

## ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ НЕКОММЕРЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА ЕДИНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА "РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ"





# МОСКОВСКИЕ АВТОБУСНЫЕ СТАНЦИИ ЕДИНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ «РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ»

**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОФИС:**

**МОСКВА, 115419, 2ой РОЩИНСКИЙ пр-д, д.8, к.3  
телефон (495) 232-67-90**

- @ Полигон для внедрения и совершенствования новых технологий работы автовокзалов.
- @ Широкая география маршрутной сети.
- @ Работа в единой диспетчерско-кассовой программе, внедренной более чем на 110 автовокзалах Российской Федерации.
- @ Широкая сеть кассовых порталов по продаже и бронированию билетов в столице и регионах.
- @ Продажа именных билетов по предъявлении пассажиром документа удостоверяющего личность.
- @ Постоянный мониторинг пассажиропотока.
- @ Логистические разработки для оптимизации расписания.
- @ Антитеррористическая защищенность объектов.
- @ Современный комплекс услуг для пассажиров и транспортных предприятий.
- @ Внедрение новых проектов сопутствующего бизнеса, позволяющего увеличить доходность транспортных предприятий, осуществляющих международные и междугородние автобусные перевозки без дополнительных затрат последних.

**АВТОБУСНАЯ СТАНЦИЯ «КРАСНОГВАРДЕЙСКАЯ»  
МОСКВА, 115419, ОРЕХОВЫЙ б-р д24, к.1г  
телефоны: (495) 228-78-62 и (495) 507-27-20**



**АВТОБУСНАЯ СТАНЦИЯ «ТЕПЛЫЙ СТАН»  
МОСКВА, 115419, НОВОЯСЕНЕВСКИЙ пр-т владение 4,  
телефоны: (495) 427-90-77 и (495) 423-83-44**





<b>ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ НЕКОММЕРЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА</b>	
- Репортаж с Общего собрания партнерства (Андрей Авдоничев).....	4
- Обращение Председателя правления .....	5
- Отчет исполнительного органа партнерства о проделанной работе за отчетный период.....	6
- Фоторепортаж о первом Общем собрании.....	7
<b>СПИСОК ЧЛЕНОВ ПАРТНЕРСТВА ПО СОСТОЯНИЮ НА 01 ИЮНЯ 2006 ГОДА.....</b>	<b>9</b>
<b>НОВОСТИ РЫНКА</b>	
- Автобусы захотели порядка (Павел Арабов, "Гудок").....	11
- В Москве обсудят перспективы развития автобусных перевозок.....	11
- Перевозки автобусами грузов могут стать цивилизованными.....	11
<b>МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: НОВАЯ УСЛУГА</b>	
- Автобусная экспресс-доставка (Юлия Карулина, "RBC Daily").....	12
- Комментарий редакции: Система "Каргобус".....	13
<b>ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА: ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ОПЕРАТОРОВ РЫНКА</b>	
- Лоран Б.О., Председатель правления НП "ЕТС "Российские Автобусные Линии".....	14
<b>ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ</b>	
- Самые "Русские Автобусы" (Занозин С.Г, Директор Дивизиона "Автобусы", Группа "ГАЗ").....	16
- Экспозиция "Русские Автобусы" на "Московском Автосалоне-2006".....	17
<b>ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЧЛЕНАМ ПАРТНЕРСТВА И ОПЕРАТОРАМ РЫНКА</b>	
- Страхов В.И., Директор ЗАО "Топливная компания "Новаторрус-Инвест".....	21
<b>РЕГИОНЫ: ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ОПЕРАТОРОВ РЫНКА</b>	
- Сотрудничество московских и тульских операторов (Ирина Баранова).....	22
<b>РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ</b>	
- Съезд автотранспортников России.....	23
- Рекомендации VIII съезда Российского автотранспортного союза по вопросу участия в реализации задач, предусмотренных Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2020 года в части реформирования автомобильного транспорта.....	24
<b>НОВОСТИ РЕГИОНОВ.....</b>	<b>26</b>
<b>МОСКОВСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ</b>	
- Коновалов Д.Н., Директор Управления пассажирских перевозок и автостоянок.....	27
- Схема расположения пунктов отправления и прибытия межрегиональных и международных маршрутов.....	28
<b>ОБСУЖДАЕМ ВЫПОЛНЕНИЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ № 24-ПП</b>	
- Барсова Т.Г., Заместитель генерального директора ООО "Сатурн Трэвел".....	29
<b>МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ: МЕЖДУГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ</b>	
- Конкурсы без конкуренции (Владимир Возжич, "Бизнес для всех").....	31
<b>МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ</b>	
К вопросу о соблюдении паритета на межрегиональных автобусных маршрутах (Борис Лоран).....	32
<b>ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕВОЙ РАССЫЛКИ ИЗДАНИЯ.....</b>	<b>34</b>

Информационный бюллетень Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» № 5 июль-август 2006  
Распространяется бесплатно во всех регионах России, странах СНГ и Зарубежья.

**Учредитель:**  
Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

**Экспертный совет:**  
Б.А. Винокуров - Президент Российской транспортно-экспедиционной компании «Ространссервис», Президент Московского областного транспортного союза  
А.С. Таксер - Советник Префекта ЮЗАО г. Москвы  
Б.О. Лоран - Руководитель проекта «Русские Автобусные Линии»

**Над номером работали:**

Г.Д. Шахматов, А.И. Левятов, Р.А. Андрианов, А.Ю. Авдоничев, И.В. Баранова, Е.В. Хайкин, В.Г. Игнатов, О.И. Богатов.

**При подготовке номера использованы следующие материалы:**

фотоматериалы Транспортного сервера г. Москвы, информация "Гудок", "Lenta.ru", "Транспортный сервер Москвы", "RBC daily", еженедельник "Бизнес для всех" и др.

Адрес Правления партнерства:  
115419 г. Москва, 2-й Роцинский проезд, дом 8, п/я 123  
Телефон./факс: (495) 720-64-75;  
Сайт: www.rosbuslines.ru  
E-mail: info@rosbuslines.ru

Тираж 750 экз.





**Репортаж с Общего Собрания Партнерства,  
город Москва 05.07.2006.**

Прошел год с момента образования Некоммерческого Партнерства «ЕТС «Российские Автобусные Линии». За это время в ряды партнерства вступило более 50-ти организаций и предприятий, в числе которых Московский транспортный союз, крупнейшее транспортное объединение предприятий Тульской области – «Тулаавто-транс», производитель автобусов «ЦТД «Русские автобусы», 20 - й таксомоторный парк г. Москвы, множество различных региональных автопредприятий, а также туристические и страховые компании и т.д.

В июле текущего года в Москве состоялось первое Общее собрание Партнерства.

Открыл Общее собрание Председатель Правления **Б.О. Лоран**, который в своем выступлении отметил, что сектор межрегиональных и международных пассажирских автоперевозок в России претерпел значительные изменения.

Вышедшее Постановление Правительства Москвы № 24-ПП от 18.01.05. «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории города Москвы» коренным образом изменило психологию перевозчиков. У них появилось стремление работать легально, с учетом вводимой единой системы диспетчерско - кассового обслуживания пассажиров в действующей сети автовокзалов и кассовых порталов.

Для объединения различных перевозчиков, автовокзалов, производителей автобусов и других организаций, участвующих в процессе пассажирских автобусных перевозок, в августе 2005 года было создано некоммерческое партнерство «ЕТС «Российские автобусные линии».

За прошедший год удалось достичь увеличения заполняемости автобусов на отдельных маршрутах. Увеличился поток пассажиров на московских автостанциях системы – «Теплый Стан» и «Красногвардейская», так как пассажиры стали более требовательны к комфорту, безопасности перевозок, а также возможности предварительного заказа и приобретения проездных билетов.

Появились новые и возобновлены закрытые в последние годы автобусные маршруты, изменились в лучшую сторону условия и для перевозчиков. К их услугам: возможность отдыха между рейсами, медицинское обслуживание, профилактический технический осмотр подвижного состава. Появился подвижной состав, отвечающий экологическим требованиям, установленным в Москве и России.

Однако, несмотря на позитивные моменты, перед Партнерством стоят нерешенные задачи, связанные с приведением рынка автобусных перевозок в цивилизованную форму.

Отсутствие новых нормативных документов приводит указанный сектор рынка в теневую экономику. Борьба с нелегальными пунктами прибытия, отправления и отстоя автобусов межрегиональных маршрутов ведется эпизодически.

Несмотря на Постановление Правительства Москвы № 24-ПП, члены Партнерства сталкиваются с непониманием данной проблемы на местах, а предложения членов Партнерства, направленные на ликвидацию нелегальных пунктов прибытия и отправления междугородных автобусов на привокзальных площадях, у торговых комплексов и рынков и в других местах массового скопления пассажиров, не находят поддержки в некоторых органах исполнительной власти (Префектурах, Управах районов).

Поэтому Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» взяло на себя роль объединения всех заинтересованных лиц, организаций, транспортных предприятий и т.д. в деле приведения рынка автобусных перевозок в цивилизованную форму.

С отчетом исполнительных органов Партнерства выступил Исполнительный директор **М.М. Артамонов**. В своем выступлении он сказал, что за отчетный период НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» заявило о себе, как об организации, способной привлечь большое количество организаций и индивидуальных предпринимателей в свои члены и сплотить разрозненные усилия перевозчиков. Направить их на организацию рынка междугородных и международных перевозок на правовой основе и создание предпосылок для выхода из нелегальных перевозок определенного числа участников данного рынка

**М.М. Артамонов** отметил направления в работе партнерства, основными из которых были практическая помощь членам партнерства в решении юридических, организационных и других проблем и привлечение в ряды партнерства новых организаций – добросовестных перевозчиков. Отдельно исполнительный директор выделил успехи в создании представительств партнерства в регионах и, в первую очередь, в Ставропольском крае.

После отчетного доклада выступили: Президент Российской транспортно - экспедиционной компании «Ространссервис» **Б.А. Винокуров**, исполнительный директор Московского Транспортного Союза **Ю.Ю. Свешников**, представители Тульских перевозчиков, которые также указали на необходимость объединения усилий членов Партнерства в



деле реформирования рынка межрегиональных и международных автобусных пассажирских перевозок.

Работу исполнительных органов Партнерства Общее собрание признало удовлетворительной.

Собрание рассмотрело и приняло новую редакцию Устава партнерства, в которой была упрощена процедура приема в него новых членов, конкретизированы цели его деятельности и задачи, стоящие перед Партнерством.

Собрание утвердило Положения о Наблюдательном и Координационном советах партнерства и избрало Председателем Координационного совета **Б.А. Винокурова**, а председателем Наблюдательного Совета - **А.С. Таксера**.

В заключение Председатель Правления Б.О. Лоран проинформировал участников Общего собрания о том, что, в целях противодействия легальных операторов рынка «черному» извозу, в течение последних пяти месяцев Партнерство разрабатывало несколько проектов, направленных на увеличение доходов легальных транспортных предприятий, обслуживающих регулярные межрегиональные рейсы на Москву.

Первый из них, с рабочим названием **«Магазин транспортной работы»**, предназначен для использования подвижного состава операторов, находящегося на продолжительном

межрейсовом отстое на автостанциях в Москве, в заказной почасовой работе по Москве, Московской области и по Золотому кольцу.

Второй проект, с рабочим названием **«Автобус - Груз»**, направлен на пресечение нелегальной транспортировки частных мелких грузов, бандеролей, посылок и документов через водителей автобусов регулярных рейсов.

Помимо проблемы недополучения дохода операторами, существует более серьезная проблема – проблема антитеррористической защищенности рынка автобусных перевозок, так как содержимое посылок, подаваемых к перевозке, как правило, в упакованном виде, никакой контроль не проходит.

Партнерство предлагает автостанциям и операторам рынка подключиться к этому проекту и наладить цивилизованный прием, отправку и выдачу получателям частных отправок, доход от перевозки которых так же поставит наших перевозчиков в более выгодные экономические условия по отношению к «черному извозу».

Заинтересованным организациям, обратившимся за всей необходимой информацией в правление Партнерства, будут направлены для ознакомления сведения о технологии и экономической стороне предложенных проектов.

*Специальный корреспондент  
Андрей Авдоничев*

#### ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ



Правление партнерства "ЕТС «Российские Автобусные Линии» (слева на право)  
**КОНОВАЛОВ Дмитрий Николаевич** Член правления  
**АРТАМОНОВ Михаил Михайлович** Исполнительный директор  
**ЛОРАН Борис Олегович** Председатель Правления  
**ВИНОКУРОВ Борис Аркадьевич** Председатель Координационного Совета  
**СВЕШНИКОВ Юрий Юрьевич** Член правления  
**ТАКСЕР Александр Семенович** Председатель Наблюдательного Совета

#### Уважаемые коллеги!

Время идет неумолимо. Еще в августе прошлого года, когда создавалось Некоммерческое партнерство Единая транспортная система «Российские Автобусные Линии», было немало скептиков, высказывавших сомнения в необходимости такого партнерства и его жизне-

стойкости в современных условиях развития рынка междугородных и международных перевозок на территории Российской Федерации. Мы далеки от того, чтобы заявлять о решении всех проблем на указанном рынке за столь недолгий срок существования партнерства.

Но с полной уверенностью, можно сказать, что наше некоммерческое объединение перевозчиков различных регионов, органически вписалось в автотранспортный рынок междугородных и международных перевозок.

Партнерство объективно влияет на создание и расширение системы правового поля, построение и организацию транспортного обеспечения населения субъектов Российской Федерации на уровне, соответствующем реалиям сегодняшнего дня. Активно сотрудничает с представителями органов власти в субъектах, с региональными объединениями и союзами перевозчиков, другими субъектами рынка автотранспортных услуг.

За неполный год членами партнерства стало более 50 организаций и предприятий. Есть тенденции к росту.

И сегодня, в день первого Общего собрания Партнерства, разрешите Вас поприветствовать, пожелать успехов в предпринимательской деятельности и выразить надежду на дальнейшее плодотворное сотрудничество.



**АРТАМОНОВ Михаил Михайлович**

Исполнительный директор  
НП «Единая Транспортная Система «Российские  
Автобусные Линии»

**Отчет исполнительного органа партнерства о  
проделанной работе за отчетный период.**

Уважаемые коллеги!

За отчетный период НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» был проделан определенный объем работы в соответствии с целями и задачами, стоящими перед ним.

Во-первых, за такой непродолжительный срок партнерство определенно заявило о себе, как об организации, способной сплотить разрозненные усилия перевозчиков, направленные на организацию рынка междугородных и международных перевозок на правовой основе: создание предпосылок выхода из теневых перевозок определенного числа участников данного рынка, привлечь более 50-ти организаций и индивидуальных предпринимателей в члены партнерства.

Основными направлениями в работе партнерства за прошедший год было:

- создание условий и оказание практической помощи юридического, организационного и административного порядка членам партнерства в решении возникающих у них трудностей и препятствий при организации и осуществлении ими перевозочного процесса на междугородных и международных маршрутах.

Здесь можно говорить и о помощи в открытии новых маршрутов с Тульской, Калужской, Ивановской областями и создании оптимальных условий для перевозчиков из этих регионов;

- тесное сотрудничество с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, местными союзами и ассоциациями перевозчиков для создания стройного, единого правового порядка организации транспортной работы на данном рынке автотранспортной деятельности;

- привлечение в партнерство организаций, которые в силу своих функциональных и производ-

ственных характеристик связаны с осуществлением перевозочного процесса на межсубъектных автобусных маршрутах. Это автостанции и автовокзалы, производители автотранспортной техники, страховые компании, предприятия туристического бизнеса и торговые предприятия, осуществляющие продажу запасных частей. Прежде всего, хотелось бы отметить Торговый Дом «Русские автобусы», который является основным торговым представителем российских производителей автобусов туристического класса.

Есть определенные успехи в создании представительств НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» в отдельных регионах страны. Так созданы два филиала: в Ставропольском крае и Калужской области. Надеемся, что региональные представительства внесут весомый вклад в достижение целей и решение задач стоящих перед партнерством.

С учетом ограниченного бюджета, можно сказать, что партнерству удалось организовать разъяснительную информационно-рекламную деятельность, как среди участников рынка, так и во властных структурах, органах правопорядка и исполнительной власти. Здесь конечно нужно сказать об информационном бюллетене, выпускаемом нашим партнерством.

Следует отметить, что у него есть все возможности стать трибуной для членов партнерства для решения остро стоящих проблем, как локального, так и стратегического значения. Хотелось бы привлечь внимание членов партнерства к более активному использованию возможностей нашего ежемесячного журнала для освещения региональных проблем в области междугородных перевозок. А также рассмотреть вопрос о дополнительном финансировании издания журнала, в целях увеличения его качества и тиража.

Одним из важных направлений в работе является привлечение средств массовой информации и печатных изданий для широкого освещения проблемных вопросов на местах, связанных с негативными явлениями на рынке междугородных перевозок. Это и цикл передач по центральному телевидению, и публикация в местных газетах статей по проблематике организации перевозочных процессов в регионах.

Уважаемые коллеги!

Как видите за отчетный период была проведена определенная работа для достижения поставленных перед Партнерством целей и задач. Безусловно, необходимо еще много сделать. И в этом мы надеемся на Вашу поддержку и активное участие в работе Партнерства.



Репортаж специального корреспондента издания о первом Общем собрании



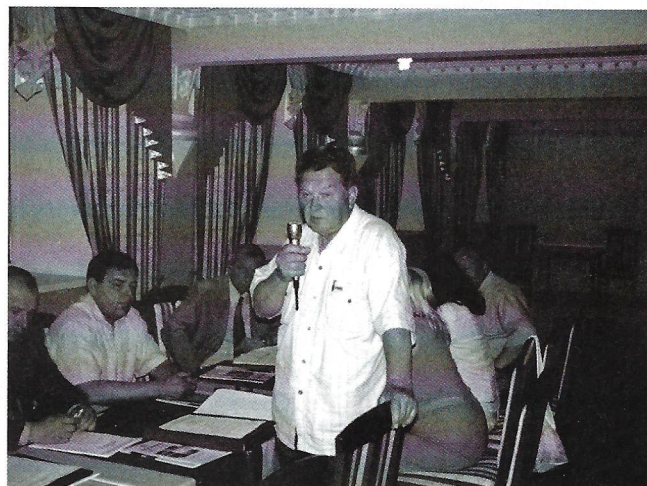
В выступлении одного из самых авторитетных транспортников страны - Президента Российской транспортно-экспедиционной компании «Ространссервис», Президента Московского областного транспортного союза, академика транспорта **Винокурова Б.А.** были проведены параллели между достижениями в сфере транспорта прошедшего времени и целью сегодняшних реформ. Тот колоссальный опыт и потенциал, что сосредоточен в этом человеке, позволит новому поколению автотранспортников не допустить ошибки и идти правильным курсом в создании Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии». Единогласным решением делегатов съезда Борис Аркадьевич Винокуров выбран председателем координационного совета Партнерства.



Единогласным решением делегатов съезда на пост Председателя наблюдательного совета Партнерства был избран **Таксер Александр Семенович** советник префекта Юго-Западного округа Москвы, высокообразованный и заслуженный человек, о чьей трудоспособности и бескорыстности ходят легенды. Его стиль работы на государственной службе доказал главное: чиновник - это звучит гордо!



Советник Партнерства по юридическим вопросам **Чаленко Л.А.** подробно разъяснил юридические аспекты представленных документов делегатам съезда.

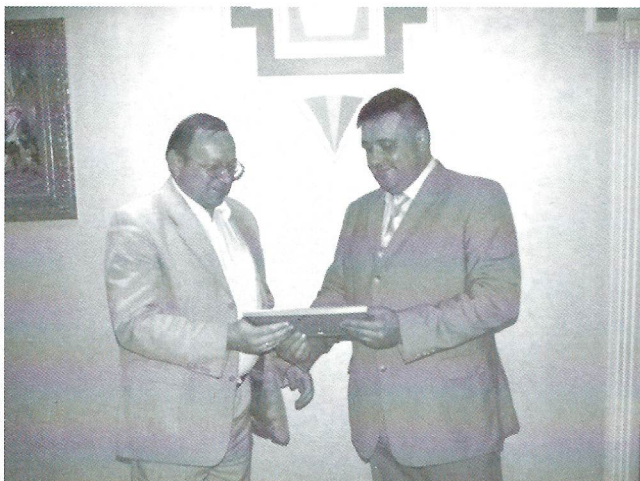


Выступление представителя старшего поколения авторитетных транспортников **Седова А.И.** было направлено на более широкое и подробное освещение деятельности НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» в специализированных средствах массовой информации, в том числе и в издании самого Партнерства.



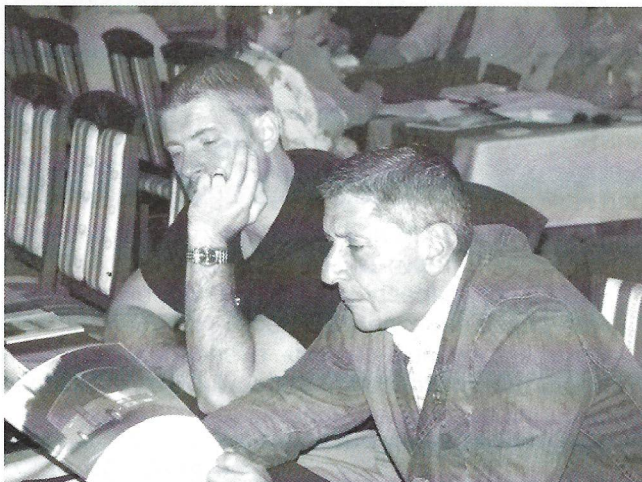
*Триумvirат перевозчиков и страховщица*





Вступление в ряды партнерства самого авторитетного столичного объединения автомобильных транспортников Московского Транспортного Союза стало одним из самых знаменательных событий съезда.

Московский Транспортный Союз является региональным представительством Российского Автотранспортного Союза в г. Москве, ведет огромную работу по реформированию автомобильного транспорта в столице. Применение опыта и знаний высококвалифицированных специалистов Союза будет являться весомым вкладом в создание Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии».



Представители Топливной Компании «Новаторрус-Инвест» сравнивают маршрутную сеть системы «Российские Автобусные Линии» с сетью своих автозаправочных станций для выработки выгодного предложения операторам системы в рамках проекта Партнерства «Поддержка добросовестных операторов рынка».

Топливная составляющая весьма существенна в затратах транспортных компаний, осуществляющих регулярные автобусные межрегиональные рейсы.



Представители крупнейшего оператора Тульской области «Тулаавтотранс», включающей в себя более 30 транспортных предприятий и 28 автовокзалов и автостанций, изучают представленные материалы по новым проектам Партнерства, направленные на повышение доходности междугородных перевозок.



Активное обсуждение существующих проблем операторов рынка продолжилось после завершения официальной части съезда. В кулуарах шел по-настоящему жаркий спор по основному злободневному вопросу: противодействие нелегальному («черному») извозу. Опыт транспортников разных регионов, по сути, свелся к единому пониманию ситуации – только консолидация добросовестных перевозчиков и автовокзалов, а также поддержка со стороны властей – единственно правильный и цивилизованный выход рынка перевозок из состояния, в котором последний находился более 10 лет.

#### От редакции

*По отзывам участников, собрание имело успех, было четко организовано, проведено на высоком рабочем уровне и поставило много новых актуальных вопросов.*





	Город	Организация	Руководитель
1	г. Алексин, Тульская область	ООО «Алексинавто – 3»	Савин Николай Викторович Генеральный директор
2	г. Алексин, Тульская область	Индивидуальный предприниматель Большаков Александр Сергеевич	Большаков Александр Сергеевич
3	г. Белая Подляска, Республика Польша	Хермек	Марк Стэфанюк Руководитель
4	г. Богородицк, Тульская область	ООО «Богородицкавто – 2»	Устинов Николай Васильевич Генеральный директор
5	г. Венев, Тульская область	Некоммерческое партнерство "Веневское объединение независимых перевозчиков"	Чаладзе Васо Заурович Исполнительный директор
6	г. Венев, Тульская область	ООО «Венеавто»	Грибков Сергей Владимирович Генеральный директор
7	г. Волгодонск, Волгоградская область	ООО «Дон – Экспресс»	Касарин Александр Иосифович Генеральный директор
8	г. Венев, Тульская область	Индивидуальный предприниматель Гречишкина Валентина Игнатьевна	Гречишкина Валентина Игнатьевна
9	г. Венев, Тульская область	ИП Малазония П.А.	Малазония Паата Арониевич
10	г. Ефремов, Тульская область	ООО «АТП «Экспресс»	Дятлова Татьяна Павловна Генеральный директор
11	г. Жуков, Калужская область	МУП «Жуковское ПАТП»	Вяльцев Александр Николаевич Директор
12	г. Калуга	ОАО «Автоколонна 1306»	Ураева Вера Дмитриевна Генеральный директор
13	г. Кагул, Республика Молдова	SRL «NIVILEN TUR» (ООО)	Крепча Николай Георгиевич Генеральный директор
14	г. Киреевск, Тульская область	ООО «Веста – Тур»	Глинский Иван Викторович Генеральный директор
15	г. Козельск, Калужская область	ЗАО «АТЭК»	Линьков Владимир Николаевич Генеральный директор
16	г. Кобленц Федеративная Республика Германия	Interbus GmbH	Вайгент Марта Руководитель
17	г. Кимовск, Тульская область	ООО «Кимовскавто – 2»	Попов Александр Иванович Генеральный директор
18	г. Киров, Калужская область	ООО «Автоколонна 1655»	Хлопенкова Любовь Егоровна Генеральный директор
19	г. Киреевск, Тульская область.	Индивидуальный предприниматель Храмов Геннадий Владимирович	Храмов Геннадий Владимирович
20	г. Людиново, Калужская область	ООО «Данас»	Чукалов Юрий Васильевич Директор
21	г. Людиново, Калужская область	ОАО «Транспортник»	Яшновский Александр Иванович Генеральный директор
22	г. Мещовск, Калужская область	ООО «Калуга-Корея-Моторс»	Дзоян Карен Гургенович Генеральный директор
23	г. Минск Республика Беларусь	ИП «БелЕвролайнс»	Грачев Михаил Михайлович Директор
24	г. Москва	Московский Транспортный Союз (Некоммерческая организация)	Свешников Юрий Юрьевич Исполнительный директор
25	г. Москва	ООО «Русские Автобусные Линии»	Раскин Дмитрий Александрович Исполнительный директор
26	г. Москва	ООО «Евролайнс»	Смирнов Николай Николаевич Исполнительный директор
27	г. Москва	ООО «Транспортно-пассажирская компания «Русские Автобусные Линии»	Пискунов Борис Леонидович Исполнительный директор
28	г. Москва	ООО «Центральный Торговый Дом «Русские Автобусы»	Одинцов Николай Борисович Генеральный директор
29	г. Москва	ЗАО «Таксомоторный парк № 20»	Теслер Ефим Руфимович Председатель совета директоров
30	г. Москва	ОАО «Страховая Компания «Отечество»	Иванушко Павел Николаевич Генеральный директор

Продолжение на стр.10



31	г. Москва	ЗАО «Топливная Компания «Новаторрус-Инвест»	Кац Александр Соломонович Генеральный директор
32	г. Москва	ООО «Европа – Лайт»	Седов Анатолий Иванович Генеральный директор
33	г. Москва	ООО «АвтоТранс-М»	Годин Лев Израилевич Генеральный директор
34	г. Москва	ООО «Автостар»	Шишкин Дмитрий Анатольевич Генеральный директор
35	г. Москва	ООО «Сатурн-Тревел»	Барсов Владимир Яковлевич Генеральный директор
36	г. Москва	ООО «Арина-Айс»	Васканий Завен Рафаелович Генеральный директор
37	г. Новомосковск, Тульская область	ООО «ПИК»	Кондрашкин Вячеслав Александрович Генеральный директор
38	г. Обнинск, Калужская область	ОАО «Автотранс»	Охрименко Александр Петрович Генеральный директор
39	г. Обнинск, Калужская область	Индивидуальный предприниматель Манги Эрна Владимировна	Манги Эрна Владимировна
40	г. Смоленск	ООО «Арвокрис»	Музыченко Игорь Одиссеевич Заместитель директора
41	г. Сороки Республика Молдова	SRL «SORALEX – TUR»	Комендант Геннадий Владимирович Директор
42	г. Ставрополь	Индивидуальный предприниматель Слинько Денис Иванович	Слинько Денис Иванович
43	г. Суворов, Тульская область	ООО «Суворовавто»	Заболотнов Олег Николаевич Генеральный директор
44	г. Сухиничи, Калужская область	ЗАО «Межавтотранс»	Дзоян Гурген Степаевич Генеральный директор
45	г. Таллинн, Республика Эстония	Mootorreisi AS	Хуго Осула Председатель правления
46	г. Тбилиси, Республика Грузия	ООО «Свири»	Кикабидзе Виктор Николаевич Генеральный директор
47	г. Тула	ОАО «Тулаавтотранс»	Анисимов Владимир Алексеевич Заместитель директора
48	г. Тула	Некоммерческая организация «Тульская ассоциация автотранспортных предприятий»	Митяев Николай Алексеевич Генеральный директор
49	г. Тула	ООО «МИГ «Тулатранс»	Митяев Николай Алексеевич Генеральный директор
50	г. Тула	ООО «Независимое предприятие «Транспортное обслуживание ремонт автомобилей»	Митяев Николай Алексеевич Генеральный директор
51	г. Тула	Некоммерческая организация «Тульский областной транспортный Союз»	Буздин Игорь Иванович Исполнительный директор
52	г. Тула	ООО «Тульский лайн»	Хавренко Станислав Викторович Генеральный директор
53	г. Тула	ООО «Тульская транспортная компания»	Соломатин Юрий Васильевич Генеральный директор
54	г. Тула	Индивидуальный предприниматель Григорьева Елена Владимировна	Григорьева Елена Владимировна
55	г. Тула	ООО «Автомобильные Перевозки МТ Тульское «Динамо»	Перчикова Ольга Алексеевна Генеральный директор
56	г. Узловая, Тульская область	ООО «Дубовкаавто»	Зубарев Виктор Владимирович Генеральный директор
57	г. Щекино, Тульская область	Индивидуальный предприниматель Макаров Сергей Владимирович	Макаров Сергей Владимирович

От редакции

*По информации предоставленной Правлением партнерства, к моменту подписания номера в печать на рассмотрение подано еще около двадцати заявок на вступление в члены НИ от региональных транспортных предприятий Российской Федерации.*





### Автобусы захотели порядка

В междугородных автобусных перевозках начали формироваться единые правила игры. Так автобусные компании готовятся к консолидации в отрасли.

Вчера на собрании некоммерческого партнерства «Российские автобусные линии» его руководитель **Борис Лоран** призвал глав регионов и автобусные компании, занимающиеся междугородными и международными перевозками, объединить усилия и создать единую систему контроля за автобусными маршрутами.

Сейчас занимающиеся междугородными и международными перевозками автобусные компании остались единственной отраслью российского транспорта, не имеющей крупных игроков федерального значения. Причина в том, что деятельность автобусных перевозчиков до сих пор регулируется разрозненными постановлениями, оставшимися еще с советских времен. А они, по словам Бориса Лорана, позволяют работать на этом рынке кому угодно. Например, нет контроля за техническим состоянием автобусов, страхованием пассажиров, водителями.

Но пока попытки упорядочить рынок автобусных перевозок малоэффективны. В частности, есть распоряжение, обязывающее автобусные компании принимать и высаживать пассажиров только на специальных стоянках. Однако его невыполнение, по словам директора компании «Нойтур» **Александра Копишко**, ничем нарушителям не грозит. Впрочем, саму идею общих «правил игры» на рынке автобусных перевозок он считает очень своевременной: «Сложилась уже целая отрасль, в которой вот-вот начнется консолидация. И общие правила сделают этот процесс гораздо более цивилизованным».

*Павел АРАБОВ  
Газета «Гудок», 06.07.2006*

### В Москве обсудят перспективы развития автобусных перевозок

В среду, 5 июля 2006 года в городе Москве пройдет общее собрание членов Некоммерческого партнерства "Единая Транспортная Система "Российские Автобусные Линии".

Междугородные и международные автобусные пассажирские перевозки являются весомой составляющей экономики Российской Федерации. По многим параметрам они конкурируют с железнодорожными и авиационными перевозками. Последнее десятилетие этот сектор рынка оставался вне зоны транспортного законодательства и внимания властей.

Сегодня прилагаются все усилия для приведения рынка автобусных перевозок в цивилизованную форму. Некоммерческое партнерство "Единая Транспортная Система "Российские Автобусные Линии" взяло на себя роль объединения всех заинтересованных лиц для ускорения реформирова-

ния сектора междугородных и международных автобусных перевозок в рамках целевой программы развития транспортного комплекса Российской Федерации. Модель Единой Транспортной Системы основана на принципах регулируемого рынка с добросовестной конкуренцией и строится на прямой связи "автовокзал - перевозчик - пассажир". Основанная на внедрении передовых достижений отечественного научного потенциала и управляемая одним логистическим центром, система станет цивилизованной маршрутной сетью Российской Федерации.

Некоммерческое партнерство образовано в августе 2005 года и объединяет государственных и коммерческих операторов рынка пассажирских автобусных перевозок, автовокзалы и автостанции, производителей автобусов, научно-исследовательские институты, туристические фирмы, страховые компании.

*Lenta.ru 05.07.2006*

### Перевозки автобусами грузов могут стать цивилизованными

Группа компаний «Русские автобусные линии» рассматривает возможность организации нового проекта – «Автобус-Груз». Об этом сегодня журналистам сообщил руководитель компании **Борис Лоран**. По его словам, компания займется цивилизованными перевозками автобусами мелких грузов. «Создание такого направления поможет узаконить перевозку грузов автобусами междугородных и международных маршрутов и получать от этого прибыль», – сказал Лоран.

При этом он добавил, что в настоящий момент практически все перевозчики не контролируют процесс перевозки грузов в автобусах и, заплатив определенную сумму денег водителю, любой желающий может перевезти что угодно. «Мы же хотим сделать эти перевозки законными и проверять груз на наличие запрещенных предметов еще на автовокзалах», – отметил Борис Лоран. Кроме того, по его данным, в среднем в автобусе перевозится около 2 кубометров груза, хотя автобус в своем багажном отделении способен перевозить около 10-12 кубометров. «Также имеется возможность прицепить к автобусу специальный прицеп, который может перевезти объем грузов как и грузовой автомобиль «Газель», – рассказал руководитель группы компаний «Русские автобусные линии».

По его мнению, в течение месяца данный проект будет обсуждаться среди других перевозчиков и после этого будет принято решение о целесообразности. «Если наша идея будет реализована, то первыми направлениями, где начнет работу «Автобус-Груз», станут маршруты нашей компании: Москва – Калуга, Москва – Краснодар и Москва – Ставрополь».

*Транспортный сервер Москвы  
05 июля, 2006 г.*



### Автобусная экспресс-доставка

*Междугородные автобусные перевозчики будут доставлять посылки*

Объединение междугородных и международных автобусных перевозчиков «Российские автобусные линии» планирует запустить услугу по доставке посылок в багажных отделениях автобусов, следующих междугородными рейсами. Это должно позволить перевозчикам получать доход, который сегодня идет в карман водителей, и повысить рентабельность перевозок. Подобные сервисы уже существуют в Эстонии и США и показали себя успешными. Перспективность проекта будет зависеть от того, смогут ли участники гарантировать значительные объемы пустых багажных отделений, а также выстроить сеть отделений по приему отправок, считают участники рынка.

В группу компаний «Русские автобусные линии» (РАЛ) входят три компании: одна специализируется на междугородных перевозках, вторая (Eurolines) на международных, а третья на эксплуатации автовокзалов. В управлении последней находятся автовокзалы у станций метро «Красногвардейская» и «Теплый Стан», вошедшие в список из восьми московских автовокзалов, существование которых разрешено правительством Москвы. Основным учредителем «Русских автобусных линий» является группа компаний «Автолайн» крупнейший московский оператор маршрутных такси. Некоммерческое партнерство «Единая транспортная система Российские автобусные линии» РАЛ создано в августе 2005 г., его задачей является реформирование рынка автобусных перевозок и защита интересов перевозчиков.

Как сообщил RBC daily управляющий группой компаний «Русские автобусные линии» и председатель правления некоммерческого партнерства «Российские автобусные линии» **Борис Лоран**, в ближайшее время международные перевозчики члены партнерства запустят проект «Автобус-груз». Проект предполагает доставку посылок в багажных отделениях автобусов, следующих междугородными рейсами. «Пассажир, как правило, набивает сначала полки, потом пространство под сиденьем и только потом багажник. Таким образом, багажник автобуса обычно остается полупустым, 1,52 кубометра остаются свободными всегда», говорит г-н Лоран. По его словам, сегодня таким образом уже транспортируется большое количество грузов, доход от перевозки которых получают водители. Оформление доставки через кассу автовокзала позволит получать доход от доставки компаниям-перевозчикам.

Первыми направлениями, на которых будет опробован проект, станут рейсы Москва Калуга, Москва Краснодар, Москва Ставрополь. По словам г-на Лорана, по направлению Москва Ставрополь можно ежедневно отправлять 10 кубометров груза. Сейчас юридические консультанты группы компаний занимаются проработкой проекта, а в течение месяца будут определены перевозчики,

которые будут участвовать в обкатке. «Когда мы рассказали о проекте перевозчикам, у них глаза загорелись», – утверждает Б. Лоран. С ценой услуги в РАЛ пока не определились. «Это для нас не главное. Автобус в любом случае едет, и затратной части на прием грузов как таковой нет», – сказал он. Внедрение услуги позволит повысить рентабельность уже существующих перевозок.

«Фактически мы хотим сделать аналог эстонской системы Cargobus. Они предлагали нам присоединиться к их системе, выкупив лицензию. Но мы решили, что возить через границу мы пока не будем», – сказал г-н Лоран. «Cargobus существует с 1992 г. и вполне успешен, что говорит о потенциально высоком качестве услуги и наличии спроса на нее», – считает директор по продажам и маркетингу TNT Express в России **Богдан Бутырев**. «Система дозагрузки автобусных линий посылками с успехом используется в США на автобусных линиях Greyhound Lines многие годы», – согласен начальник управления мультимодальных перевозок группы компаний «Армадилло» **Юрий Минаков**.

По словам г-на Бутырева, движение автобусов по расписанию позволяет обеспечить точный срок для доставки грузов. В то же время, как считает Б.Бутырев, свободный объем грузовых отделений автобусов невелик, тем более что багаж пассажиров имеет приоритет перед посылками. Поэтому придется вводить серьезные ограничения на габариты перевозимых отправок, считает г-н Бутырев. По мнению г-на Минакова, перспективы проекта зависят от развития системы багажных отделений на автобусных станциях, где будут обрабатываться посылки. «Багажные отделения сегодня есть только в крупных городах, и говорить о серьезных перевозках без таких отделений не приходится», – уверен Юрий Минаков.

По оценке г-на Бутырева, таким способом можно будет доставлять посылки на расстояния около 300400 км. Он предположил, что услуга будет пользоваться популярностью, если цена на перевозку будет невысокой и сравнимой с тарифами «Почты России». У других перевозчиков доставка груза стоит 1315 руб. за один кг при доставке в течение одного-двух дней, добавляет Ю. Минаков.

По мнению менеджера отдела грузовых перевозок и развития транспортной сети DHL в России **Павла Черняка**, услугой в основном будут пользоваться частные лица. Кроме того, ею заинтересуются мелкие компании, а после развития сети и появления достаточного количества багажных отделений и более крупные, считает г-н Минаков. По мнению г-на Бутырева, сервис может использоваться для поставок запчастей бытовой техники из региональных дистрибьюторских центров в областные сервис-центры. Эксперты затруднились оценить возможный объем рынка.

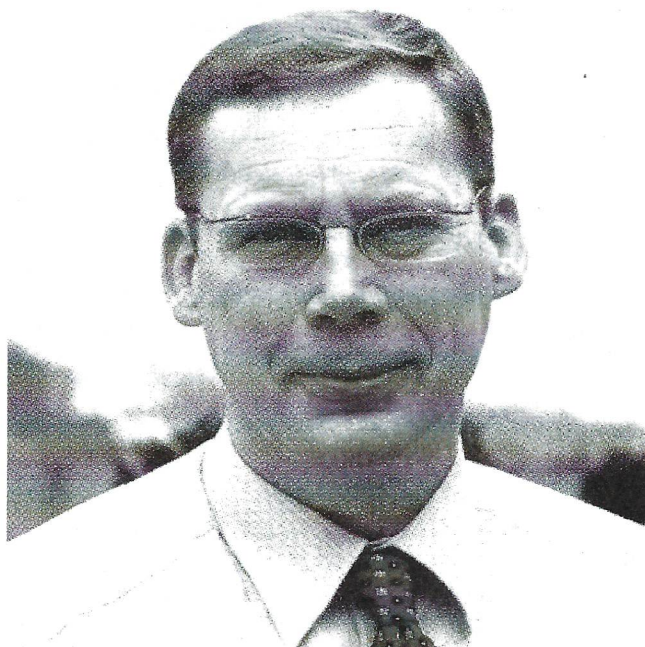
По словам П. Черняка, грузоперевозки не подлежат обязательному лицензированию, поэтому на пути РАЛ к внедрению услуги нет юридических формальностей. Перед стартом РАЛ необходимо



решить вопрос контроля за содержимым отправляемых грузов, чтобы обеспечить безопасность перевозок. По мнению г-на Лорана, внедрение услуги позволит повысить безопасность для пассажиров и перевозчика, так как содержимое централизованно отправленных посылок будет проще

проверять, чем содержимое посылок, врученных водителю.

*Юлия Карулина,  
Ежедневная аналитическая  
газета "RBC daily" 13.07.2006*

**КОММЕНТАРИИ РЕДАКЦИИ**

**Хуго Осула**  
ТОО "Cargobus"

**СИСТЕМА "КАРГОБУС"**

В Европе подобные услуги представлены эстонской компанией "Cargobus".

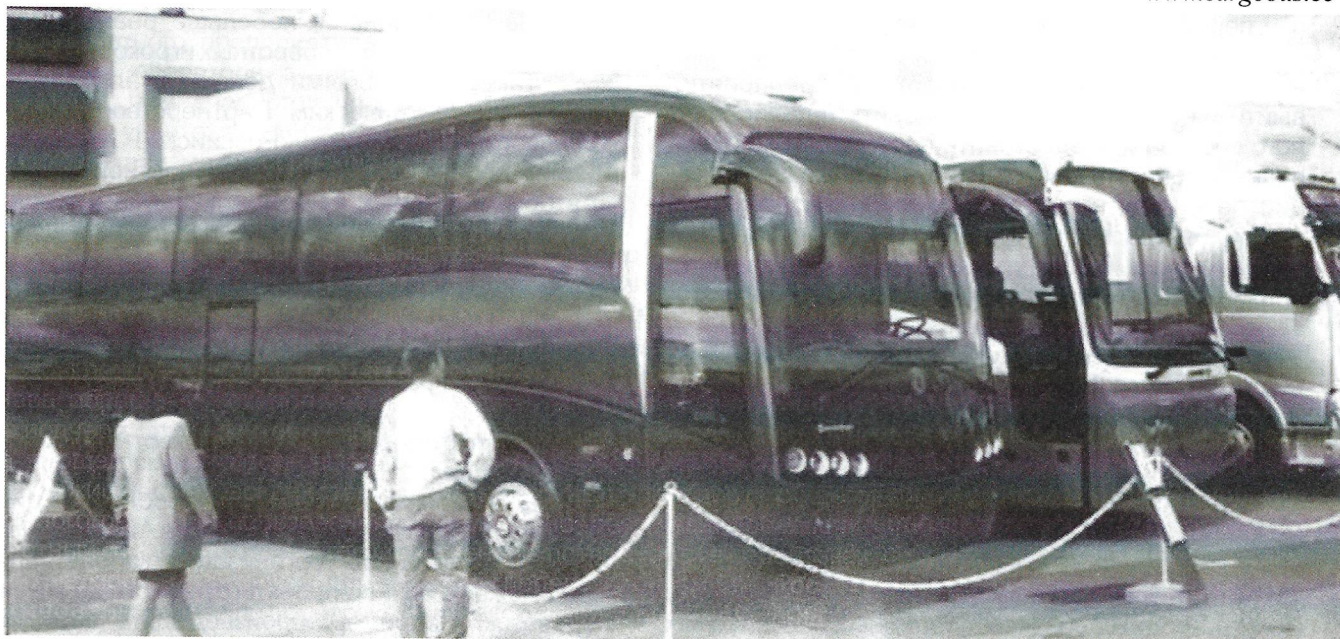
ТОО "Cargobus" действует с 1 марта 1992 года. Основным видом деятельности фирмы является перевозка посылок рейсовыми автобусами.

Товарищество с ограниченной ответственностью "Cargobus" действует только на базе эстонского капитала и не имеет пайщиков из зарубежных стран. Целью организации является стабильная и долгосрочная коммерческая деятельность, а также всесторонний учет пожеланий клиентов.

В настоящее время в систему "Cargobus Eesti" входит 26 терминалов, и перевозки осуществляют 32 автобусные фирмы. В день услугой "Cargobus" пользуется до 2000 клиентов. Большинство из них имеет карточку обслуживания "Cargobus", что значительно ускоряет оформление и сберегает время клиента.

"Cargobus" предлагает приемлемую по цене услугу «от дверей до дверей», когда курьер в условленное время доставляет отправляемый товар в терминал и привозит на место из терминала прибывший товар.

[www.cargobus.ee](http://www.cargobus.ee)





**ЛОРАН Борис Олегович***Председатель правления**НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»*

Прошло больше 10 месяцев с момента начала деятельности Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», созданного инициативной группой транспортников для ускорения реформы транспортного комплекса России в части автобусных перевозок. Указанный сектор рынка автомобильного транспорта поистине можно сравнить с Российскими Железными Дорогами в объеме перевозимых пассажиров.

За текущий период Некоммерческое Партнерство объединило в своих рядах около 60 предприятий операторов рынка и представителей смежных отраслей экономики.

Действия Некоммерческого Партнерства, направленные на защиту интересов своих членов, вышли далеко за рамки Российской Федерации. В рядах Партнерства появились организации, представляющие страны ближнего и дальнего зарубежья, обслуживающие маршруты, частично проходящие по территории России.

Пришло время по-новому посмотреть на рынок международных и междугородных автобусных перевозок.

Появление новых законов в этом секторе экономики подтолкнуло транспортные предприятия выйти из налоговой тени, обновить парк подвижного состава и предоставить пассажиру цивилизованный современный сервис. Процесс легализации перевозок и требования законодательства в сфере безопасности транспортной деятельности придали новый статус объектам транспортной инфраструктуры, а именно автовокзалам и автостанциям.

Широкое внедрение получили отечественные диспетчерско - кассовые программы для автовокзалов. Идет постоянное их усовершенствование, диктуемое реформируемым рынком.

Все меньше остается лазеек в транспортном законодательстве для функционирования нелегального «черного» извоза.

Повышенное внимание исполнительной и законодательной власти регионов к рынку международных и междугородных автобусных

перевозок создает новые возможности для развития. Активные действия силовых государственных структур парализуют «черный» извоз.

В настоящий момент рынок международных и междугородных перевозок напоминает рынок городского такси. Таксомоторные парки находятся в состоянии «холодной войны» с теневым частным извозом, который живет по своим внутренним законам с вытекающим из этого демпингом цен, уходом от налогов, беспределом на дорогах и т.д.

Только объединение усилий властей, добросовестных операторов, силовых структур, а также сознательность граждан, заметьте, только этот комплекс может гарантировать успех легального рынка и, соответственно, его дальнейшее развитие.

Так же на рынке автобусных перевозок только комплекс вышеперечисленных позиций дает положительный результат.

Наше Партнерство поставило своей целью проведение именно конкретных мероприятий, которые ускорят получение так необходимого пассажиру результата – безопасность, комфорт, гарантия выполнения рейса и еще ряд цивилизованных услуг. У нас есть пример – это авиационные и железнодорожные перевозки, по сравнению с которыми в части предоставляемых услуг для пассажира, автобусные перевозки еще только выходят из «каменного» века.

За последние два года различные некоммерческие партнерства и объединения транспортников росли как грибы после дождя. Но при детальном изучении их действий, как правило выясняется, что эти организации преследуют исполнение интересов конкретных транспортных компаний, либо частных лиц. Наша организация «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» уже в своем названии определила круг предприятий, чьи интересы мы отстаиваем – это все законопослушные операторы рынка (как отечественные, так и зарубежные) с любой формой собственности.

Также наш основной принцип – поменьше лозунгов и говорильни, побольше реальных дел, идущих во благо добросовестных игроков рынка.

Таковыми реальными делами стали разработанные Некоммерческим Партнерством «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» проекты «Магазин транспортной работы», «Автобус – Груз» и «Поддержка добросовестных операторов рынка» направленные, в первую очередь, на экономическую поддержку операторов легального рынка без дополнительных затрат последних при обслуживании регулярных международных и междугородных автобусных маршрутов. Далее мы постараемся кратко объяснить суть этих проектов.

#### **1. «Поддержка добросовестных операторов рынка».**

В Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» приглашены организации, представляющие смежные бизнес-проекты с рынком автобусных перевозок. Например: производители автобусов,





торговые дома и официальные дилеры, поставщики запасных частей, тюнинговые компании, топливные и страховые компании, лизинговые компании и банки и т.д. А самое главное – это автовокзалы и автостанции. Перечисленные организации являются своеобразным кругом, в центре которого находятся легальные операторы рынка – транспортные компании и индивидуальные предприниматели. Реальной поддержкой для добросовестных операторов рынка, и весьма экономически существенной поддержкой, является, грубо говоря, представленная скидка для всех транспортных компаний от компаний смежных рынков (с учетом существенного опта потребляемых услуг и продуктов смежных бизнес-проектов).

Конкретнее: при оптовой закупке автобусов идет существенная скидка от производителя, но покупателем является группа операторов, в том числе и индивидуальный предприниматель, который получает один автобус, и эту скидку он не получил бы никогда, покупая автобус самостоятельно. Далее страхование транспортных средств – то же самое: скидка – от объема, но в этом объеме много участников, и выгоду получает каждый. Далее топливо. При работе на регулярных маршрутах автобус накатывает порядка 15-20 000 км. в месяц. Для топливной компании существующая система карточек безналичной оплаты и система скидок крупным клиентам – нормальная практика. А теперь поставим себя на место предприятия с 10 автобусами. Могло ли оно мечтать о такой скидке, как для предприятия с парком в 500 автобусов. Такая же картина с запасными частями и т.д.

Отдельный вопрос – это процент диспетчерско-кассового обслуживания на автовокзале. В Системе он должен быть гибким. На этапе раскатки маршрута и в провальные месяцы с низким спросом на услуги – минимальным, в высокий сезон – допустимо – разумным. К сожалению, автовокзалы государственной формы собственности себе такого позволить не могут, но коммерческие – вполне.

Подводя итог, скажу, что вышеописанный круг скидок на выходе дает 20-30 % экономии затрат транспортного предприятия, что ставит добросовестного оператора в гораздо более выгодные условия, чем «черного» перевозчика и, соответственно, уничтожает теневой рынок сугубо рыночными механизмами.

## 2. «Магазин транспортной работы».

Проект с рабочим названием «Магазин транспортной работы» предназначен для использования подвижного состава операторов, находящегося на межрейсовом отстое на автостанциях в Москве, в заказной почасовой работе по Москве, Московской области и по Золотому кольцу.

Для этого организовывается Центральный диспетчерский пункт, связанный с диспетчерскими службами автостанций системы «Русские Автобусные Линии». Этот пункт будет учитывать подвижной состав, находящийся на отстое в столице, и предоставлять автобусы для выполнения разовых работ, в том числе по перевозке групп экскурсантов,

рабочих бригад и т.п. Таким образом, будет увеличен коэффициент использования транспортных средств, и сократятся убытки от простоя автобусов.

## 3. «Автобус - Груз».

Проект с рабочим названием «Автобус - Груз» направлен на пресечение нелегальной транспортировки частных мелких грузов, бандеролей, посылок и документов через водителей автобусов регулярных рейсов.

Указанная транспортировка весьма востребована не только гражданами, но и мелкими и средними предпринимателями. На сегодняшний день от этого бизнеса само транспортное предприятие не получает ни копейки, автовокзалы, в большинстве случаев, тоже.

Помимо проблемы недополучения дохода операторами существует более серьезная проблема – антитеррористической защищенности рынка автобусных перевозок, так как содержимое посылок, подаваемых к перевозке, как правило, в упакованном виде, ни отправителю, ни получателю не подконтрольно.

Автостанциям и операторам рынка предлагается подключиться к этому проекту и организовать цивилизованную передачу частных отправок, доход от которых также поставит перевозчиков в более выгодные экономические условия.

Все вышеперечисленные проекты реализуемые Некоммерческим Партнерством «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», своей целью ставят лишь одну задачу – реальная, сегодняшняя, экономическая, законная поддержка добросовестных операторов легального рынка международных и междугородных автобусных перевозок.

Обращаюсь ко всем заинтересованным организациям и частным лицам: если вы операторы рынка автобусных перевозок или смежных бизнес-проектов, если вы разделяете наши взгляды и одобряете наши действия – присоединяйтесь к нам и вступайте в наше независимое, подчеркиваю, независимое Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии».

*От редакции:  
Подробную информацию  
о вышеуказанных проектах  
Вы можете получить  
по адресу*

*Правления Партнерства:  
115419 г. Москва,  
2-й Роцинский проезд, дом 8, п/я 123  
Телефон./факс: (495) 232-67-70;  
Сайт: [www.rosbuslines.ru](http://www.rosbuslines.ru)  
E-mail: [info@rosbuslines.ru](mailto:info@rosbuslines.ru)*





**ЗАНОЗИН Сергей Георгиевич**  
 Директор Дивизиона «Автобусы»,  
 Группа «ГАЗ»

### Самые «Русские Автобусы»

По данным ГИБДД, из трех автобусов, работающих на маршрутах, 2 - собраны на заводах, входящих в Дивизион «Русские Автобусы», структурное подразделение Группы «ГАЗ».

270 тысяч автобусов марок ПАЗ, ЛиАЗ, ГолАЗ и КАВЗ колесят по дорогам России. В 2005 году на заводах компании было произведено почти 19 тысяч автобусов, а в 2006 планируется выпустить более 21 тысячи! И львиная доля этих автобусов останется в России!

Чем же можно объяснить популярность продукции «Русских Автобусов» у потребителя?

Скептики могут начать рассуждать о том, что сложившаяся ситуация стала возможной из-за массовости производства, из-за того, что заводы Дивизиона существуют по 50 и более лет, а так же начать ссылаться на консервативность перевозчиков, которые в силу «привычки» не хотят работать с другими производителями. Но это не так.

Ушли в прошлое времена, когда закупка автобусной техники проходила по госзаказу практически при отсутствии альтернативного выбора поставщика. В современном российском обществе, где закупки автобусов осуществляются либо напрямую коммерческими перевозчиками, либо на основе тендеров при этом перевозчики сами выбирают наиболее подходящие им машины, как по цене, так и по качеству. А после принятия закона о монетизации льгот очень быстро выяснилось, что перевозка пассажиров - это весьма прибыльный бизнес. И перевозчики стали более пристально оценивать предлагаемую им технику, стараясь выбрать оптимальное сочетание цены и качества. Тем более, что выбрать в последнее время есть из чего. Но большинство по-прежнему выбирает «Русские Автобусы».

Регулярно обновляемый модельный ряд и постоянные технические усовершенствования - вот что является залогом успеха. После того, как автобус передается клиенту, менеджеры Дивизиона продолжают отслеживать его машины, с тем, чтобы

в будущем иметь возможность узнавать о возможных недостатках выпускаемой техники, устранять неисправности и модернизировать новые автобусы. Так, например, в конструкцию автобусов марки «ЛиАЗ» (ЛиАЗ-5256) за последние 2 года было внесено более 100 изменений.

В текущем году особое внимание было уделено дизайну салона. Специалисты завода ЛиАЗ подготовили пилотную модель, в которой термин «комфорт пассажиров и водителя» вовсе не пустые слова. Новая перегородка из прочного пластика, отделяющая место водителя от салона, отделка панели приборов делают рабочее место просторней и комфортнее. В салоне установлены отопители фирмы «Эбершпехер» с алюминиевым радиатором в защитном кожухе, вентиляционно-аварийные потолочные люки фирмы «Webasto» с двумя фиксированными положениями открытия для вентиляции, установлен верхний багажный ящик с закрывающейся дверкой, вертикальные стойки поручней изогнуты - все это создает гармоничный и современный внутренний интерьер салона. Можно сказать, что нынешний «ЛиАЗ» - это уже другая машина.

Модельный ряд «Павловского Автобусного Завода», по праву заслужившего звание производителя «народных автобусов» (ПАЗ-3205), тоже стремительно развивается. На смену базовой модели идет новое поколение городских и пригородных автобусов малого класса ПАЗ-3203 и ПАЗ-3204 с агрегатной базой не только отечественных, но и зарубежных производителей. Все автобусы комплектуются пневматической системой торможения и АБС.

Другая разработка «Павловского Автобусного Завода» - автобус среднего класса «Аврора», теперь производится в Кургане. Конструкторы курганского завода внесли ряд изменений в эту модель, в свете чего появился новый продукт - КАВЗ-4238 «Аврора» на 35 посадочных мест. С января 2006 года этот автобус вышел в серийное производство и пользуется повышенным спросом у коммерческих перевозчиков.

Удобные сроки поставок автобусов (ПАЗ, КАВЗ составляют 30 дней, «Аврора» - 45, ЛиАЗ, ГолАЗ - 60, 18 метровый ЛиАЗ-6212 - 90) сочетаются с возможностью приобретения как по обычной схеме, так и в лизинг.

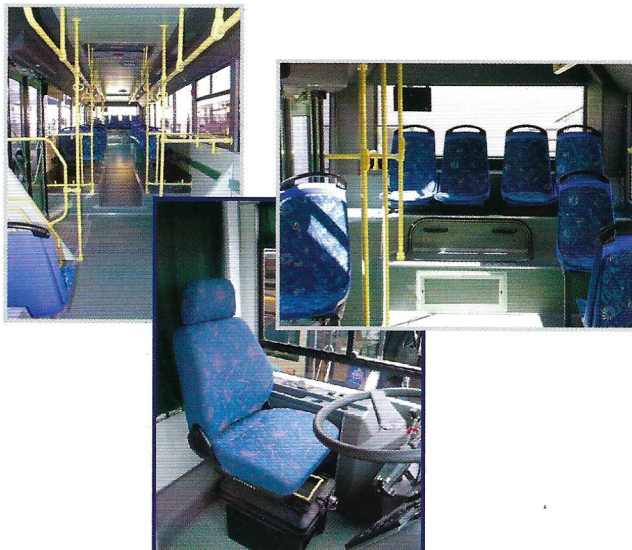
Посмотреть на образцы автобусов, производимых на заводах Дивизиона, можно будет на «Московском Международном автомобильном салоне 2006» в МВЦ «Крокус Экспо», стенд В101 зал 2, павильон 1 и П240 (открытая площадка).

**ООО «ЦТД «Русские автобусы» Группа ГАЗ**  
 Адрес центрального офиса: 123290 г. Москва  
 2-я Магистральная 8а, корпус 3.  
 Телефон: +7 495 720-50-29, 720-50-63  
 Факс: +7 495 720-50-06  
 E-mail: Rap@ruspromauto.ru





## Экспозиция "Русские автобусы" на "Московском Автосалоне-2006"



## ЛиАЗ-5293



## Технические характеристики

Параметр	Значение параметра, описание.
Класс автобуса	Большой
Назначение	Городской
Колесная формула	4x2
Кузов	Вагонного типа, несущий
Ресурс кузова, лет	12
Габаритные размеры, мм	11400/2500/3065
Масса снаряженная/полная, кг	10120/17100
Мост	RAVA A 118.23
Количество / ширина пассажирских дверей, мм	3/1282
Полная пассажировместимость (в т.ч. посадочных мест)	100(25)
Рулевой механизм	Cherel
Двигатель (дизельный)	Cummins C 425 20, Euro-2
Количество и расположение цилиндров	6R
Рабочий объем, л	7,2
Мощность, кВт (л.с.)	180 (245) при 2200 об/мин.
Максимальный крутящий момент, н.м.	1023 н.м. при 1470 об/мин.
Максимальная скорость, км/ч	115
Расположение	заднее, продольное
Коробка передач	Allison T-280R
Тормозная система	Пневматическая, с ABS
Вентиляция салона	Естественная и принудительная
Система отопления	Жидкостная, с использованием тепла системы охлаждения двигателя, независимый подогреватель Webasto
Оснащение для инвалидов	Ручная аппарель-подъемник
Высота пола над уровнем дороги у передней и средней двери, мм	340

## Центральный Торговый Дом "Русские Автобусы"

Центральный офис  
123290, г. Москва, ул.2-я Магистральная, д.8а, корп.3  
тел.: +7 (495) 720 50 63, 720 50 29, факс: +7 (495) 720 50 06  
e-mail: rap@bus.ru  
www.gaz.ru

Филиал "Санкт-Петербург"  
196084, г. Санкт-Петербург, Московский пр., д.81  
тел./факс: +7(812) 449 70 66  
e-mail: PolotovAA@centr.bus.ru





## Экспозиция "Русские автобусы" на "Московском Автосалоне-2006"



## ГОЛАЗ-6228



## Технические характеристики

Параметр	Значение параметра, описание.
Класс автобуса	Особо большой
Назначение	Городской
Колесная формула	6x2*4
Тип шасси	SCANIA L94UB6x2*4
Кузов	Вагонного типа, несущий
Ресурс кузова, лет	10
Габаритные размеры, мм	15000/2500/3350 (по кондиционеру)
Масса снаряженная/полная, кг	14300/24000
Количество / ширина пассажирских дверей, мм	3/1350
Полная пассажироместимость (в т.ч. посадочных мест)	140(35)
Рулевой механизм	ZF 8098 интегрального типа
Двигатель (дизельный)	SCANIA DC 9 03, Euro-3
Количество и расположение цилиндров	6R
Рабочий объем, л	9
Мощность, л.с.	300 при 1900-2000 об/мин.
Максимальный крутящий момент, н.м.	1400 н.м. при 1100-1300 об/мин.
Максимальная скорость, км/ч	94
Расположение	заднее, вертикальное
Коробка передач	ZF 5 HP602C
Тормозная система	Пневматическая, с ABS
Вентиляция салона	Естественная, принудительная и вытяжная
Система отопления	От системы охлаждения двигателя, независимый подогреватель Eberspacher
Оснащение для инвалидов	Ручная аппарель ХЮБНЕР (Ravite HK-modul) у средней двери
Высота пола над уровнем дороги у передней и средней двери, мм	340

## Центральный Торговый Дом "Русские Автобусы"

Филиал "Павлово"  
606108, г. Павлово Нижегородской области,  
ул. Суворова, д.1  
тел./факс: +7(83171) 3 12 59, 2 88 75, 3 10 70  
e-mail: market@paz.nnov.ru, export@paz.nnov.ru

Филиал "Курган"  
640008, г. Курган, ул. Автозаводская, д.5  
тел./факс: +7(3522) 44 41 92, 44 92 77  
44 51 44, 48 76 20, 48 76 91  
e-mail: sale@tdkavz.ru





Экспозиция "Русские автобусы" на "Московском Автосалоне-2006"

**ПАЗ-3204**



**Технические характеристики**

<b>Параметр</b>	<b>Значение параметра, описание.</b>
Класс автобуса	Малый
Назначение	Городской
Колесная формула	4x2
Кузов	Вагонного типа, несущий
Ресурс кузова, лет	8
Габаритные размеры, мм	7600/2410/2880
Масса снаряженная/полная, кг	6010/9780
Мост	КААЗ
Количество / ширина пассажирских дверей, мм	2/680
Полная пассажировместимость (в т.ч. посадочных мест)	52(18)
Рулевой механизм	УЯИШ.453461,004-01 интегрального типа
Двигатель (дизельный)	Cummins EQB 140-20, Euro-2
Количество и расположение цилиндров	4R
Рабочий объем, л	3,9
Мощность, кВт (л.с.)	104 (140)
Максимальный крутящий момент, н.м.	502
Максимальная скорость, км/ч	90
Расположение	Переднее, вертикальное
Коробка передач	ZF S5-42
Тормозная система	Пневматическая, с ABS
Вентиляция салона	Естественная
Система отопления	4 отопителя в салоне, 1 отопитель рабочего места водителя, подогреватель

**Центральный Торговый Дом "Русские Автобусы"**

Центральный офис  
123290, г. Москва, ул.2-я Магистральная, д.8а, корп.3  
тел.: +7 (495) 720 50 63, 720 50 29, факс: +7 (495) 720 50 06  
e-mail: rap@bus.ru  
www.gaz.ru

Филиал "Санкт-Петербург"  
196084, г. Санкт-Петербург, Московский пр., д.81  
тел./факс: +7(812) 449 70 66  
e-mail: PolotovAA@centr.bus.ru





## Экспозиция "Русские автобусы" на "Московском Автосалоне-2006"

## КАВЗ-4238 "Аврора"



## Технические характеристики

Параметр	Значение параметра, описание.
Класс автобуса	Средний
Назначение	Междугородный
Колесная формула	2x4
Кузов	Вагонного типа, несущий
Ресурс кузова, лет	8
Габаритные размеры, мм	9610/2500/2995
Масса снаряженная/полная, кг	7820/10470
Мост	Р3АА
Количество / ширина пассажирских дверей, мм	2/передняя 830, задняя 770
Полная пассажировместимость (в т.ч. посадочных мест)	40(35)
Рулевой механизм	С гидроусилителем руля
Двигатель (дизельный)	Cummins EQB 210 20, Euro-2
Количество и расположение цилиндров	6R
Рабочий объем, л	5,9
Мощность, кВт	155 при 2500 об/мин.
Максимальный крутящий момент, н.м.	700 н.м. при 1500 об/мин.
Максимальная скорость, км/ч	110
Расположение	Заднее, продольное
Коробка передач	ZF 6S 700 VO
Тормозная система	Пневматическая, с ABS
Вентиляция и отопление салона (климатконтроль)	Установка Thermo King и конекторные отопители
Емкость багажного отделения, м <sup>3</sup>	4,2

## Центральный Торговый Дом "Русские Автобусы"

Филиал "Павлово"  
606108, г. Павлово Нижегородской области,  
ул. Суворова, д.1  
тел./факс: +7(83171) 3 12 59, 2 88 75, 3 10 70  
e-mail: market@paz.nnov.ru, export@paz.nnov.ru

Филиал "Курган"  
640008, г. Курган, ул. Автозаводская, д.5  
тел./факс: +7(3522) 44 41 92, 44 92 77  
44 51 44, 48 76 20, 48 76 91  
e-mail: sale@tdkavz.ru





**СТРАХОВ Владимир Игнатьевич**  
 Директор ЗАО «Топливная компания  
 «НОВАТОРРУС-ИНВЕСТ»

Топливная Компания «НОВАТОРРУС-ИНВЕСТ» является одним из известных операторов Московского региона в области реализации моторного топлива по безналичному расчету, обслуживает предприятия на территории Российской Федерации, поставляет ГСМ по собственным литровым талонам и пластиковым картам, реализует светлые нефтепродукты с Московского НПЗ.

Совместно с Некоммерческим партнерством «ЕТС «Российские Автобусные Линии» компания разработала топливную программу, ориентированную на операторов рынка автобусных перевозок и позволяющую предприятиям:

во-первых, запраиваться на АЗС по ценам ниже розничных;

во-вторых, получать значительные отсрочки платежа;

в-третьих, оплачивать топливо по безналичному расчёту.\*

в-четвертых, специально для членов партнерства, молодым, развивающимся предприятиям или предприятиям, еще «не вставшим на ноги» и не имеющим возможности по тем или иным причинам получить кредит самостоятельно, компания открывает кредитную линию на топливо под предоставление гарантии Некоммерческого партнерства.

Компания придерживается гибкой политики в вопросах формирования цен на бензин и дизельное топливо и разрабатывает индивидуальный подход к каждому покупателю, что позволяет ему выбрать максимально выгодные условия сотрудничества с компанией.

В этом выпуске издания вниманию читателей предлагается перечень регионов Российской Федерации с указанием количества автозаправочных станций, принимающих пластиковые карты и талоны Топливной Компании «НОВАТОРРУС-ИНВЕСТ».

Регион	Количество АЗС
Москва/Московская область	381/352
Алтайский край	4
Архангельская Область	7
Астраханская Область	4
Коми, Республика	8
Костромская Область	6
Краснодарский край	18
Красноярский край	4
Курганская Область	5
Курская Область	7
Ленинградская Область	15
Липецкая Область	15
Марий Эл, Республика	3
Мордовия, Республика	6
Мурманская Область	5
Нижегородская Область	20
Новгородская Область	14
Новосибирская Область	10
Омская Область	7
Оренбургская Область	10
Орловская Область	14
Пензенская Область	12
Пермская Область	13
Псковская Область	9
Ростовская Область	23
Рязанская Область	20
Самарская Область	21
Саратовская Область	17
Свердловская Область	27
Смоленская Область	44
Ставропольский край	8
Тамбовская Область	15
Татарстан, Республика	16
Тверская Область	8
Тульская Область	27
Тюменская Область	12
Удмуртия, Республика	6
Ульяновская Область	17
Ханты-Мансийский АО	2
Челябинская Область	34
Чувашия, Республика	12
Ямало-Ненецкий АО	3
Ярославская Область	12

Адрес центрального офиса:  
 107113, г. Москва, ул. Маленковская, д. 14, корп. 1  
 Многоканальный телефон: 8(495) 234-94-64  
 Факс: 8(495) 234-94-68  
 E-mail: Info@tk-nri.ru  
 www.novatorrus.ru





**ЛОРАН Борис Олегович**, Председатель правления НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»;  
**ЕФРЕМОВ Валерий Викторович**, Заместитель Председателя тульского областного совета «Динамо».

### Сотрудничество московских и тульских операторов

Тульская область расположена на пути всех южных маршрутов, начинающихся из Москвы. Ежедневно большое количество междугородных автобусов различных регионов пересекают ее территорию транзитом. Некоторые делают остановку в области, остальные - нет.

На состоявшейся 26 и 27 июля в городе Тула встрече руководителей ООО «Автомобильные перевозки МТ Тульское «Динамо», московской автобусной станции «Красногвардейская» (обслуживающей практически всю географию южных рейсов из столицы) и Правления Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» обсуждались вопросы взаимодействия хозяйствующих субъектов двух регионов в рамках развития междугородных автобусных перевозок.

Руководитель ООО «Автомобильные перевозки МТ Тульское «Динамо» **О.А. Перчикова** показала столичным коллегам места посадки пассажиров на междугородные автобусы, базу, где дислоцируется парк ее предприятия. Заместитель председателя тульского областного совета «Динамо» **Ефремов Валерий Викторович** показал спортивный комплекс «Динамо», где воспитывается достойная смена ныне выступающим спортсменам. Поддержка массового спорта и спорта высших достижений - одна из важнейших составляющих деятельности тульских динамовцев. В свою очередь, **Лоран Борис Олегович** привел статистику заполнения автобусов, следующих транзитом через Тульскую область от автостанции «Красногвардейская» и предложил ООО «Автомобильные перевозки МТ Тульское «Динамо» открыть продажу билетов в Тульской области через сеть динамовских кассовых пунктов. Эта услуга позволит населению области пользоваться развитой маршрутной сетью системы «Российские Авто-

бусные Линии», а перевозчики других регионов, выполняя транзитный рейс, в свою очередь получают дополнительный доход от перевозки Тульских пассажиров. Последнее обеспечит существенную экономическую поддержку легальным операторам в противостоянии «черному» извозу.

Также важным вопросом обсуждавшимся на встрече было подтверждение руководства ООО «Автомобильные перевозки МТ Тульское «Динамо» о привлечении своей контрольно - ревизионной службы к проверке всех транзитных рейсов по согласованию с операторами на предмет наличия безбилетных пассажиров, что для многих водителей автобусов, обслуживающих дальние рейсы стало обыденным делом и стабильным доходом. Не секрет, что водители «уводят» пассажиров от касс автовокзалов договариваясь за более низкую цену посадить безбилетников в заранее запланированном месте и соответственно вне поля зрения персонала автовокзала. Транспортные предприятия несут от такого бизнеса весьма существенные экономические потери и не могут обеспечить жесткий линейный контроль.

Обсудив вышеперечисленные вопросы, стороны пришли к полному взаимопониманию и, определив сроки исполнения и ответственных лиц по каждому конкретному проекту, отметили, что такое взаимодействие регионов должно все так же поддерживаться администрациями в виде двухсторонних соглашений в сфере транспорта. Но тем не менее так же отмечено, что договоренности достигнутые на встрече будут весомым вкладом в проводимую реформу транспортного комплекса страны в секторе международных и междугородных автобусных перевозок.

После организационной части для гостей из столицы была проведена ознакомительная экскурсия по памятным местам города Тулы и Тульской области.



Особенно московские транспортники отметили экскурсию в музей - усадьбу «Ясная Поляна», где проявил себя в качестве отличного экскурсовода и знатока родного края начальник отдела физкультурной и спортивно-массовой работы **А.К. Ревко**. Его проникновенный рассказ о жизни семьи Л.Н. Толстого не оставил равнодушным никого из присутствующих.

Ирина Баранова



**МАРЧУК Иван Дмитриевич**

*Президент Российского автотранспортного союза*

## СЪЕЗД АВТОТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ

**В конце июня в Сочи состоялся восьмой съезд (общее собрание) членов Российского автотранспортного союза.**

В работе съезда приняли участие руководители Минтранса России, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, представители автотранспортного сообщества страны, региональных органов исполнительной власти, российских и зарубежных коммерческих организаций, профсоюза работников автомобильного транспорта, страховых организаций.

Президентом Российского автотранспортного союза на пятилетний срок единогласно переизбран Иван Дмитриевич Марчук, возглавляющий этот Союз с 2001 года.

Приветствие съезду и Правительственные телеграммы прислали заместитель председателя Государственной Думы Владимир Катренко, председатель комитета Государственной Думы по энергетике, транспорту и связи Валерий Язев, член Совета Федерации Владимир Федоров.

В отчетном докладе съезду президент Российского автотранспортного союза Иван Марчук сказал, что на ближайшие годы поставлена задача привлечь к совместной деятельности в Союзе значительную часть организаций и предприятий автотранспорта с объемом работы не менее 80% от всех услуг, оказываемых на российском транспортном рынке. Союз целенаправленно ведет дело к тому, чтобы быть готовыми взять на себя часть забот в решении проблем автомобильного транспорта, в том числе в порядке саморегулирования в рамках сообщества. Такая постановка вопроса могла бы стать главным стратегическим ориентиром в работе Союза на ближайшую и отдаленную перспективу.

Далее Иван Дмитриевич, в частности отметил, что в ряды РАС вступают не только транспортные но и не профильные организации, желающие наладить взаимовыгодное сотрудничество. Например, страховые, лизинговые, экспедиционные и другие компании. Однако ближайшая задача объединение в составе Союза предприятий грузового

автомобильного транспорта, включая ведомственный, а также таксомоторного, городского электрического, предприятий технического сервиса и транспортной инфраструктуры. Хороший пример в этом деле показали председатель правления «Транспортного союза Сибири» Валерий Ильенко и президент Ассоциации перевозчиков Ростовской области Андрей Касиев, которые содействовали вступлению в состав Союза грузового объединения автотранспорта и таксомоторного предприятия. Пример достойный подражания.

Затем докладчик обстоятельно остановился на работе Российского автотранспортного союза по совершенствованию автотранспортного законодательства. В органы государственной власти вносились замечания, поправки и предложения, поднимались злободневные вопросы, требующие решения в трудовом, налоговом, антимонопольном, таможенном и в других отраслях права. И надо заметить, что многие поправки и предложения находили поддержку и учитывались при принятии решений. Можно сказать, что к голосу Союза на разных уровнях власти стали прислушиваться, и это влияние надо усиливать.

Один из важнейших вопросов - безопасность на дорогах, и приятно отметить, что после небольшого перерыва по указанию Президента России вновь образована Правительственная комиссия Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения. В ее состав включен президент Российского автотранспортного союза Иван Марчук.

Добрые слова были сказаны докладчиком в адрес правления Российского автотранспортного союза, которое на своих заседаниях обстоятельно рассматривает острые вопросы, вызывающие беспокойство у автотранспортного сообщества. Такие, например, как «монетизация» и финансовая состоятельность автопредприятий, проблемы грузового автотранспорта, вопросы реформирования отрасли и другие.

По наиболее острым вопросам, которые поднимают члены Союза, готовились и направлялись обращения к руководителям Правительства страны, Государственной Думы, министерств и ведомств, региональных органов власти.

«В начале минувшего года, продолжил докладчик, Союз оперативно откликнулся на резкое повышение цен на топливо и продукцию нефтехимии. В то время прошла волна протеста по территории всей страны. С участием РАС, АСМАП и профсоюзов забастовочная ситуация работников автотранспорта была рассмотрена в Правительстве Российской Федерации с участием А. Жукова. В результате был приостановлен ценовой беспредел компаний и корпораций топливно-энергетического комплекса.

Много проблем и по внедрению в жизнь закона о монетизации. Нами доказана необходимость господдержки предприятий пассажирского автотранспорта но и госрегулирования его работы.»

Затем Иван Дмитриевич обстоятельно осветил работу Союза по осуществлению возложенной



Минтранс России на РАС функции по обеспечению нормальных условий перевозок скоропортящихся грузов, по расширению сети экспертных организаций по СПС, по работе Системы добровольной сертификации на автомобильном транспорте, выдаче разрешений ЕКМТ.

В заключение Президент Российского автотранспортного союза Иван Марчук подчеркнул, что автотранспортное сообщество особенно признательно Минтрансу России и Правительству Российской Федерации за то, что они прислушались к мнению автомобилистов и ввели должность заместителя Министра транспорта Российской Федерации куратора автомобильного транспорта, Дорожного агентства и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. РАС рассчитывает на дальнейшее плодотворное сотрудничество и помощь со стороны заместителя Министра транспорта Евгения Москвичева.

«Надеюсь, - сказал в завершение доклада Иван Дмитриевич, - что Российский автотранспортный союз во взаимодействии с Минтрансом России, Ространснадзором, профсоюзами, региональными органами исполнительной и законодательной власти, полномочными представителями Президента Российской Федерации в федеральных округах смогут решить масштабные задачи по реформированию автомобильного транспорта, поставленные в Транспортной стратегии Российской Федерации».

Выступившие в прениях участники съезда обсудили доклад президента Российского автотранспортного союза, рассказали о положении дел, поделились проблемами и перспективами развития автомобильного транспорта в своих регионах.

Генеральный директор Курганского областного союза «Кургандортранс», член правления РАС Александр Курасов, в частности, заметил, что Российский автотранспортный союз растет с каждым годом и надо эту работу продолжать. Нельзя соглашаться с тем, что многие решения на разных уровнях власти принимаются без совета с автотранспортниками. Двухмиллионная армия РАС вправе рассчитывать не только на то, что ее услышат, но и имеет право потребовать учесть ее мнение.

В выступлении директора по международным и государственным программам развития и технического содействия Российского Союза Автостраховщиков Ирины Осокиной прозвучала главная мысль о том, что у Российского автотранспортного союза и у автостраховщиков есть общие задачи, но есть и недопонимание по некоторым вопросам. Диалог налажен теперь надо в рабочем порядке решать существующие проблемы.

Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Валерий Салеев, обращаясь к собравшимся, в шуточной форме подчеркнул, что работа автотранспортников и на прошедшей международной конференции по пассажирским перевозкам, и на съезде показана так многогранно и емко, что Российский автотранспортный союз может считать Федеральную службу по надзору в сфере транспорта своим ассоциированным

членом. И серьезно добавил, что взаимодействие Ространснадзора с Союзом будет продолжаться по всем направлениям.

Председатель съезда, член правления Российского автотранспортного союза Василий Медведев в заключение предложил участникам собрания принять Рекомендации VIII съезда РАС по вопросу участия в реализации задач, предусмотренных Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2020 года в части реформирования автомобильного транспорта. С учетом поступивших предложений и поправок Рекомендации были приняты единогласно.

После обсуждения всех вопросов, с заключительным словом к съезду обратился президент Российского автотранспортного союза Иван Дмитриевич Марчук.

«Прежде всего, - сказал Иван Дмитриевич, - хочу выразить искреннюю благодарность и признательность всем членам нашего союза за долголетнюю совместную работу и за то высокое доверие, которое вы мне оказываете. Теперь надо двигаться вперед. Задачи по реформированию автотранспорта сложные и многогранные, но я убежден, что все вместе мы сможем восстановить престиж автомобильного транспорта, обеспечив высокое качество автотранспортных услуг и, соответственно, достойную жизнь многомиллионной армии работников автопредприятий и организаций.»

## РЕКОМЕНДАЦИИ

**VIII съезда Российского автотранспортного союза по вопросу участия в реализации задач, предусмотренных Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2020 года в части реформирования автомобильного транспорта.**

**29 июня 2006 г. г.Сочи**

Участники VIII съезда Российского автотранспортного союза, всесторонне обсудив вопрос: «Об участии Российского автотранспортного союза в реализации задач, предусмотренных Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2020 года в части реформирования автомобильного транспорта», а также принимая во внимание мнение представителей федеральных органов исполнительной власти, администраций субъектов Российской Федерации, отраслевых профсоюзных организаций, руководителей управлений государственного автодорожного надзора, пришли к следующим выводам.

В настоящее время автомобильный транспорт по многим параметрам не отвечает потребностям экономики и общества, не соответствует современным техническим, технологическим, экологическим требованиям и по существу находится в кризисном состоянии. Особую озабоченность вызывает то, что серьезному негативному воздействию подвергся автотранспорт общего пользования, традиционно безотказно обеспечивавший государственные потребности в перевозках грузов и массовые перевозки граждан России, являющийся и в настоящее время, по данным





НИИАТ, в 4-5 раз более производительным, чем частный или ведомственный.

На фоне резкого, неконтролируемого роста автомобильного парка всех организационных форм и форм собственности роль автотранспорта общего пользования неуклонно снижается. В результате, при огромных суммарных материальных и финансовых затратах, эффективность решения многих транспортных задач в стране становится чрезвычайно низкой, грузовой автотранспорт неконкурентоспособным, а пассажирский все менее доступным.

Серьезные издержки несет страна и в макроэкономическом плане. Транспортная составляющая в цене продукта продолжает расти, усиливая инфляционные процессы и снижая экспортные возможности. Значительные объемы доходов уходят в «тень», а бюджеты всех уровней, лишаясь части налоговых поступлений, в свою очередь, лишают финансовой поддержки городской пассажирский транспорт и, следовательно, шансов на его укрепление, повышение качества и снижение стоимости услуг.

Положение с автомобильным транспортом усугубляют ведомственная разобщенность, отсутствие единой законодательной базы, неопределенность направлений и путей развития.

При столь неблагоприятных условиях весьма своевременным событием стало принятие Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года Правительством Российской Федерации, которое провозгласило, что «государственное регулирование транспортной деятельности, государственное финансирование элементов транспортной системы и видов транспортной деятельности в условиях рынка остаются объективной необходимостью. При этом государство, ограничивая свои функции как хозяйствующего субъекта, повышает эффективность государственного регулирования, направляя его на качество обслуживания и снижение общественных затрат на транспорт».

В частности, предполагается развитие на единых принципах правовых основ, государственного регулирования всех видов транспорта, распределения бюджетных ресурсов и ряда других форм государственного управления.

В наибольшей мере эти установочные положения важны именно для автомобильного транспорта, ибо он, как никакой другой вид транспорта, очень далек от намеченных схем государственного воздействия, хотя значимость его в транспортной системе страны, как указано в Стратегии, постоянно возрастает.

В связи с тем, что в Стратегии не указаны временные рамки этапов реализации её положений и отсутствует план действий по претворению в жизнь этого документа (через 14 лет вся работа по реформированию должна быть закончена и подведены итоги), это обстоятельство побуждает организации системы Российского автотранспортного союза проявить активность, предложить свою помощь и участие в ускорении решения постав-

ленных задач, а именно, проблем реформирования грузового и пассажирского автотранспорта.

1. Участники VIII съезда, одобряя идеологию и подходы к реализации на автомобильном транспорте положений Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года, считают обоснованным предложение положить в основу реформирования грузового и пассажирского автотранспорта принцип разделения сферы (рынка) перевозок на сектора:

- сектор автотранспорта общего пользования (регулируемый и поддерживаемый государством);

- сектор частного транспортного предпринимательства (сектор свободных рыночных отношений);

- сектор ведомственного транспортного самообеспечения.

2. Считают целесообразным, в качестве первоочередных мер реформирования автомобильного транспорта, рекомендовать федеральным, региональным органам государственной власти и органам местного самоуправления осуществить следующее.

2.1. Восстановить статус грузового и пассажирского автотранспорта общего пользования, принципы и системы обеспечения его работы. Отнести автотранспорт в совместное ведение федеральных и региональных органов государственной власти, в зоны их ответственности за его работу, в сектора регулирования.

Решение вопроса подготовить, согласовать и принять на федеральном уровне в законодательном порядке.

2.2. Определить на федеральном, региональном и местном уровнях сектора экономики и социальной сферы, транспортное обслуживание которых возложить на автотранспорт общего пользования.

Ответственность за функционирование этого транспорта, регулирование и государственную поддержку его деятельности возложить на соответствующие федеральные и региональные органы исполнительной власти.

Решение подготовить и принять в законодательном порядке на федеральном уровне.

2.3. Ввести в хозяйственный оборот объемные показатели (квоты) транспортного обслуживания в установленных секторах экономики и социальной сферы на федеральном и региональном уровнях, которые определялись бы соответствующими органами государственной власти по согласованию с федеральным центром.

Для решения этой задачи приступить к составлению на федеральном и региональных уровнях транспортно-экономических балансов, их обработке и взаимному информационному обмену.

2.4. Разработать и утвердить на федеральном уровне единые условия, процедуры и формы допуска к профессии и допуска к рынку транспортных услуг, соблюдение которых перевозчиками автотранспорта общего пользования для допуска к работе в установленных секторах экономики и соци-





альной сферы было бы обязательным.

2.5. Обеспечить по мере внедрения системы допуска к профессии и на рынок переформление и заключение (на конкурсной основе) новых договоров с перевозчиками на работу, в установленных секторах экономики и социальной сферы, при наличии соответствующих допусков, и заключение их в последующем в том же порядке.

Осуществить на федеральном и региональном уровнях.

2.6. Установить, помимо квотирования и ограничения допуска в установленные сектора экономики и социальной сферы, налоговое, тарифное, технологическое, техническое и трудовое регулирование грузового и пассажирского транспорта общего пользования, обеспечив соответствующие надзор и контроль.

Исполнение указанных видов регулирования осуществлять назначенными управляющими компаниями в форме государственных унитарных предприятий или некоммерческими организациями.

Параметры регулирования и условия их применения разработать и утвердить на федеральном уровне.

2.7. Разработать механизм обеспечения государственной поддержки (возможно, в виде налоговых льгот или дотаций) в основном пассажирского автомобильного транспорта общего пользования.

Предусматривать выделение ассигнований на эти цели на основе предложений федеральных и региональных органов власти в тесной увязке с проектами бюджетов всех уровней (принять решение на федеральном уровне).

2.8. Осуществить комплекс мер по восстановлению и модернизации инфраструктуры грузового и пассажирского автотранспорта общего пользования, включая системы управления.

Разработать проекты соответствующих решений с обоснованием необходимых финансовых, материально-технических затрат и трудовых ресурсов, законодательных инициатив федеральной и региональных органов власти в части бюджетных ассигнований на эти цели, с учетом организации финансирования на принципах государственно-частного партнерства.

2.9. Положить в организационную основу оказания транспортных услуг принципы централизованных перевозок грузов и комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания, успешно применявшихся в прошлые годы. Считать централизованные перевозки грузов основным методом работы предприятий и организаций автотранспорта общего пользования.

Минтранс России принять согласованное с субъектами Российской Федерации решение с рекомендациями о методах организации и осуществлении таких перевозок и обслуживания клиентуры во взаимодействии с другими видами транспорта.

3. Членам РАС продолжить проработку предложений по реформированию автомобильного транспорта с администрациями субъектов Российской Федерации, ассоциациями и крупными предприятиями грузового и пассажирского автотранспорта, крупными грузовладельцами и другими заинтересованными организациями.

## НОВОСТИ РЕГИОНОВ

### УФАС по Алтайскому краю принял участие в совещании по вопросам междугородной перевозки

28 июля 2006 года управление Федеральной антимонопольной службы по Алтайскому краю (УФАС России) приняло участие в выездном совещании, состоявшемся в администрации Ребрихинского района. В совещании участвовали представители управления Алтайского края по развитию предпринимательства и рыночной инфраструктуры и управления Алтайского края по транспорту, дорожному хозяйству и связи.

Заседание было проведено в связи с обращением управления Алтайского края по развитию предпринимательства и рыночной инфраструктуры в управление ФАС по Алтайскому краю о рассмотрении заявления индивидуального предпринимателя Копыловой Н.В. на действия администрации Ребрихинского района Алтайского края. Копылова Н.В. оказывает транспортные услуги по междугородной перевозке пассажиров по маршруту Ребриха-Барнаул.

В своем заявлении предприниматель жаловалась на незаконные действия со стороны органа местного самоуправления - администрации Ребрихинского района, выразившиеся в уменьшении количества еженедельных рейсов.

Кроме того, на совещании были рассмотрены и поддержаны вопросы обращения в администрацию Ребрихинского района иных хозяйствующих субъектов, желающих осуществлять междугородные перевозки в указанном направлении, что свидетельствует об отсутствии административных ограничений, в том числе со стороны органов исполнительной власти субъекта РФ и местного самоуправления.

Пресс-служба Алтайского краевого УФАС России




**КОНОВАЛОВ Дмитрий Николаевич**

*Директор Управления пассажирских перевозок  
и автостоянок Московского Транспортного Союза.*

Прошло более полутора лет с момента подписания Постановления Правительства г. Москвы № 24-ПП от 18 января 2005 года «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории города Москвы». Согласно Постановлению, отправление межрегиональных и международных автобусов необходимо осуществлять с официальных пунктов отправления-прибытия (ПМАМ). В ходе реализации этого Постановления Департаментом транспорта и связи г. Москвы по состоянию на 31 июня 2006 года согласовано 8 пунктов отправления-прибытия (ПМАМ), а именно: Московский городской аэровокзал, Щелковский автовокзал, автостанция Выхино, автостанция Теплый стан, автостанция Красногвардейская, автостанция на Рязанском проезде, автостанция на площади у Курского вокзала и автостанция Домодедовская.

Значительная часть законопослушных перевозчиков, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки, пересмотрела свой подход к ведению этого бизнеса и легализовала свою деятельность. Началось обновление подвижного состава, посадку-высадку перевозчики осуществляют с согласованных Департаментом Транспорта и Связи г. Москвы пунктов. Но большая часть перевозчиков, переводя свои рейсы в категорию «нерегулярных», продолжает использовать прежние методы работы, то есть осуществляют перевозку зачастую на изношенном подвижном составе, не соответствующим экологическим требованиям Евро-2, и с организацией посадки-высадки пассажиров от несогласованных пунктов.

В ходе мониторинга, проведенного специалистами МТС, всего было выявлено 35 стихийно сложившихся пунктов посадки/высадки. В общей сложности из Москвы осуществляется (без учета рейсов, связывающих Москву и Московскую область) порядка 2500 тысяч регулярных отправок автобусов, из них 2163 отправления (более 60%) осуществляется из несогласованных пунктов.

На этих пунктах полностью отсутствуют какие-либо условия для проведения мероприятий, обеспечивающих транспортную безопасность вообще и антитеррористическую защищенность в частности. Кроме того, учитывая, что минимальная цена билета на междугородный автобус составляет 210 рублей, а максимальная - 1300 рублей, можно легко подсчитать какая огромная сумма денег (более 400 000 рублей ежедневно и, соответственно, более 150 000 000 рублей в год) выводится из легального оборота, с которой соответственно, не поступает налоговых отчислений в бюджет.

Обращает на себя внимание также тот факт, что большинство этих перевозок осуществляется региональными компаниями, и у себя в регионе эти компании вполне легальны:

- имеют транспортные лицензии;
- отправляются от согласованных местными администрациями мест;
- выручка проводится через кассу;
- исправно платят налоги.

По этой причине практически все обращения членов рабочей группы по реализации Постановления Правительства Москвы №24-ПП к соответствующим региональным структурам, в том числе к:

- Службе надзора в сфере транспорта,
- Администрации регионов,
- Региональным транспортным ассоциациям

с информацией о выявлении нарушений транспортного законодательства Москвы и просьбой дисциплинировать своих перевозчиков, остаются без должной реакции.

От подобной ситуации, как это не парадоксально, страдают и сами перевозчики. Это объясняется, прежде всего, тем, что нет общей логистики перевозок. Как следствие, рейсы отправляются по направлениям часто недогруженные (лишь бы забрать пассажира у конкурента), маршруты не оптимизируются, транспортные средства по несколько часов, а то и дней, вынуждены ожидать своей очереди на погрузку (в режиме маршрутного такси). При этом так называемые «погрузчики» на несогласованных пунктах посадки/высадки попросту обируют перевозчика, взимая от 30 до 50 процентов от стоимости билета.

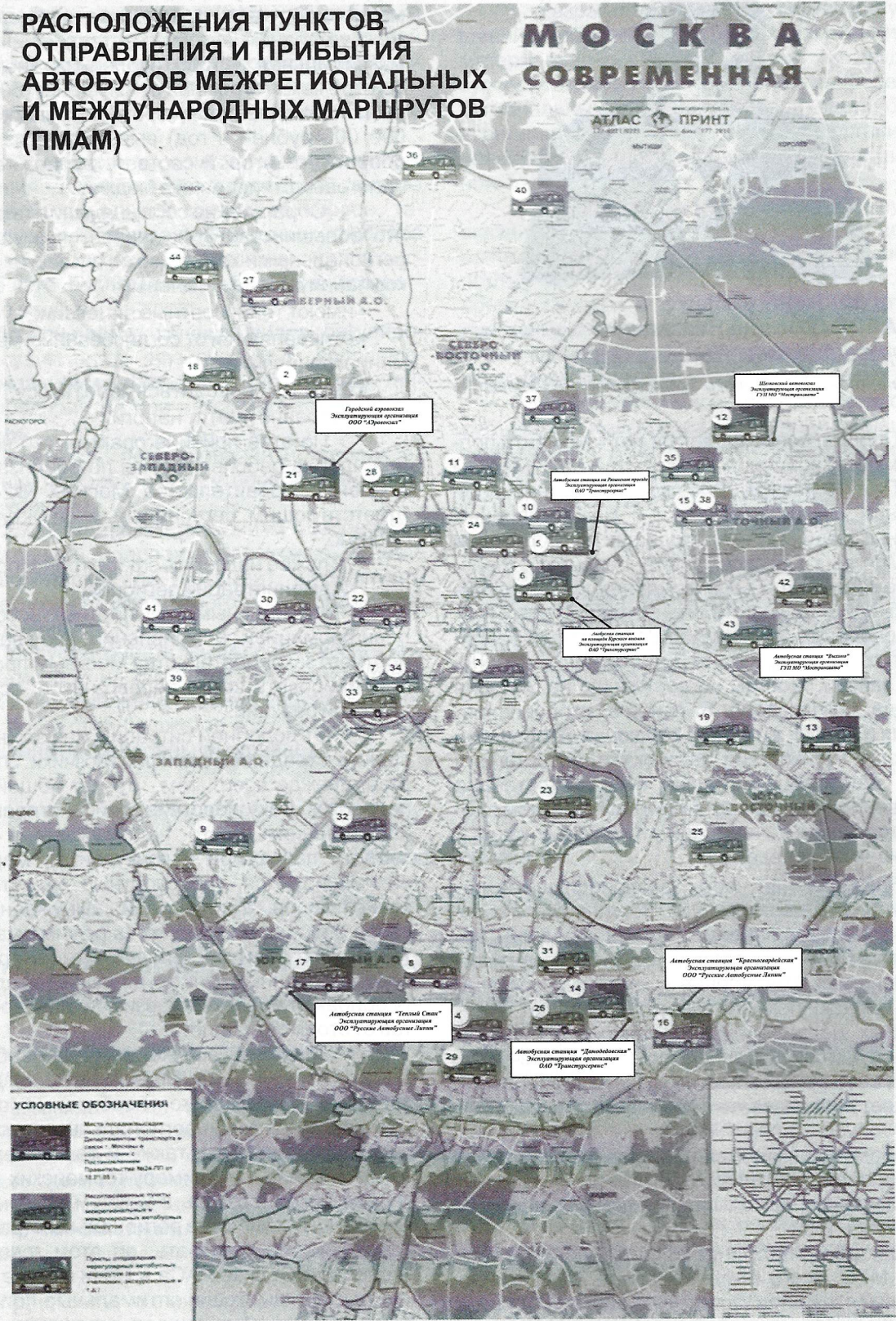
Наверное, все же, назрела необходимость решать эти проблемы. Причем решения достаточно просты. Прежде всего, необходимо объединить усилия московских и региональных властей в легализации перевозок а также и самих перевозчиков одновременно, по примеру германских и польских перевозчиков, создать в каждом регионе логистические центры на базе региональных транспортных союзов, к слову сказать, об этом говорилось на очередном Съезде РАСа в Сочи в июне 2006 года, которые бы, выстроив оптимальные логистические схемы и установив емкость маршрута, позволили бы перевозчикам повысить загрузку, оптимизировать пробеги и сократить простои.

Коллеги, слово за Вами!



# СХЕМА

## РАСПОЛОЖЕНИЯ ПУНКТОВ ОТПРАВЛЕНИЯ И ПРИБЫТИЯ АВТОБУСОВ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ МАРШРУТОВ (ПМАМ)



- *Согласованные* в соответствии с Постановлением Правительства Москвы № 24-ПП от 18.01.05
- *Несо согласованные* в соответствии с Постановлением Правительства Москвы № 24-ПП от 18.01.05



**БАРСОВА Татьяна Геннадиевна**

*Заместитель генерального директора  
ООО «Сатурн Трэвел»*

ООО «Сатурн Трэвел» работает на рынке регулярных автобусных перевозок с 2001 г. В настоящий момент ООО «Сатурн Трэвел» зарегистрировало пять междугородных и один международный маршрут. Наиболее востребованы маршруты «Москва - Краснодар» и «Москва - Кисловодск». Первое обращение в Департамент транспорта и связи со стороны ООО «Сатурн Трэвел» было в 2003 году, еще до выхода Приказа № 178 от 14.07.2003 г. Долгое время маршрут «Москва - Краснодар» обслуживался по неутвержденному паспорту маршрута, т.к. не было порядка согласования маршрутов, а также самого закона об организации сети автостанций в городе Москве.

После появления такого проекта, несмотря на то, что основной целью его было создание сети автостанций на периферии Москвы, на вылетных магистралях, в непосредственной близости от станций метро, в течении двух лет был присвоен статус автостанций двум площадкам в центре города, около железнодорожных вокзалов: Казанского и Курского. Вполне естественно, что, несмотря на удобство использования автостанций на периферии города для перевозчиков, а также в связи с тем, что очень долго проектировался порядок формирования и утверждения паспортов маршрутов, спонтанно сложилась ситуация, при которой перевозчики без документов группировались около железнодорожных вокзалов города. По этой же причине пассажиры привыкли к местам отправок возле железнодорожных вокзалов. Поэтому при формировании паспортов маршрутов перевозчики старались попасть на привокзальные площадки железнодорожных вокзалов.

А вот теперь начинается самое интересное.

ОАО «Транстурсервис» является организацией, эксплуатирующей две площадки на Казанском и Курском вокзалах. Этой организации дали право подписывать паспорта маршрутов, как при-

нимающей автостанции в г. Москва. ОАО «Транстурсервис» является также и перевозчиком. Это, естественно, не могло не настораживать перевозчиков. Но дирекция ОАО «Транстурсервис» очень убедительно говорила о том, что они хотят только оказывать услуги автостанции перевозчикам и им чужого не надо, их интересует ближний (не далее 500 км) межгород. К величайшему сожалению, руководство ООО «Сатурн Трэвел» поверило этим заверениям. Далее, ОАО «Транстурсервис» отказалось от ведения кассового обслуживания и стало собирать деньги за то, что перевозчик подъезжает к городскому бордюру в центре города.

Также следует отметить, что договор за пользование стоянкой заключался на смехотворно маленькие суммы, которые отличались от реальных в сотни раз. Перевозчики тогда не проявили беспокойство, потому что так было всегда и как называется бордюр - бордюр или «автостанция» сути не меняло. Единственное отличие стало в том, что почти все перевозчики приезжают в г. Москва со своими кассовыми аппаратами и продажу билетов на свои рейсы ведут сами. В августе 2005 года ОАО «Транстурсервис» подобным «обслуживанием» привлекло внимание Департамента транспорта и связи г. Москвы, и оно вынуждено было приобрести автомашину «Соболь» и посадить туда кассира. Но и тут руководство ОАО «Транстурсервис» проявило смекалку.

Были заключены договора на кассовое обслуживание и негласное соглашение о том, что из всего автобуса через кассы ОАО «Транстурсервис» реализовывалось не более 5% билетов. Таким образом, и касса есть, и оборотов нет: налоги платить не надо, да и доходов больших нет - никто другой не заинтересуется.

Но и этого оказалось мало. Паспорта маршрутов на этой станции на девяносто процентов из ста сформированы и согласовываются только с участием ОАО «Транстурсервис». Единственным московским перевозчиком, работающим на дальнем (более 500 км) межгороде, зарегистрированным в г. Москве, соблюдающим все правила и нормы, соблюдающим законодательство РФ, с которым были заключены договора у ОАО «Транстурсервис», было ООО «Сатурн Трэвел».

Это и в настоящее время единственный московский перевозчик, который когда-либо работал с площадок Казанского и Курского вокзалов.

Видимо это и не устроило руководство ОАО «Транстурсервис». Как говорится, аппетит приходит во время еды. После двух лет работы на маршрутах «Москва - Краснодар» и «Москва - Кисловодск» маршруты стали востребованы и доходны. И, видимо, в этот самый момент, просмотрев списки пассажиров и посчитав доходы предприятия ООО «Сатурн Трэвел» и их партнеров-паритетчиков (а как автостанция они, естественно, имели доступ к информации), руководство ОАО «Транстурсервис» решило, что, избавившись от



московского перевозчика и предложив в качестве партнеров себя, с данных маршрутов можно будет получать доходы значительно выше.

05.05.2006 г., не имея на то никаких оснований, без объяснения причин, ОАО «Транстурсервис» в одностороннем порядке прервало действия договоров между ОАО «Транстурсервис» и ООО «Сатурн Трэвел». В течении десяти дней ОАО «Транстурсервис» заключило прямые договора с партнерами ООО «Сатурн Трэвел» под абсурдно низкий процент (3%) кассового обслуживания, и тут же предложило исключить из паспортов маршрутов ООО «Сатурн Трэвел» и включить себя. Также от их имени было написано письмо в Департамент транспорта и связи г. Москвы с просьбой отозвать паспорта маршрутов у ООО «Сатурн Трэвел» и подписать скопированные у последнего, маршруты на имя ОАО «Транстурсервис».

Все попытки ООО «Сатурн Трэвел» получить объяснения от руководства ОАО «Транстурсервис» по поводу своего некорректного поведения, руководство ОАО «Транстурсервис» проигнорировало.

Следует отметить, что площадки у вокзалов занимают достаточно большую площадь. Так, у Казанского вокзала имеются в наличии 6 посадочных перронов и столько же перронов для высадки пассажиров. По существующим нормам и правилам автовокзалов и автостанций интервал между отправками автобусов не должен быть меньше 15 минут. Т.е., имея столько площади, автостанция должна отправлять и встречать за 12 часов работы не менее 300 прибытий и отправлений. На самом деле, в течении дня отправляется не более 15 отправок, т.е. станция в течении двух лет загружена только на 10%. Зачем же ОАО «Транстурсервис» такая площадь? Почему до сих пор ни у кого не вызвал сомнений такой интерес иметь не просто неприбыльную, а даже убыточную «автостанцию»?

В настоящее время на этой «автостанции» устроена стоянка автобусов. Автобусы стоят на

площади около вокзала целый день, нарушаются правила труда и отдыха водителей, не проводится технический послерейсовый осмотр, полностью отсутствуют антитеррористические меры, багаж грузится без осмотра и, в большинстве случаев, без сопровождения либо сопровождающих документов.

Ну и что можно сказать по этому поводу, господа?

Получив вне конкурса огромный, уже даже заасфальтированный, кусок земли в центре города Москвы, ОАО «Транстурсервис» практически ничего не вложило в устройство «автостанции» (установлены рекламные щиты за счет перевозчиков, куплен «Соболь» и кассовый аппарат). Декларируя желание помочь городу и перевозчикам решать насущные проблемы с устройством цивилизованных мест отправки пассажиров, заручившись поддержкой некоторых чиновников, утвердивших данное место как автостанцию в нарушение практически всех пунктов Постановления Правительства Москвы 24 от 18.01.2005 г., ОАО «Транстурсервис», выполняя функции органов власти, самостоятельно решает, кто может работать на рынке пассажирских перевозок, а кто нет. Единственное, что изменилось с момента «черного извоза» это то, что у ОАО «Транстурсервис» появился официальный флаг статус «автостанции».

Спрашивается, зачем же тогда паспорта маршрутов, договора и остальные документы, если они не защищают перевозчиков, если, как и кому работать, решают не городские и государственные власти, а коммерческие структуры, которые пользуясь попустительством исполнительной власти г. Москва, создают собственную монополию на перевозки. И никто не может, а вернее не хочет, решать данную проблему. Утвердили автостанцию, отрапортовали, а дальше трава не расти.

До коле, я спрашиваю, до коле?

#### ОТ РЕДАКЦИИ

В некоммерческое партнерство на имя Председателя правления в июле месяце текущего года поступило письмо от Барсова В.Я., генерального директора ООО «Сатурн-Трэвел», транспортной компании, являющейся членом некоммерческого партнерства. В письме говорилось о расторжении договора ОАО «Транстурсервис», эксплуатирующей организации автостанции у Казанского вокзала, с ООО «Сатурн-Трэвел» в одностороннем порядке без объяснения причин и наличия каких-либо на это оснований.

Барсов В.Я. обратился в Правление партнерства с просьбой разобраться в сложившейся ситуации и защитить интересы члена партнерства.

В следующем номере издания мы подробно опишем создавшуюся ситуацию, позицию местных властей, в которые неоднократно обращался Барсов В.Я., действия регионального партнера ООО «Сатурн Трэвел» по обслуживанию маршрута Кисловодск - Москва, а также позицию ОАО «Транстурсервис».





## КОНКУРСЫ БЕЗ КОНКУРЕНЦИИ

В государстве российском во всех сферах экономической деятельности налицо насильственный передел собственности. В отличие от рейдерства - явления грубого, нелегитимного, в последнее время участились случаи принятия законодательными органами нормативных правовых актов федерального и регионального уровней в пользу т.н. "определенных лиц".

Данное направление передела затронуло, в частности, и рынок автотранспортных пассажирских перевозок. В связи с отсутствием в федеральном законодательстве правовых актов по данной сфере, отвечающих современным экономическим реалиям, во многих субъектах РФ стихийно приняты законы по организации пассажирских перевозок. И в них - пункт: к осуществлению автотранспортной деятельности допускаются только перевозчики, выигравшие конкурсы по пассажирским маршрутам и заключившие соответствующие договоры на условиях, разработанных конкретными органами госвласти или местного самоуправления.

Подобный "пунктик" имеется, например, в законе № 268/2005-03 "Об организации транспортного обслуживания населения на территории Московской области". Инициатор и разработчик документа - Минтранс Московской области. Закон принят Мособлдумой 14.12.2005 г. Казалось бы, что тут плохого?

- На самом деле, принятый 268-й закон не предусматривает возможности конкуренции, ограничивает доступ к рынку и право выбора пассажиром перевозчика, - говорит гендиректор Московского областного союза транспортников "МОСТ" Александр Забродин. - В результате "конкурса" на тот или иной маршрут допускается только один перевозчик, кто именно - догадаться нетрудно: Минтранс МО не только "идеолог" и судья, но и косвенный участник предполагаемого "конкурса" по коммерческим маршрутам. То есть сторона заинтересованная, ибо подчиненный ведомству ГУП Мострансавто, у которого в каждом районе свои филиалы, имеет немалую долю и в коммерческих перевозках...

Условия конкурса непрозрачны: заявку кладут в незапечатанный конверт, куда-то уносят... Ни о какой объективности речи тут быть не может, "конкурс" превратился в формальность для структур Минтранса. Вводимое настоящим законом требование до конца текущего года сызнова провести процедуру допуска перевозчиков - не что иное, как передел сложившегося много-летнего рынка пассажирских перевозок с предсказуемым результатом в пользу "своих".

- Александр Юрьевич, каково ожидаемое последствие введения данного закона?

- Продвижение на частный рынок интересов крупных государственных автопредприятий и их областных объединений, предостав-

ление им преимуществ ограничивает свободу предпринимательства, нарушает права первоначальных перевозчиков, вложивших все свои средства в данную деятельность, разработавших, "раскатавших" и сделавших прибыльными новые пассажирские маршруты. Сам я живу в ближнем Подмоскovie и прекрасно помню то недавнее время, когда до столицы в часы "пик" добраться было невозможно. Благодаря частным "маршруткам" сейчас это не проблема. За-кон №268 позволяет перевозчикам, не затратившим ни усилий, ни средств на разработку маршрутов, перехватить эти прибыльные источники доходов, предоставляет органам госвласти возможность вторгаться в частный бизнес, диктовать перевозчикам любые условия, вводит необоснованный контроль за каждым их действием, понуждает заключать договоры на заведомо невыгодных для малых и средних перевозчиков условиях. Подобные действия чреваты социальными потрясениями. "Маленьких" вытеснят с маршрутов, поставят предпринимателей, не идущих на поводу у чиновников, на грань разорения, лишат их семьи постоянного дохода и средств к существованию. В г. Омске после принятия аналогичного "закона" около 70% перевозчиков было устранено с пассажирских маршрутов. Монополизация рынка неизбежно приведет к обвальному росту цен, что вряд ли понравится пассажирам.

- Что слышно о конкурсе - ведь данная процедура, как вы сказали, должна быть завершена к концу текущего года?

- Конкурсы не начинались: есть закон №268, но нет подзаконных актов, в том числе по конкурсам. Юристы Минтранса обещали подготовить их к 1 мая с.г., но после того, как я от имени "МОСТа" трижды обращался в прокуратуру относительно закона, бумаготворчество было приостановлено. Сейчас данный "шедевр" пытаются протащить в Госдуму РФ, видимо, рассчитывая руками "федералов" душить малых и средних перевозчиков.

В областном Минтрансе затишья не наступило. В том же 268-м законе есть еще один замечательный "пунктик": если маршрут пересекает несколько уездных княжеств, то бишь муниципальных образований, его надо непременно утвердить... ну, конечно же, в Минтрансе МО! Причем, ходатайства глав образований о жизненной важности какого-либо направления в Минтрансе в расчет не принимаются. И вот уже ГУП АТИ МО - Административная транспортная инспекция области - тоже достаточно любопытная организация, о ней будет чуть ниже - дает наказ тому или иному перевозчику исполнять прописанное в законе. Последний засылает солидный пакет документов в Минтранс и, спустя некоторое время... получает его обратно все по той же причине отсутствия подзаконных актов. То есть Минтранс не аннулирует прежнего и не выдает нового разрешения на продолжение работы - оставляет предпринимателя подвешенным на его собственных нервах. Хотя, если подумать, разрешением на деятельность была и остается лицензионная карточка... В данной ситуации уже оказались ООО "ТрансЧЕРНОГОЛОВКА" (г.Черноголовка, Ногинский



район МО, директор Алексей Ефремов), ООО "Транс Лайн" (пос. Фряново, Щелковский район МО, директор Юрий Чистов) и ряд других малых автопредприятий.

ГУП АТИ МО - настоящая административная удавка! Со штатным расписанием 500 человек, бюджетом 300 млн рублей. Практически силовая структура, со всеми атрибутами, за исключением оружия. Основная функция - сбор штрафов за различные прегрешения, не отражающиеся на качестве обслуживания и не причиняющие вреда потребителям. Данная организация практически дублирует функции нескольких федеральных служб - Дорнадзора, ГИБДД и ГНИ. Составляются бесчисленные протоколы за мелкие нарушения на законопослушных сотрудников предприятий, открыто работающих на рынке. Главную же свою задачу - борьбу с нелегальными перевозчиками, т.н. "бомбилами" - ГУП АТИ не выполняет. И это не все. Предлагаемые чиновниками изменения в закон об административных правонарушениях на пассажирском транспорте за каждый "проступок" (например, отсутствие какой-нибудь таблички или бейджика у водителя) предусматривают меру наказания до 200-х МРОТ! Ответственность за нарушение расписания вовсе заставляет водителя пренебрегать безопасностью пассажиров, ведь если он выбьется из графика - точно будет наказан! Неужели проверка наличия табличек на автобусах настолько важна для области, что из ее бюджета выделяются столь значительные суммы?

- Чем же все-таки вызвана страсть Минтранса к "упорядочению", может быть, желанием снять подопечные структуры с госдотации?

- В том-то и дело, что нет! В ближайшие годы предполагается полная приватизация областных государственных и муниципальных автопредприятий. Вначале они станут АО со 100% государственным капиталом - "крыша" Министерства, бюджетные деньги и вдобавок, по результатам "конкурсов", - безраздельное господство на коммерческом рынке пассажирских перевозок! Если новоявленные монополисты и допустят кого-то к перевозкам, то только лиц, заключивших с ними договоры на предложенных им условиях. Отказавшиеся сделать это, через транспортные инспекции, путем приостановления или аннулирования лицензий будут отлучены от своего бизнеса и лишены средств к существованию. Далее последует переход акций в чьи-то "конкретные" руки. Т.е. все пока еще "казенные" предприятия со всем имуществом - автотранспортом, зданиями, территорией, автовокзалами, остановочными пунктами и т.д. - перейдут в частную собственность. Кому должна будет отойти львиная доля акций, думаю, и здесь догадаться не составит труда.

- Намерен ли что-либо предпринять "МОСТ" в данной ситуации?

- Успех могут принести только совместные коллективные действия максимального числа заинтересованных лиц; разрозненные же, одиночные выступления принесут либо временный успех, либо отрицательный результат. Поэтому всех желающих сохранить свой бизнес в сфере автоперевозок просим направлять свое мнение, в т.ч. по кандидатурам в рабочую группу, в Московский областной союз транспортников - в "МОСТ".

*Владимир Вожич,  
Еженедельник "Бизнес для всех"  
№ 26 от 11.07.06*

### К вопросу о соблюдении паритета на межрегиональных автобусных маршрутах.



Более десяти лет рынок междугородных автобусных перевозок оставался вне внимания властей и как следствие развивался по своим внутренним законам. Без общего внешнего регулирования. Крупные транспортные предприятия развивались, а на их маршрутной сети, как на дрожжах рос и процветал частный извоз. В каждом городе такие перевозки развивались по-разному. Это зависело от многих факторов. Но здесь мы не будем делать их подробный анализ. То, что произошло с рынком автобусных перевозок - уже факт свершившийся. Необходимо подвести черту и обозначить новую точку отсчета в развитии рынка. Этой точкой по праву можно считать Приказ № 178 Минтранса РФ от 14 августа 2003 года.

Указанный документ имеет свои слабые стороны, но в целом он определил порядок оформления и согласования паспортов маршрутов, которые являются основным документом для



регулярных междугородных автобусных перевозок.

В течение последних двух лет администрации некоторых регионов, внимательно прочитав Приказ № 178, отметили один заинтересовавший их абзац - что паспорт маршрута должен согласовываться с соответствующими инстанциями регионов, по территории которых транзитом проходит межрегиональный маршрут. Также их заинтересовало то, что в регулярных международных автобусных перевозках испокон века существует понятие паритета при обслуживании маршрута каждой страной, по территории которой транзитом проходит международный маршрут.

Как следствие появились некоторые внутрирегиональные законы, обязывающие отдать часть объема межрегиональных перевозок конкретному региону на паритетной основе.

Доля здравого смысла в этом присутствует. Но в нашей стране на рынке междугородных автобусных перевозок нет закона, который бы определил механизм распределения доли объема перевозок между субъектами Российской Федерации, по территории которых проходит тот или иной межрегиональный маршрут.

Зная традиции нашей страны, местные власти будут требовать паритет только раскатанных годами и экономически выгодных маршрутов с высоким тарифом и стабильно высоким заполнением автобусов.

Теперь давайте посмотрим на это с точки зрения транспортной компании, которая изначально встала (много лет назад) на обслуживание маршрута.

Компания несла существенные затраты в период раскатки маршрута, пробывалась в чужих регионах на места посадки - высадки пассажиров не там, где требовали власти, а там, где есть пассажир, вкладывала деньги в рекламу, боролась с произволом на этом рынке и так далее.

И вот, когда процесс идет более или менее стабильно, приходит чиновник, показывает свой местный закон и говорит: «Давайте Ваше поделим по-честному». Типичная российская ситуация, которая добавляет еще одну проблему к огромному количеству проблем по стране в целом.

Транспортная компания бросит все свои ресурсы только на то, чтобы свое не отдать.

Как следствие таких действий - нестабильность рынка, неуверенность в завтрашнем дне и так далее, но все это негативно скажется в первую очередь на пассажире. А именно он - потребитель услуг рынка междугородных автобусных перевозок. Только вот про пассажира в этой ситуации как раз и забудут.

Но есть и другой путь в решении вопроса участия регионов в паритетном обслуживании маршрутов. Это цивилизованный путь, диктуемый уже сегодняшней ситуацией.

Необходимо предложить со стороны транзитного региона то, что заинтересует оператора с точки зрения развития конкретного маршрута, а дальше спросить у него: сколько объема перевозок он готов отдать в обмен на предложение.

Это и будет справедливый паритет по принципу от каждого по возможностям, каждому по результату реализованных возможностей.

Поверьте, что любой оператор, удержавшийся на рынке в последние годы, а точнее сказать выживший в отсутствие рынка, хорошо воспринимает дельные предложения, которые не остаются лозунгами, а несут ему реальный рост дохода. Но на предложение расстаться с частью своего дохода он, естественно, ответит отказом и сделает все, чтобы это не произошло. Практически во всех регионах Российской Федерации такие случаи бывали и, к сожалению, есть и в настоящее время.

Попытаемся обозначить пути, по которым, на наш взгляд, может пройти администрация того или иного региона, дабы иметь возможность получить долю в обслуживании чужого маршрута. Подчеркиваем, что «чужого» - по понятиям здравого смысла и уважения к чужим достижениям.

1) Первоначально транзитному региону необходимо определить спрос местного населения на маршрут в обе стороны, соответственно определить оптимальные транзитные пункты на своей территории, объем пассажиропотока, наличие местного транспортного предприятия с соответствующим подвижным составом и необходимым сервисом.

2) Необходимо изучить местные маршруты по совпадающим направлениям в одну и другую стороны рассматриваемого межрегионального маршрута.

3) Собрав всю информацию и статистику по маршрутной сети, а также определив собственную точку посадки - высадки пассажиров на своей территории, необходимо провести логистические проработки, желательно с привлечением высококвалифицированных специалистов транспортных институтов, и, хочу особо заметить, не экономя на оплате их работ.

4) Полученный результат в виде понятных показателей, сроков и финансовых результатов и нужно предлагать на рассмотрение операторам маршрутов, чтобы они самостоятельно определили какую долю в объеме транспортной работы они готовы уступить, при реализации транзитным регионом всего вышеперечисленного.

5) Вести переговоры и озвучивать предложения следует не с высоты амбиций местной власти и не с позиции ультиматумов, а с точки зрения здравого смысла и на понятном для оператора маршрута языке взаимовыгоды.

Уверен, только в этом случае будет результат, и не для какой - либо из сторон, а для всех. И самое главное - потребитель услуг регулярных перевозок, пассажир, не будет ущемлен в своих правах и не будет пострадавшей стороной в бессмысленном противостоянии действующего оператора рынка и местной администрации, по территории региона которой транзитом проходит регулярный автобусный маршрут.

*Борис Лоран*











## ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

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



**СМАРТ-  
КАРТЫ  
ТОПЛИВНОЙ  
КОМПАНИИ  
НОВАТОРРУС-  
ИНВЕСТ**

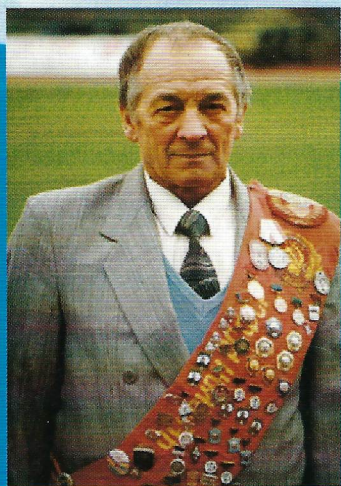


-  - ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФО
-  - СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ФО
-  - ЮЖНЫЙ ФО
-  - ПРИВОЛЖСКИЙ ФО
-  - УРАЛЬСКИЙ ФО
-  - СИБИРСКИЙ ФО





# Динамо

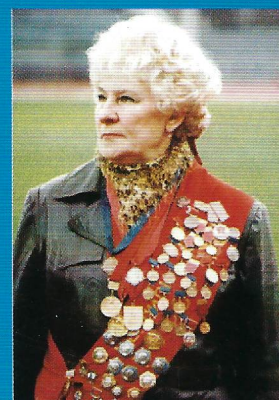
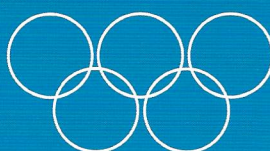


Гусев Э.Н.

Среди «звездных» динамовцев, закладывавших фундамент грядущих побед отечественного спорта, были те, кто с честью представлял и Тульскую областную организацию «Динамо». В 1956 году на XVI Олимпийских Играх в г. Мельбурне (Австралия) в состав сборной команды СССР по велоспорту входили два тульских динамовца: Эдуард Гусев и Борис Савостин.

# Динамо

ВСЕРОССИЙСКОЕ ФИЗКУЛЬТУРНО - СПОРТИВНОЕ ОБЩЕСТВО  
ТУЛЬСКАЯ ОБЛАСТНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ



Кочетова Л.К.

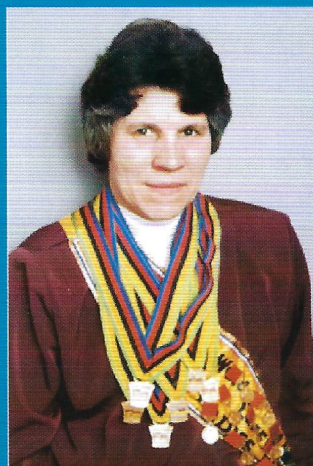
## Динамо - СИЛА В ДВИЖЕНИИ !

СУЩЕСТВЕННУЮ МАТЕРИАЛЬНУЮ ПОМОЩЬ ОРГАНИЗАЦИИ ОКАЗЫВАЕТ ТРАНСПОРТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ООО "АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МАРШРУТНОЕ ТАКСИ ТУЛЬСКОЕ "ДИНАМО" (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР - ПЕРЧИКОВА О.А.)

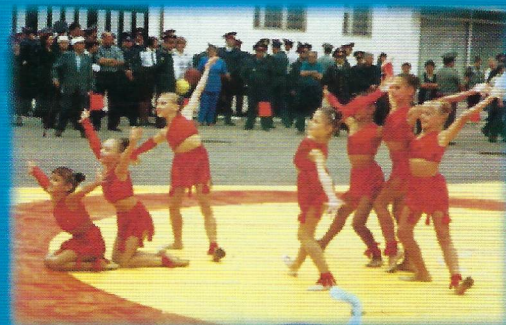
Невозможно представить историю российского велоспорта без имен тульских динамовок: Любови Кочетовой и Тамары Гаркушиной.



Президент ФРБ России Харитонов В.И., тренеры Сергей Стручев и Виктор Негачев



Гаркушина Т.П.



Юные динамовские гимнастки

Дмитрий Шишкин начал свой спортивный путь в секции «Юный динамовец». Благодаря природному таланту и трудолюбию он быстро постиг секреты спортивного мастерства: стал двукратным Чемпионом Мира по самбо.



Юные динамовцы-победители турнира по самбо



Дмитрий Шишкин

### ТУЛЬСКИЙ ОБЛАСТНОЙ СОВЕТ "ДИНАМО"

300012, г. Тула, ул. Жаворонкова, ЦПКиО, корпус 1  
телефон:(0872) 36-76-53, 32-20-30, факс:(0872)36-75-51