расстояния нормы выбросов вредных веществ в атмосферу должны соответствовать требованиям ЕВРО-2 и сами автобусы должны быть не ниже стандарта ЕВРО-2. Столичное правительство имело право принимать такой закон. В других субъектах тоже существуют свои законодательные акты.

– Что бы Вы пожелали перевозчикам, обращаясь к ним?

– Чтоб документы готовили правильно, согласовывали как полагается. А если какие-то вопросы не решаются с органами исполнительной власти, то есть суд, есть другие рычаги воздействия. Некоторые перевозчики, например, обращаются в антимонопольный комитет своего субъекта с жалобами на превышение полномочий администрации.

– Евгений Васильевич, и напоследок хотелось бы спросить, как Российский транспортный союз смотрит на назначение председателем Обще-

ственного совета Бориса Олеговича Лорана и ваши пожелания ему в связи с этим?

– Общественный совет создан при Российском автотранспортном союзе и вопрос назначения предварительно проговаривался. На совещании члены совета единогласно проголосовали за кандидатуру Лорана и если этому человеку доверяют, значит, соответственно и автотранспортный союз поддерживает кандидата. Он молодой энергичный руководитель. И хотелось бы пожелать, чтобы Общественный совет под его председательством начал работать более интенсивно, чтобы новый руководитель своей энергией всколыхнул регионы. Чтобы вопросы, которые возникают в субъектах, чаще выносились на обсуждение в Общественный совет и чтобы совет был двигателем тех вопросов, которые требуют решения на федеральном уровне.

ДОКУМЕНТЫ.

– Приказ Министерства транспорта России № 178 от 14.08.2003 года.

– Постановление Правительства Москвы №24 от 18 января 2005 года «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории Москвы».

**Пресс-служба
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»**

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОВОКЗАЛОВ

«Роль Совета автовокзалов в развитии Единой транспортной системы междугородных автобусных пассажирских перевозок и повышении качества обслуживания пассажиров»

В течение длительного времени сектор междугородных пассажирских автобусных перевозок оставался вне сферы государственного регулирования, но в настоящее время внимание государственных органов к состоянию дел в этой сфере экономики резко возросло. Разрабатываются новые нормативные и законодательные акты, принят Устав автомобильного транспорта, в ряде субъектов федерации приняты свои подзаконные акты, регулирующие организацию автоперевозок. В настоящее время Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации принят в первом чтении проект Закона «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации» – основополагающий закон в сфере пассажирских автоперевозок, после принятия которого все организации и предприниматели, осуществляющие перевозки, будут обязаны вести свою деятельность в цивилизованных рамках, единых для всех перевозчиков страны. В частности органы исполнительной власти субъектов РФ должны будут заключать с владельцами автовокзалов (автостанций), расположенных на территории соответствующих субъектов РФ, договоры об обеспечении регулярных перевозок. В конечном итоге это потребует коорди-

нального изменения регионального транспортного законодательства. Но, несмотря на то, что наметились некоторые положительные тенденции по приведению в порядок транспортного законодательства, на сегодняшний день нет нормативной базы, позволяющей осуществлять перевозки пассажиров на том уровне, который требуется в настоящее время. Особо остро стоят вопросы отсутствия единых требований к междугородным автобусным перевозкам. Долгое время этим видом перевозок государство, в лице уполномоченных административных органов, не занималось, проще говоря, пустило в свободное рыночное плавание, в результате которого, на сегодняшний день в подавляющем большинстве регионов основная доля перевозок осуществляется коммерческими предприятиями по своим правилам, преследующим, в основном, цели получения максимальной личной финансовой прибыли, без уплаты налогов и выполнения законодательных требований. Все происходящее не замедлило сказаться на качестве ведения перевозочного процесса и в первую очередь коснулось одной из самых затратных его частей, а именно содержания и работы автовокзалов и автостанций. И действительно, зачем вкладываться в содержание большого вокзального комплекса,

его эксплуатацию, аренду земли и прочее, когда ситуация позволяет перевозчику высаживать и загружать пассажиров в любых местах, удобных с его точки зрения, при этом, не заморачиваясь вопросами удобства, безопасности, выполнения комплекса необходимых мероприятий (техосмотр, медосмотр и т.д.), при этом ещё и не платя никаких официальных налогов. Данное положение позволило создать устойчивый, альтернативный перевозочный бизнес, который неплохо себя чувствует, освободясь и сбросив с себя лишний, с их точки зрения, баланс по содержанию автовокзального комплекса и выполнению технологического сложного комплекса всех законодательных процедур. Каждый нормальный транспортник понимает, что дальнейшее продвижение по этому пути ведет в тупик и хаос.

Самым доступным, удобным и народным видом пассажирского общественного транспорта в России, всегда считался и остается автобус. Вот почему тысячи граждан ежедневно отправляются с автостанций и автовокзалов на работу или в отпуск, в гости или возвращаются домой. Поэтому крайне важно знать, готовы ли эти объекты транспортной инфраструктуры принять пассажиров и предоставить весь комплекс необходимых услуг. Создавая Совет автовокзалов, прежде всего, нужно представлять себе для каких целей он создается, и определить задачи и последовательность их выполнения на каждом этапе с учетом сложившихся на сегодняшний день обстоятельств.

Никто не будет отрицать тот факт, что на сегодня существует определенная схема работы междугородних автобусных пассажирских перевозок и в ее структуре функционально работает в тех или иных формах система автовокзалов и автостанций. К сожалению, нужно признать работает эта система в каждом регионе по своему, единых правил и регламентов в транспортной отрасли по этому поводу нет, да и честно сказать особого рвения чиновниками разных эшелонов власти по изменению ситуации особо не проявляется. Что и говорить, иногда даже две соседние области не могут найти взаимопонимания по вопросам осуществления перевозок граждан, выставляя друг другу амбициозные претензии на правильность своих полномочий и действий по решению транспортных вопросов. Чего стоит, например, неоднократно поднимаемый и муссируемый уже несколько лет вопрос установления единых правил расчета тарифов на продаваемые билеты. Наиболее острыми на сегодняшний день остаются вопросы взаимоотношений автовокзалов и перевозчиков, в том числе в части стоимости оказания услуг автовокзалами. Разброс цен составляет от 10% до 25%, что и приводит к конфликтам и судебным разбирательствам. Конец этим распрям может положить лишь разработка и законодательное утверждение расчета нормативов расходов на содержание линейных сооружений.



Председатель Общественного Совета по совершенствованию деятельности автовокзалов
Лоран Борис Олегович

Нужно признать и тот факт, что состояние большинства региональных, особенно районных и более мелких автостанций оставляет желать лучшего. Инфраструктура региональных автовокзалов и автостанций, в основной своей массе, находится в плачевном состоянии. Это связано с тем, что региональные власти не могут выделить достаточных средств для обновления вокзалов и что естественно предполагает вложение дополнительных средств для обеспечения нормального функционирования автовокзала. Вот здесь то и должна в полной мере проявляться инициатива руководителя и администрации вокзала в вопросах рационального использования всего комплекса инфраструктуры, привлечения коммерческих организаций с возможностью одновременного предоставления дополнительных услуг пассажирам и частичной оплаты содержания самого автовокзала. При грамотном совмещении основной и коммерческой деятельности каждый автовокзал, с нашей точки зрения, имеет возможность не только «выживать», но и постоянно развиваться. Другим, не менее доходным аргументом должен стать процесс постепенного привлечения под свои знамена «нелегальных перевозчиков». Заключение с ними официальные договора позволят увеличить пассажиропоток и оптимизировать вопросы стоимости билетов. При проведении этой работы нужно активнее сотрудничать с местными властями и правоохранительными органами.

Анализ рынка за период 2003-2008 г. показал, что при любой форме объединения автовокзалов в единую сеть появляется возможность двухстороннего контроля и регулирования любого маршрута с участием региона отправления рейса. Это даст возможность активно воздействовать на весь перевозочный процесс и внедрить новые технологии.

Поэтому, создавая Совет уже до принятия основных транспортных законов, автовокзалы должны

находить формы взаимодействия друг с другом, выявлять наиболее приемлемые схемы развития междугородных автобусных пассажирских перевозок, улучшать качество обслуживания пассажиров и повышать безопасность перевозок. В рамках данного Совета автовокзалов, мы должны рассчитывать не только на взаимопонимание со стороны всех его членов, но и на разумный подход каждого участника при проведении работы по объединению автовокзалов в единую транспортную систему страны. Необходимо по возможности взять лучшие примеры межрегиональных систем автовокзалов, а они есть (например группа компаний «Русские Автобусные Линии»), по созданию, объединению и дальнейшей плодотворной работе автовокзалов разных регионов в едином механизме и на этих примерах совершенствовать его развитие. При грамотном построении и выработке единых подходов и критериев осуществлении междугородных автобусных перевозок, появляется реальная возможность для инвестиций в восстановление существующей вокзальной сети и приведение ее в порядок с последующим объединением в единый комплекс транспортной инфраструктуры наподобие системы Российских авиалиний. Основные задачи Совета состоят в том, чтобы:

1. Существенно увеличить доходность автовокзалов за счет внедрения новых технологий.

2. Восстановить объекты транспортной инфраструктуры за счет увеличения зарабатываемых средств от диспетчерско-кассового обслуживания и сдачи в аренду помещений.

3. Осуществлять стратегию развития по взаимодействию вокзалов между собой независимо от их состояния и форм собственности.

4. Обобщать существующий положительный опыт и использовать его для развития автовокзалов, автостанций и их инфраструктур в современных условиях.

5. Нарбатывать и обобщать материалы для внесения от имени РАС предложений по совершенствованию законодательной базы в вопросах транспортного обслуживания населения.

6. Развивать механизмы взаимодействия с региональными и федеральными органами власти.

7. Изыскивать и совершенствовать новые формы и методы работы с «нелегальными перевозчиками», для их перехода в легальный рынок.

8. Расширять сферы действия и влияния, привлекать новые автовокзалы и автостанции с целью создания единой транспортной сети России.

9. Возглавить работу по разработке, созданию и постоянному совершенствованию единого расписания.

10. Осуществлять постоянный мониторинг маршрутной сети с целью оптимизации перевозок.

АКТУАЛЬНО

В СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ СТАВКА НАЛОГА ДЛЯ МАЛОГО БИЗНЕСА БУДЕТ СНИЖЕНА С 15 ДО 5 ПРОЦЕНТОВ

В Смоленске состоялось первое заседание Совета по развитию малого и среднего предпринимательства, недавно созданного при администрации Смоленской области. Ключевым в повестке дня стал вопрос о целесообразности изменения упрощенной системы налогообложения.

Правительство настойчиво рекомендует руководству субъектов Федерации пожертвовать частью доходов регионального бюджета в пользу предпринимателей, снизив для тех из них, кто работает по упрощенной системе налогообложения, ставку налога с 15 до 5 процентов от доходов, уменьшенных на величину расходов. По мнению представителей Департамента экономического развития и торговли, это успокоит смоленских бизнесменов, для которых, как показывают соцопросы, увеличение налогов является вторым наиболее распространенным кошмаром после роста арендной платы. По упрощенной системе налогообложения в регионе работают преимущественно предприятия производственной сферы, занимающиеся переработкой сельскохозяйственной продукции, производством товаров народного потребления и так далее.

Департамент бюджета и финансов считает, что при принятии такого решения областная казна может недосчитаться 105-158 миллионов рублей в зависимости от того, как в этом году пойдут дела в экономике. Тем не менее, рекомендации Правительства в ходе обсуждения горячо поддержали председатель Смоленской торгово-промышленной палаты Владимир Архипенков, руководитель фонда поддержки военнослужащих «Паритет» Вячеслав Ковалев и ректор Смоленского института бизнеса и предпринимательства Валерий Грушенко. По их мнению, снижение налогообложения поможет предприятиям выжить в условиях кризиса, и пользы от этого будет куда больше, чем от 100-150 миллионов рублей. Они напомнили, что руководители полутора сотен смоленских малых и средних предприятий уже заявили о возможном сокращении штатов. А снижение налога, быть может, удержит их от такого решения.

Совет поддержал идею изменения действующей на территории региона упрощенной системы налогообложения.

Опубликовано на сайте «Российской Газеты» 21 января 2009 г.

ОБЩЕСТВАМ С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ ПРЕДПИСАНО ЗА ПОЛГОДА ПОМЕНЯТЬ ВЗГЛЯДЫ НА ЖИЗНЬ

Наступивший год станет для обществ с ограниченной ответственностью (ООО) тяжелым временем. Все компании, имеющие правовую форму ООО, должны будут написать новые уставы и заново их зарегистрировать. Причем времени на эту работу им отводится всего ничего: процесс стартует лишь с 1 июля и завершится за шесть месяцев. Если учесть, что ООО является самой распространенной организационно-правовой формой ведения предпринимательской деятельности в России (более 80 процентов), нетрудно представить, какая свалка начнется в регистрационных инстанциях. Фирмы, оказывающие обычно помощь в таких делах, уже заявляют о повышении расценок.

Самое интересное, что весь этот “пожар” вряд ли имеет под собой какое-то основание, и родился на пустом месте. Просто в предпоследний день прошлого года президент РФ подписал Закон “О внесении изменений в часть первую Гражданского кодекса Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации”, который вступает в силу с 1 июля 2009 года. Согласно данному закону все уставы и учредительные договоры обществ с ограниченной ответственностью, созданных до вступления закона в силу, подлежат приведению в соответствие с его нормами не позднее 1 января 2010 года.

Тем более интересно, что впервые о перерегистрации ООО вопрос встал аж в 2005 году: именно тогда депутаты Госдумы приняли указанный закон в первом чтении. Законопроект был назван экспертами и участниками рынка революционным и вызвал массу споров и вопросов. Эксперты утверждали, что это очередная попытка борьбы с фирмами-однодневками. Однако все это не помешало затянуть второе чтение аж на три года. Он периодически оказывался в повестке Думы, слетал оттуда, и в конце концов о нем просто забыли.

И вот вспомнили, да как: Дума в конце года приняла его сразу в двух чтениях, Совет Федерации стремительно его одобряет, президент столь же стремительно подписывает, и вместо нормального срока для перерегистрации - несколько лет - ООО получают временной лаг всего в шесть месяцев.

Впору задать вопрос: а что собственно столь уж революционного в этих поправках? Эксперты считают, что данный закон существенно меняет положение ООО. Учредительный договор утрачивает силу учредительного документа, единственным учредительным документом общества становится его устав, ограничена возможность выхода участников ООО из общества.

По мнению Валентины Чатта, начальника юридического отдела управления правового обеспечения компании ISG, диспозитивно-императивный метод регулирования этой области общественных отношений получил дальнейшее развитие. С одной стороны, участникам ООО, предоставлено право на заключение договоров с внесением в них положений, определяющих их поведение по отношению друг к другу и к обществу в целом. С другой, введены нормы прямого действия, выполнение которых всеми обязательно. В частности, ведение списка участников общества, сведения в котором должны отражать все действия участников (сделки), а также юридические факты, имеющие правовые последствия теперь необходимо, пояснил эксперт.

Кроме того, установление нотариальной формы (вместо простой письменной) для сделок по распоряжению участниками обществ своими долями или частью таких долей, несомненно, приведет к сокращению злоупотреблений в этой области, а следовательно, и к сокращению количества споров в судебных инстанциях, считает Валентина Чатта. Ведь совершение сделок по продаже, обмену, дарению принадлежащих лицу долей (части долей) в обществах с ограниченной ответственностью под влиянием угроз, насилия, по иным основаниям, влекущим недействительность таких сделок, при условии оформления соответствующего договора у нотариуса, по общему правилу, не должно иметь места, уверен эксперт.

Помимо этого, эффективность права определяется “скоростью” реагирования на четко обозначившиеся тенденции или уже ставшие практикой явления в обществе, требующие “вмешательства со стороны права”. По мнению Валентины Чатта именно это мы и наблюдаем в данном случае.

В свою очередь Татьяна Тищенко, руководитель компании Центр правовой помощи “Юр-Аудит”, считает, что это очередное закручивание гаек. Однако, по мнению эксперта, если государство планировало с помощью закона ликвидировать фирмы-однодневки, то вряд ли это получится - просто процесс регистрации станет дороже.

Российская Бизнес-газета, от 20.01.09г.

ПЕРЕВОЗЧИКИ БУДУТ ТОРГОВАТЬ ЗАБЫТЫМИ ВЕЩАМИ

Оставленные пассажирами в общественном транспорте вещи перевозчик распродаст через месяц.

Правда, при условии, что их хозяин за это время так и не найдет. Однако если он все же рано или поздно объявится, то будет вправе получить вырученную от продажи имущества сумму за вычетом расходов. Правительство РФ разъяснило, как должны искать и возвращать забытые вещи пассажирам автобусов, троллейбусов, трамваев и такси.

Как сообщили "МК" в аппарате Белого дома, в новом документе подробно расписано, что нужно делать тому, кто обнаружит чужие вещи в транспорте. Он обязан отдать их кондуктору, водителю, а если дело произошло на автовокзале, то дежурному. А те, в свою очередь, проверят, нет ли в найденном имуществе опасных предметов — взрывчатки, оружия, ядов и т.д. Обнаруженные и не востребовавшие вещи через месяц переходят в собственность перевозчика и могут быть им проданы. Если в течение трех лет человек все же предъявит свои требования на утраченное имущество, то ему вернут деньги.

Пассажир междугородного автобуса может заявить о забытых вещах дежурному любого автовокзала, в котором осуществляется остановка. Дежурный обязан, не мешкая, отправить телеграмму, факс, e-mail или телефонограмму в адрес ближайшего автовокзала на пути следования транспорта, дабы забытые вещи переслали к месту нахождения хозяина. В таких случаях все расходы (отправка телеграммы, упаковка, перевозка и др.) производятся за счет владельца. Любопытно, что, прежде чем вернуть человеку его вещи, от него потребуют дать их точное описание. Причем письменное. Выдавать имущество будут также под расписку. Причем пассажир должен указать свои паспортные данные и адрес постоянного места жительства.

<http://www.mk.ru/blogs/MK/>

Правительство РФ утвердило новые правила перевозок пассажиров и багажа автотранспортом и городским наземным электрическим транспортом

Правительство РФ постановлением от 14 февраля N112 утвердило новые правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. Об этом сообщила правительственная пресс-служба. Правила устанавливают порядок организации различных видов перевозок пассажиров и багажа, предусмотренных федеральным законом "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта", в том числе требования к перевозчикам, фрахтовщикам и владельцам объектов транспортной инфраструктуры, условия таких перевозок, а также условия предоставления транспортных средств для таких перевозок.

/ПРАЙМ-ТАСС/

УТРАТА



Правление Некоммерческого Партнерства ЕТС «Российские Автобусные Линии»,
глубоко скорбит в связи с внезапной кончиной

Хохлова Евгения Аркадьевича

**Директора Государственного предприятия Калужской области
«Автовокзал «Калуга»**

Главы представительства Партнерства в Калужской области.
и выражает глубокое соболезнование родным и близким покойного.

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

**РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
КОЛЛЕГИЯ ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

г. Орел
от 11 ноября 2008г.

№ 345

О порядке согласования международных и междугородных межсубъектных автобусных маршрутов регулярного сообщения, проходящих по территории Орловской области

В целях упорядочения согласования открытия и функционирования международных и междугородных межсубъектных автобусных маршрутов регулярного сообщения, проходящих по территории Орловской области, обеспечения безопасности перевозок, повышения культуры и качества обслуживания пассажиров, создания цивилизованного рынка транспортных услуг КОЛЛЕГИЯ ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить прилагаемый порядок согласования международных и междугородных межсубъектных автобусных маршрутов регулярного сообщения, проходящих по территории Орловской области.

2. Установить, что расписания и паспорта действующих международных и междугородных межсубъектных автобусных маршрутов регулярного сообщения, проходящих по территории Орловской области, согласовываются в порядке, утвержденном настоящим постановлением, не позднее 2 месяцев со дня вступления в силу настоящего постановления.

3. Департаменту строительной и жилищно-коммунальной политики Орловской области (Е.Н. Вельковский) обеспечить:

согласование расписаний и паспортов международных и междугородных межсубъектных автобусных маршрутов регулярного сообщения, проходящих по территории Орловской области; внесение в Реестр маршрутов пассажирских перевозок регулярного сообщения автомобильным транспортом на территории Орловской области международных и междугородных межсубъектных автобусных маршрутов регулярного сообщения, проходящих по территории Орловской области и согласованных в установленном порядке.

4. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на заместителя Председателя Коллегии, руководителя Департамента строительной и жилищно-коммунальной политики Орловской области Е.Н. Вельковского.

**Председатель
Строев Е.С.**

**Приложение
к постановлению Коллегии
Орловской области
от 11 ноября 2008г. №345**

**Порядок
согласования международных и междугородных межсубъектных
автобусных маршрутов регулярного сообщения**

1. Общие положения

1.1. Настоящий порядок согласования международных и междугородных межсубъектных автобусных маршрутов регулярного сообщения (далее - Порядок) разработан в соответствии с правилами по организации пассажирских перевозок и распространяется на международные и междугородные межсубъектные автобусные маршруты регулярного сообщения (далее - маршруты), проходящие по территории Орловской области.

1.2. В согласование маршрутов входят:

- пункты посадки и высадки пассажиров в Орловской области;
- трасса движения автобусов по участку маршрута, проходящему по территории Орловской области, и ее соответствие требованиям по обеспечению безопасности дорожного движения;
- постаноточное расписание прибытия и отправления автобусов в населенных пунктах Орловской области.

1.3. Настоящий Порядок распространяется на всех юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом на международных и междугородных межсубъектных маршрутах регулярного сообщения, проходящих по территории Орловской области.

1.4. Условиями согласования маршрутов являются:

соблюдение требований обеспечения безопасности перевозок в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации и Орловской области;

- организация отправления и прибытия автобусов на территории Орловской области от специально организованных пунктов, оборудованных в соответствии с действующими техническими условиями расположения, параметрами и оборудованием остановочных пунктов;

- наличие достаточной пропускной способности улиц и дорог, по которым проходит маршрут;
- отсутствие на маршруте (в пределах границ Орловской области) остановочных пунктов для посадки пассажиров (транзитные перевозки).

2. Порядок согласования маршрутов

2.1. Для согласования маршрута юридические лица и индивидуальные предприниматели представляют в Департамент строительной и жилищно-коммунальной политики Орловской области (далее - Департамент):

- сведения о перевозчике(ах): его наименование, адрес регистрации, фамилия, имя, отчество владельца автобуса, телефон руководителя и лица, ответственного за организацию перевозок;
- паспорт автобусного маршрута;
- расписание движения автобусов на маршруте;
- копию договора с ОАО «Орелавтотранс», ответственным за организацию отправления и прибытия автобусов с автовокзала, автостанции (или другой организацией, располагающей местом для отправления и прибытия автобусов, оборудованным соответствующим образом и специально отведенным для этих целей Департаментом) согласно расписанию их движения.

Документы не в полном комплекте к рассмотрению не принимаются.

2.2. После получения комплекта документов (п. 2.1) управление транспорта и дорожной инфраструктуры Департамента:

- проверяет комплектность и правильность оформления представленных документов;
- при необходимости вносит предложения по корректировке расписания движения с целью обеспечения координации движения автобусов на открываемом и действующих маршрутах;
- представляет предложения и комплект документов руководителю Департамента для принятия решения.

2.3. Руководитель Департамента рассматривает представленные документы и принимает одно из следующих решений:

- о согласовании маршрута;
- об аргументированном отказе в согласовании маршрута. Основанием для принятия решения об отказе в согласовании являются:

- несоответствие представленных документов требованиям п. 2.1 настоящего Порядка;
- отсутствие одного из условий согласования маршрута, указанных в настоящем Порядке (п. 1.4).

2.4. Срок согласования маршрутов в Департаменте - не более одного месяца со дня поступления комплекта документов.

2.5. После рассмотрения документов результаты согласования письменно направляются Департаментом юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, представившим комплект документов на согласование.

2.6. В случае принятия положительного решения сведения о согласованном маршруте заносятся в Реестр маршрутов пассажирских перевозок регулярных сообщений автомобильным транспортом на территории Орловской области.

2.7. Изменения трассы движения маршрута по территории Орловской области и расписания прибытия и отправления автобусов в Орловской области согласовываются с Департаментом в течение одного месяца в порядке, предусмотренном для согласования маршрутов.

2.8. Решение о приостановлении согласования маршрута или отзыве согласования может быть принято в следующих случаях:

получение от органов ГИБДД официальной информации о несоответствии дорожных условий на маршруте требованиям безопасности дорожного движения;

- поступление ходатайства от органов, обеспечивающих государственный контроль и надзор (в т.ч. экологический) на территории Орловской области;

повторное несоблюдение действующего расписания отправления автобусов в течение месяца;

- организация перевозчиком на территории Орловской области без соответствующего согласования пунктов (в т.ч. промежуточных) отправления и прибытия автобусов;

- на основании заявления перевозчика.

Информация о приостановлении согласования маршрута или ходатайство о закрытии маршрута в 10-дневный срок после принятия решения Департаментом направляется перевозчику, в Министерство транспорта Российской Федерации, в органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по территориям которых проходит маршрут, в органы государственного контроля и надзора, о чем вносится соответствующая отметка в Реестр.

Целевая рассылка издания

Аппараты Полномочных представителей Президента РФ в федеральных округах;
Совет Федерации Федерального Собрания РФ;
Государственная Дума Федерального Собрания РФ – Комитет по транспорту;
Министерство транспорта Российской Федерации – Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта РФ;
Управления Федеральной службы безопасности Российской Федерации в регионах (Подразделения, обеспечивающие безопасность на транспорте);
Генеральная прокуратура Российской Федерации;
Министерство внутренних дел Российской Федерации;
Администрации субъектов Российской Федерации;
Министерства, департаменты и комитеты транспорта субъектов Российской Федерации;
Управления внутренних дел субъектов 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.

Межрегиональные перевозки на автобусах MAN

ООО «МАН Автомобили Россия» поставило новую партию автобусов MAN транспортной компании ООО «Вестлайн».

«Вестлайн» предоставляет услуги по организации межрегиональных перевозок, экскурсий и обеспечению заказных маршрутов по любым направлениям как в России, так и за рубежом в соответствии с пожеланиями клиентов. Компания работает на рынке транспортных услуг с 2001 года.

«МАН Автомобили Россия» сотрудничает с «Вестлайн» с 2006 года. И на сегодняшний день в автомобильном парке компании 22 автобуса марки MAN различных моделей, в том числе новый автобус Neoplan Tourliner, три новых автобуса MAN Lions Regio и 18 подержанных туристических автобусов.

Последняя партия новых автобусов была закуплена для межрегиональных перевозок по территории Российской Федерации.

«Мы сотрудничаем с ООО «МАН Автомобили Россия» уже два года. Теперь мы приобрели новые современные туристические автобусы марки MAN, с которыми надеемся выйти на новый уровень. Туризм не стоит на месте, и мы должны соответствовать требованиям времени. Нашу компанию можно сравнить со «скорой помощью» - мы обслуживаем клиентов по всем направлениям в любые удобные для них сроки, поэтому техника не должна подводить нас на дорогах. А автобусы MAN известны во всем мире своим высоким качеством, надежностью и комфортом», - отметила Елена Николаевна Матвеева, генеральный директор ООО «Вестлайн».

«Мы ценим сотрудничество с ООО «Вестлайн» и рады предоставить этой компании качественную технику европейского производства. Автобусы MAN полностью приспособлены к российским дорогам, поэтому они пользуются большим спросом. Наши автобусы прекрасно подходят для перевозки пассажиров как на ближние, так и на дальние расстояния», - сказал Пер Густав Нильссон, генеральный директор ООО «МАН Автомобили Россия».



Адрес ООО «Вестлайн»: г. Москва, ул. Рябиновая, 28, тел: (495) 776-83-67



ТУЛЬСКОЕ
ДИНАМО

Тульским областным советом «Динамо» 29 декабря 2008 г. в рамках реализации Пилотного проекта «Динамо» - детям-сиротам» проведен Новогодний детский спортивный праздник.

В мероприятии приняли участие 117 детей в возрасте до 11 лет, это воспитанники детских домов Тульской области и дети сотрудников УВД, погибших при исполнении служебного долга.

Для детишек была наряжена праздничная елка, приглашены Дед Мороз со Снегурочкой. В программу праздника входили показательные выступления юных динамовцев - борцов самбо и гимнасток, воспитанников Детского цирка г. Тулы, секции йоги и акробатики.

Также прошли увлекательные соревнования «Веселые старты», состоявшие из комбинированных эстафет, включавших в себя 8 этапов.

Команда-победитель определялась по сумме мест, занятых в двух видах соревнований.

В результате упорнейшей борьбы абсолютными победителями в «Веселых стартах» стали мальчишки и девчонки из Барсуковской школы-интерната, которые выиграли у всех своих соперников и комбинированную эстафету, и перетягивание каната. Второе место заняла команда Тульской областной школы - интерната, а третье - воспитанники Киреевской школы-интерната.

Все дети, приглашенные на Новогодний спортивный праздник, получили сладкие подарки, хороший заряд бодрости и новогоднего настроения. Командам-призерам вручены памятные призы (мягкие игрушки «Коровы»-символы наступающего года) и дипломы, а также ценные подарки: за первое место - игровой стол - аэрохоккей, за второе место - настольный хоккей «Плей-офф» и за третье место - настольный футбол «Гол». Призы были предоставлены Тульской областной организацией «Динамо» при поддержке ООО «Русские Автобусные Линии».



Группа компаний
**Русские Автобусные
ЛИНИИ**