



Юбилею Победы в Великой Отечественной войне посвящается:  
Проект Группы компаний «Русские Автобусные Линии»  
«Нет в России семьи такой, где не памятен был свой герой» (стр. 43)



ООО «Ино-Карс» - ведущая российская компания по системам кондиционирования воздуха для автомобильного и железнодорожного транспорта.

Компания осуществляет продажу, гарантийное обслуживание и ремонт систем кондиционирования воздуха, комплектующих деталей и расходных материалов автобусных и автомобильных кондиционеров, таких фирм-производителей, как:

**Konvekta, Sütrak, Carrier, Spal, Honeywell, BOCK COMPRESSORS, THERMO KING, THERMAL Kondensatoren, Webasto.**

Мы предлагаем широкий ассортимент:

- **Кондиционеров** (Konvekta, Sütrak, Carrier, Electrolux);
- **Компрессоров** (Bock, Hispacold, Bitzer);
- **Конденсаторов** (Konvekta, THERMAL, THERMO KING, Sütrak, Hispacold, Webasto);
- **Вентиляторов** (Spal, Konvekta, Aurora, Hispacold, Thermal, EBM Pabst);
- **Электромагнитных муфт и катушек** (Linnig, Hispacold, Rotocold);
- **Фильтров** (Konvekta, Sütrak, Honeywell);
- **ТРВ** (Honeywell);
- **Расходных материалов** (шланги, фитинги, трубки, р/к компрессоров, датчики, прессостаты, напорные клапаны, реле, термостаты);

а также **других узлов и агрегатов систем кондиционирования** как новых, так и восстановленных с гарантией, для автобусов NEOPLAN, MAN, SETRA, MERCEDES, SCANIA и других ведущих производителей.



Специалисты нашей компании с помощью специализированных программ и электронных каталогов подберут для Вашей импортной техники (автобусы, грузовики, прицепы) весь спектр запасных частей ведущих мировых производителей, как оригинальных, так и аналогов к ним.



**NEOPLAN**



**SETRA**



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ**

Доклад Президента Правления Некоммерческого Партнерства «ОАП «Южный регион» Дмитрия Кравцова .....	5
Автовокзалы в центре внимания .....	8
<b>АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ</b>	
ТК «Автолига» - взгляд в перспективу.....	11
«Создание саморегулируемых организаций поможет навести порядок в автотранспортной отрасли» .....	17
<b>САМОРЕГУЛИРУЕМЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ</b>	
Вместо госнадзора самоконтроль .....	20
<b>ПРОЕКТ: АВТОБУС ГРУЗ</b>	
Грузоперевозки на междугородных автобусных маршрутах .....	26
<b>ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ</b>	
Безопасность на дорогах обеспечит ГЛОНАСС-технологии «ЭЛЕКТРОНИКА-04АС». Сфера применения – оформление .....	28
платежных документов на автовокзалах и автостанциях.....	33
<b>НОВОСТИ МОСКВА</b>	
Приказ Минтранса России, ФСБ России, МВД России .....	34
Привокзальные территории могут передать транспортникам .....	35
<b>ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ</b>	
Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Белгородской области .....	36
<b>АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ</b>	
Продолжение книги Ю.А. Гольденберга «Автовокзалы и пассажирские автостанции» .....	37
<b>ЮБИЛЕЮ ПОБЕДЫ ПОСВЯЩАЕТСЯ</b>	
Проект Группы компаний «Русские Автобусные Линии» .....	43
Строки, опалённые войной стр. 44	
В дань памяти ветеранам и участникам Великой Отечественной войны .....	48
<b>ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ СТР.....</b>	<b>52</b>

**Редакция издания не всегда разделяет мнение авторов публикуемых статей.  
Перепечатка текстов допускается только с разрешения редакции.**

**Подписка на журнал «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» осуществляется: Каталог российской прессы «Почта России» - Индекс 11129 (со 2-го полугодия 2010г.), а также непосредственно через редакцию журнала на все номера журнала.**

**Адрес редакции:**

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

**Тел. \факс (495) 633-12-89**

**E-mail: info@rosbuslines.ru**

**www.rosbuslines.ru**

Бюллетень зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).

**Свидетельство о регистрации: ПИ № ФС77-38352**

Бюллетень Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»  
Распространяется в различных регионах России, странах СНГ и дальнего зарубежья.

**Подписка на Бюллетень «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития»  
осуществляется: Каталог российской прессы «Почта России» - Индекс 11129 (со 2-го полугодия  
2010г.), а так же непосредственно через редакцию журнала на все номера журнала.**

**Адрес редакции:**

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

**Тел. \факс (495) 633-12-89**

**E-mail: info@rosbuslines.ru**

**www.rosbuslines.ru**

Отпечатано в типографии ООО «КНТ Синема Принт», 117485, г. Москва, ул. Бутлерова, д. 4 к. 3,  
тел: (495) 627-55-58.

Тираж - 1000 экземпляров. №3 май - июнь 2010 г. (№ 29). Подписано в печать 10.06.2010г.

**Экспертный совет:**

**Винокуров Б.А.** - Президент Российской транспортно - экспедиционной компании «Ространссервис»,  
Президент Московского Областного транспортного союза, Председатель Наблюдательного совета НП  
«ЕТС«Российские Автобусные Линии»

**Герامي В.Д.** - Профессор кафедры «Логистики» Московского автомобильно-дорожного государственного  
технического университета (МАДИ)

**Жарков С.А.** - Председатель Правления НП «ЕТС«Российские Автобусные Линии»

**Козлов М.И.** - Президент Российского автотранспортного союза

**Лоран Б.О.** - Председатель Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при  
Российском автотранспортном союзе, Руководитель проекта «Русские Автобусные Линии», Президент НП  
«ЕТС«Российские Автобусные Линии»

**Петрова А.П.** - Директор-руководитель научного центра ОАО «Научно - исследовательский институт автомо-  
бильного транспорта»

**Свешников Ю.Ю.** - Исполнительный директор Московского Транспортного Союза

Главный редактор - **Б.О. Лоран**

Выпускающий редактор - **И.В. Садыкова**

Советник главного редактора - **Г.Д. Шахматов**

Отдел подписки и распространения - **Е.Н. Романова, С.Л. Коновалова, А.А. Голощук, С.Н. Маракулин**

Отдел рекламы - **К.В. Самсонова**

Юридическое сопровождение - **С.А. Сидоров, А.С. Яровенко**

Корреспондент - **С.А. Дубовицкая**

Фотограф - **Ю.П. Данченко**

**ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ЖУРНАЛА «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы  
развития» в РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**МОСКВА - Садыкова Ирина Викторовна +7(495)786-23-28**

**СМОЛЕНСК - Жарикова Жанна Евгеньевна +7(4812)27-08-42**

**ИВАНОВО - Неупокоев Андрей Александрович +7(4932)24-04-43**

**Продолжаем публикацию докладов расширенного совещания с руководителями автовокзалов и объединений автовокзалов субъектов РФ «О роли автовокзалов и пассажирских автостанций в обеспечении повышения качества и безопасности междугородных пассажирских перевозок, перспективы их развития» прошедшего 1 апреля 2010 года в Министерстве транспорта Российской Федерации.**

**В этом номере мы приводим текст доклада Президента Правления Некоммерческого Партнерства «ОАП «Южный регион» Дмитрия Кравцова.**

Я представляю на этом совещании перевозчиков НП Южный Регион. Мы собрались здесь обсудить проблемы нашей отрасли, но самое главное, сообща должны найти алгоритм решения этих проблем.

#### **Причины всем известны:**

- низкий сервис и высокий тариф за оказываемую услугу;
- непредсказуемость и непунктуальность перевозок;
- недостаточный уровень безопасности всего процесса;
- отсутствие выбора качества и ценовой политики.

Ситуацией, которая сейчас сложилась в отрасли, не могут быть удовлетворены ни федеральные органы исполнительной власти, ни органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, ни, тем более, вокзалы и перевозчики, а самое главное, пассажиры.

К сожалению, мы сегодня разрознены. Имея большое количество вокзалов по всей территории Российской Федерации, мы не имеем эффективной системы взаимодействия между всеми участниками рынка пассажирских перевозок, которая позволила бы осуществить безопасные и комфортные перевозки, при этом получая соответствующий доход для всех участников этого процесса.

Как выйти из этой ситуации? Помимо уже сказанного сегодня я хотел бы добавить следующие дополнения, причем не буду определять их по значимости, а просто попытаюсь их перечислить.

К примеру, отсутствие автоматизированной системы управления продажам билетов на автобусные маршруты на всей территории Российской Федерации. Существующая в некоторых регионах такая система локальна и не дает должного эффекта, хотя приносит положительные результаты. А вот федеральная сеть автоматизированных касс, при подключении к Единому Центру обработки данных, позволит ускорить обслуживание пассажиров на всех направлениях, наладить учет и финансовую отчетность с перевозчиками, а так же предоставит принципиально новую для автотранспорта систему продажи билетов вне автовокзалов, через удаленных агентов.

Имея такую систему, и у автовокзала, и у перевозчика будет возможность более точно спланировать свои действия, оптимизировать затраты.

Взаимодействие автоматизированных систем уп-



**Д. Кравцов**

равления во всех отраслях позволит вести продажу «электронных билетов» на любом вокзале, будь то железнодорожный вокзал, авиавокзал, или автовокзал.

Другой пример - отсутствие гибкости тарифа.

К сожалению, качество автопарка не позволяет пассажиру воспользоваться правом выбора между услугой современного автобуса по отношению к старому, т.к. тариф одинаков для любого транспортного средства.

Вообще тариф перевозок – один из самых больших вопросов, как для вокзала, так и для перевозчика. А ведь несогласованность в методиках расчета стоимости услуг автовокзала за диспетчерско - кассовое обслуживание и экономически обоснованного расчета на перевозку по регионам, зачастую отталкивают пассажира от автовокзала.

Пример: тарифная политика авиaperевозчика с эконом- и бизнес- классом и наша стоимость билета Шахты – Краснодар – 391,22 руб. (со сбором), и Краснодар – Шахты – 394 руб. (без сбора).

Привычная схема «Пассажир-Автовокзал-Перевозчик» не работает на должном уровне. Вокзал должен иметь определяющее влияние на предоставление качественной услуги пассажиру. Транспорт должен быть в нужном месте, в нужное время и требуемой вместимости. Может быть, это даже возможно через заключение с перевозчиком договора аренды с экипажем. Все это позволит оптимизировать расходы перевозчика и улучшить сервис для пассажира.

Нам, как профессионалам, нельзя не оценить воз-

возможности системы ГЛОНАСС.

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих пассажирские перевозки по всей территории РФ, позволит обеспечить учет и анализ пассажиропотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию или свертыванию маршрутной сети, а так же применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила.

Все вышеперечисленные внедрения великолепно вписываются в контекст ФЗ № 16-ФЗ от 09.02.2007 г., содержащего положения о создании единой информационной системы обеспечения транспортной безопасности и ФЗ № 22-ФЗ от 14.02.2009 г. «О навигационной деятельности».

Указанные мероприятия должны предусматривать меры по антитеррористической защищенности объектов инфраструктуры и автотранспорта, а так же по внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности. В чем мы заинтересованы больше, чем кто-либо, что самое главное, это достаточно редкий случай, когда заинтересованы все участники процесса.

В этом контексте хочется выделить отдельно роль нелегального рынка перевозчиков, а также развитие «заказных» перевозок с отправлением от любого места «накатки». Не секрет, что такая «приближенная» услуга потребителю весьма удобна пассажиру, и в этой конкурентной борьбе мы заранее проигрываем. Где тогда декларируемая защищенность пассажиров от различных угроз, в том числе террористического направления. В этом вопросе государство должно сказать свое веское слово.

О том, какой ущерб «нелегалы» наносят отраслевому бизнес-сообществу, сказано много, причем это в большей степени касается безопасности перевозок. Переломить ситуацию можно только принятием определенных нормативно-правовых актов.

Хотелось бы задаться и таким вопросом, как возможность участия государства в софинансировании программ, направленных на модернизацию отрасли. Практически все виды транспорта, кроме автомобильного, получают серьезные финансовые поддержки государства. Автомобильный транспорт, ввиду его «беспризорности» (не имеет своего агентства) и размытости ответственности различных ветвей власти за организацию перевозок, лишен государственной помощи. Пассажир един для федерального субъекта и муниципального, как и вокзал, который используется для всех видов перевозок.

Для применения форм государственно-частного партнерства (концессий, схем «построй-используй-передай» долгосрочной аренды и других) предусматривается:

- разработка концепции и стратегии государственно-частного партнерства в транспортном секторе;
- разработка нормативно-правовой базы для

применения механизмов государственно-частного партнерства;

- создание системы управления и организационно-экономической модели государственно-частного партнерства в транспортном секторе;
- определение сегментов транспортной инфраструктуры, для развития которых целесообразно применение механизмов государственно-частного партнерства;
- создание системы информирования общества и обеспечение обсуждения проектов, реализация которых осуществляется с применением форм государственно-частного партнерства.

Чтобы обеспечить приток частного капитала в инфраструктурные проекты на концессионной основе, государству необходимо создать приемлемый для обеих сторон баланс рисков и вознаграждения.

Обсуждаемая нами тема создания саморегулируемой организации федерального значения, охватывающей все регионы РФ в лице автовокзалов и перевозчиков, прописавшей, как того требует ФЗ № 315-ФЗ от 01.12.2007 г. «О саморегулируемых организациях» стандарты и правила поведения на рынке, позволяет найти путь решения поднятых на этом совещании вопросов.

Есть несколько способов решения вышеперечисленных вопросов:

1. Жесткое государственное регулирование путем принятия соответствующих нормативно-правовых актов, ставящих участников процесса в жесткие государственные рамки.
2. «Саморегулирование», которое само регулирует обязанности участников рынка в рамках уже действующего законодательства.

Создание саморегулируемой организации даст возможность заполнить правовой вакуум в законодательстве автоперевозок путем предложений о внесении поправок в действующее законодательство, а так же внесение на рассмотрение органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления предложений по





вопросам формирования и реализации соответственно государственной политики и осуществляемой органами местного самоуправления политики в отношении предмета саморегулирования.

На реализацию таких амбициозных планов потребуется немалое количество средств как материальных, так и технических. Финансирование можно рассматривать как за счет частных инвесторов, так и в условиях государственно-частного партнерства, к примеру, путем выпуска транспортных облигаций для привлечения инвестиций в отрасль, о чем в ноябре 2007 г. говорил глава Минтранса **Игорь Левитин**.

Создание СПО автотранспортников через механизм страхования транспортной деятельности и создания компенсационного фонда может позволить использовать средства компенсационного фонда для направления их в государственные ценные бумаги, например в транспортные облигации.

Цивилизованный подход к решению задач может позволить так же включить интересы такой саморегулируемой организации в реализацию Федеральных Целевых Программ, одна из которых - ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)». Ее целями являются повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации, реализация транзитного потенциала страны, улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте. Общий объем финансирования ФЦП «Развитие транспортной системы» – 13,484 трлн руб., из них федеральный бюджет выделяет 3,253 трлн руб., из внебюджетных источников планируется получить 694,049 млрд руб.

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых межрегиональных транспортных связей с соседними регионами и внутри регионов - с районными центрами и населенными пунктами.

Реализация комплексных проектов в рамках ФЦП на условиях государственно-частного партнерства позволит повысить инвестиционную привлекательность транспортной отрасли, обеспечить необходи-

мый приток капиталов для достижения прогнозируемых количественных и качественных показателей ее работы. Принятые в последние годы меры по развитию механизмов государственно-частного партнерства на транспорте оказались недостаточными. Отчасти это является результатом отсутствия необходимой нормативной правовой базы и институциональных условий, способных обеспечить принятие решений о направлениях инвестирования, государственных гарантиях и других видах государственной поддержки.

При этом конечные результаты - это дополнительные бюджетные поступления за счет увеличения налоговой базы и роста пассажирских перевозок.

Для применения форм государственно-частного партнерства (концессий, схем «построил-используй-передай» долгосрочной аренды и других) предусматривается:

- разработка концепции и стратегии государственно-частного партнерства в транспортном секторе;
- разработка нормативно-правовой базы для применения механизмов государственно-частного партнерства;
- создание системы управления и организационно-экономической модели государственно-частного партнерства в транспортном секторе;
- определение сегментов транспортной инфраструктуры, для развития которых целесообразно применение механизмов государственно-частного партнерства;
- создание системы информирования общества и обеспечение обсуждения проектов, реализация которых осуществляется с применением форм государственно-частного партнерства.

Чтобы обеспечить приток частного капитала в инфраструктурные проекты на концессионной основе, государству необходимо создать приемлемый для обеих сторон баланс рисков и вознаграждения.

Подводя итог своим размышлениям, позвольте подчеркнуть следующее. На сегодня у нас нет единой системы транспортного обслуживания населения, которая должна бы обеспечить доступность, комфортность и безопасность услуги для пассажира, и, как следствие, прибыльность оказания услуги для тех, кто ее оказывает.

Ввиду отсутствия единого нормативного поля, определяющего взаимоотношения «Заказчик - Пассажир-Автовокзал-Перевозчик», можно предположить, что чуть ли ни единственным вариантом может быть создание СПО, объединяющей автовокзалы всей Российской Федерации, которая вправе устанавливать обязательные для исполнения стандарты и правила, необходимые для организации перевозок пассажиров.

Надеюсь, что наши предложения имеют право на свою реализацию, т.к. они отражают сущность процесса модернизации транспортной отрасли с применением инновационных технологий. На что нас и нацеливает президент **Дмитрий Медведев**.

## Автовокзалы в центре внимания регионов

В начале апреля в Министерстве транспорта РФ собрались представители автотранспортного сообщества из всех регионов России, руководители крупнейших автовокзалов, обслуживающих междугороднее автобусное сообщение. В этот же день был подписан Указ Президента Российской Федерации «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте».

Поэтому в центре внимания присутствующих был вопрос, каким образом и в какие сроки выполнят автовокзалы государственные требования оснащённости объектов транспортной инфраструктуры современным оборудованием, которое исключит любое внешнее вмешательство в регулярные автобусные перевозки и обеспечит безопасность пассажиров, где бы они не находились: в автобусе или на автовокзале. Как подчеркнул министр транспорта Российской Федерации **Игорь Левитин**, должна быть исключена любая возможность нападения террористов на объекты транспортной инфраструктуры.

Системная роль автовокзалов в организации регулярных междугородних перевозок будет возрастать, это обеспечит принятие ряда федеральных нормативных актов. Проблеме формирования системы нормативных актов, регулирующих деятельность автовокзалов, было посвящено выступление руководителя Координационного совета объединений работодателей и профсоюзов Уральского федерального округа, президента Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области **Щукина В.А.**

Не вызывает сомнения верность утверждения В.А. Щукина, что нормативы работы автовокзалов должны носить комплексный и межотраслевой характер. Автовокзал - это и сложный комплекс транспортной инфраструктуры, и современный транспортный центр управления перевозками, и комплекс услуг пассажирам, к которым предъявляются требования безопасности, высокого качества и профессионализма. Субъектами нормативной деятельности будут: Российская Федерация, формирующая основы автотранспортного законодательства и обеспечивающая организацию пассажирских перевозок на регулярных межсубъектных маршрутах, регионы России - реализующие свою компетенцию в области межмуниципального автобусного сообщения, и, конечно, местные власти в части осуществления своего права формирования транспортной инфраструктуры в интересах населения, проживающего на территории многочисленных населенных пунктов.

Формирование системы любой отрасли законодательства сложный и длительный процесс, требующий всестороннего обсуждения. Не исключение и транспортное право в части создания нормативных актов, регулирующих деятельность автовокзалов.



**Л. Саранчук**

Поэтому хочу дополнить высказанные В.А.Щукиным тезисы своими размышлениями об основных вопросах, которые будут решать каждая составляющая системы нормативных актов.

В ближайшее время транспортное законодательство пополнится рядом подзаконных нормативных актов, направленных на реализацию федерального закона «О транспортной безопасности», и федеральным законом об организации автобусных перевозок на межсубъектных маршрутах. Последние будут направлены на реализацию мероприятий, связанных со всем комплексом достижения безопасности на автомобильном транспорте. Логично будет увидеть ведомственные нормативные акты, определяющие место и роль автовокзалов в создаваемой всероссийской системе центров, обеспечивающих диспетчерское сопровождение с применением навигационных систем слежения за движением рейсовых автобусов. На межсубъектных маршрутах система должна действовать действительно как всероссийская. На рынке предлагаются десятки систем оборудования автобусов, разные программные продукты. Если одни регионы отдадут предпочтения одним системам, а другие – иным, то на какой технической основе будет обеспечено взаимодействие региональных центров друг с другом? Огромные пространства нашей страны и ограниченность ресурсов, которые могут быть задействованы в быстром оборудовании региональных центров системами навигационного контроля, требуют изначально предусмотреть правовое обеспечение внедрения систем обеспечения безопасности. Именно автовокзалы, включенные в межсубъектную автобусную сеть могут стать площадкой размещения региональных диспетчерских центров.

Следующим направлением, требующим обязательного появления федерального законодатель-



ства, является придание автовокзалам правового статуса локальных (территориальных) технических монополий. Действительно, для любого транспортника ясно как божий день, что автовокзальных комплексов не может быть много. Возможно для Москвы - с десяток. Для областного центра - один - два. А для среднего российского города, один современно оборудованный автовокзал – реализуемая, но не простая задача. Ресурсы необходимы не только на строительство автовокзала, но на обустройство всей городской среды: подъезды, улицы, разворотные площадки, то, что в городской инфраструктуре делается один раз и на десятилетия. Ложно понимаемое развитие рынка автовокзальных услуг привело не к повышению их качества, а прямо к противоположному - к деградации услуги перевозки пассажиров на регулярных междугородних маршрутах. Пресловутый «столб», от которого начинается движение междугородний автобус, можно найти в каждом выступлении или статье, посвященным пассажирским перевозкам. Рынок – он ведь не для федеральной антимонопольной службы, он для нас - для граждан. А нам гражданам пассажирам лучше всего комфортный и безопасный автовокзал. Признание за автовокзалами статуса локальных монополий разрешит массу вопросов, от взаимоотношений с органами региональной и местной власти, до взаимодействия с перевозчиками.

Требуется вмешательство на уровне Федерации для «возвращения» автовокзалов на законное территориальное сожительство в комплекс железнодорожных вокзалов. Совмещение в одном здании, на одной территории железнодорожного и автомобильного вокзалов, самое рациональное решение сочленения разных видов транспорта. Экономно и эффективно для пассажира и для автоперевозчика. За многие годы сложилась всероссийская сеть автовокзалов, размещенных в зданиях, принадлежащих железной дороге. И вот эта система начала разрушаться на глазах. Руководствуясь исключительно экономическими интересами, представители РЖД



предложили автовокзалам арендовать помещения для автовокзалов по ставкам, уплату которых могут выдержать только торговые сети. Вот они то и расположились в здании железнодорожных вокзалов. А автобусы останавливаются у «столба», или, в лучшем случае, у автопавильона, который конечно не обеспечит всех требований транспортной безопасности. В интересах обеспечения доступности для населения страны транспорта общего пользования, эффективного функционирования междугородней маршрутной сети - первоочередная задача правового обеспечения восстановления сети железнодорожных автовокзалов.

Правительством РФ ставится задача использования пассажирским автотранспортом межсубъектного сообщения информационных технологий, которые успешно используются на авиации и железной дороге: электронные билеты, предварительный заказ билетов через интернет. Одновременно все автовокзалы и регионы подключиться сразу к такой системе вряд ли смогут. Поэтому предложение В.А.Щукина о том, что региональные власти вправе выбрать те автовокзалы, которые действительно смогут выполнить все федеральные требования и должны обеспечить, в том числе и материальной поддержкой, наличие таких автовокзалов на своей территории.

Ко второй составляющей системы нормативных актов, регулирующих деятельность автовокзалов, В.А.Щукин отнес региональные акты, «которые должны отражать государственную политику в области формирования и обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры, обслуживающей межмуниципальные маршруты», отнесенные к компетенции регионов.

Сегодня межмуниципальная маршрутная сеть проходит через автовокзалы, которые находятся в основном в начальных и конечных остановочных пунктах. А между ними бесконечное число остановочных пунктов, используемых для посадки и высадки пассажиров, порой совершенно не оборудованных или оборудованных по тому минимуму, который предусмотрен в «Правилах перевозки пассажиров и багажа». Региональные власти оценив: необходимость и достаточность маршрутов, включенных в межмуниципальную маршрутную сеть, финансовые возможности владельцев остановочных пунктов и автостанций, свои собственные возможности и форму участия в модернизации объектов транспортной инфраструктуры вправе сформулировать областные (краевые) требования к автостанциям и остановочным пунктам, которые позволят достичь того уровня транспортных услуг, который будет соответствовать запросам и надеждам населения конкретного региона. Наиболее трудная проблема – увязать все остановочные пункты, автостанции и автовокзалы одного направления в единый комплекс.

Для диспетчерского сопровождения, продажи билетов в единой сети и в целом развития авто-

вокзальных услуг так и просится ввести «единого оператора направления». Беда только в том, что понятия «оператор транспортных услуг» в транспортном законодательстве нет, зато есть федеральная антимонопольная служба, которая готова признать деятельность оператора - координацией хозяйственной деятельности, а, следовательно, нарушением антимонопольного законодательства. Выход ФАС предлагает найти в создании областных учреждений. Быть может с точки зрения ФАС – это и правильно, но правильно ли это с точки зрения экономики региона и интересов населения. Еще одна компания чиновников и поток финансирования из скудного областного бюджета. Вспомним былое, например, в объединении «Свердловавтотранс» автовокзалы существовали в единой системе. Причем их курирование производилось за счет прибыли от хозяйственной деятельности входящих в объединение транспортных организаций. Надо возвращаться к разным формам производственной кооперации, что позволит с наименьшими затратами для участников рынка объединять усилия по формированию сквозной линии контроля и управления на межмуниципальных маршрутах, а органам исполнительной власти не возлагать на себя обязанности ежедневного и даже ежечасного контроля за транспортным процессом на всей территории региона. К сожалению, надо констатировать, что областные законодательные органы избегают принятия региональных актов, регулирующих деятельность автовокзалов. Например, в Челябинской области принят областной закон об организации перевозок пассажиров автобусами на межмуниципальных маршрутах, где определены права и обязанности перевозчиков. Установление ограничений и предписания в отношении хозяйствующих субъектов, занимающихся транспортным обслуживанием населения, не смутило законодателей. В отношении же другого вида транспортных предприятий - автовокзалов, областные нормы не появились именно потому, что, по мнению депутатов, они не вправе вмешиваться в хозяйственную деятельность автовокзалов. Это предубеждение надо исключить из правотворческой практики регионов путем принятия основных федеральных актов и путем разъяснительной работы с регионами, например через сформированный при Министерстве транспорта РФ Координационный совет. У регионов должно быть право формировать региональный стандарт транспортных услуг на межмуниципальных маршрутах, в том числе путем разработки стандарта автовокзальных услуг.

Третьей составляющей являются муниципальные нормативные акты.

Это следует из компетенции местных властей по созданию условий по организации транспортного обслуживания населения на территории муниципального образования, как это указано в федеральном законе №131-ФЗ «Об общих принципах организаций



местного самоуправления в Российской Федерации». Междугороднее сообщение неотъемлемая часть транспортного обслуживания населения, и если организатором автобусного сообщения является региональная исполнительная власть, то наличие автовокзалов и остановочных пунктов надлежащего уровня, включаемых в межмуниципальную сеть, это забота муниципалитета. К сожалению, приходится констатировать, что местная власть не стремится взвалить на себя бремя создания современных объектов - автовокзалов и автостанций, объясняя это или нехваткой собственных средств, или нехваткой инициативных людей. Самый простой путь включить в межмуниципальную сеть остановки городского транспорта или согласиться с рядом перевозчиков, что слепленные ими будки – это автостанции. Только такие остановочные пункты не выдерживают требований «Правил перевозки пассажиров и багажа», и совсем не смогут исполнить федеральные требования обеспечения транспортной безопасности. Требуется урегулировать весь комплекс вопросов, связанных со строительством новых автовокзалов, это федеральные нормы в области землеустройства и строительства. Но это и муниципальные нормы по обслуживанию остановок городского транспорта, которые все - таки будут в какой - то части обслуживать межмуниципальную сеть. Это требования по содержанию подъездных путей к автовокзалам, использование привокзальных площадей, организация движения городского транспорта вблизи автовокзалов, организация стоянок такси на прилегающей к автовокзалам территории. Было бы крайне интересно изучить опыт муниципалитетов, где имеется комплексный подход в решении этих вопросов. Я буду признательна читателям, если они прочтя статью выскажут свои мнения и предложения, оспорят или согласятся с утверждениями автора статьи.

**Исполнительный директор Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области  
Лилия Марковна Саранчук**

## ТК «Автолига» – взгляд в перспективу

*Мы продолжаем беседовать с автобусными перевозчиками о насущных проблемах отрасли. Свою деятельность по перевозке пассажиров автобусами наш сегодняшний гость начинал еще в 90-е годы прошлого столетия в качестве индивидуального предпринимателя. Тогда у него был всего один автобус. В настоящее время автопарк этого перевозчика насчитывает десять комфортабельных автобусов большой вместимости. Кроме того, он владеет достаточно оснащенной производственной базой. Как все начиналось, чего удалось достичь и каковы перспективы дальнейшего развития? Об этом и многом другом мы расспросили генерального директора ООО «Транспортная компания «Автолига» Дмитрия Иванова.*

**– Дмитрий Павлович, расскажите, как Вы начали работать в сфере пассажирских автоперевозок?**

– Как Вы помните, в 90-е годы по всей стране, в том числе и в нашей республике, очень большое развитие получила торговля на рынках. Предприниматели закупали товары мелкими партиями на оптовых рынках Москвы и везли их в регионы, причем с перевозкой товара были определенные трудности – непросто в российской столице с несколькими баулами добраться от оптового рынка до железнодорожного вокзала и разместить громоздкий багаж в тесных вагонах. Поэтому прямые рейсы из регионов на московские рынки и обратно на автобусах с большими багажными отсеками стали у торговцев очень популярными. Со временем удобство таких поездок было оценено и другими категориями пассажиров: студентами, работающими вахтовым методом гражданами и другими. В общем, рынок автобусных перевозок пассажиров был очень перспективным, к тому же финансовое положение государственного перевозчика не позволяло ему в полной мере обновлять парк своих автобусов, и конкурировать с его «Икарусами» было довольно легко.

В этих условиях в 1997 году я приобрел свой первый автобус. Засел за учебники, оформился как индивидуальный предприниматель, получил лицензию и в 1998 году начал перевозить по заказу «челноков» – в Москву и обратно. Постепенно автопарк увеличивался. А в 2002 году мы начали обслуживать первый регулярный маршрут Чебоксары - Саратов. Тогда из нашего региона не было ни одного рейса в южном направлении, и эта ниша была полностью свободна. Данный маршрут мы обслуживали в течение пяти лет по договору с ОАО «АвтоВАС», на котором маршрут зарегистрирован. Однако из-за финансовых разногласий в 2007 году мы расторгли с ними договор. В том же году мы открыли маршрут Йошкар-Ола – Са-



ратов, зарегистрировав его на ООО «Транспортная компания «Автолига».

Постепенно «челночный» бизнес несколько убавился, и мы стали видоизменять направление деятельности: переходить с заказных на регулярные маршрутные перевозки. Одно время выполняли перевозки из Чебоксар в Москву до Казанского железнодорожного вокзала, а с августа прошлого года начали отправлять наши автобусы с автостанции «Красногвардейская».

В настоящее время мы обслуживаем 4 регулярных автобусных маршрута: Йошкар-Ола – Саратов, Чебоксары – Москва, Новочебоксарск – Москва (с августа 2009 года) и Волжск – Москва (с 1 апреля 2010 года).

**– Сколько рейсов ваша компания отправляет ежедневно?**

– Мы ежедневно отправляем три-четыре автобуса на Москву и один автобус – на Саратов. Так как пока мы еще не «раскатали» рейс на Чебоксары с автостанции «Красногвардейская», иногда объединяем маршруты Новочебоксарск – Москва и Волжск – Москва (Волжск располагается дальше, чем Новочебоксарск). Когда наполняемость салона достигнет хотя бы 30 пассажиров на рейс, будем отправлять два автобуса.

В мае начинается туристический сезон, и примерно с середины мая до середины сентября мы традиционно будем обслуживать туристов, в том числе иностранных, прибывающих в столицу Чувашии по Волге на теплоходах. В этот период мы ежедневно предоставляем по два-три автобуса для проведения трехчасовых обзорных экскурсий по Чебоксарам.

**– Я видела на вашем сайте услугу по заказу билетов на ваши рейсы через Интернет, она работает?**

– Наша услуга заказа билета онлайн работает, но пока не в полном объеме. Пассажир через Интернет оформляет заявку, где указывает дату и маршрут по-

ездки, количество билетов, оставляет свои фамилию, имя, отчество и контактный телефон. После этого с ним связываются наши сотрудники и бронируют необходимое количество мест. При желании пассажир даже может выбрать себе конкретное место в автобусе, предварительно ознакомившись на нашем сайте с расположением мест в салоне автобуса определенной марки. Услуга работает, она предоставляется совершенно бесплатно, и человек всегда гарантированно уезжает туда, куда ему нужно. Единственная недоработка этой услуги заключается в том, что мы пока еще не сделали возможность электронной оплаты билета - чтобы пассажир мог сразу оформить заказ и оплатить свой проезд без дополнительных телефонных переговоров. В ближайшее время мы планируем устранить этот недостаток.

Кроме того, с 1998 года при проезде на наших автобусах на всем протяжении маршрута любой пассажир может по своему желанию бесплатно выпить горячего чая и кофе, а в летний период – еще и минеральной воды. Все это закупается заранее, и перед отправлением у водителя в салоне уже есть все необходимое. Все автобусы снабжены мини-кухнями.

Также с 1998 года, чтобы привлечь постоянных клиентов, мы предоставили нашим пассажирам право совершать каждую 11-ю поездку на наших автобусах бесплатно. Человек собирает 10 билетов от предыдущих поездок, предоставляет их кассиру, и ему оформляется 11-й бесплатный билет на любое из наших направлений.

**– Это всё вынужденные меры или у Вас такая стратегия работы?**

– Наша республика имеет по сравнению с другими регионами РФ относительно высокие показатели по плотности населения, плотности автомобильных дорог и численности автобусов на 100 тысяч населения. В транспортном комплексе республики автомобильный транспорт наиболее развит по сравнению с другими видами транспорта, общественный пассажирский автотранспорт несет самую значительную социальную нагрузку, а автобус является единственным видом транспорта для большинства населенных пунктов республики. В Чебоксарах сложился довольно большой пассажиропоток на Москву, причем основная часть пассажиров пользуется именно автобусами – это довольно удобно и гораздо дешевле, чем на поезде или самолете. Да и с поездом даже при желании не всегда получается - на Москву отправляется всего один поезд, а транзитных поездов нет, так как железнодорожная станция Чебоксары — тупиковая.

В связи с этим у нас очень большая конкуренция среди автоперевозчиков: автобусов на Москву выезжает много, и нашей компании приходится буквально «завоевывать» доверие каждого пассажира, чтобы он к нам возвращался снова и снова, все время находимся в поиске новых форм обслуживания.



Пока нам это удается - это подтверждается сравнительно высоким уровнем загрузки наших автобусов.

**– На каких автобусах Вы возите своих пассажиров?**

– У нас всегда были немецкие машины, в основном, «Setra». В последние годы появились еще автобусы «Neoplan». Всего наш автопарк насчитывает 10 комфортабельных больших автобусов, вместимостью от 46 до 55 мест. Помимо того, что, как я уже сказал, все они снабжены мини-кухнями, в каждом установлены аудио- и видеосистемы. Почти во всех автобусах работают кондиционеры.

Вообще, надо заметить, наши пассажиры избалованы в этом смысле, они привыкли к комфорту. У нас есть один «государственный» рейс на Москву, который выполнялся «Икарусами». Перевозчик долго не обновлял парк, и пассажиров там не осталось. В прошлом году они, наконец, парк обновили, купили ЛИАЗы, ГолАЗы, но «наш» избалованный комфортом пассажир остался с нами.

У нас республика хоть и не самая богатая, но, глядя на автопарки других регионов России, я скажу, что по стоимости и, соответственно, комфортабельности автобусов у нас он на уровне Москвы и Санкт-Петербурга. Более 120 автобусов большого класса в нашей республике работают на Москву, из них около 80% – автобусы, отвечающие экологическим требованиям не ниже Евро-2, то есть не старше 10-12 лет. За последние три года парк этих автобусов существенно обновился.

**– Откуда отправляются ваши автобусы?**

– В Чебоксарах все автобусы раньше отправлялись с территории пригородного автовокзала. Когда количество выполняемых рейсов на Москву многократно увеличилось и в городе стали стихийно возникать новые точки отправления автобусов, городские власти начали наводить порядок. Распоряжением главы города Чебоксары были определены два места отправления этих автобусов: Центральный автовокзал и одна из пригородных автостанций. Практически все

перевозчики в качестве пункта отправления автобусов на Москву выбрали Центральный автовокзал, что вполне объяснимо: удобное месторасположение и транспортная доступность для пассажиров, достаточная территория и большое количество посадочных платформ, современное и просторное пассажирское здание автовокзала, квалифицированный персонал – словом, есть все, что делает транспортные услуги качественнее и безопаснее.

И все бы хорошо, но возникла серьезная проблема. Как я уже говорил, к этому времени мы стали возить уже не только «челноков», но и всех желающих, а это уже регулярные маршрутные перевозки. И получилось, что на одном автовокзале стоят и заказные, и маршрутные автобусы. На маршрутный автобус, понятно, цена в кассе автовокзала фиксированная, а через 20 метров стоят заказные автобусы, в котором можно доехать рублей на 100, а то и 200 дешевле. Маршрутные автобусы начали терять пассажиров, в результате были вынуждены отказаться от кассовой продажи, билеты стали продаваться непосредственно в каждом автобусе.

В Москве ситуация еще более сложная. Сегодня перевозчики испытывают существенные затруднения с определением мест прибытия (отправления) автобусов в столице. В качестве таких мест Департамент транспорта и связи предлагает Щелковский автовокзал и несколько небольших мини-автостанций. Что можно об этом сказать? Щелковский автовокзал – единственный автовокзал на многомиллионный мегаполис. Он давно перегружен и отказывает перевозчикам в приеме их автобусов или предлагает совсем неудобное для пассажира время отправления, то есть теоретически – не отказывают, а фактически – кто поедет в такое время? А мини-автостанции расположены довольно неудобно как для пассажиров, так и для заезда-выезда автобусов. К тому же перечень этих мини-станций постоянно меняется. Как тут «приучить» пассажира?

А пока автобусы чувашских перевозчиков, помимо официально определенных мест (Щелковский автовокзал, автостанция «Красногвардейская», Горазовокзал и др.), можно найти и возле станций метро «Черкизовская» и «Партизанская», а также на Казанском вокзале – там, куда пассажиры приходят уже в течение 15 лет.

Чтобы автобусный маршрут «заработал», нужно сначала потратить и время, и деньги. Например, с открытием маршрута на автостанцию «Красногвардейская» в августе прошлого года мы возили из Москвы по 1-2 человека, а бывало, что автобус шел совсем пустой. Много средств ушло на рекламу и объявления, каждому пассажиру выдавали визитки, в результате сегодня мы возим ежедневно не менее 15-20 пассажиров. Сейчас мы подготовили последний вариант визитки: она гнется, на одной стороне нарисована карта московского метро с указанием станции «Красногвардейская», откуда отъезжают



наши автобусы, а на обратной стороне – наши контактные телефоны, время отправления и календарь на 2010-й год. В день мы раздаем по 50-100 таких визиток.

Помимо немалых финансовых затрат возникает много проблем и при открытии регулярных автобусных маршрутов – на стадии согласования документов в регионах России.

А вообще, благодаря активной поддержке со стороны Чувашского автотранспортного союза и Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система Российские Автобусные Линии», членом которых является наша организация, текущие проблемы решаются куда проще. Они постоянно держат нас в курсе планируемых и происходящих изменений в законодательстве. Мы всегда знаем о грядущих изменениях и поэтому на шаг опережаем наших конкурентов. В этом большая помощь партнерства и союза.

**– Но ведь то, что Вы называете “заказными” перевозками, в Москве считают нелегальными, и с ними пытаются бороться...**

– Да, нелегальные перевозчики не дают нормально работать по паспортам, но, чтобы финансово устоять на месте, порой приходится играть по их правилам, иначе будешь ездить пустой.

Конечно, работать «по заказу» сегодня куда проще и выгоднее: и контроля меньше со стороны автовокзалов, и затрат на оплату их услуг нет. Поэтому пока есть лазейки в законодательстве, отсутствует четкое разграничение понятий регулярных и заказных перевозок и есть возможность работать под видом заказных, перевозчики работают «по заказу» и будут продолжать это делать, пока все это не ужесточено.

Нет единого порядка и в определении стоимости услуг автовокзалов: мы работаем с пятью регионами, и процентная ставка везде разная – от 15,5 до 20 %.

И все же мы надеемся, что стремление к цивилизованным перевозкам, более высокому уровню качества и безопасности автотранспортных услуг найдут конкретное подтверждение в транспортном

законодательстве, поэтому наша компания стремится сохранить имеющиеся регулярные рейсы.

Москве просто необходимо, как минимум, четыре автовокзала (в восточном, южном, западном и северном направлениях), расположенных рядом со станциями метро и наиболее приближенных к МКАД. На автовокзалах должны быть предоставлены места для межрейсового отстоя автобуса и отдыха водителей, проводиться предрейсовые медосмотры, организована продажа билетов, и т. д. Мы много слышали о планах строительства в российской столице новых автовокзалов, в том числе и на территории бывшего Черкизовского рынка, но эти планы так и остались на бумаге.

А пока автобусы “прячутся” по всей Москве, ждут своих пассажиров у станций метро и железнодорожных вокзалов, а условий-то для их нормальной работы фактически нет. Какие меры ни принимались, незаконные точки остаются. До сих пор несколько чувашских автобусов стоят неподалеку от Казанского вокзала. Это говорит о многом.

**– Что касается финансово-экономического кризиса, ощутили ли Вы на себе его последствия?**

– Нашу компанию кризис почти не коснулся, наш пассажир как ездил, так и ездит. Единственное, что нас затрагивает, это когда цены на топливо взлетают, когда нефтяные компании вступают в сговор. Ну и, соответственно, мы зависим от курса евро, потому что все запчасти, которые мы получаем, – импортные. Курс евро вырос, значит, и цена запчастей увеличилась.

А по доходной части у нас более стабильно: если падает пассажиропоток, а значит, и выручка, на московских рейсах, то выручает маршрут на Саратов, и наоборот. Получается, один маршрут «садится», другой начинает работать в этот момент более эффективно.

Заказные перевозки нас вытягивают тогда, когда необходимо. У нас много договоров с постоянными заказчиками. Например, есть московские фирмы, которые регулярно арендуют наши автобусы: мы возим людей туда и обратно, и платят они нормально. Одним словом, пассажиропоток у нас есть, и мы постоянно работаем над тем, чтобы он был стабильным.

**– Какое внимание Вы уделяете вопросам безопасности?**

У нас есть своя неплохая производственная база – техническое предприятие «Пегас-Авто», которое занимается ремонтом и обслуживанием нашего подвижного состава и оказывает услуги другим перевозчикам. Это примерно 900 квадратных метров производственных помещений. Здесь мы собственными силами выполняем все технические работы (от ТО-1 до капитального ремонта автобусов) и не пользуемся услугами сторонних организаций. Наши

высококвалифицированные мастера все делают самостоятельно. Техническое обслуживание автобусов проводится с обязательным присутствием водителя, чтобы он знал и видел, что и как сделано. У «Пегас-Авто» есть сертификаты на выполнение различных видов работ: от ремонта, замены двигателя и кузова до установки ремней безопасности.

Кроме того, в вопросах безопасности мы ставим во главу угла человеческий фактор, а не только технический. Да, автобус должен быть исправен, но очень большое внимание мы уделяем именно человеку, его обученности, опыту, повышению профессионального мастерства. У нас нет - и никогда не было - текучки водительского состава. Есть водители, которые работают у нас с 1998-го года. Удастся удерживать сотрудников достойной зарплатой и человеческим отношением к ним. За 12 лет никто не ушел от нас сам.

Но и требования к персоналу соответствуют хорошим условиям труда и достойной зарплате – дисциплина и строгое соблюдение своих обязанностей. И еще в нашей компании совсем «не дружат» с алкоголем. Мы никогда не кричим и не ругаемся: все прописано в договоре, в том числе и ответственность за совершенные проступки.

На вопросы безопасности никогда не жалеем ни денег, ни времени.

**– Поделитесь Вашими планами на будущее. Планируете ли открывать в ближайшее время новые маршруты?**

– Мы всегда соизмеряем желания со своими возможностями. Желание открыть новый маршрут всегда есть, но оно должно совпадать и с финансовыми возможностями. Например, мы планировали открыть международный маршрут в Казахстан, обучили специалистов, получили нужную лицензию, но жизнь внесла свои коррективы. После изменения таможенных правил перед нами встала дилемма: брать автобус б/у или новый. Поэтому планы по выходу на международный рынок услуг несколько отодвинулись по времени, но ненадолго. А пока в текущем году планируем заменить 2 автобуса.

И еще в наши ближайшие планы входит развитие и техническое переоснащение нашей производственной базы, приобретение нового технологического и диагностического оборудования, переподготовка и дополнительное обучение техперсонала, чтобы расширить наши возможности в обслуживании и ремонте различных марок автотранспортных средств.

В заключение хочется от всей души пожелать коллективу ТК «Автолига» дальнейшего совершенствования, реализации всех намеченных планов и чтобы всегда желания, даже самые, казалось бы, невероятные, совпадали с возможностями.

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

univex.ru

ВНИМАНИЕ К ДЕТАЛЯМ



- фильтры  
воздушные  
топливные  
салонные



**RL9772** (альтернатива 661N)  
пневмобаллоны для автобусов - **980 руб.**  
**RL9775** (альтернатива 644N)  
пневмобаллоны для автобусов - **710 руб.**

BlackTech

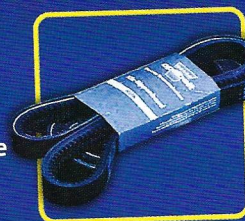
- пневмобаллоны  
подвески шасси  
и кабины



- подшипники  
ступичные
- ремкомплекты  
ступиц  
и шкворней



- выжимные  
подшипники
- диски, корзины
- комплекты  
сцепления в сборе
- амортизаторы  
подвески шасси  
и кабины



- ремни приводные  
клиновые  
зубчатые  
поликлиновые



- элементы  
пневматической  
тормозной  
системы



- автоматические  
тормозные рычаги
- камеры  
тормозные
- энерго-  
аккумуляторы



- тормозные  
колодки, накладки
- барабаны, диски
- ремкомплекты  
дискового тормоза

Центральный склад: 8 (495) 980-6230 / 8 (495) 980-6231



РОЗНИЧНЫЕ  
МАГАЗИНЫ

**БЕЛГОРОД**

ул. Студенческая, 21 А

8-4722-34-92-53  
8-920-205-20-02

**ВОЛГОГРАД**

Б-р 30-летия  
Победы, д. 39 А

8-8442-25-14-15  
8-961-0-725-725

**ЧЕБОКСАРЫ**

пос. Кугеси, Сельхозтехника  
ул. Механизаторов, 13

8-909-300-21-21  
8-83540-2-17-17

А В Т О П А Р Т  
**УНИВЕКС**

ООО «ЛидерАвтоТрейд»



**ПОСТОЯННО В НАЛИЧИИ**

**FORD TRANSIT 3236 (Автолайн) 19 мест**

**Турбо дизель 2,4 литра, 116 л/с**

**Пробег 120 370 тыс. км**

**год выпуска 2005: Цена 300 000 500 000 рублей.**

**год выпуска 2006: Цена 440 000 650 000 рублей.**

**год выпуска 2007: Цена 620 000 720 000 рублей.**

**ООО «ЛидерАвтоТрейд»**

**г. Москва, ул. Рябиновая, 28 «А»**

**тел. 8-916-744-44-21, 8-495-970-50-18,**

**8-495-564-89-81**



## Создание саморегулируемых организаций поможет навести порядок в автотранспортной отрасли

Автопредприятие героя нашего интервью – генерального директора ОАО «Транстурсервис» Сергея Буренина – было образовано в 1992 году на базе филиала автокомбината № 3 объединения «Моснабпромтранс». Комбинат существовал еще при Советском Союзе и занимался автобусными межрегиональными и междугородними перевозками. Эта организация, помимо того, что перевозит пассажиров, владеет собственной производственной базой, а именно зданием общей площадью около 15 тысяч квадратных метров, и занимает площадь 2,6 га у Московской кольцевой автодороги на выезде из столицы по Каширскому шоссе.

На балансе открытого акционерного общества находятся около ста единиц подвижного состава, крытая стоянка с ремонтной зоной и трехэтажное административное здание. Также имеются своя автоматическая мойка с очистными сооружениями и собственная автозаправка.

По словам руководителя предприятия, все это помогает сделать пассажирские перевозки стабильными и удобными.

**– Сергей Александрович, расскажите, пожалуйста, чем занимается Ваша организация, какие услуги она оказывает?**

– Сейчас мы работаем по фактическим заказам. Поступают заказы от туристических групп, люди арендуют автобусы на свадьбу или похороны. Все новогодние каникулы мы возили группы туристов кататься на лыжах в Финляндию. Но надо отметить, что наше предприятие сейчас работает не в том объеме, в котором может это делать. Оно задействовано не на полную мощность, а только процентов на 20. Раньше мы занимались не заказными, а регулярными междугородними перевозками. У нас есть пятьдесят согласованных паспортов маршрутов по таким направлениям, как Алексин, Орел, Тверь, Ржев, Курск, Рязань, Волгоград, Ростов, Тула, Луганск, Чебоксары, Железнодорожск, Кисловодск, Ставрополь, Анапа, Сочи и другие. Но все наши паспорта маршрутов были привязаны к привокзальным площадям Курского и Казанского вокзалов. Правительство города в прошлом году решило, что с привокзальных площадей ездить мы не должны, и всех перевозчиков попросили оттуда удалиться. Власти, наверное, захотели таким образом бороться с неофициальными перевозчиками, но, как обычно у нас все делается, «попали» официалы. Кто ездил незаконно, по-прежнему работают на своих маршрутах, а все, кто ездил легально, теперь не могут этого делать. Но, тем не менее, пассажиропоток как был на привокзальных площадях, так он и останется. Это транспортно-пересадочный узел. И как бы перевозчиков ни пытались оттуда убрать, все



равно они там будут, потому что там есть пассажиры. Раньше у нас все сто машин в день были на работе, они не стояли здесь, на территории предприятия. А теперь большое количество транспорта простаивает. В свое время нами даже было получено разрешение на строительство мини-автостанции. Но прежнее руководство предприятия отнеслось к этому легкомысленно и не нашло инвесторов. В результате разрешительные документы были просрочены, и ничего построено не было. А ведь сейчас мы могли бы избежать многих проблем, которые переживают перевозчики. Работали бы цивилизованно и не забывали себе голову.

**– После того, как перевозчиков «разогнали» с привокзальных площадей Москвы, Вам предложили что-то взамен?**

– Никакой альтернативы моему предприятию предложено не было. Учитывая то, что акционер у нас – Правительство Москвы. По замыслу разработчиков, принятые меры должны были привести к переориентации пассажиропотока на имеющиеся автовокзалы и автостанции, такие, как Щелковский автовокзал, автовокзал у метро «Аэропорт», автостанция в районе Северное Бутово. Но по прошествии времени больше года оказалось, что пассажиров на вышеперечисленных пунктах больше не стало. И это вполне закономерно, так как предложенные места отправления междугородних рейсовых автобусов неудобны как пассажирам, так и перевозчикам. Так, автостанция в районе Северное Бутово, созданная Департаментом транспорта и связи Москвы с той целью, чтобы заменить все площадки посадки-высадки пассажиров на привокзальных площадях города, может быть использована частично и только в летнее время в связи с полным отсутствием там необходимой инфраструктуры. В том числе, и предусмотренной временным положением о пунктах отправле-

ния и прибытия автобусов. На сегодняшний день в Департаменте дали статус автостанции в Орехово, а она находится вся «красных линиях». Там рядом расположен Царицынский парк культуры и отдыха – памятник архитектуры и зона отдыха москвичей, а власти пытаются загнать туда пыльные, грязные, воняющие соляжкой автобусы. Кроме того, там даже нет туалета. Это называется, она имеет статус автостанции. Я считаю, что Департаментом транспорта и связи просто лоббируются личные интересы.

**– То есть ни один из перечисленных пунктов прибытия и отправления автобусов Вам не подошел?**

– Конечно, нет. Я езжу на юг. Каким образом они меня заставят «приписаться» к тому же аэровокзалу? Это север, это «Ленинградка». Я должен через всю Москву, которая постоянно стоит в пробке, тащить людей, приезжающих с юга, по 2-3 часа стоять, портить воздух, трепать людям нервы и везти их на север только потому, что там положено их высадить. А почему нельзя сделать это на юге?! У меня, например, на «Домодедовской» есть в собственности здание, которое изначально проектировалось и принято в эксплуатацию как автостанция. Имеется паспорт мини-автостанции, расположенной по адресу: Москва, Ореховый бульвар, владение 14. Там и туалет есть, и зал ожидания, и комната матери и ребенка, и перроны отправления автобусов - там все есть. Почему не дать мне статус автостанции? Я не понимаю. Значит, это кому-то невыгодно.

**– Но, насколько мне известно, от «Домодедовской» отправляются междугородние автобусы?**

– Оттуда отправляются неофициальные перевозчики, потому как официального статуса у нее нет. А у станции «Орехово», где нет ничего, кроме щитового домика и маленького тамбура в два метра шириной (наверное, это так называемый «зал ожидания»), есть такой статус.

**– А что касается автостанции «Красногвардейская», которая расположена неподалеку от Вас и работает как раз в южных направлениях - она тоже не подходит Вам?**

– Красногвардейская – хорошая автостанция, она приспособлена для автобусных перевозок. Это хороший транспортно-пересадочный узел в южном направлении. Но нехорошо двигать тех людей, которые там уже «катают» пассажиропоток. Они его накатали, а сейчас придет туда «Трансурсервис» и попросит подвинуться, чтобы возить их народ. Это некрасиво и нечестно. Сейчас также пытаются пролоббировать вопрос, чтобы «Мосгортранс» занимался межрегиональными перевозками. Но начнем с того, что, во-первых, даже название говорит само за себя – это городской транспорт, и предприятие должно заниматься маршрутками и городскими



автобусами. А, во-вторых, надо учитывать и то, что их база не приспособлена под междугородние перевозки: там даже высота ворот не позволяет заходить двухэтажным автобусам класса «Турист» ни на мойку, ни на территорию, ни на ремонт. Я согласен, «Мосгортранс» – компания сильная, но она создана для города, а не для региона и должна заниматься городскими перевозками, а не пытаться влезть и сюда.

**– Ощутили ли Вы на себе последствия мирового финансово-экономического кризиса?**

– Да. Кризис этот, по-моему, всех затронул. Во-первых, многие потеряли работу и стали в связи с этим гораздо меньше приезжать в Москву из регионов на заработки. Пассажиропоток, соответственно, упал. У людей просто нет денег, чтобы ехать в столицу за покупками. Кроме того, в настоящее время отсутствует четкий контроль над деятельностью большого количества перевозчиков, и это привело к некоторым негативным последствиям. Так, вместо наведения порядка на привокзальных площадях города, например, путем создания там единых транспортно-пересадочных узлов, Департамент транспорта и связи г. Москвы принял решение о закрытии пунктов посадки и высадки пассажиров на территориях, прилегающих к железнодорожным вокзалам.

**– На каких автобусах Вы работаете?**

– Все автобусы у нас – иномарки. Это «Setra», «Neoplan», «Man» и «Mercedes». Есть и старенькие автобусы, но в основном автопарк состоит из машин класса Евро-3, которые выпущены после 2000 года, не старше 10 лет. В этих автобусах есть кухни, туалеты, в некоторых есть даже душевые. И все они оборудованы у нас ремнями безопасности. Мы к вопросам безопасности относимся очень серьезно. Перед каждым выходом на линию проводится осмотр транспортного средства, механик выпускает в рейс только исправные машины. Большое значение

имеет плановое прохождение ТО и замена резины. Немаловажен и медицинский осмотр водителей, который они обязательно проходят перед каждым рейсом и после него. Наши водители прекрасно знают, что необходимо соблюдать скоростной режим. Все они опытные, многие работают тут водителями по 30 лет и все требования соблюдают. В этом, я считаю, и заключается безопасность.

**– После взрывов в московском метро вопросам безопасности на транспорте стали уделять повышенное внимание. Вы получали какие-то распоряжения или рекомендации относительно усиления антитеррористической защищенности Вашего предприятия?**

– Я был на двух совещаниях по этому поводу в префектуре Южного округа, где руководителям транспортных предприятий предложили предпринять дополнительные меры по обеспечению безопасности и антитеррористической защищенности объектов, расположенных на территории предприятия, а также по сохранности имеющихся в их распоряжении транспортных средств. У нас были организованы круглосуточные дежурства из числа ответственных работников. Мы полностью исключаем несанкционированный доступ посторонних лиц на территорию предприятия. Кроме того, были выставлены дополнительные посты ЧОПов, назначенных для охраны предприятия и автостанции у метро «Домодедовская». Работники ФСБ настаивают на том, чтобы все билеты и путевки, которые продает «Транстурсервис» на свои рейсы, обязательно были с паспортными данными, чтобы знать, кто на этих автобусах уезжает и кто приезжает. И мы это требование выполняем. Кроме того, наши водители в обязательном порядке всегда перед отправлением в рейс и по прибытии на место назначения проверяют салон автобуса на наличие оставленных предметов и сумок. Это входит в их обязанности. На автостанции у метро «Домодедовская» охрана проверяет пассажира с помощью металлоискателей.

**– В последнее время стали все чаще говорить о создании саморегулируемых организаций (СРО) в автотранспортной отрасли. Существует и соответствующий закон, который вышел в декабре 2007 года. Не хотели бы Вы на базе своего предприятия создать СРО?**

– Несомненно, мне хотелось бы создать саморегулируемую организацию на базе своего предприятия. Но в ее составе должно быть не менее пятидесяти предприятий, занимающихся пассажирскими перевозками. Конечно, это интересно, хотелось бы контролировать тех перевозчиков, которые идут рядом с тобой плечом к плечу и оказывать на них какое-то влияние. По моему мнению, в СРО оно будет. Если перевозчик не предоставляет качественных и безопасных услуг, ему не место в наших рядах. Строители, к примеру, уже давно работают по такой системе

и вроде как с пользой. Я думаю, что за этим законом будущее, и он поможет навести порядок в автотранспортной сфере. Не знаю, как это будет работать на деле, но в настоящий момент, наверное, уже стоит об этом задуматься более серьезно. Необходимо объединять перевозчиков в саморегулируемые организации. Еще бы отдали в ведение СРО маршрутизацию и паспортизацию, чтобы они решали, кто имеет право ездить по тому или иному маршруту, а кто - нет. Потому как сегодня сложилась очень нездоровая конкуренция между перевозчиками. Они едут в один город, отправляются с одного места и готовы убить друг друга за каждого пассажира. Это не есть хорошо. Если саморегулируемая организация будет сама решать такие вопросы, подобное будет исключено.

**– Каковы Ваши планы на ближайшее будущее по развитию компании «Транстурсервис»?**

– Я планирую объединиться с Группой компаний «Русские Автобусные Линии» и вместе с ними двигаться в одном направлении. Так как эти люди уже не первый год на рынке автоперевозок, они – профессионалы, а с профессионалами всегда легче работать. Так что будем строить автостанции южного направления или получать статусы автостанций, те, которые нам не дают. В планах компании на первом месте стоит увеличение технического парка комфортабельными автобусами классов Евро-3 и Евро-4, то, что от нас сегодня требует правительство. Также мы намерены дальше развиваться в направлении по оказанию максимально качественных и безопасных услуг населению.

В ближайшее время мы планируем наладить контакт с компанией «Аэрофлот». Во-первых, мы хотим создать единую базу данных по продаже билетов, а также сделать своего рода «стыковочные» маршруты. Например, человек приехал из Воронежа в Москву на автобусе, а ему надо сразу улетать, он, соответственно, будет всеми возможными способами пытаться добраться в аэропорт. А мы откроем маршрут Воронеж – аэропорт «Домодедово». Тогда





ему уже не нужно будет тащиться в аэропорт с пересадками с чемоданами, с детьми. Или прилетела семья после отпуска в Московский аэропорт, и им не надо уже будет ехать по городу на автостанцию, что-

бы далее автобусом отправиться в свой город. Все делается для удобства пассажира.

**– Я смотрю, у Вас на стенах висит множество наград и благодарностей, в том числе, например, от Федерации дзюдо России за вклад в развитие российского дзюдо. Что именно вы делаете для развития спорта?**

– Наше предприятие систематически привлекается к участию в реализации комплексных программ Правительства Москвы по развитию туризма, физкультуры и спорта. Мы оказываем всяческое содействие спорту, перевозим на соревнования наши молодежные команды по хоккею, футболу, карате, самбо, дзюдо и т.д. У нас в этом смысле налажен полный контакт со спортивными федерациями. Надо помогать нашему спорту, оказывать содействие. За этим будущее наших деток и здоровье нации.

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

## **САМОРЕГУЛИРУЕМЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ**

### **Вместо госнадзора самоконтроль**

#### **О саморегулировании**

Федеральный закон № 315 «О саморегулируемых организациях» вступил в силу 1 декабря 2007 года. Согласно документу, под саморегулированием понимается самостоятельная и инициативная деятельность, которая осуществляется субъектами предпринимательской или профессиональной деятельности и содержанием которой являются разработка и установление стандартов и правил указанной деятельности, а также контроль над соблюдением требований принятых стандартов и правил.

Фактически получается, что государство предоставляет право самим хозяйствующим субъектам регулировать свою деятельность и контролировать соблюдение установленных ими же самими правил. Казалось бы, именно этого так не хватает сегодня автоперевозчикам нашей страны, жаждущим навести порядок в своей отрасли. Но, несмотря на то, что закон существует почти два с половиной года, в автотранспортной отрасли было создано всего две саморегулируемые организации (СРО), которые функционируют в настоящее время – в Орле и в Смоленске.

Так почему же при очевидных плюсах саморегулирования представители бизнеса автоперевозок не очень-то спешат создавать свои правила и контролировать коллег, идущих бок о бок с ними? Попробуем разобраться вместе.

Закон № 315 гласит, что саморегулируемой признается некоммерческая организация, созданная в соответствии с Гражданским кодексом Российской

Федерации и Федеральным законом от 12 января 1996 года № 7 «О некоммерческих организациях», при условии ее соответствия всем установленным настоящим Федеральным законом требованиям. В том числе, в составе СРО в качестве ее членов должны быть объединены не менее двадцати пяти субъектов предпринимательской деятельности или не менее ста субъектов профессиональной деятельности определенного вида. Должны быть разработаны и приняты всеми участниками организации стандарты и правила предпринимательской или профессиональной деятельности, обязательные для выполнения всеми членами саморегулируемой организации. И наконец, саморегулируемой организации необходимо обеспечить дополнительную имущественную



ответственность каждого ее члена перед потребителями оказанных в данном случае услуг.

Кроме того, для осуществления деятельности в качестве саморегулируемой организации некоммерческая организация должна создать специализированные органы, осуществляющие контроль над соблюдением членами СРО требований стандартов и правил деятельности и рассмотрение дел о применении в отношении ее членов мер дисциплинарного воздействия на нарушителей, предусмотренных также внутренними документами.

После выполнения всех этих требований некоммерческая организация приобретает статус саморегулируемой с момента внесения соответствующих сведений в государственный реестр СРО.

В Министерстве экономического развития России уверены, что саморегулирование создает более эффективную систему контроля над соблюдением установленных стандартов и правил всеми участниками рынка автотранспортных услуг, поскольку саморегулируемая организация материально отвечает перед потребителем транспортной услуги и государством.

Об этом говорится в письме-ответе Минэкономразвития РФ № Д05-4703 от 13 октября 2009 года на вопрос о целесообразности замены лицензирования институтом саморегулирования в области перевозок автомобильным транспортом.

Согласно данным, приведенным генеральным директором Некоммерческого объединения «Саморегулируемая ассоциация автомобильных перевозчиков» (СААП) Станиславом Швагерусом, на сегодняшний день лицензированию подлежат только 360 тысяч транспортных средств, или всего 15% от общей численности автобусов, зарегистрированных в Российской Федерации.

Перед автотранспортным бизнес-сообществом встали серьезные вопросы: кто будет контролировать качество оказываемых услуг? Каким образом и по каким критериям избавить рынок автотранспортных услуг от недобросовестных, нарушающих процесс производства транспортной услуги «перевозчиков», непрофессионалов? Каким образом выровнять рынок спроса – предложения, избавиться от анархии, создать условия для добросовестной конкуренции?

Государственная политика в сфере регулирования предпринимательской деятельности направлена на передачу функций контроля от государства саморегулируемым организациям. Именно они должны осуществлять контроль и привлекать к ответственности своих недобросовестных членов, применяя к ним меры дисциплинарного воздействия: от вынесения предписания нарушителю до исключения его из членов СРО. Таким образом, компании, с одной стороны, будут подвержены контролю со стороны саморегулируемой организации, что увеличит их ответственность перед контрагентами и третьими лицами, а с другой — членство в СРО будет гаранти-



ровать, что компания обладает определенным статусом и признаками, стимулирующими ее осуществлять деятельность на рынке добросовестно. Чтобы гарантия действовала, СРО должна установить определенные требования к организациям, которые могут претендовать на членство. На первом этапе эти требования в отраслях, ранее регулируемых лицензированием, могут соответствовать тем, что были установлены для получения лицензий.

Общепризнанного определения саморегулирования в мире не существует. В разных странах его схемы значительно отличаются, в том числе и по отраслям. Невозможно сравнивать преимущества схем саморегулирования вне контекста базовых условий, например, строительство или перевозки автомобильным транспортом. Поэтому при разработке системы саморегулирования необходимы очень серьезные исследования и расчеты, позволяющие определить «критические точки отрасли» - проблемы, которые должны быть решены саморегулированием, и так называемую «черту отсечения», то есть минимальные размеры взносов в компенсационный фонд, минимальные размеры страхования ответственности, специальные условия членства в СРО. Таким образом, достигается баланс, позволяющий не допустить создание барьеров для мелкого бизнеса.

Конкретные цифры определяются возможными рисками для определенного вида деятельности. В строительстве риски одни, для перевозок автомобильным транспортом - совершенно другие.

При введении системы саморегулирования, в отличие от лицензирования, появляется материальная ответственность всего профессионального сообщества за каждого своего члена, обеспеченная компенсационным фондом и страхованием ответственности. При этом право увеличивать размер взносов остается за саморегулируемой организацией, то есть за членами профессионального сообщества.

В сегменте внутренних российских перевозок сегодня насчитывается около 100 некоммерческих организаций, объединяющих субъекты предпринимательской деятельности на автомобильном транспорте.

Безусловно, объединения перевозчиков в регионах ожидают и прилагают все усилия для появления Федерального закона, вводящего саморегулирование на автомобильном транспорте.

Концепция создания системы саморегулируемых организаций автотранспортного комплекса была разработана в инициативном порядке автотранспортным бизнес-сообществом. Реализация концепции с учетом требований базового Федерального закона «О саморегулируемых организациях» позволит не только комплексно подойти к решению задач государственного регулирования и управления, но и позволит повысить инвестиционную привлекательность отрасли, а также внедрить современные, эффективные инструменты обновления устаревшего парка подвижного состава и модернизации транспортной инфраструктуры.

Задать правильный ритм - вот что необходимо для превращения автотранспортного комплекса России в современную, высокодоходную отрасль экономики, которая сочетала бы в себе достоинства автотранспортной системы Советского Союза, лучший зарубежный опыт, современные технологии процесса производства транспортной услуги, свободу и ответственность предпринимательства.

Механизм саморегулирования дает возможность государству, с одной стороны, создать в данном виде деятельности реальный, прозрачный механизм обеспечения ответственности компаний перед потребителями услуг, а с другой стороны – перераспределить полномочия по контролю над качеством оказания этих услуг между производителями и потребителями и тем самым создать равновесную систему, обеспечивающую интересы всех заинтересованных лиц.

### **Первая в России СРО автоперевозчиков**

Первая в России Саморегулируемая организация перевозчиков была создана в Орле. Там автобусы перевозчиков - членов СРО отличаются от всех остальных: они отмечены буквой «А». Орловская региональная общественная организация пассажирских перевозчиков (ОРООПП) «Альтернатива» следит за соблюдением маршрутов и графиков движения автобусов, обязательным прохождением предрейсового и послерейсового медицинского осмотров водителей, а также за техническим состоянием техники, режимом труда и отдыха водителей. И не только. Среди членов СРО не допускается выход на линию грязных автобусов. Кроме того, «Альтернатива» организовала телефон «горячей линии», по которому круглосуточно принимаются жалобы и благодарности населения города.



О том, как создавалась организация, как она работает и нужно ли стране саморегулирование, нашему журналу рассказал председатель Совета директоров ОРООПП «Альтернатива» Игорь Бортников.

Заручившись поддержкой областной администрации, организаторы начали готовить необходимые документы. Были разработаны собственные стандарты и правила, которые затем утверждались на общем собрании всех предпринимателей, желающих вступить в СРО. После этого вносились изменения в Устав организации.

«Когда внесли все изменения и был готов протокол общего собрания нашей организации, мы отправили эти документы в Москву в Росреестр, который рассматривает документы в течение десяти дней и выносит решение, дать статус саморегулируемой организации или нет. Так получилось, что мы раньше других подготовили пакет документов и подали их в Росреестр, и 18 марта 2010 года под номером 0042 была зарегистрирована Орловская региональная общественная организация пассажирских перевозчиков «Альтернатива». Так мы стали первыми, кто организовал в России Саморегулируемую организацию перевозчиков», – рассказал Игорь Исаакович.

В организацию входят сто индивидуальных предпринимателей (пока в их числе только те, кто занимается перевозкой пассажиров) и более трехсот автобусов. В дальнейшем руководители «Альтернативы» планируют объединить все виды перевозок автомобильным транспортом под эгидой своей саморегулируемой организации. Члены организации уже разработали стандарты и правила не только для пассажирских перевозок, но и для грузоперевозок, а также для перевозок легковым такси.

«Согласно Уставу, в нашу организацию имеют право входить, путем аккредитации, автостанции и автовокзалы, а также другие учреждения, в том числе ремонтные мастерские, станции технического обслуживания и т. д. И в настоящее время рассматривается перспектива подобного объединения

компаний под эгидой одной СРО», – поделился планами председатель Совета директоров Орловской региональной общественной организации.

По мнению Игоря Бортникова, сам принцип института саморегулирования очень удобен и выгоден для каждой из сторон. Во-первых, многие просто необходимые, с его точки зрения, моменты не прописаны ни в российских федеральных законах, ни в областных нормативных документах многих субъектов РФ. Например, в них ничего не сказано о навигационных системах, отсутствует требование межрейсового отстоя автобусов только на специальных стоянках. Зато все это прописано в разработанных «Альтернативой» стандартах и правилах.

«Соответственно, раз мы их для себя приняли, то имеем право спрашивать с наших членов их соблюдение. Получается, что СРО дает большие возможности для модернизации автотранспортной деятельности», – отметил Игорь Исакович.

В Федеральном законе № 315 «О саморегулируемых организациях» от 1 декабря 2007 года прописано, что все нормативные акты, положения, постановления и законы внутри субъекта федерации должны приниматься только при участии саморегулируемой организации, если она там существует.

Кроме того, в Федеральном законе № 294 «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» от 26 декабря 2008 года говорится о том, что все плановые, внеплановые и выездные проверки членов саморегулируемых организаций осуществляются только в присутствии их представителей и с предварительным уведомлением о проверке. Таким образом, саморегулируемым организациям дается преимущество. И областной администрации становится проще в том смысле, что СРО, согласно своим стандартам и правилам, берет на себя более высокие обязательства, чем те, что прописаны сегодня в российском законодательстве, и несет материальную ответственность за результаты своего труда.

«Помимо этого, у нас существует дополнительная страховая ответственность перед третьими лицами, они застрахованы от нашей деятельности, и нами формируется компенсационный фонд. В том случае, если не хватает дополнительной страховки на возмещение ущерба пострадавшим по вине члена «Альтернативы», то деньги выплачиваются из компенсационного фонда», – сказал Игорь Бортников.

Внутри организации есть такие структуры, как контрольный комитет и дисциплинарная комиссия. Все нарушения, совершенные предпринимателями, входящими в состав «Альтернативы», рассматриваются на заседании дисциплинарной комиссии, которая собирается раз в неделю. Она может не только выносить предупреждения, но и штрафовать нарушителя. Тогда как та же самая администрация не может взять и оштрафовать предпринимателя за что-либо или

наказать его каким-то образом.

Вступление в ряды членов саморегулируемой организации - в России пока дело добровольное. Обязательное членство в федеральных законах еще не прописано, как, например, это есть у строителей.

«На мой взгляд, это обязательно должно быть прописано в законе о саморегулируемых организациях на транспорте. Мы неоднократно выходили с соответствующими предложениями на Российский автотранспортный союз, на Министерство транспорта РФ, на Комитет Государственной Думы по собственности. Аналогичный закон есть в строительной сфере. После появления отраслевого закона о транспорте все перевозчики уже будут просто обязаны вступать в СРО. А иначе получается, что часть из них берет на себя дополнительную финансовую ответственность и выполняет обязательства, становясь тем самым даже ущербными по сравнению с теми, кто не тратит лишних денег и не имеет дополнительных обязательств», – уверен глава «Альтернативы».

Чтобы вступить в Орловскую региональную общественную организацию «Альтернатива», перевозчик должен внести деньги в ее компенсационный фонд – 3 тысячи рублей за каждое свое транспортное средство, и сделать дополнительную страховку перед третьими лицами, помимо той страховки, которая у него уже имеется (годовая страховка на 100 тысяч рублей стоит 800 рублей). Перевозчик пишет заявление, предоставляет свое свидетельство о государственной регистрации, копии ПТС своих автобусов и лицензию на осуществление пассажирских перевозок. После этого на ближайшем общем собрании рассматривается вопрос о принятии его в члены СРО. Как говорит Игорь Исакович, пока они еще никому не отказывали, всех принимают.

«А дальше будем смотреть, готовы ли мы нести за конкретного перевозчика материальную ответственность», – заметил собеседник.

По его словам, на ценах билетов перевозчиков «Альтернативы» все эти нововведения никак не ска-



зались, несмотря на принятые ими на себя дополнительные расходы.

«С того момента, как возникла наша организация, мы мало того, что не подняли цены на билеты, но еще взяли на себя дополнительную ответственность и стали перевозить семь категорий льготников совершенно бесплатно, не получая при этом никаких дотаций. В число таких льготников входят дети-сироты, дети-инвалиды, ветераны Великой Отечественной войны, чернобыльцы, инвалиды 1 и 2 групп по зрению», – рассказал Игорь Бортников.

Он убежден, что создание института саморегулирования на транспорте – очень перспективное направление, так как с его помощью можно осуществлять контроль над работой транспорта. Кроме того, каждый предприниматель отвечает не только своим имуществом, но и компенсационным фондом перед третьими лицами.

Сейчас на базе организации создается центр управления перевозками, изучается пассажиропоток в области, составляются единые расписания движения, которые полностью удовлетворили бы потребности населения и при этом позволили перевозчику больше заработать.

«Выгода от создания СРО очевидна для всех. Для потребителей услуг – потому как в случае, если с пассажиром или грузом что-то случилось по вине или при участии перевозчика из саморегулируемой организации, то ему будет выплачен весь ущерб, который был им понесен. Для органов местного самоуправления выгодно тем, что эта структура частично берет на себя функции администрации в плане контроля и организации перевозок. Перевозчик выигрывает в том, что поодиночке индивидуальным предпринимателям трудно конкурировать с крупными перевозчиками, лоббирующими свои интересы в административных кругах. Объединившись, они смогут решить многие проблемы», – заметил Игорь Исакович.

По его словам, есть и другие преимущества. Помимо всего прочего, сейчас по стране в целом высказываются мнения (и все идет к тому), чтобы маршрутную сеть города и области передать саморегулируемым организациям, так как они наиболее эффективно могут работать в вопросе улучшения транспортного обслуживания населения. Ожидается, что в скором времени самые лучшие маршруты и направления, а также лучшие заказы на грузоперевозки будут распространяться среди членов СРО, потому как они несут дополнительную финансовую и страховую ответственность перед третьими лицами.

«Так как все это консолидировано в одном месте – саморегулируемой организации, то управлять этим процессом проще. Даже вопросы, связанные с устранением нелегальных перевозок в стране, лучше, чем сами предприниматели, никто не проконтролирует. Потому что именно представители этого

бизнеса заинтересованы в том, чтобы нелегальных перевозчиков, которые мешают работать на маршрутах, не было. Они быстрее наведут порядок, чем кто бы то ни было, и это будет более эффективно», – подчеркнул в заключение беседы Игорь Бортников.

Тем временем, получение статуса саморегулируемой организации Некоммерческим партнерством «Объединение перевозчиков Южного региона», в которое входят транспортные компании Краснодарского края и Ростовской области, только находится в процессе.

По словам президента партнерства Дмитрия Кравцова, в настоящее время в состав СРО входят 30 перевозчиков, документы, необходимые для сдачи в Росреестр, уже готовы, но пока не готовы сами организаторы СРО.

«Стандарты и правила разработаны, все необходимые документы уже готовы, но на сегодняшний день нет страховой компании, которая могла бы застраховать профессиональный риск, профессиональную ответственность. Все пытаются застраховать нас от ущерба, нанесенного третьим лицам, но это совсем не то. У наших перевозчиков есть такие страховки. В ОСАГО застрахованы пассажиры, обязательная страховка на междугородних маршрутах существует. Кроме того, у нас есть компенсационный фонд. Таким образом, перевозки застрахованы, и лишней раз страховать это не хотелось бы. В результате на сегодняшний день процесс оформления саморегулируемой организации затормозился», – сказал Дмитрий Владимирович, подчеркнув при этом, что делается это сознательно и «палки в колеса им никто не вставляет».

По его словам, если в Некоммерческом партнерстве было хотя бы 500 членов, то «можно было бы создать общество взаимного страхования и самим себя страховать».

### **Позиция Российского автотранспортного союза**

Федеральный закон «О саморегулируемых организациях» вышел в 2007 году, и о нем ничего не было





слышно до тех пор, пока страховщики не увидели для себя в этом законе возможность заработать больше денег. Лоббируя свои интересы, они нашли депутатов, которые внесли на рассмотрение законопроект с тем, чтобы расписать в нем, как должны действовать саморегулируемые организации на автотранспорте. Президент Российского автотранспортного союза (РАС) Михаил Козлов считает, что «если бы не страховщики, возможно, работники автотранспортной отрасли так и молчали бы до сих пор».

«Я считаю, что это перспективное направление. Но сам закон – рамочный, ни к какой конкретной области он не относится. Например, строители в Федеральном законе № 148 «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законодательные акты РФ» от 22 июля 2008 года записали все то, что им нужно, чтобы саморегулирование в их отрасли функционировало. Руководство Российской Федерации сегодня говорит о том, что необходимо модернизировать экономику страны. Вместе с тем, автомобильные перевозки составляют ее существенную часть. И если не будет модернизирована деятельность автотранспортной отрасли, сдвигов будет не так много», – уверен Михаил Иванович.

Он подчеркнул, что у нас в настоящее время отсутствует законодательство по автотранспорту. Есть Устав непрямого действия, который охватывает намного меньше вопросов, чем Устав 1969 года. Есть Постановление Правительства Российской Федерации № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», вступившее в силу 19 марта 2009 года, но правила эти очень урезанные и нечеткие. Сейчас уже в данное Постановление вносятся изменения по вопросу заказных перевозок, потому как в настоящий момент непонятно, что это такое.

Нет закона об автомобильном транспорте и автотранспортной деятельности, нет закона о грузоперевозках, до сих пор нет правил перевозки грузов, нет допуска на рынок транспортных услуг.

Учитывая все это, образование СРО является наилучшим способом, чтобы навести элементарный порядок в сфере автоперевозок, убежден Президент РАС.

Образовывая саморегулируемую организацию, перевозчик может самостоятельно, не дожидаясь федерального законодательства, разрабатывать свои стандарты, правила, требования и объявлять их. Все, кто желает работать в СРО, должны проголосовать за эти стандарты и дать обязательства выполнять их. Тогда принимается Устав некоммерческого партнерства. После этого саморегулируемая организация регистрируется и может начинать работать.

«Да, сейчас пока еще мало саморегулируемых организаций, но их будет больше. Не так просто все делается. Законодательство по саморегулируемым организациям на автотранспорте должно быть. В



настоящий момент разработан проект Закона об автомобильном транспорте и автотранспортной деятельности. Мы внесли туда статью 9, которая последовательно расписывает все, что необходимо узаконить, чтобы саморегулируемые организации начали функционировать», – констатировал Михаил Козлов.

В частности, в него входит вопрос обязательного или необязательного членства в СРО, все моменты по контролю над соблюдением членами организации разработанных правил и стандартов, а в случае их неисполнения – о принимаемых к нарушителям мерах. Если саморегулируемая организация зарегистрировалась, надо дать ей работу, то есть определить объем услуг, которые она будет выполнять. И еще одна особенность заключается в том, что автомобильный транспорт находится в исключительном ведении субъекта РФ. А это значит, что без поддержки органа исполнительной власти, муниципального образования, руководства администрации СРО не будет функционировать.

«Сегодня перевозчик сам ищет маршруты, что идет вразрез с Федеральным законом № 131 «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» от 6 октября 2003 года. Статьи 15 и 16 документа гласят, что муниципальное образование обязано создать условия организации перевозки, а также организацию транспортного обслуживания населения. Однако ни в одном из муниципальных образований эта функция не работает, и как приступить к ее выполнению – непонятно. Нет специалистов, нет методики, опыта и т. д. Вот с этого и надо начинать», – уверен Михаил Иванович.

По его словам, муниципальное образование должно определить объем услуг для саморегулируемой организации, орган исполнительной власти должен согласиться со стандартами и правилами СРО, после чего оградить ее от конкурентов, чтобы там никто больше не работал, так как конкуренция в данном случае уже не нужна. Стандарты

и правила саморегулируемой организации изначально не ниже, чем существующие требования федеральных законов. Вместе с тем, перевозчики берут на себя повышенные обязательства, и надо обеспечить им условия, чтобы никто не мешал работать.

«Что касается обязательного членства, то, к примеру, строители узаконили это положение. Теперь выходит так, что компания из 10-12 человек, не имея денег, чтобы заплатить вступительные и страховые взносы, не может вступить в СРО, но хочет работать. Получается дискриминация. Если хочешь строить, ремонтировать – вступи в СРО за большие деньги. А где их взять? На автотранспорте то же самое. Писать о том, что должно быть обязательное членство, не годится. На мой взгляд, оно должно быть добровольным. Но защитить члена саморегулируемой организации от того, чтобы ему не мешали работать, обеспечить его работой, назначить объем услуг, который он будет выполнять – это обязанность государства. И об этом говорится в Федеральном законе № 131. Таким образом, после вступления в СРО у перевозчика появляется ощущение стабильности и уверенность, что у него будет работа», – сказал Президент автотранспортного союза. При этом он добавил, что вопрос, должно быть членство в саморегулируемой организации обязательным или добровольным, еще будут обсуждать органы федеральной власти и депутаты, а также спрашивать мнение субъектов на этот счет.

С точки зрения Михаила Козлова, обязательное членство не поможет оградить себя от нелегальных перевозчиков.

«Запретительными мерами этого достичь невозможно. И совсем другое - предложение Российского автотранспортного союза внести изменения в Кодекс об административных правонарушениях с тем, чтобы защитить СРО от нелегальных перевозчиков. Согласно поправкам, если они будут приняты, контрольно-надзорные органы будут следить за тем, чтобы предприниматели не вставали на маршрут или на объем работы саморегулируемой организации. Если это будет происходить, то к таким перевозчикам будут применяться штрафные санкции», – пояснил Михаил Иванович.

Главное понимать, что суть Федерального закона № 315 заключается не в том, чтобы зарегистрироваться и объявить себя саморегулируемой организацией, а в том, чтобы транспортные услуги оказывались населению на высоком качественном уровне и пассажиры замечали и ощущали эти изменения.

Также необходимы стандарты по членству в СРО. В них надо прописывать такие моменты, как опыт работы, стаж и возраст водителей. Должны приниматься стандарты по подвижному составу, оборудованию и так далее.

«Сегодня остается еще много открытых, достаточно сложных вопросов по саморегулируемым организациям. Например, не до конца понятно, за счет чего должен содержаться исполнительный аппарат и контрольные органы СРО. Если они создаются специально, то сотрудникам надо оплачивать их труд. Откуда брать средства – неясно. Вопросы есть, но если в них не разбираться, то никакого движения не будет», – резюмировал Михаил Козлов.

*Пресс - служба*

**НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»**

## **ПРОЕКТ: АВТОБУС ГРУЗ**

### **Грузоперевозки на междугородных автобусных маршрутах**

Традиционно договорные отношения между автовокзалами и перевозчиками охватывают взаимодействие партнеров по перевозке пассажиров на междугородных маршрутах. Такая деятельность является основополагающей для компаний, управляющих автовокзалами и автостанциями, и компаний-эксплуатационников междугородных автобусов.

На второе место следует поставить, грузоперевозки на тех же транспортных средствах. И здесь есть несколько причин.

Прежде всего надо упомянуть, что и логика, и экономика, да и сам здравый смысл ставят вопрос, а почему нет? Ведь подобные услуги оказывались с незапамятных времен, поскольку всякий идущий, едущий еще на гужевом транспорте (наш далекий



**Г. Шахматов**

предок) попутно доставлял груз, пакет, просто информацию.

Но, времена меняются, и сейчас большое множество транспортных средств курсируют между населенными пунктами, предоставляя всё ту же услугу, но ведь и спрос, и требования поменялись. Вот уже появилось для нас плохо знакомое слово – конкуренция. Попросту говоря, предпочтение отдается тому, кто лучше делает или оказывает услугу (в цивилизованной среде).

### **Теперь обратимся к нашей теме**

В условиях «сдержанного экономического развития», когда обостряется мышление в поисках достойного выхода, порой рождаются решения, заслуживающие особого внимания.

Мы выносим на обсуждение уже обозначенную выше услугу – перевозку грузов на автобусных междугородных маршрутах. Ведь по сдержанно-оптимистическому прогнозу при добротном выполненном маркетинговом исследовании рынка уровень дохода от доставки грузов междугородными автобусами вполне соизмерим с доходами от перевозки пассажиров на тех же направлениях. Так что издержки временной ситуации в экономике могут быть сглажены.

Здесь следует сделать оговорку, чтобы чрезмерно не увлечься коммерческим результатом, а приоритетно отметить важнейшую составляющую всей нашей деятельности – безопасность.

Отметим один из канонов, когда профессиональная деятельность одной группы людей сопряжена с ответственностью за здоровье и даже жизни многих других людей. В таком случае всегда приоритетным является именно этот параметр – безопасность здоровья и жизни людей. К такой повышенной опасности деятельности относится транспорт и автотранспорт, в частности, к которому и принадлежат междугородные автобусные перевозки.

Несомненно, и это необходимо еще раз подчеркнуть, всякое развитие своего направления деятельности мы должны примерять под надлежащий уровень безопасности. Из такого требования мы исходим и сейчас. Поэтому во всех циклах технологического процесса исполнители располагают информацией о структуре и происхождении груза при этом документально подтверждается персонально ответственный за груз.

Обратимся к собственно процессу транспортировки груза.

Перевозка грузов на автобусах междугородного сообщения предполагает несколько организационных схем. Все они находятся в арсенале партнеров и используются по мере потребности.

В простейшем случае, при котором заказчик самостоятельно доставляет груз на автовокзал (автостанцию), вместе с сотрудником вокзала и водителем автобуса размещает груз в отсеке автобуса,



оформляет документы, сообщает своему адресату (получателю) необходимую информацию и своевременно подтверждает получение груза. По сути такая доставка осуществляется в экспресс режиме. На короткие и средние расстояния груз может быть вручен получателю в тот же день через считанные часы.

### **Партнеры взаимодействуют согласно договору**

Затем организационная схема претерпевает приращения с обеих сторон в виде услуг: курьерская доставка груза от заказчика до вокзала, хранение груза до отправления согласованного маршрута. Соответственно на стороне получателя-аналогично: курьерская доставка от вокзала до получателя, хранение груза на вокзале прибытия до востребования получателем.

С точки зрения обеспечения техническими средствами (оборудованием) по мере развития планируется оснащать автобусы контейнерами, автоприцепами с возможностью опечатывания, понимая, что такие решения должны быть коммерчески обоснованы.

Экономические показатели выглядят весьма привлекательными. Так себестоимость собственно доставки, при применении простейшей схемы, практически стремится к нулю (увеличение массы груза лишь теоретически вызывает дополнительный расход ГСМ и другого ресурса). Ощутимое увеличение себестоимости появляется с применением полуприцепов и прицепов.

Для размещения грузов перевозчикам предлагается резервирование до 10% объема грузового отсека, хороший коэффициент заполнения которого потребует продолжить маркетинговые исследования и избирательную сегментацию рынка. Итогом проделанной работы является систематическая поставка грузов.

Конкурентоспособные цены позволят ожидать хорошее пополнение бюджета компаний-исполнителей.

Заслуживают особого внимания отправители гру-

зов - физические лица. Непременным требованием к грузу в этом секторе является сплошной досмотр содержимого. В случае отказа со стороны клиента предоставить груз в открытом виде, размещение в автобусе не допускается.

В заключении хотелось бы отметить еще одну немаловажную вещь. Ведь по доходной части, как было приведено, автобусные грузоперевозки дают

существенную добавку исполнителям, тем самым поддерживают жизнедеятельность междугородных автобусных маршрутов, что особое значение приобретает в межсезонье.

**Начальник отдела перспективного развития  
ООО «Русские Автобусные Линии»  
Геннадий Шахматов**

## ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



### **Безопасность на дорогах обеспечат ГЛОНАСС-технологии**

*По оценкам экспертов, в течение первых трех десятилетий XXI века в мире будет произведено больше автомобилей, чем за сто лет с начала их массового выпуска. Уже сегодня стремительный рост количества автотранспорта и снижение пропускной способности магистралей в прямом смысле останавливает города. Особенно это касается мегаполисов, где время, проведенное автолюбителями в пробках, исчисляется часами.*

Ежегодно количество автомобилей только в Москве увеличивается на 200 тысяч. В будний день по городу одновременно движется, по разным оценкам, от 200 до 350 тысяч машин. При таком объеме транспортного потока образование пробок неизбежно. Весной 2008 года ежедневно в среднем возникло более 800 пробок. И этот показатель продолжает расти.

### **ДТП**

Вполне понятное нежелание водителей стоять в пробке побуждает их искать объезды, зачастую нарушая правила дорожного движения и тем самым увеличивая вероятность возникновения дорожно-транспортных происшествий. По данным статистики ГИБДД, среди самых распространенных нарушений, способствующих совершению ДТП, остается превышение скорости (23%).

Согласно исследованиям, около 75% пациентов, поступивших в больницы с травмами, связано с дорожными авариями. Затраты на медицинское обеспечение последствий ДТП составляют около 0,27% ВВП или 1,2 млрд. долларов США по паритету покупательной способности. Это около 10% всех затрат на финансирование сферы здравоохранения в России. Смертность на дорогах является одной из самых затратных статей бюджета.

Неутешительны и прогнозы Всемирной организации здравоохранения: при отсутствии комплексных последовательных мер по предупреждению аварий на дорогах к 2030 году травматизм на дорогах станет четвертой по значимости причиной сокращения продолжительности жизни в современных странах.

Стоит отметить, что в последние годы, в том числе благодаря осуществлению федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», отмечается снижение общего количества погибших на дорогах. Однако в России смертность в результате ДТП остается одной из самых высоких в мире.

Не стоит забывать, что наряду с ростом количества ДТП и дорожных заторов, транспортный комплекс городов испытывает проблемы, вызванные снижением производительности транспортной системы в целом, увеличением потребления энергоресурсов и негативным воздействием на окружающую среду.



### **НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ**

В целях повышения безопасности пассажирских перевозок автотранспортные предприятия начинают активно использовать технологии спутниковой навигации, позволяющие в режиме реального времени определять местоположение, направление и скорость передвижения пассажирского транспорта.

Государство поддерживает развитие отечественной навигационной системы ГЛОНАСС. В 2001 была принята Федеральная целевая программа «Глобальная навигационная система». 25 августа 2008 года Правительство РФ выпустило постановление № 641 «Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС и ГЛОНАСС/GPS». На сегодняшний момент орбитальная групп-

пировка ГЛОНАСС практически полностью сформирована, и каких-либо технических ограничений, связанных с использованием систем мониторинга на территории РФ, нет.

Мировая практика показывает, что одним из способов решения проблем транспортного комплекса мегаполисов является Интеллектуальная Транспортная Система (ИТС).

ИТС интегрирует в своем составе современные информационные, навигационные, геоинформационные и телекоммуникационные технологии и обеспечивает выработку, поиск и реализацию наиболее эффективных решений по управлению дорожно-транспортным комплексом города или региона с целью повышения пропускной способности дорожной сети, обеспечения комфорта и безопасности пассажиров, а также экономической эффективности перевозок. Внедрение ИТС позволяет сократить смертность на дорогах за счет повышения оперативности реагирования на ДТП, обеспечить беспрепятственное движение спецтранспорта к месту ДТП или чрезвычайной ситуации, автоматически фиксировать факты нарушения правил дорожного движения, оптимизировать маршруты движения транспортных средств с учетом актуальной дорожно-транспортной ситуации и многое другое.

### **ПОДСИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКИМ ТРАНСПОРТОМ**

Современные навигационно-информационные системы мониторинга и управления пассажирским транспортом, основанные на ГЛОНАСС-технологиях, – эффективный инструмент контроля транспортного комплекса, предоставляющий техническую возможность объединения информационных потоков в единый центр мониторинга субъекта РФ.

Подобные системы не только автоматизируют и оптимизируют процессы управления транспортными средствами, но и обеспечивают безопасность их применения в государственных, муниципальных, коммерческих предприятиях и организациях, органах власти, принимающих непосредственное участие в управлении транспортным комплексом региона.

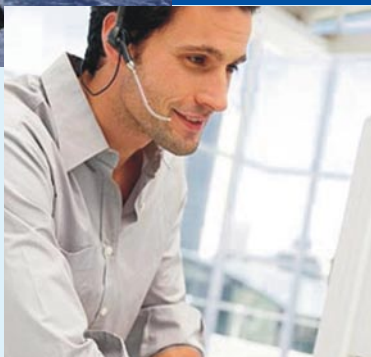
### **ПОДСИСТЕМА БЕЗОПАСНОСТИ**

Среди отдельных элементов ИТС стоит выделить систему экстренного реагирования при авариях ЭРА ГЛОНАСС. Данный проект является аналогом европейской системы eCall и нацелен на координацию служб экстренного реагирования при ДТП. Но в отличие от европейской системы, в которой местонахождение людей, попавших в ДТП, определяется с помощью технологий сотовой связи, ЭРА ГЛОНАСС использует координаты, получаемые от глобальных спутниковых систем.



По данным официальной статистики, из-за несвоевременного реагирования экстренных служб без необходимой медицинской и технической помощи на месте происшествия погибают 56% пострадавших. По оценкам экспертов, благодаря использованию ГЛОНАСС-технологий время реагирования сократится на 10-30% - сотни человеческих жизней будут спасены.

### **КАК ЭТО РАБОТАЕТ**



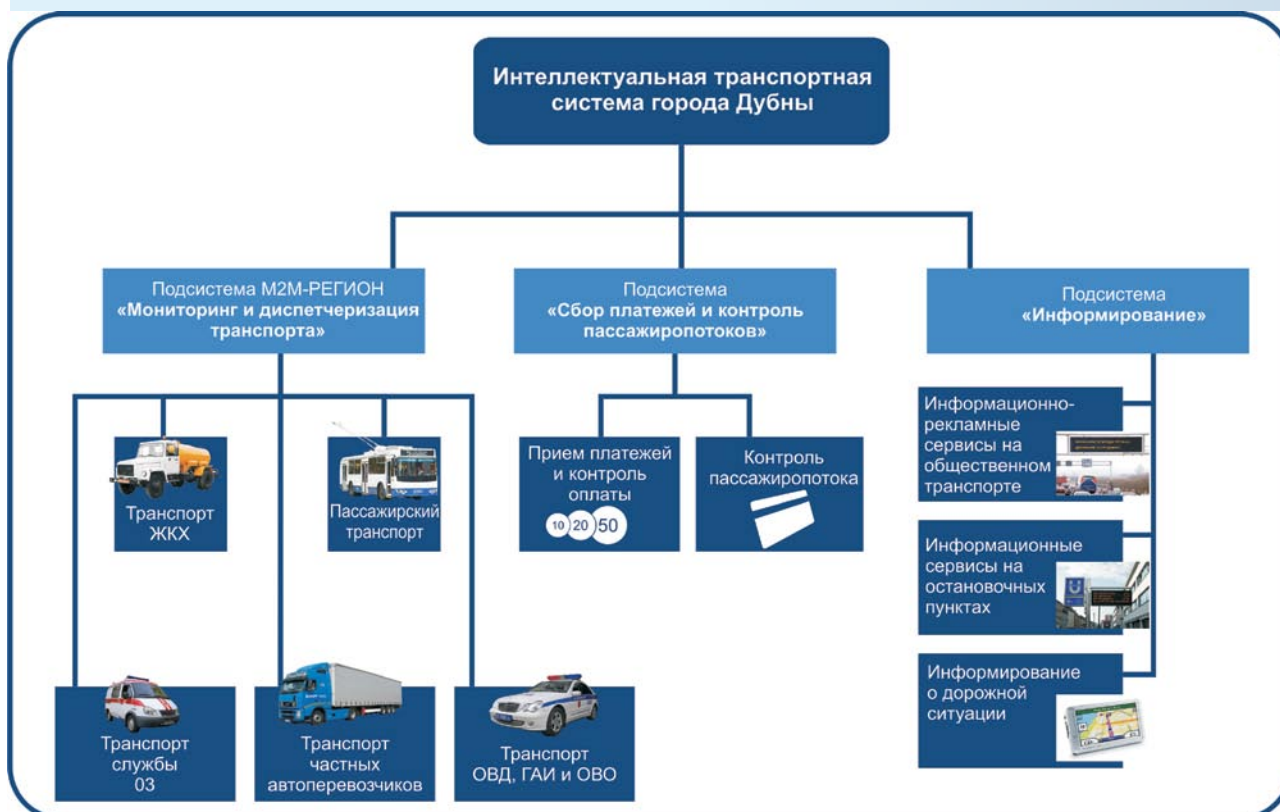
Построение ИТС происходит следующим образом: на уровне органа исполнительной власти создается единый диспетчерский центр мониторинга, включающий автоматизированные рабочие места операторов и центр сбора информации. Данные о местонахождении транспорта круглосуточно поступают в диспетчерские центры. Получить сведения о местонахождении транспорта, графике движения и другие навигационные параметры могут и жители города - на остановках и в общественном транспорте устанавливаются информационные табло, обеспечен доступ на специальный Интернет-портал как через

компьютер, так и через обычный мобильный телефон с помощью JAVA-приложения. На уровне предприятий организуются диспетчерские центры мониторинга. Они позволяют отслеживать ситуацию с помощью данных, которые поступают с абонентских терминалов, установленных на транспортных средствах.

Помимо существенного социального эффекта внедрение ИТС позволяет снижать текущие издержки, увеличить экономическую эффективность транспортного комплекса города или региона. Например, расходы на ГСМ уменьшаются до 15%, пробег сокращается на 10%, несанкционированные простои транспорта снижаются на 20% по сравнению с допроектным периодом.

Кроме того, бюджет города может пополняться за счет коммерческой эксплуатации ИТС в интересах частных организаций и граждан.

Стоит отметить, что практика внедрения ИТС наиболее распространена в странах Европы, США и Японии. Впервые в России элементы ИТС появились в городе-наукограде Дубне при технической поддержке ГК «М2М телематика». По словам Светланы Хадоновой, директора по маркетингу и рекламе ГК «М2М телематика», уникальность проекта заключается в том, что Дубна – первый город, где внедрено несколько элементов ИТС: ГЛОНАСС/GPS-терминалы М2М-Cyber GLX установлены на пассажирском транспорте, автомобилях служб экстренного реагирования, спецтехнике жилищно-коммунального хозяйства. В частности, навигационно-информационная система мониторинга и управления пассажирским транспортом позволяет не только оптимизировать бюджетные расходы на содержание и обслуживание общественного транспорта города, но и повышать уровень информированности населения о работе транспортного комплекса в целом. Пассажирам доступны интерактивные сервисы: информационный Интернет-портал и JAVA-приложение для мобильного телефона, воспользовавшись которыми, можно с точностью до минуты рассчитать время на поездку.



**Рис. 1 (Схема работы ИТС г. Дубны)**

Внедрение ИТС позволило оптимизировать управление автопарками транспортных средств и спецтехники предприятий города. Повысилось качество транспортного обслуживания населения: автобусы приходят на остановку точно по расписанию. По результатам внедрения системы на предприятиях Дубны достигнута значительная экономия топлива.

Внедрение Интеллектуальной Транспортной Системы имеет централизованный характер, иными словами, решает задачи мониторинга и управления не только пассажирским транспортом, но и спецтехникой служб ЖКХ, бригадами скорой помощи, транспортом дорожно-патрульной службы, что, в свою очередь, позволяет повысить эффективность работы транспортного комплекса в целом.

**Справка о ГК «М2М телематика»**

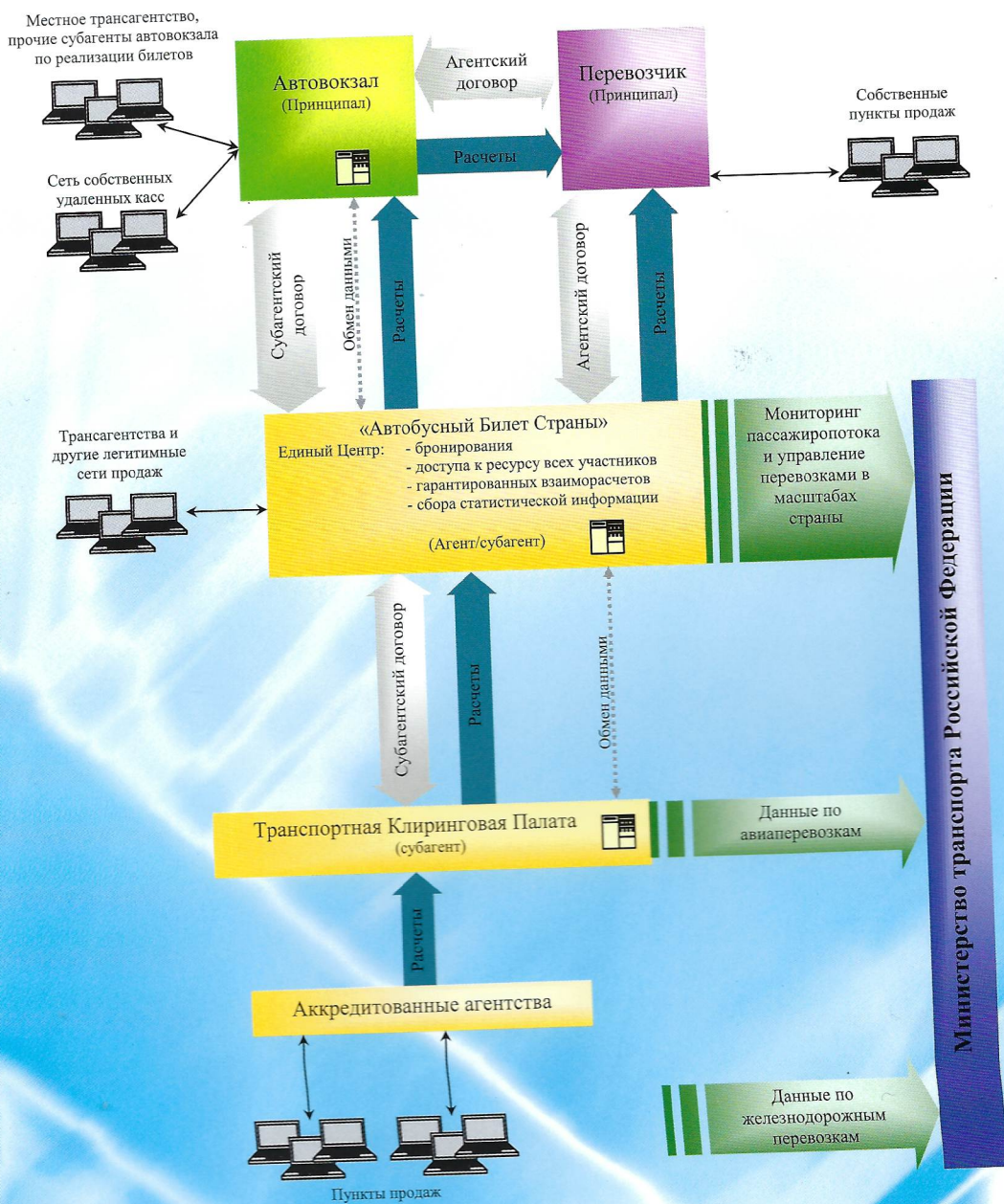
**Группа Компаний (ГК) «М2М телематика» - ведущий российский холдинг, объединяющий разработчиков, производителей, системных интеграторов и поставщиков законченных решений и услуг на рынке транспортной телематики и спутниковой навигации, разработчиков навигационно-информационных систем, терминального оборудования для применения в составе региональных, ведомственных, отраслевых и корпоративных интеллектуальных транспортных систем управления и безопасности.**

**Группа компаний «М2М телематика»  
125319, г. Москва 4-ая ул. 8-го Марта, д. 3  
+7(495) 234-16-84  
www.m2m-t.ru**

**Цели проекта:**

1. Введение электронного билетооформления на междугородных автобусных перевозках\*
2. Создание общего ресурса бронирования с равноправным доступом к нему всех участников проекта.\*
3. Предоставление в Минтранс и правоохранительные органы всей необходимой статистической информации в режиме реального времени\*
4. Создание единой базы данных по перевезенным пассажирам\*
5. Создание единого центра гарантированных взаиморасчетов\*
6. Приближение услуги по реализации перевозок к потребителю\*
7. Практическая реализация мультимодальности перевозок
8. Шаг на пути реализации единого проездного документа на все виды транспорта
9. Приближение услуги к потребителю в следствие многократного расширения сети агентских продаж по всей территории РФ

\* п.п. 1-6 уже сейчас реализованы на автовокзалах и автостанциях Группы компаний «Русские Автобусные Линии»



115419, г. Москва, 4-й Верхний Михайловский проезд, д. 1  
Тел.: +7 (495) 921-38-32, факс: +7 (495) 633-12-83



1995-2010



ОПЫТ  
КОМФОРТ



НАДЕЖНОСТЬ

Mercedes-Benz



## Фирма «Евробус» предлагает:

- продажу и аренду автобусов большой вместимости  
( город / пригород / турист )
- техническое обслуживание и ремонт  
( в том числе кузовной и капитальный )
- восстановление или выкуп аварийных и старых автобусов
- переоборудование автобусов  
( установка ремней безопасности, врезка второй двери, замена агрегатов )
- фирменные запчасти  
( большой выбор, отправка в регионы, доставка по Москве )
- ремонт и запчасти к ГМП  
( Voith, Mercedes, ZF )
- агрегаты - моторы, КПП, ГМП, мосты и многое другое  
( б/у, кап. ремонт, новые )

Марки - Mercedes, MAN, Setra, Neoplan, Ikarus, Volvo, Scania, Bova, DAF и другие автобусы из Европы

Москва, ул. Пяловская 7 корп.3  
Тел./факс (495) 785-65-07 (многоканальный)  
[www.eurobus.ru](http://www.eurobus.ru), e-mail: [info@eurobus.ru](mailto:info@eurobus.ru)



## «ЭЛЕКТРОНИКА-04АС». Сфера применения – оформление платежных документов на автовокзалах и автостанциях

### Билетная автоматизированная система для автовокзалов, автостанций и остановочных пунктов

Автоматизированная система (АС) «ЭЛЕКТРОНИКА-04АС» предназначена для формирования и печати проездных документов (пассажирские билеты, квитанции на провоз багажа и ручной клади) при денежных расчетах на междугородних и пригородных перевозках (форма №1, №7 в соответствии с постановлением правительства РФ №112 от 14.02.2009 г.).

Две модификации «Электроника-04АС» позволяют использовать АС как в составе автоматизированного рабочего места кассира, так и автономно. При автономном использовании в АС устанавливается съемная SD-карта с тарифной сеткой маршрутов. При работе в составе автоматизированного рабочего места кассира АС управляется компьютером через порт связи и выполняет функции билепечатающего принтера. Реквизиты проездных документов вводятся с клавиатуры компьютера.

При работе в автономном режиме реквизиты проездных документов вводятся с цифро-символьной клавиатуры АС.

При заполнении документа указывается номер маршрута, номер рейса, тип продажи (текущая, предварительная, возврат билета), номера остановочных пунктов, номер категории билета (полный, льготный, детский, воинский и т.п.), номер посадочного места. В АС предусмотрена возможность ввода паспортных данных пассажира или, при использовании льготных категорий билета серии и номера льготного или воинского удостоверения.



ОАО «Автовокзал»	
ИМ	31003001
ИНН	07777000000
БИЛЕТ НА АВТОБУС	
ВИД Т/С ЛНАЗ	
СЕРИЯ АС00001 НОМЕР000046	
МАРШРУТ 0215 РЕИС 02	
СТАВРОПОЛЬ-КРАСНОГВАРД	
ТЕКУЩАЯ	
01 СТАВРОПОЛЬ	24-02-10 12:52
05ДОНСКОЕ	24-02-10 15:20
ПОЛЪНИ	МЯГКШИ 01
УДОСТ.	2253 4506097
МЕСТО	20
ИТОГ	45.50
НАЛЪЧЪНЫИ	100.00
СДАЧА	55.50
СТРАХОВИИ СБОР	1.50
01 КАССИР СИДОРОВА В.Л.	
0088	24-02-10 10:55

ОАО «Автовокзал»	
ИМ	31003001
ИНН	07777000000
БИЛЕТ НА АВТОБУС	
ВИД Т/С ЛНАЗ	
СЕРИЯ АС00001 НОМЕР000044	
МАРШРУТ 0215 РЕИС 02	
СТАВРОПОЛЬ-КРАСНОГВАРД	
ТЕКУЩАЯ	
01 СТАВРОПОЛЬ	24-02-10 12:52
05ДОНСКОЕ	24-02-10 15:20
ПОЛЪНИ	МЯГКШИ 01
МЕСТО	20
ИТОГ	99.50
НАЛЪЧЪНЫИ	100.00
СДАЧА	0.50
СТРАХОВИИ СБОР	1.50
01 КАССИР СИДОРОВА В.Л.	
0086	24-02-10 10:53

ОАО «Автовокзал»	
ИМ	31003001
ИНН	07777000000
ВОЗРАТ	
ВИД Т/С ЛНАЗ	
СЕРИЯ АС00001 НОМЕР000040	
МАРШРУТ 0215 РЕИС 02	
СТАВРОПОЛЬ-КРАСНОГВАРД	
01 СТАВРОПОЛЬ	24-02-10 12:52
05ДОНСКОЕ	24-02-10 15:20
ПОЛЪНИ	МЯГКШИ 01
ИТОГ	-99.50
НАЛЪЧЪНЫИ	100.00
СДАЧА	0.50
01 КАССИР СИДОРОВА В.Л.	
0099	24-02-10 12:53

ОАО «Автовокзал»	
ИМ	31003001
ИНН	07777000000
ВОЗРАТ	
ВИД Т/С ЛНАЗ	
СЕРИЯ АС00001 НОМЕР000040	
МАРШРУТ 0215 РЕИС 02	
СТАВРОПОЛЬ-КРАСНОГВАРД	
01 СТАВРОПОЛЬ	24-02-10 12:52
05ДОНСКОЕ	24-02-10 15:20
ПОЛЪНИ	МЯГКШИ 01
ИТОГ	-99.50
НАЛЪЧЪНЫИ	100.00
СДАЧА	0.50
01 КАССИР СИДОРОВА В.Л.	
0099	24-02-10 12:53

ОАО «Автовокзал»	
ИМ	31003001
ИНН	07777000000
БАГАЖНАЯ КВИТАНЦИЯ	
ВИД Т/С ЛНАЗ	
СЕРИЯ АС00001 НОМЕР000120	
МАРШРУТ 0215 РЕИС 02	
СТАВРОПОЛЬ-КРАСНОГВАРД	
01 СТАВРОПОЛЬ	24-02-10 12:52
05ДОНСКОЕ	24-02-10 15:20
КОД МЕСТ	1
ИТОГ	25.00
НАЛЪЧЪНЫИ	100.00
СДАЧА	75.00
01 КАССИР СИДОРОВА В.Л.	
0055	24-02-10 10:54

При выпуске пассажирского билета, багажной квитанции или квитанции на провоз ручной клади выводится на печать проездной документ со всеми требуемыми реквизитами. В случае, если в базе данных маршрутов внесена информация о видах льгот и статья

льгот, то при выпуске проездного документа на печать выводится строка с видом и статьей льгот и строка с серией и номером удостоверения на право льготного проезда. Одновременно с выпуском документа оформляется копия документа, которая сохраняется в модуле электронного архива.

Стоимость проездных документов формируется на основе базы данных маршрутов, включающих тарифную сетку маршрутов. База данных маршрутов сохраняется на SD-карте, устанавливаемой в АС.

Тарифная сетка маршрутов перевозки пассажиров записывается на SD-карте с помощью специализированной компьютерной программы и картридера.

В течение смены информация по продаже билетов, включающая сведения о проданных билетах, а так-

же, паспортные данные или при использовании льготных категорий проездных документов серии и номера льготных или воинских удостоверений, сохраняется на SD-карте и в модуле электронного архива АС.

Модуль электронного архива АС обеспечивает хранение всех проездных документов в течение 5 лет, защиту от несанкционированного доступа и воспроизведение документов по серийному номеру и номеру смен.

В АС предусмотрено комбинированное электропитание от сети переменного тока или от встроенного аккумулятора.

#### **Функциональные возможности**

- В АС предусмотрена работа до 4 кассиров по индивидуальным кодам.
- АС обеспечивает расчет и выдачу билета пассажира по запрограммированным маршрутам.
- АС выполняет операции: выплаты и внесения в кассу, подсчет суммы сдачи, предварительная продажа, возврат билета.
- База данных маршрутов включает: наименование и номера маршрутов, тип тарифа на проезд, номер рейса, наименование остановочных пунктов (до 99 остановочных пунктов для каждого рейса), расчетное время прибытия на остановочные пункты и отправление с остановочных пунктов, тарифные таблицы стоимости проезда пассажира с учетом категорий пассажиров (до 10 категорий), таблицы стоимости багажной квитанции и квитанции за провоз ручной клади.
- Отчетный режим АС позволяет выводить на печать: справочные отчеты в течение смены «Х-отчет», итоговые отчеты за смену «Z- отчет», отчеты по рейсам, отчеты из электронного архива. Отчеты «Х» и «Z» включают суммовую информацию как по каждой категории проездных документов, так и итоговую информацию по всем категориям проданных документов. Отчеты из электронного архива включают: отчет по номеру документа, отчет по итогам смены, отчет по заданным датам, отчет по заданным блокам.

По заявке потребителя АС может комплектоваться денежным ящиком.

Функциональные возможности АС «Электроника-04АС» отвечают всем требованиям, предъявляемым к устройствам для оформления проездных документов. Оптимальное соотношение цена- функциональные возможности, предоставляет широкие перспективы использования устройства в сфере денежных расчетов при автотранспортных перевозках пассажиров.

**Поставщик: ООО «ИЗОТ-Электроникс»**  
**www.izot-m.ru тел./ф.(495) 543-93-84, 543-93-85**  
**E-mail:izot-m@izot-m.ru**

#### **НОВОСТИ МОСКВА**

##### **Приказ Минтранса России, ФСБ России, МВД России**

Три ведомства - МВД России, ФСБ России и Минтранс России - издали совместный документ, где перечислили все опасности, которые угрожают транспортной инфраструктуре России.

Перечень содержит девять сценариев, по которым могут развиваться чрезвычайные ситуации. Среди них и угроза силового захвата транспортного объекта, и возможность разрушения, угроза нанесения персоналу, пассажирам или грузу различных повреждений, в том числе взрывом, химическим, биологическим или радиоактивным заражением.

Документ предусматривает угрозы постороннего вмешательства в работу любого объекта транспортной инфраструктуры - самолета, поезда, речного или морского судна, вокзала или аэропорта. Тут может быть все - захват заложников, минирование, шантаж, демонтаж и разрушение оборудования.

В МВД считают, что необходима четкая классификация всех возможных рисков, чтобы выработать эффективные меры безопасности.

Сразу после терактов Президент России своим указом потребовал создать единый комплекс по обеспечению транспортной безопасности. Вся система должна быть создана до 1 января 2014 года. Ответственность возложена на Минтранс России. Министр транспорта Игорь Левитин сообщил, что концепция программы безопасности будет подготовлена через четыре месяца.

*Приказ Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России), Федеральной службы безопасности Российской Федерации (ФСБ России), Министерства внутренних дел Российской Федерации (МВД России) от 5 марта 2010г. №52/112/134 г. Москва «Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».*

**По материалам**  
**www.rosbuslines.ru**  
**от 14 апреля 2010г.**

**Привокзальные территории могут передать транспортникам**

Владельцы автовокзалов и железнодорожники готовы взять на себя ответственность за привокзальные площади и навести там порядок. Вопрос о судьбе этих территорий в конце минувшей недели обсуждался на совещании в Минтрансе, которое было посвящено созданию комплексной системы безопасности населения на транспорте, пишет «Российская газета».

Как отметил глава Минтранса Игорь Левитин, привокзальные площади должны обеспечивать работу транспортного узла, а не быть источником повышенной опасности.

«Любой из нас прекрасно знает, что здесь нередко орудуют карманники, собираются бомжи. Сейчас привокзальные площади являются городской или региональной территорией. Но их вполне возможно передать вокзалному оператору, который может организовать там перроны для высадки и посадки пассажиров», – сказал Левитин.

Как предложил один из представителей региональных автовокзалов из Алтайской края Евгений Устюгов, они намерены использовать привокзальные площади для того, чтобы разделить прибытие и отбытие пассажиров, организовать там теплые павильоны, чтобы встречающие, провожающие и сами пассажиры в 50-градусный мороз не мерзли в ожидании своего рейса. Кроме того, это позволит исключить появление на платформах обезличенного багажа.

Устюгов также предложил создать единую сеть, которая объединит вокзалы и даст возможность получать пассажирам сведения о расписании через Интернет, а также покупать билеты в электронном виде. В свою очередь, диспетчерские службы вокзалов тоже будут объединены по всему маршруту следования в единую структуру. А автобусы следует оснастить специальными передатчиками системы ГЛОНАСС, которые позволят проследить их маршрут и остановки. На совещании также говорили о том, что рядом с автовокзалами необходимо организовать стационарные посты ГИБДД.

Фактически, подчеркивают эксперты, за террористические акты предполагается ввести уголовную ответственность для тех, кто содержит транспортную инфраструктуру. Например, начальник метро может лишиться права занимать аналогичный пост, заплатив высокий административный штраф или даже угодить в тюрьму за то, что допустил у себя взрыв.

Предполагается создание новых систем защиты на различных видах транспорта. Федеральный бюджет готов разделить финансовую нагрузку по модернизации систем безопасности.

В ближайшее время в регионах будет организовано восемь федеральных центров мониторинга транспортной безопасности. Как сообщил министр транспорта Игорь Левитин, они будут тесно взаимодействовать с уже существующими в регионах базами МЧС и МВД.



**По материалам  
www.rosbuslines.ru  
от 19 апреля 2010г.**

**За нарушение земельного законодательства столичное предприятие оштрафовано на 50 тысяч рублей**

В ходе проверки соблюдения земельного законодательства на территории, прилегающей к Казанскому вокзалу столицы, проведенной Мещанской межрайонной прокуратурой, выявлены нарушения закона.

Мещанская межрайонная прокуратура провела проверку соблюдения земельного законодательства на территории, прилегающей к Казанскому вокзалу столицы, в ходе которой выявлены нарушения закона.

Так, установлено, что ООО «Аэровокзал» оградил участок площадью около 2500 кв.метров бордюрным камнем и бетонными блоками. В целях ограничения проезда на данную территорию предприятие установило шлагбаум и будку охраны. При этом правоустан-



навливающие документы на землю у общества отсутствуют.

По результатам проверки прокурор в отношении юридического лица возбудил дело об административном правонарушении, предусмотренном ст. 6.12 (использование земельного участка без оформленных в установленном порядке правоустанавливающих документов на землю) Закона города Москвы от 21.11.2007 №45 «Кодекс города Москвы об административных правонарушениях».

Постановлением Государственной инспекции по контролю за использованием объектов недвижимости города Москвы ООО «Аэровокзал» привлечено к административной ответственности в виде штрафа в размере 50 тысяч рублей.

Кроме того, прокуратура в адрес руководителя общества внесла представления об устранении выявленных нарушений закона.

Рассмотрение представления контролируется прокуратурой.

**По материалам  
www.rosbuslines.ru  
от 18 мая 2010г.**

**ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ**
**Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций  
Белгородской области**

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Эксплуатирующая организация	Должность, ФИО руководителя	Телефон, факс
<b>Автовокзалы</b>					
1	Автовокзал г. Белгород	308010, г. Белгород, просп. Б. Хмельницкого, 160	ОАО «Белгородский автовокзал»	Генеральный директор Слюсарь Николай Иванович	т. (4722) 34-11-53 ф. (4722) 34-11-43
2	Автовокзал г. Старый Оскол	309501, Белгородская обл., г. Старый Оскол, мкрн. Буденного, 9	ООО «Старооскольский автовокзал»	Генеральный директор Рассохин Николай Петрович	т. (4725) 24-45-20 ф. (4725) 24-44-24
3	Автовокзал г. Шебекино	309294, Белгородская обл., г. Шебекино, ул. Харьковская	ООО «Автовокзал»	Директор Жингалов Николай Иванович	т/ф (47248) 3-15-59
<b>Пассажирские автостанции</b>					
4	Автостанция г. Алексеевка	309850, Белгородская обл., г. Алексеевка, ул. П. Ющенко, 55	ЗАО «Движение»	Генеральный директор Рубингер Александр Иосифович	т/ф (47234) 3-07-22
5	Автостанция г. Бирюч	309901, Белгородская обл., Красногвардейский р-н, г. Бирюч, ул. Красная, 24	ООО «Осколавтопасс»	Генеральный директор Рассохин Николай Петрович	т. (4725) 24-45-20 ф. (4725) 24-44-24
6	Автостанция г. Валуйки	309990, Белгородская обл., г. Валуйки, ул. Колесникова	ООО «Осколавтопасс»	Генеральный директор Рассохин Николай Петрович	т. (4725) 24-45-20 ф. (4725) 24-44-24
7	Автостанция п. Вейделевка	309720, Белгородская обл., п. Вейделевка, ул. Центральная	ООО «Осколавтопасс»	Генеральный директор Рассохин Николай Петрович	т. (4725) 24-45-20 ф. (4725) 24-44-24
8	Автостанция п. Волоконовка	309650, Белгородская обл., п. Волоконовка, ул. Первогвардейская, 1	ООО «Осколавтопасс»	Генеральный директор Рассохин Николай Петрович	т. (4725) 24-45-20 ф. (4725) 24-44-24
9	Автостанция г. Грайворон	309372, Белгородская обл., г. Грайворон, ул. Народная, 1	МУП «Грайворонское ТП»	Генеральный директор Клименко Юрий Александрович	т/ф (47261) 4-50-50
10	Автостанция г. Губкин	309184, Белгородская обл., г. Губкин, ул. Железнодорожная, 5	ООО «Осколавтопасс»	Генеральный директор Рассохин Николай Петрович	т. (4725) 24-45-20 ф. (4725) 24-44-24
11	Автостанция п. Ивня	309111, Белгородская обл., п. Ивня, ул. Транспортная, 1	ОАО «АТП Ивнянское»	Генеральный директор Холмовой Василий Егорович	т/ф (47243) 5-12-48

12	Автостанция г. Короча	309210, Белгородская обл., г. Короча, Красная пл., 16	ОАО «Корочанское АТП»	Генеральный директор Мясников Станислав Николаевич	т/ф (47231) 5-56-97
13	Автостанция п. Красная Яруга	309420, Белгородская обл., п. Красная Яруга, ул. Центральная, 81	ИП Буковцов В.А.	Буковцов Виктор Афанасьевич	т. (47263) 4-51-54 ф. (47263) 4-51-49
14	Автостанция п. Красное	309870, Белгородская обл., п. Красное, ул. Ющенко, 44	ООО «Экспресс-Красное»	Генеральный директор Дзахмышев Мутрал Хажисуфович	т. (47234) 3-15-33 ф. (47234) 3-24-34
15	Автостанция г. Новый Оскол	309641, Белгородская обл., г. Новый Оскол, п. ДРП	ООО «Осколавтопасс»	Генеральный директор Рассохин Николай Петрович	т. (4725) 24-45-20 ф. (4725) 24-44-24
16	Автостанция п. Прохоровка	309000, Белгородская обл., п. Прохоровка, ул. Мичурина, 40	МУП «Пассажирыские перевозки»	Директор Герасимов Виктор Павлович	т/ф (47242) 2-17-48
17	Автостанция п. Ракитное	309310, Белгородская обл., п. Ракитное, ул. Новая, 1	ОАО «Ракитянское ТП»	Генеральный директор Лубков Александр Владимирович	т. (47245) 5-20-47 ф. (47245) 5-21-47
18	Автостанция п. Ровеньки	309740, Белгородская обл., п. Ровеньки, ул. Шевченко, 34	ООО «Осколавтопасс»	Генеральный директор Рассохин Николай Петрович	т. (4725) 24-45-20 ф. (4725) 24-44-24
19	Автостанция г. Строитель	309070, Белгородская обл., г. Строитель, ул. Промышленная, 45	ООО «Регионавтотранс»	Генеральный директор Шляхов Сергей Григорьевич	т/ф (4722) 34-09-81
20	Автостанция п. Томаровка	309085, Белгородская обл., Яковлевский р-н, п. Томаровка, ул. 6 Августа, 36	ООО «Регионавтотранс»	Генеральный директор Шляхов Сергей Григорьевич	т/ф (4722) 34-09-81
21	Автостанция п. Чернянка	309560, Белгородская обл., п. Чернянка, ул. Семашко, 1	ООО «Регионавтотранс»	Генеральный директор Шляхов Сергей Григорьевич	т/ф (4722) 34-09-81
<b>Кассовые пункты</b>					
22	Кассовый пункт г. Белгород	308000, г. Белгород, Привокзальная площадь ЖДВ	ОАО «Белгородский автовокзал»	Генеральный директор Слюсарь Николай Иванович	т. (4722) 34-11-53 ф. (4722) 34-11-43

*При составлении реестра использована информация, предоставленная ГУ «Управление автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области» и ОАО «Белгородский автовокзал».*

*В случае обнаружения несоответствий в указанных сведениях просим сообщить на e-mail: [info@rosbuslines.ru](mailto:info@rosbuslines.ru)*

## АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ

**Продолжение книги Ю.А. Гольденберга «Автовокзалы и пассажирские автостанции».**

### ГЛАВА II

#### Планировка автовокзалов и пассажирских автостанций

##### Объединенные вокзалы

Объединенные вокзалы могут быть двух видов: с единым пассажирским зданием и отдельными зданиями.

В первом случае генеральный план объединенного вокзала включает в себя следующие четыре основных элемента:

- Объединенное пассажирское здание;
- Платформы и перронные пути железной дороги (речные, морские причалы);
- Внутреннюю транспортную территорию автобусных сообщений с перронами посадки и высадки;

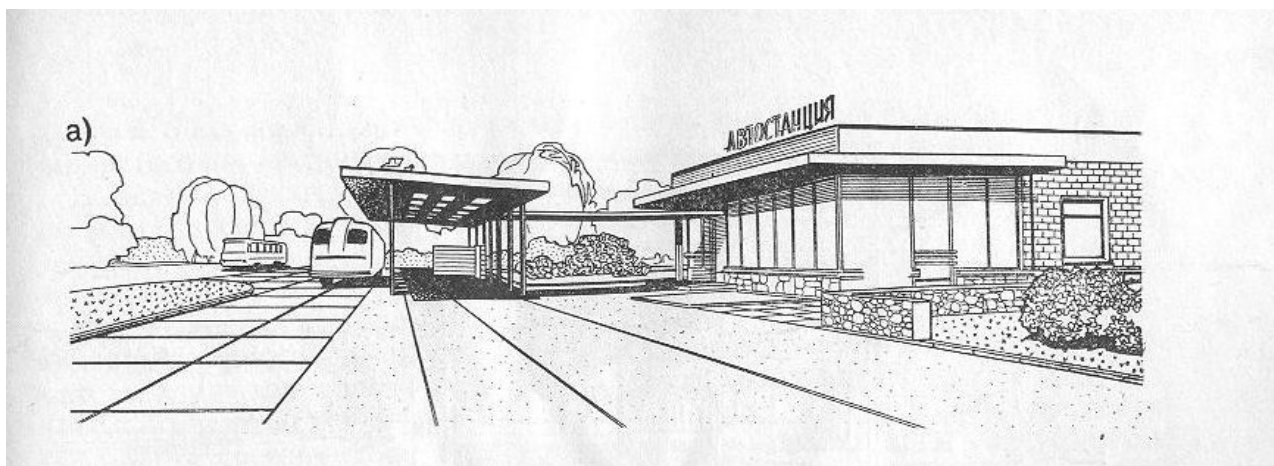
· Привокзальную площадь в части подъездов городского транспорта и площадок посадки в автомобиле-такси и стоянок легковых автомобилей.

Во втором случае вместо одного здания будут два пассажирских здания.

К решению генерального плана объединенного вокзала предъявляются специальные требования: транспортная территория автобусных сообщений, включающая в себя перроны посадки и высадки пассажиров, площадку для стоянки автобусов между рейсами, проезды и площадки для движения и маневрирования автобусов, должна быть четко сформирована и изолирована от движения городских транспортных средств и пешеходов. Эта территория должна обязательно примыкать к пассажирскому зданию. Перроны посадки и высадки пассажиров должны иметь непосредственную связь с выходом из пассажирского здания и с входом в него, а также с железнодорожным перроном (речным, морским причалом) и с привокзальной площадью.

Остальные требования, касающиеся взаимного расположения и связей здания, транспортных элементов (железнодорожных платформ и перронных путей, автобусных перронов и проездов, причалов) и привокзальной площади, обуславливаются нормативами и правилами соответствующих видов транспорта.

Первые в нашей стране типовые и индивидуальные проекты объединенных железнодорожно-автобусных вокзалов с единым пассажирским зданием созданы Мосгипротрансом в 1964-1966 гг. Серия типовых проектов включают в себя объединенные вокзалы вместимостью 100, 200 и 300 чел. На рис. 19 представлен генеральный план типового объединенного вокзала, в котором осуществлено четкое зонирование транспортных процессов железнодорожного, автобусного и городского транспорта; взаимосвязи разных видов транспорта решены с наибольшими удобствами для пассажиров, пересекающихся с железной дороги на междугородные и пригородные автобусы.



В генеральном плане объединенного вокзала в Кустанае весьма удачно размещены перроны посадки и высадки пассажиров в примыкании к зданию. Генеральный план объединенного вокзала в Нижнекамске решен в тех же принципах четкого членения транспортных зон и изоляции территории автобусных сообщений.

В зарубежной практике строительство объединенных вокзалов с единым пассажирским зданием также получило распространение. Таковы вокзалы на пограничной Чехословацкой станции Хеб, в Шатору (Франция) и др.

В объединенном вокзале Ньюбери – Парк (Лондон) общее пассажирское здание расположено между железнодорожными платформами и автобусным островным перроном, проходы к которому сделаны под землей.

В большинстве случаев объединенные вокзалы имеют отдельные здания железнодорожных и автобусных сообщений. Это объясняется либо замыслом проектировщиков, либо отсутствием возможности для примыкания транспортных территорий, либо тем, что строительство автовокзала осуществлялось позднее, чем железнодорожного, а расширение здания было по разным причинам невозможно.

В советской практике отдельное размещение вокзалов в примыкании друг к другу осуществлено во Владимире, Калининграде, Калининине.

Проектировщики ГДР разработали проект объединенного транспортного узла в Берлине, где по обеим сторонам железнодорожного вокзала расположены два аэро-автовокзала (местных и междугородных авиалиний); все три сооружения объединены общим переходом.

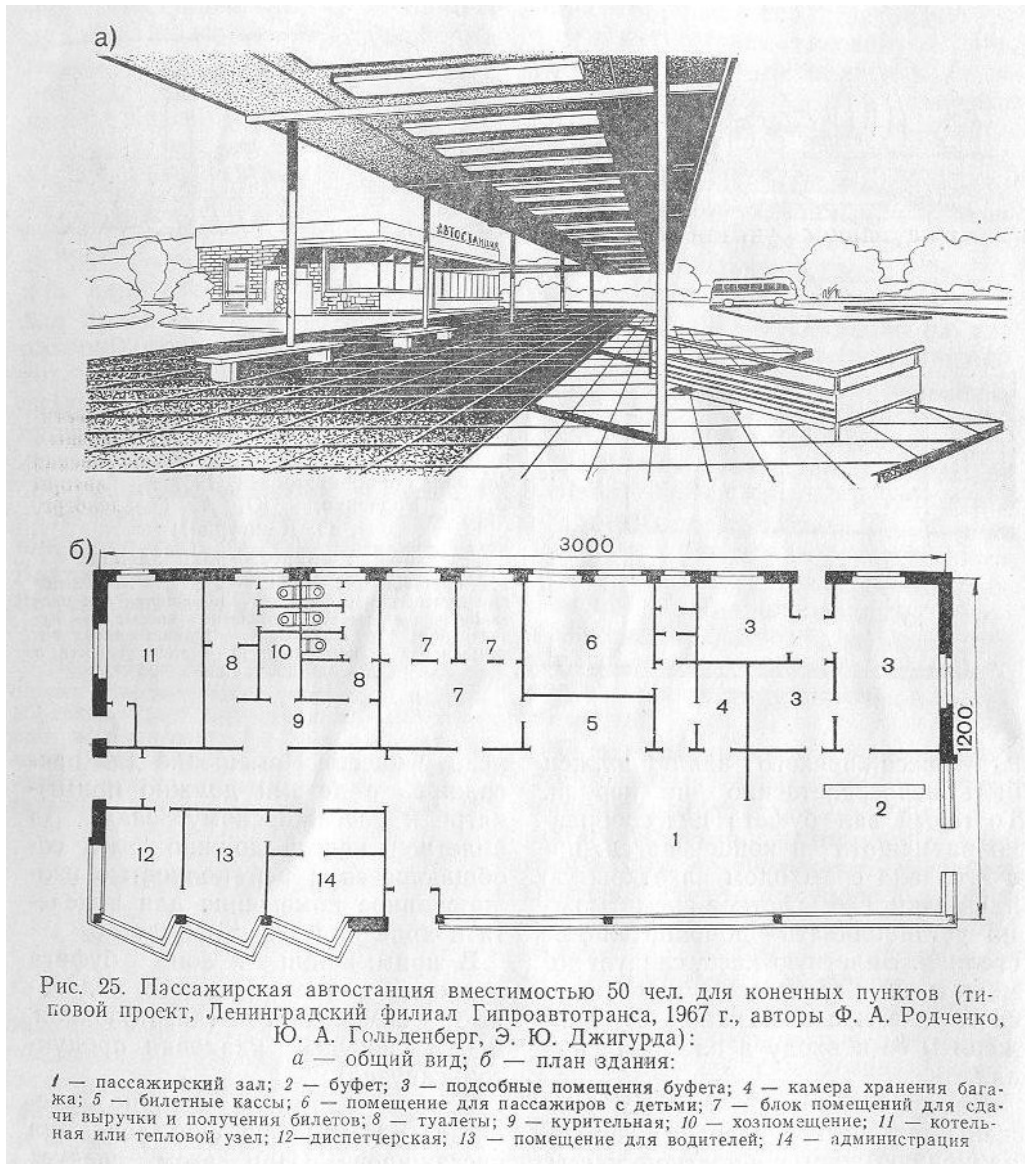


Рис. 25. Пассажирская автостанция вместимостью 50 чел. для конечных пунктов (типовой проект, Ленинградский филиал Гипроавтотранса, 1967 г., авторы Ф. А. Родченко, Ю. А. Гольденберг, Э. Ю. Джигурда):  
*a* — общий вид; *b* — план здания:

*1* — пассажирский зал; *2* — буфет; *3* — подсобные помещения буфета; *4* — камера хранения багажа; *5* — билетные кассы; *6* — помещение для пассажиров с детьми; *7* — блок помещений для сдачи выручки и получения билетов; *8* — туалеты; *9* — курительная; *10* — хозяйственное; *11* — котельная или тепловой узел; *12* — диспетчерская; *13* — помещение для водителей; *14* — администрация

**Пассажирское здание  
 Пассажирская автостанция**

Для рассмотрения планировок пассажирские автостанции можно разделить на два основных типа по эксплуатационным признакам: на транзитных остановочных пунктах и на конечных пунктах автобусных линий. Такое деление является в известной степени условным, ибо на первых могут быть конечные пункты одной - двух автобусных линий, а на вторых могут иметь остановку транзитные автобусы. Но выбор типа автостанции для строительства определяется потребностью (или отсутствием таковой) в специальных эксплуатационных службах, необходимых для конечных пунктов автобусных линий. Таким образом, с планировочной точки зрения принципиальное различие между двумя указанными типами заключается в наличии или отсутствии специального блока служебных помещений. Можно считать, что указанному разделению на два

типа по эксплуатационным признакам соответствует и разделение по вместимости. Опыт показывает, что целесообразной вместимостью для транзитных автостанций следует считать 25 чел. и для автостанций на конечных пунктах 50 – 75 чел. По этим признакам вместимости ниже приведены примеры типовых решений и планировочные рекомендации. Однако это не означает, что не может возникнуть потребности в автостанциях иной вместимости.

Предполагается, что пассажирские автостанции не должны быть выше одного этажа.

**Пассажирская автостанция на транзитных остановочных пунктах.** Основной состав помещений в здании (рис. 24) ограничивается пассажирским залом с билетной кассой, буфетом, помещением для пассажиров с детьми, одним служебным помещением для диспетчера и начальника, санузлами. Основные требования к планировке здания вытекают из условий необходимой взаимосвязи помещений между собой и с перроном посадки и высадки пассажиров. Пассажирский зал должен примыкать к стене, обращенной к перрону, что соответствует потребности пассажиров в зрительной ориентации в прибытии и отправлении автобусов. Выход из пассажирского зала должен быть непосредственно на перрон. Торговый зал буфета целесообразно размещать в конце пассажирского зала с выходом на открытую площадку, где в летнее время можно устанавливать дополнительные столики. Билетную кассу следует размещать за барьером в пассажирском зале и с возможным приближением ее к входу в пассажирский зал.

Пассажирский зал в целом должен иметь четкое членение на операционную зону у билетной кассы, зону ожидания, где размещаются диваны для пассажиров, и зону буфета. Такое членение должно обеспечить изоляцию зоны ожидания от сквозного движения людей, удобный доступ к билетной кассе и достаточно широкую зону для очереди у кассы. Помещение для пассажиров с детьми должно примыкать к пассажирскому залу. За билетной кассой должно быть сообщающееся с ней полностью изолированное помещение для подсчета и хранения денег и билетов.

В примыкании к зоне буфета должны размещаться его подсобные помещения (догоготовочная, мойка посуды, кладовая продуктов, санузел).

Особое внимание должно уделяться размещению санузлов для пассажиров. При этом следует учитывать, что большинство пассажиров транзитных междугородных автобусов посещают санузлы во время остановки автобуса и поэтому обязательным требованием является устройство входов в санузлы, как из пассажирского зала, так и непосредственно с перрона.

Служебное помещение, где находится диспетчер, управляющий транспортным процессом, должно обязательно размещаться таким образом, чтобы через его оконные проемы обеспечивался беспрепятственный обзор перрона и всей транспортной территории и в особенности постов посадки пассажиров. С этой целью пол диспетчерской должен быть на 0,7 м выше отметки чистого пола здания.

В здании также предусматриваются помещения для котельной или теплового узла и для уборочного хозяйственного инвентаря.

Пассажирская автостанция для конечных пунктов. К пассажирской автостанции для конечных пунктов (рис. 25) полностью относятся требования к составу помещений и планировке, указанные для транзитной автостанции с некоторыми дополнениями, обусловливаемыми более высокой пропускной способностью и повышенными потребностями эксплуатационной службы.

В пассажирских автостанциях, обслуживающих конечные пункты автобусных линий, обычно осуществляется сдача выручки и получение билетов кондукторами пригородных автобусов и водителями междугородных автобусов. Для выполнения этих операций предусматривается блок помещений, состоящий из помещения для подсчета выручки кондукторами и водителями, кассы приема денег, кассы выдачи билетов и хранилища кондукторских сумок или ручных кассовых аппаратов. Этот блок должен примыкать к билетным кассам автостанции для объединения инкассации денег.

В связи с более высокой пропускной способностью, чем в транзитной автостанции, предусматриваются отдельные служебные помещения диспетчерской, для водителей и начальника автостанции. Помещение для водителей должно обязательно примыкать к диспетчерской и соединяться с ней оконным проемом. Предусматривается камера хранения ручной клади.

**Пассажирская автостанция с мотелем.** Планировка пассажирской автостанции, сблокированной с мотелем, предусматривает наличие двух четко разграниченных элементов здания: комплекс помещений собственно автостанции в обычном составе и взаимосвязях и комплекс гостиницы со столовой для автотуристов и водителей грузовых автомобилей.

На рис. 26 представлена пассажирская автостанция вместимостью 50 чел. с гостиницей на 43 места и столовой на 50 посадочных мест, а на рис. 27 – автостанция вместимостью 25 чел. с гостиницей на 12 мест и столовой на 15 посадочных мест.

Автостанция на 50 чел. сблокирована с двухэтажным зданием, на первом этаже которого помещается столовая и на втором – гостиница. Столовая и гостиница в автостанции на 25 чел. размещаются в едином объеме с автостанцией. Планировка в обоих случаях основывается на том, что гостиница и столовая имеют назначение обслуживать проезжих людей, желающих получить ночной отдых и горячее питание за небольшую плату в условиях минимального комфорта. Соответственно спальня в гостиницах имеют небольшие площади, рассчитаны каждая на два – три места; организация питания в столовой предусматривает самообслуживание.

**Продолжение читайте в следующем номере журнала.**



**История компании**

История компании Русские Автобусные Линии (РАЛ) начинается с 2003 г. с момента начала реализации совместного проекта с ГП «Мосортранс» по созданию в г. Москве мини-автовокзалов, расположенных на вылетных магистралях, вблизи МКАД. Идея совместного проекта возникла на фоне отсутствия элементарных правил игры на рынке междуторговых автобусных перевозок, при острой нехватке объектов транспортной инфраструктуры (автовокзалов и автостанций) в городе Москве. Специалисты нашей компании принимали самое непосредственное участие в подготовке нормативных правовых документов, регулирующих деятельность по перевозке пассажиров автомобильным транспортом в междуторговом сообщении, в том числе по подготовке постановления Правительства г.Москвы № 24-ПП от 18.01.2005 г.

За семь лет успешной работы Русские автобусные Линии стали ориентиром и положительным примером создания и успешного развития узкоспециализированного автовокзального бизнеса, с самим фактом существования которого коренным образом изменилась ситуация на рынке организации междуторговых и междунаrodnых перевозок в г.Москве и во многих регионах Российской Федерации.

**Миссия компании**

Реализация проекта «Линии Транспортной Системы «Русские Автобусные Линии».

Создание единых стандартов организации междуторговых автобусных перевозок и повышение качества обслуживания пассажиров.

Совершенствование деятельности автовокзалов и пассажирских автостанций в Российской Федерации.

Внедрение инновационных технологий управления объектами транспортной инфраструктуры.

**Основные принципы компании**

Приоритет обеспечения безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

Доступность автотранспортных услуг для населения Российской Федерации.

Сочетание государственного регулирования и рыночных отношений в сфере организации перевозок пассажиров автомобильным транспортом в междуторговом и междунаrodnом сообщении.

Равенство доступа автотранспортных предприятий и организаций, эксплуатирующих автовокзалы и пассажирские автостанции, на рынок автотранспортных услуг.

Минимизация последствий негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду (соблюдение экологических стандартов деятельности).

**ИННОВАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ**



**АВТОВОКЗАЛАМИ и АВТОСТАНЦИЯМИ**

**Деятельность компании**

Сегодня Русские Автобусные Линии является динамично развивающейся группой компаний, осуществляющих свою деятельность на основе инновационных методов управления в социально ориентированной и востребованной сфере бизнеса междуторговых перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

В настоящее время РАЛ эксплуатирует расположенные в городе Москве две пассажирские автобусные станции «Красноармейская» (г.Москва, Ореховый бульвар, д.24 П) и «Теплый Стан» (г.Москва, Новосеневский пр., вл.4), а также центральные областные автовокзалы в городах Смоленске и Иваново, а также 26 пассажирских автостанций в Ивановской области.

Инфраструктурой автовокзалов и автостанций группы компаний РАЛ пользуются более 300 перевозчиков из более чем 30 субъектов Российской Федерации (Центрального, Южного, Северо-Кавказского, Северо-Западного и Приволжского федеральных округов), которые выполняют перевозки пассажиров более чем по 400 маршрутам. Ежегодно система РАЛ обеспечивает управление более 600 тыс. отправок междуторговых автобусов, годовой пассажиропоток составляет более 5 млн. человек.

В группе компаний РАЛ работают свыше 500 человек. При этом, в г.Москве, персонал автобусных станций сформирован преимущественно из жителей, проживающих в непосредственной близости от указанных объектов, что полностью отвечает интересам как самих работников, так и политике лояльности г.Москвы в сфере трудоустройства жителей города.

Деятельность нашей компании направлена на формирование на территории городского рынка услуг по перевозке пассажиров автомобильным и междуторговом и междунаrodnом сообщении; и включается в себя:

- установление и поддержание высоких внутренних стандартов оказания услуг на объектах транспортной инфраструктуры, а также установление стандартов оказания услуг по перевозке пассажиров, их закрепление в двусторонних договорах с контрагентами (перевозчиками) и создание правовых механизмов контроля за соблюдением установленных стандартов;
- проведение постоянной разъяснительной работы как с перевозчиками, так и с пассажирами, в том числе с использованием периодических печатных изданий и Интернет-ресурсов;
- постоянное конструктивное сотрудничество с профильными органами исполнительной власти соответствующих субъектов Российской Федерации;

- активное участие в разработке и обсуждении проектов нормативных правовых актов, направленных на регулирование рынка автотранспортных услуг по перевозке пассажиров в междугородном сообщении, а также проведение (участие в проведении) специализированных конференций, форумов и семинаров;

специалистами РАЛ, при поддержке научного потенциала ведущих исследовательских институтов автомобильного транспорта, подготовлен целый ряд научно-исследовательских работ по внедрению инновационных методов управления объектами транспортной инфраструктуры, логистики пассажирских перевозок, использования институциональных форм государственно-частного партнерства в сфере организации пассажирских перевозок, оптимизации бизнес-процессов, по решению экологических проблем др.

## Интеграционная структура компании

В группу компаний РАЛ помимо столичной автовокзальной компании, входят региональные обособленные подразделения и дочерние компании.

В свою очередь РАЛ является членом Российского транспортного союза, Некоммерческого партнерства Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», Московского транспортного союза.

Руководитель группы компаний Русские Автобусные Линии Лоран Борис Олегович также является председателем Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском автотранспортном союзе.

Благодаря горизонтально и вертикально интегрированной структуре РАЛ успешно решают задачи реформирования рынка междугородных автобусных пассажирских перевозок, в том числе всестороннее содействие добросовестным операторам рынка в осуществлении их законной деятельности.

## Информационная открытость

При активной поддержке РАЛ осуществляется выпуск периодического печатного издания журнала «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития», которое позиционируется как трибуна для всех участников рынка междугородных и международных автобусных перевозок.

Журнал издается с марта 2006 года, посвящен проблемам, задачам, целям, возможностям и перспективам развития транспортной отрасли, в целом, и рынка междугородных и международных пассажирских автобусных перевозок, в частности. Здесь публикуются новости, интервью, репортажи, аналитические материалы, нормативные документы, регулирующие автоперевозки, а также освещается активная благотворительная и социально востребованная деятельность различных компаний, некоммерческих организаций и органов власти.

## ИННОВАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ



## АВТОВОКЗАЛАМИ и АВТОСТАНЦИЯМИ

### Благотворительная деятельность

С момента своего создания Русские Автобусные Линии осуществляют активную благотворительную и социально значимую деятельность, в том числе оказывает поддержку в проведении выставок, создании школьных военно-патриотических музеев, содействует проведению детских спортивных мероприятий и других общественно значимых мероприятий.

В год 65-летия Великой победы компания профинансировала издание рукописи боевого летчика из Города-героя Смоленска, книги исключить конкретные фамилии они никому ничего не говорят, а описать статус авторов типа «боевой летчик из Города-героя Смоленска») «Философия существования» а также выпуск CD диска с патриотическими песнями.

Также сотрудниками компании в двух московских школах Центрального и Северо-Западного административных округов созданы музеи боевой славы советских воинов, отдавших свои жизни для защиты Отечества во время Второй мировой войны, что бесспорно будет способствовать достойному военно-патриотическому воспитанию молодежи.

На протяжении многих лет Русские Автобусные Линии регулярно организуют предоставление бесплатных автобусов для перевозки школьников, воспитанников детских домов и других социально незащищенных групп людей как в Москве, так и других регионах.

#### Автостанция «Красногвардейская»:

Москва, Ореховый бульвар 24 1Г  
Тел: +7 (495) 395-54-87

#### Автостанция «Теплый Стан»:

Москва, Новоясеневский пр-т, вл. 4  
Тел: +7 (495) 781-96-65

#### Ивановский автовокзал:

Иваново, ул. Лежневская, д.152.  
Тел:8 (4932) 23-41-41 – диспетчерская;  
24-04-43 – отдел перевозок.

#### Центральный офис:

Россия, 115419, Москва, 4-й Верхний Михайловский проезд, д. 1  
Тел: (495) 229-37-64, факс: (495) 633-12-83  
E-mail: info@aaa77.ru, www.aaa77.ru

#### Смоленский автовокзал:

Смоленск, ул. Кашена, 13.  
Тел: 8 (4812) 21-91-96 – диспетчерская;  
27-15-29 – отдел перевозок.



**Проект  
Группы компаний  
«Русские Автобусные Линии»**



**«Нет в России семьи такой, где не памятен был свой герой»**

**Подарки ветеранам от группы компаний «Русские Автобусные Линии»**

С момента своего создания Группа компаний «Русские Автобусные Линии» осуществляет активную благотворительную и социально значимую деятельность. Так, в рамках проекта «Нет в России семьи такой, где не памятен был свой герой», посвященного 65-летию Победы в Великой Отечественной войне, в трех московских школах были созданы военно-патриотические музеи. (Ранее в нашем издании уже были опубликованы статьи об открытии музеев в двух школах, на страницах этого номера мы представляем Вашему вниманию открытие музея в третьей школе, которое состоялось 7 мая 2010 года в школе №1658 города Москвы.)

При поддержке компании были изданы дневники-воспоминания двух участников войны. В одной из книг от лица боевого офицера, летчика Щербины, прошедшего всю войну с первых ее дней до 9 мая 1945 года, и далее - до победы над Японией, повествуется о самой трагической и тяжелой войне в истории нашего государства. Опубликованная рукопись рассказывает о реальных событиях войны глазами молодого советского парня с его идеологией, восприятием действительности, радостями и переживаниями. Листая страницы книги, читатель погружается в ужасную и жестокую действительность тех времен.

Вторая книга написана солдатом, который ушел добровольцем на фронт в 19 лет. Книга «Философия существования. Военные воспоминания» Леонида Андреева – это подлинные рукописи автора, которые не подвергались какой-либо правке. Записки стали документом своей эпохи, отразив не только страшную и неприглядную правду войны, но и удивительно яркую и талантливую личность автора, пытающегося осмыслить свой трагический жизненный опыт.

Кроме того, в преддверии юбилея Победы ветеранам Юго-Западного и Южного округов Москвы была оказана помощь.

Руководство «Русских Автобусных Линий» обратилось в префектуры этих двух округов столицы с предложением организовать посильную помощь ветеранам. В каждой из префектур были свои предложения. Так, в управе района Ясенево попросили оказать адресную помощь двум ветеранам, находящимся в затруднительном материальном положении, и приобрести для них бытовое электрооборудование. Оборудование было закуплено на средства компании и доставлено прямо в квартиры участников войны.

В Южном административном округе была организована экскурсионная поездка ветеранов по местам боевой славы в Москве. Компания предоставила для этих целей пять вместительных комфортабельных автобусов. И с 6 по 9 мая в общей сложности порядка 130 участников войны получили возможность прогуляться по



Воробьевым горам, побывать в парке Царицыно и на Поклонной горе. А на память об этом мероприятии у них остались красочные фотографии.

Кроме того, каждый ветеран получил в подарок по продуктовому набору от Группы компаний «Русские Автобусные Линии».

Все это не осталось без внимания как самих ветеранов, которые неоднократно выражали свою благодарность, так и префектур округов Москвы. За оказанную помощь компания получила от них благодарственные письма.

Пресс - служба  
НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»

## Строки, опалённые войной

65 лет назад закончилась самая страшная из всех войн, которые вело человечество. Почти ушло военное поколение. Самым молодым участникам тех грозных событий далеко за 80. Дети, родившиеся в первые послевоенные годы, стали пенсионерами. Но каждый год в начале мая страна, не скрывая слёз, замирает в скорбной Минуте Молчания, вновь и вновь переживая ужас июня 41-го и скорбь невозвратных потерь.

Давно нет страны, на которую обрушилась мощь гитлеровской военной машины. Но в истории новой России, после бурь и потрясений последних двадцати лет, не оказалось праздника, более почитаемого и близкого всем поколениям ныне живущих россиян, чем праздник Победы. Тускнели и уходили из жизни народа прежние идеи, ценности, кумиры, праздники. И только свет той далёкой Победы не только не меркнет, а как будто становится все ярче, освещая души тех, чьи родители уже не знали войны. Именно эта Победа, несмотря ни на что, выстояла, как те солдаты, «с кровавых не пришедшие полей...» Не потускнела от времени, не померкла от попыток фальсификаций. Но по мере того, как уходило военное поколение – её живая память, – она всё более и более впечатывалась в генетическую память поколений новых, становясь историей их рода, их семьи, их страны, соединяющим звеном эпох, не давая «порваться связи времён».

В трудное, смутное время распада страны, когда прежние идеалы и ценности рухнули, а новые не сформировались, именно Победа часто давала молодёжи ощущение того, что они живут в великой стране, и веру в то, что страна, пережившая такую войну и выстоявшая в ней, рано или поздно обязательно вновь встанет на ноги. И всё чаще приходится слышать и читать признание разными политиками, деятелями искусства, учеными (в том числе и социологами) того факта, что Победа становится, по сути, уже стала, единственной объединяющей национальной идеей. В самые страшные годы войны идея Победы сплотила нацию, дала ей волю и силы выстоять,



**Наталья Андреева**

и вот более чем через полвека, в другое время и в другой стране Победа вновь нужна всем! Не только тем немногим победителям, которым посчастливилось прожить ещё 65 лет после войны, но и их внукам, и уже входящим в возраст юности правнукам. Почему?

Наш народ, «не постояв за ценой», щедро заплатил за Победу. Цена оказалась не просто огромной – непомерной и ...страшной. Наша Победа крещена в кровавой купели. Брест, Москва, Ржев, Сталинград, Курская дуга, Киевский плацдарм, города Европы, битва за Берлин – только немногие, самые главные сражения этой войны, в которых сложили головы миллионы советских солдат. Даже сейчас в России нет семьи, в которой бы не было погибших: сначала мужей, сыновей, отцов, братьев, теперь – дедов и уже прадедов.

Тот самый длинный день в году  
С его безоблачной погодой  
Нам выдал общую беду,  
На всех, на все четыре года.  
Она такой вдавила след  
И столько наземь положила,  
Что двадцать лет, и тридцать лет  
Живым не верится, что живы.

(К.Симонов)

Национальный шок от пережитого был так силен, что всё новые и новые поколения, с детства проникавшиеся чувством гордости за эту Победу, вырастали под шепот-молитву бабушек: «Только б не было войны!» Несмотря на это, вопрос о цене Победы долгие десятилетия не выносился на широкое обсуждение, а поиском незахороненных останков павших занимались в основном энтузиасты (если не считать «черных копателей», имевших свой, мародерский интерес). Если в Германии практически не было пропавших без вести, то в России, где таких было сотни тысяч, это означало не только страшное горе для родных, но вечное пятно на памяти солдата. Ибо, по извращенной сталинской логике, «пропасть без вести» значило «предать».

В недавнем интервью, данном начальником Управления по увековечению памяти павших защитников Отечества МО РФ генерал-майором А.Кирилиным, говорится о почти тридцати миллионах погибших, из которых более восьми с половиной миллионов – потери армии и флота. «Надо понимать, – говорит А.Кирилин, – что о более, чем 500 тысячах пропавших без вести мы уже никогда ничего не узнаем: сгорели в танке, прямое попадание бомбы, пропали в окружении...» (цитирую по памяти). Вдумайтесь: более полумиллиона человек исчезло бесследно, словно и не было их на земле! Живых людей, со своими радостями, горестями, неповторимыми судьбами...

Смертельная метель войны просто смела их и засыпала все следы их пребывания в этом мире! Кто сказал, что никто не забыт? Этим ребятам выпала самая горькая участь: их ждало не забвение, им досталась безвестность! И безымянность. Поэтому правда о войне, какой бы тяжелой и страшной она не была, о цене Победы стала насущной потребностью общества, потому что в этой правде – залог бессмертия подвига военного поколения и благодарной памяти потомков, залог неразрывной связи поколений, единой непрерывной Истории. Всего того, что делает нас всех одним народом с единой исторической судьбой.

В 2005 году в издательстве «Гелеос» к 60-ю Победы небольшим тиражом вышла книга Л.Андреева «Философия существования. Военные воспоминания». О таких вот мальчиках, целый батальон которых остался лежать занесённым в «белоснежных полях под Москвой» в первый тяжелейший год войны. Книга эта уникальна тем, что написанная после выхода из госпиталя молодым солдатом, почти мальчиком, представляет собой не столько воспоминания, сколько впечатления человека, только что вышедшего из ада. Это не рассказ много прожившего человека о своей военной юности, подернутый дымкой времени и сдобренный легкой ностальгией по ушедшей молодости. Нет! Это крик юной, только начинающей жить души, шагнувшей в истинный ад и в полной мере познавшей его кошмары: холод, голод, страх, отчаяние, непередаваемые физические страдания, оди-

ночество, боль утрат, ужас от осознания собственной беспомощности и обреченности – всё вобрал в себя этот страшный год. И эти воспоминания.

Написанные сразу же после возвращения из госпиталя юношей-инвалидом, они стали потрясающе честным, искренним и правдивым рассказом-исповедью не о пережитом, а о переживаемом. О том, что существует постоянно внутри тебя как незаживающая рана. Никуда не уходит и «никогда не забывается».

Война жила в нем всю его жизнь. Ощущение того, что он вытянул счастливый билет в этой страшной лотерее, не покидало его больше никогда. И хотя судьба подарила ему ещё более полувека, холод и боль Старой Руссы навсегда поселились в нем. С ними он прожил всю оставшуюся жизнь. И не разу за почти шестьдесят лет не прикоснулся больше к своим воспоминаниям, не добавил к ним ни строчки, ничего не исправил. Почему?

Думаю, слишком сильна и обжигающая была эта боль. Даже более, чем через полвека. Автор счастливо избежал искушения «пройтись» пером известного ученого-литературоведа профессора Л.Г.Андреева по запискам смоленского паренька Лёни Андреева, недавно окончившего школу и брошенного в пекло военного пожара.

Судьба замечательного русского ученого-филолога Леонида Григорьевича Андреева типична для его поколения. Родившийся в 1922 году в Смоленске,

он, блестяще окончив школу, приехал в Москву, чтобы поступить в ИФЛИ (Институт философии, литературы и искусства). Готовился к вступительным экзаменам, мечтал изучать иностранные языки, заниматься литературными исследованиями. Война жестоко смяла все планы. 23 июня 1941 года он возвращается в Смоленск, чтобы быть с родителями, «пока всё успокоится». Как и многие, ещё не осознав всю степень опасности, обрушившейся на страну, Леня Андреев устремляется навстречу огненному шквалу боев и с первых же дней оказывается вовлеченным в военные события. Он встретил войну в городе, который всю свою долгую историю был форпостом



России на её западных рубежах и первым принимал бой. Так было и на этой войне. Они начали её вместе – вековой город и его юный житель.

Прежде чем стать солдатом, Лене Андрееву довелось пережить ужасы непрерывных бомбёжек и пожаров, падение родного города, гибель родительского дома, испытать горькую участь беженца. Вместе с родителями он в толпе беженцев покинул горящий Смоленск 15 июля, через несколько часов туда вошли немцы. Пожар Смоленска, бушующее море огня, поглотившее его родной дом, летящие тучи пепла над головами беженцев, толпы которых под бомбёжкой устремились по мосту через Днепр, – весь этот кошмар он запомнил навсегда. А ещё через две недели начался его тяжкий солдатский путь. Из маленького тихого городка Козельска, куда его забросила судьба беженца, он уходит доровольцем на фронт. Сонный провинциальный Козельск (сюда ещё не дошла война), снискавший громкую славу в древней русской истории и прозванный захватчиками – монголами «злым городом» за яростное сопротивление, вновь провожал на смертный бой своих сыновей.

Потом были страшные Тесницкие лагеря, где новобранцы, дожидавшиеся отправки на фронт, умирали от голода и холода, нечеловеческое напряжение и истощение в Казани, изнурительные переходы лыжного батальона и страшный бой за деревню Чёрная под Старой Руссой.

В бою, который изувечил молодого солдата, от батальона осталось восемнадцать человек. Восемнадцать! Это была русская война: за полуразрушенную деревню под Старой Руссой клали в мартовский снег, не жалея, уже второй батальон, бросая его в открытом поле в лобовые атаки на пулемёты.

После войны Леонид Григорьевич неоднократно предпринимал попытки найти кого-то из выживших в том бою. Но неизменно получал ответ, что никаких документов 269-го отдельного лыжного батальона в военных архивах не сохранилось и сведений о нем нет. Не было такого батальона! И только один искалеченный солдат до конца своих дней помнил этих оставшихся в поле под Старой Руссой, занесенных метелью ребят. И искренне ощущал себя проживающим их жизни. Пока он жил – были живы они. В холодный декабрьский вечер 2001 года он шагнул в такую же снежную круговерть, которая бушевала под Старой Руссой в ночь с 13 на 14 марта 1941 года, и она увела его к тем ребятам уже навсегда.

269-й отдельный лыжный батальон действительно прекратил свое существование! Теперь только в записках чудом выжившего тогда молодого солдата сохранились имена тех, кто пополнил в Книгах невозвратных потерь армии горькую графу «пропал без вести».

Сам Леонид Григорьевич не раз говорил, что плохо помнит, как он, пролежав сутки на тридцатиградусном морозе, в полузабытии выполз, выбрался, доб-

рался до своих. Потом был тяжелейший сепсис во время мучительной эвакуации в тыловой госпиталь, операции, ампутации и боль, боль, боль... Было трудное, тяжелое возвращение к жизни, в которой надо было осознать свою инвалидность в девятнадцать лет, понять, что произошло с тобой, найти свое место в этом изменившемся, разрушенном, разоренном мире, где каждый шаг дается искалеченным ногам с трудом.

Кажется, пропасть отделяет обреченного, замерзающего, бредящего в предсмертном забытьи молодого солдата от столичного университетского профессора, блистающего в аудитории и пишущего работы о самых сложных явлениях философии, литературы, искусства XX века, – сюрреализме, импрессионизме, творчестве Ж.-П.Сартра. Но именно там, в холодном, мертвом поле, на тонкой грани ускользающей жизни и надвигающегося небытия, родился будущий исследователь философии существования, человеческого существования, основные проявления которого – страх, решимость, совесть – реализуются в пограничных (или, как сказали бы сейчас, экстремальных) состояниях. Поэтому книга Л.Андреева не только и не столько о войне. Она о человеке в нечеловеческой ситуации войны. Не о том, как остаться человеком, а как быть им всегда, и на войне – в страданиях, боли, страхе, рядом со смертью – тоже. Ибо война – это и есть одно из самых экстремальных состояний человеческого существования, та грань, где оно само уже находится под вопросом.

Это предельно честная книга. В ней, написанной очень молодым автором, нет никакого приукрашивания, никакого показного геройства. Эта книга не о супермене, а о живом человеке из плоти и крови. О том, как страшно, когда тебе на голову сыплются бомбы и вокруг визжат мины, какой ужас охватывает тебя, когда обнаруживаешь, что, вынурнув из провала сна, в который ты проваливаешься на ходу, батальон ушел и ты один среди морозного ночного поля, а за ближайшим лесом идет бой. Как нестерпимо хочется избавиться от постоянно преследующего тебя чувства голода, доводящего до иступления. Как леденит кровь и парализует волю мёртвая тишина ночной деревни, на которую тебя сейчас бросят в лобовую атаку. Как, лёжа на морозе в снежной яме, временами выплывая из предсмертного бреда, замираешь от ужаса и почти перестаёшь дышать, слыша чужую речь и чувствуя чужой сапог у виска. Как сутками терпишь рвущую тело боль, чувствуешь запах собственной гниющей плоти, и все силы уходят на то, чтобы не стонать. Словом, о человеке, честно идущем тяжёлым солдатским путём. И ему холодно, голодно, одиноко, страшно, потому что он – человек. Но этот путь – его выбор, сделанный не без колебания (и об этом тоже честно говорится в книге), но даже не без некоторого облегчения, несмотря на трагизм ситуации, потому что враг в твоём доме – и кто, если не ты!

Последующая жизнь Леонида Григорьевича пока-

зала, что умение делать свой выбор в тяжелейших условиях и принимать всю ответственность за него, не отрекаясь от своего я, сохраняя чувство собственного достоинства и мужество, - тоже оттуда, из этого первого, самого трудного, страшного военного года.

Пропущенный через горнило таланта собственный страшный опыт явился на свет как книга-жизнь, книга-реквием по своему поколению, книга-память обо всех тех, «с кем в сорок первом году//где-то под Старою Руссою// мы замерзали на льду» и кто остался лежать там навсегда, оставшись безвестным и безымянным на долгие годы.

Автора записок, бывшего свидетелем и участником тех трагических событий и ставшего хранителем своей собственной неприглядной памяти о войне, всю жизнь волновал вопрос о цене Победы. Это была его война, и он хотел и имел право знать то, что скрывалось долгие годы - цену этой бесценной Победы. Ему, фактически единственному к концу войны оставшемуся в живых из лыжного батальона, было ясно, насколько, мягко говоря, неточны цифры официальных источников: его собственный трагический опыт, солдатская правда его книги, непривычная, неудобная противоречили им. Он искал, размышлял, сопоставлял.

Единственной из его многочисленных наград, которую он ценил и надевал раз в году - 9 мая - был Орден солдатской Славы. А из множества званий и титулов, которыми он обладал, чтит только два - солдат Великой Отечественной и профессор Московского университета.

Эту дорого доставшуюся ему жизнь он любил, как может любить только тот, кто был у последней черты. Как «человек, побывавший рядом со смертью, взглянувший в лицо её...», который «познал своё бессилие, свое ничтожество» перед ней. Это пишет девятнадцатилетний солдат, только что вырвавшийся из боя: «Я лежал на полу, и время текло мимо меня, взглянувшего в бесконечное...» Жизнь, вырванную им у смерти под Старой Руссой, он прожил с максимальной отдачей: имя в науке, кафедра в первом, лучшем вузе страны, своя научная школа, написанные книги, ученики. Но где-то в глубине души он навсегда остался солдатом той, теперь уже далёкой войны, человеком пережившим вселенскую катастрофу: он никогда не оставлял еду на тарелке и ни разу, несмотря на многочисленные приглашения немецких коллег на научные конференции, не поехал в Берлин.

Вообще для поколения, перенесшего такую войну и прошедшего через невыносимые страдания и боль, видевшего жуткий лик смерти, продолжать жить уже было актом высочайшего мужества.

XX век ушел в историю. Начавшийся как век великих открытий и самых больших надежд человечества, он стал и веком самых страшных войн в его истории. Люди, прошедшие эти войны, делали саму историю

этого века, которая становилась частью их личной человеческой судьбы. У них была одна война и одна Победа, и у каждого - своя правда об этом, своя жизнь. Книга Л.Г.Андреева о такой Правде. Без идеализации и мифологии. Записки, как часто называет книгу сам автор, «удивляют совершенно простой и абсолютно открытой интонацией, без надрыва и истерики... Вроде бы ничего особенного, однако это «ничего особенного» с удивительной силой передает «чувство войны» («Эхо Москвы», Н.Александров).

«Неужели, правда, можно было пережить такое?» - спросил меня шестнадцатилетний юноша. Это была высшая похвала книге: голос девятнадцатилетнего солдата, пробив толщу времени, дошел из военного года до наших дней и отозвался не только в сердцах его состарившихся сверстников, чья молодость осталась там, в «сороковых, пороховых», но и его современных ровестников, чье право родиться на этой земле через многие десятилетия он отстаивал лютой военной зимой на северо-западном фронте.

Почему же книга привлекла столь разных читателей? Думаю, ответ укладывается в три слова: правда, искренность и талант. Собственно это отмечали все рецензенты - ведь книга собрала обширную прессу.

«Записки эти... прямо оттуда, из 1944-го.. Перед нами протокол, почти бесстрастный рассказ о той области мироздания, где жизнь испаряется и переходит в смерть. В этой книге нет никакого пафоса, ни этического, ни религиозного. Андреев успел увидеть достаточно, чтобы понять - каждый умирает в одиночку, пусть и в цепи, пусть и с общим «ура!»... От картины последнего боя веет каким-то запредельным ужасом... Там нет никаких привычных определений, точек опоры, кроме последней и единственной: смерти. Выйти из такого боя - словно выйти из мира мёртвых...»

Книга Андреева о том, что стоит за фразой: «Мы за цену не постоим!». У нас её всё больше произносят с пафосом, но пафоса-то в ней никакого нет... Есть выжженные деревни и разрушенные города. Поля, усеянные трупами... бессмысленные переходы, холод, усталость и голод. Всё то, что люди не хотят и не желают помнить, потому что помнить такое - оскорбительно. Вот и Андреев так и не решился опубликовать свои записки при жизни. Всё сомневался - надо ли это кому-нибудь? Но сохранил их - эту единственную память о 269-ом отдельном лыжном батальоне» (П.Дениченко. Книжное обозрение, № 25-26). Это о Правде. Той самой правде войны, которую, по словам замечательного русского писателя-фронтовика Виктора Астафьева, «всю знает только Бог». И каждый, прошедший и переживший самую страшную из войн, несет в себе частицу этой Божьей правды. Важно не дать исчезнуть этой крошечной частице, раствориться бесследно во всепоглощающей бездне веков, сохранить и передать потомкам как бесценное историческое свидетельство

тво. Ведь люди, которые пережили такое, заслуживают, чтобы о них знали.

Такую реакцию читателей могла вызвать только честная и искренняя книга, не скрывающая сомнений, боли, страха, разочарований, надежд, веры – всей палитры чувств, испытанных автором в самые трагические месяцы войны, «в моменты, когда жизнь переходит в смерть».

Один из учеников Л.Г.Андреева, ныне известный литературный критик, А.Немзер в статье «Сквозь ад» (газета «Время новостей») пишет: «Он пережил бомбёжку Смоленска, ушел из города за несколько часов до захвата его немцами, брёл в беженской колонне, в Козельске добровольно стал солдатом. Потом были Тесницкие лагеря – о таком мы до сей поры могли прочесть только в «Чертовой яме» Виктора Астафьева... В подавляющем большинстве мы не представляли ни того, что ему выпало пережить, ни того, что он – мальчишкой - написал обжигающе честную, сочувственную и истинно талантливую книгу».

И в завершении мне бы хотелось привести слова рецензента газеты «Литературная Россия»: «Пожалуй, это самая впечатляющая книга о событиях тех лет, которую мне довелось прочитать». В России, где существует огромная литература о Великой Отечественной войне, память о которой живет уже в третьем послевоенном поколении, такая оценка книги военных воспоминаний дорогого стоит.

Людам, выдержавшим испытание той войной, уже ничего не нужно от нас. Единственное, что мы можем сделать для них, – это помнить о том, что они были,

и знать, через что им довелось пройти. В том горестном ожерелье судеб, которое его поколение положило на алтарь Победы, история судьбы смоленского парня Лени Андреева, солдата Великой Отечественной и выдающегося ученого, написанная им самим, несомненно привлечет внимательного читателя яркостью таланта, силой личности и редкой, почти исповедальной интонацией. Прислушайтесь к этому «голосу прямо из 1944-го», и, может быть, вы, живущие через шестьдесят пять лет, почувствуете боль и муки – живую душу опаленного войной поколения.

Замечательный русский писатель Виктор Астафьев, прошедший войну и писавший о ней всю жизнь, в своём телеинтервью, оказавшемся последним, обратился к молодому поколению с просьбой-завещанием: «Мы свое сделали. А вы... Вот только б не было войны, с остальным, думаю, вы как-нибудь справитесь. Не пачкайте нашу память дурными поступками. И не тревожьте её громкими и пустыми словами. Мы от этого устали при жизни!»

Так давайте же молча поклонимся 269-му отдельному лыжному батальону – исчезнувшему батальону - простым солдатам, сгоревшим безымянными в огне той страшной войны!

Недавно тринадцатилетний мальчик, гуляющий с родителями теплым майским днём по Красной площади, в ответ на вопрос тележурналиста о празднике Победы, сказал с подкупающей юношеской искренностью: «Праздник Победы самый честный из праздников! Он – настоящий!». Что можно ещё к этому добавить?

*Вдова Л.Г. Андреева  
Наталья Андреева*

## В дань памяти ветеранам и участникам Великой Отечественной войны...

В преддверии празднования 65-летия Победы в Великой Отечественной войне, 7 мая 2010 года в Центре образования № 1685 Москвы в торжественной атмосфере прошла церемония открытия музея, посвященного этому грандиозному событию. Это уже третья экспозиция, созданная сотрудниками Группы компаний «Русские Автобусные Линии» во главе с ее генеральным директором Борисом Лораном в рамках проекта «Нет в России семьи такой, где не памятен был свой герой». Первые два аналогичных музея с вещами и предметами времен той войны были представлены взорам учеников школы № 1973 и гимназии № 1558 Западного и Северо-Восточного округов Москвы соответственно. По словам учителей и директоров этих учебных заведений, экспозиции вызывают живой, неподдельный интерес у детей.

Для генерального директора «Русских Автобусных Линий» Бориса Олеговича Центр образования № 1685 – это не просто одна из московских школ, она стала для него вторым домом. Борис Олегович окончил эту школу в 1985 году, и в год 25-летия ее окончания преподнес своей альма-матер вот такой подарок.

В церемонии открытия музея приняли участие ветераны войны, директор и учителя Центра образования







и, конечно же, ученики – с 1 по 11 классы. В своей приветственной речи Борис Лоран обратился ко всем присутствующим.

«65-летие Великой Победы совпадает с моим личным праздником – юбилеем окончания школы. Мной и сотрудниками компании создан музей с тем, чтобы отдать хоть малую дань всем ветеранам и моим дедушкам, которые прошли войну. Этот музей мы дарим вам, ребята, чтобы вы более плотно прикоснулись к тому воистину героическому времени, чтобы, изучая

школьную программу и заходя в Интернет, вы находили для себя что-то новое об этой войне. Порасспрашивайте в своих семьях родителей, бабушек и дедушек о том, кто из ваших родственников и где воевал с 41-го по 45-й годы», – обратился к ребятам Борис Олегович.

Он подчеркнул, что сейчас самое время проявить особое внимание к истории нашего народа в годы Великой Отечественной войны.

«В последнее время начали переписывать историю. По моему глубокому убеждению, это крайне аморально. И пока живы наши ветераны, пока живы ваши бабушки и дедушки, воспользуйтесь возможностью узнать как можно больше об этом очень трагичном и в то же время героическом периоде в истории нашей страны», – продолжил Борис Лоран.

По его словам, среди экспонатов музея представлены те вещи, которые удалось найти в сохранном состоянии на местах сражений с фашистами под Смоленском и Ржевом. Это каски и фляжки, ордена и медали, форма и оружие, а также личные дела и фотографии солдат - участников той страшной войны.

«Все экспонаты подлинные. Из всего, что здесь есть, единственная копия – это знамя Победы. Все остальное – медали, ордена, каски, оружие - «очевидцы» тех великих событий. Часть из них передавали сотрудники нашей компании из своих семейных архивов. Многие нашли специальные поисковые отряды. Этот музей для вас, ребята, он будет постоянно находиться в школе, и к нему всегда будет свободный доступ. Приходите, смотрите, интересуйтесь, а что будет непонятно - взрослые всегда ответят на ваши вопросы», – отметил генеральный директор «Русских Автобусных Линий».

Он призвал каждого из учеников попытаться заинтересоваться каждым предметом, представленным в экспозиции, и тогда, по его мнению, дети непременно откроют для себя некий другой мир.

«Я надеюсь, что этот музей будет началом того, что у вас немного изменится мировоззрение, и очень хотелось бы, чтобы дома вы также нашли семейные реликвии, архивную информацию о великом подвиге своих предков, ведь как поется в песне «Нет в России семьи такой, где не памятен был свой герой». Эта война не обошла стороной практически ни одну российскую семью. Здесь находятся личные дела двух моих дедушек, которые сражались в боях той страшной войны. Один из них погиб в 1943 году, а второй скончался от полученных ран в 1946. Этот музей я посвящаю школе, юбилею Победы и своим дедушкам, принимавшим непосредственное участие в этой войне», – отметил Борис Олегович.

Также от имени своей компании Борис Лоран преподнес Центру образования еще один подарок. Он передал в школьную библиотеку две книги, которые никогда и нигде не издавались. Это дневники



двух участников ВОВ. Автор одной из них - солдат, призванный в 18 лет в лыжный батальон, полностью уничтоженный под Наро-Фоминском. Книгу издавала его вдова при финансовой поддержке компании «Русские Автобусные Линии». Тираж у нее небольшой, всего 3 тысячи экземпляров, поэтому книгу найти практически невозможно. А второе издание – это дневник летчика, который воевал с первого дня войны до победы над Германией и дальше еще всю японскую кампанию. Записи солдата были найдены в Смоленске, где находится филиал компании «Русские Автобусные Линии». И с разрешения родственников этого героя рукопись была издана без каких-либо правок, в том виде, как она существует на самом деле.

В свою очередь, директор Центра образования Наталия Дикарева от имени всей школы выразила огромную благодарность Борису Олеговичу.



тех тяжелых годах войны, через которые им пришлось пройти», – продолжила директор Центра образования.

Она добавила, что в школе сейчас организован проект «Листая страницы семейного альбома», над которым работают ученики и в рамках которого они рассказывают о своих семьях.

«Ребята, сегодня вы увидели, как надо завершать работу над нашим с вами проектом «Листая страницы семейного альбома». Вот бывший ученик нашей школы отчитался сейчас перед вами по своей работе. Я была бы очень счастлива, если бы в продолжение этого отчета в нашем музее появились новые экспонаты, уже из ваших семей, чтобы странички вашего семейного альбома стали продолжением этой экспозиции», – подчеркнула Наталия Дикарева.

Слова благодарности Борису Лорану выразил и ученик 10 класса Центра образования, заместитель председателя школьного совета Иван Ширяев.

«Борис Олегович, я хотел бы от имени всех учащихся и учителей нашей школы выразить Вам большую благодарность за музей. Это действительно очень важно, что ученики, которые раньше учились здесь, помнят об этом. Эта победа - одна из самых важных побед в истории России, и память, которую Вы дарите нам, очень важна. Каждый должен помнить о великом подвиге наших солдат. Этот музей будет напоминанием нам, что мы живем в гордой стране, которая сумела победить и которую не сломить. Спасибо Вам большое за такой кусочек памяти. Надеюсь, что кто-либо из нынешних учеников тоже когда-нибудь придет в школу и откроет здесь свой музей или пополнит эту экспозицию», – сказал Иван.

Все ребята еще раз дружно сказали «спасибо» организаторам музея, после чего всех ветеранов и гостей пригласили в зал на концерт, посвященный юбилею Победы и организованный учителями и учениками школы. В ходе яркого праздничного концерта, начавшегося вносом знамен России, Москвы и Центра образования № 1685, были показаны фильмы для ветеранов, а также фильм о музее «Радио и радиолюбительство» им. Э. Т. Кренкеля, организованном в стенах образовательного учреждения в феврале 2006 года. Ветеранам и гостям праздника вручались грамоты и ценные подарки. Был награжден за вклад в военно-патриотическое воспитание подрастающего поколения и генеральный директор Группы компаний «Русские Автобусные Линии» Борис Лоран.

На празднике в пополнение открывшегося музея свой вклад внесла ветеран войны Клавдия Ильинична

«Хочу сказать «большое спасибо» за память о школе и учителях, а также за ту огромную работу, которую он сегодня не просто делает, а пытается передать вам, будущему поколению. Чтобы и вы также бережно хранили память о тех, кого сегодня с нами нет», – сказала Наталия Ивановна о своем выпускнике, обращаясь к нынешним ученикам.

«Я очень благодарна всем вам - и маленьким, и взрослым - за то отношение к памяти, которое царит в нашем большом доме. Сегодня у нас в гостях наши уважаемые, любимые ветераны войны, которые живут рядом со школой, живут в нашем славном городе и за его пределами, но каждый раз приходят в этот дом не просто так, а чтобы увидеть и рассказать. Рассказать о своей школьной жизни и, особенно о

Головлева, которая жила и работала на временно оккупированной немцами территории в Московской области. Она подарила музею сохранные со времен войны фляжку, куда наливали лекарственное средство для обработки ран, и половник, который также стал «свидетелем» войны.

«Я родилась в Московской области, провела там войну. Окопы копала, раненых лечила, а так как медикаментов не было, бинтов не было, мы чистили листики от ромашки, и это средство, которое называется «ревоноль», лучше йода останавливало кровь. Нам с девочками давали фляжки, куда мы наливали эту «ревоноль», и промывали этим раствором раны, чтобы не было заражения. Хочу подарить эту фляжку школьному музею, чтобы дети помнили, чем мы лечили раненых. А поварешкой, которую я также хочу подарить музею, мы наливали похлебку», – рассказала Клавдия Ильинична.



Так музей пополнился двумя новыми экспонатами уже в день открытия.

Надо отметить, что в Центральном округе Москвы значительное внимание уделяется военно-патриотическому воспитанию молодежи. Ведь это историческая часть российской столицы, имеющая многолетние традиции. Начальник Центрального окружного управления образования, заслуженный учитель Российской Федерации Вера Лопатина ставит во главу угла всей своей работы сохранение традиций и патриотическое воспитание подрастающего поколения. При ее поддержке и под чутким руководством Веры Ивановны проходит большое количество тематических мероприятий, организуются встречи с ветеранами, реализуются специальные проекты и т. д. Она старается сохранить историческое наследие москвичей через школу, через семью.

Открытие такого музея в Центральном округе столицы имеет большое значение для воспитания патриотизма современной молодежи – в этом уверена директор Центра образования Наталия Дикарева.

**Представляем Вашему вниманию письмо, которое пришло нам в редакцию с благодарностью Группе компаний «Русские Автобусные Линии». Коллектив Партнерства присоединяется к сказанному, и также хотим выразить благодарность Группе компаний «Русские Автобусные Линии».**

**И призываем наших читателей остановиться на мгновение, абстрагироваться от повседневной суеты и вспомнить своих отцов, дедов и прадедов, воевавших на фронтах ВОВ, найти их фотографии, документы, информацию об их боевом пути и наградах. Присылайте эти данные в редакцию. Мы будем регулярно их опубликовывать. Ваша память – часть нашей общей памяти. Памяти нашего народа. Народ, не помнящий свое прошлое, не будет иметь будущего. Мы будем публиковать информацию и после Дня Победы, потому что День Победы – это навсегда.**

*Здравствуйтесь уважаемая редакция журнала!*

Мои дети учатся в школе ГОУ Центр образования №1658 города Москвы. Узнав от детей, что в школе открывается музей, посвященный 65-летию победы Великой Отечественной Войны. Мне стало любопытно, кто и как мог это сделать.

Когда я пришла в школу и увидела музей, меня охватила великая радость и гордость за то, что есть еще люди, которые помнят и чтут память наших предков, сложивших свои головы за нашу свободу.

Поговорив с директором Наталией Дикаревой я узнала, что музей был создан силами выпускников этой школы, а именно Б.О. Лораном, который сейчас работает в ООО «Русские Автобусные Линии».

Ведь оказывается каждый экспонат этого музея – это подлинник, побывавший в боях. Каски, фляги солдат, саперные лопаты, издания военных лет, а также фотографии, ордена, медали, личные дела солдат и многое другое. Их держали в руках наши отцы и деды, защищая Отечество от фашиста.

Мне не забыть удивленные лица детей, которые столпились около музея. Каждому хотелось посмотреть. Для них это было так интересно. А самое главное, я увидела в их глазах гордость за нашу страну.

Посмотреть на музей я привела всю свою семью: мужа, папу и маму. Когда мой отец стоял и смотрел, он не мог сдерживать слез.

От всей моей семьи и друзей мне хочется сказать: «Огромное спасибо Б.О. Лорану и его организации за то, что они сделали для школы и детей. Ведь нынешнее поколение не помнит Великую Отечественную Войну как мы. Этот музей большой вклад в военно-патриотическое воспитание нашей молодежи».

**Наталия Петрова**

## Целевая рассылка издания

Организации – члены Некоммерческого партнерства  
«Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

Организации – члены Общественного совета по совершенствованию  
деятельности автовокзалов

Пассажирские автотранспортные предприятия

Организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции

Некоммерческие организации в сфере транспорта

Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сферах  
транспорта, градостроения и природопользования

Государственная Дума Федерального собрания Российской Федерации

Совет Федерации Федерального собрания Российской Федерации

Полномочные представители Президента Российской Федерации в Федеральных  
округах

Министерство транспорта Российской Федерации

Министерство внутренних дел Российской Федерации

Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства  
внутренних дел Российской Федерации и его территориальные управления

Генеральная прокуратура Российской Федерации

Федеральная служба безопасности Российской Федерации и его территориальные  
управления

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, территориальные  
управления государственного автодорожного надзора

Территориальные органы исполнительной власти города Москвы

Профсоюзные организации в сфере автомобильного транспорта

Общества защиты прав потребителей

Научно-исследовательские и высшие учебные организации в сфере  
автомобильного транспорта

ОАО «Российские железные дороги»

Организации следующих видов деятельности: реализация автобусов, запасных частей, топли-  
ва; техническое обслуживание, ремонт, переоборудование автобусов; спутниковая навигация;  
страхование, реклама

**Подписка на журнал «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» осущест-  
вляется: Каталог российской прессы «Почта России» - Индекс 11129 (со 2-го полугодия 2010г.),  
а также непосредственно через редакцию журнала на все номера журнала.**

**Адрес редакции:**

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

**Тел.\факс (495) 633-12-89**

**E-mail: [info@rosbuslines.ru](mailto:info@rosbuslines.ru)**

**[www.rosbuslines.ru](http://www.rosbuslines.ru)**

# ООО «АВТОЛЮКС»

ПРОДАЖА И ОБСЛУЖИВАНИЕ  
АВТОТЕХНИКИ  
WOLKSWAGEN,  
MERSEDES, IVECO  
И ДРУГИХ ВЕДУЩИХ  
ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ



IVECO



Специализированное предприятие ООО "АВТОЛЮКС" предлагает:

**ремонт салонов автобусов:**

-ремонт замена сидений, боковых обшивок, установка ремней безопасности, полное обновление интерьера;

**установка дополнительных отопителей:**

-автономные отопители, радиаторы, ремонт обслуживание;

**установка кондиционеров:**

-любые системы на любой автобус, ремонт и обслуживание;

**ремонт замена стекла:**

-замена стекла на автобусах, боковые, лобовые стеклопакеты;

**переоборудование фургонов:**

-из любых фургонов, туристические, междугородние, маршрутки, до 26 пассажирских мест;

**помощь в оформлении документов:**

-оформление любых изменений транспорта, сертификация и т.д

**продажа коммерческой техники:**

-автобусы, микроавтобусы, фургоны, грузовики

АДРЕС: 115582, г. Москва, ул. Кантемировская.д.59А, территория 41 автокомбината

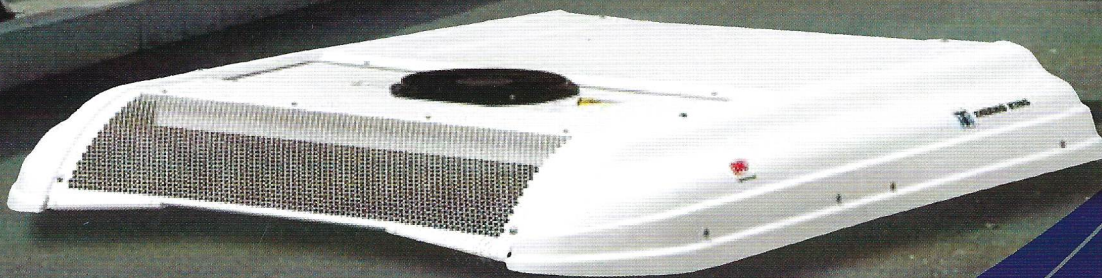
тел./факс : (495) 651-81-29, 8 (916) 8068801, 8 (926) 7412100, 8 (963) 9984856

e-mail: [trcom@bk.ru](mailto:trcom@bk.ru)



# THERMO KING

Кондиционирование воздуха  
для водителей и пассажиров



Корпорация **Thermo King** является мировым лидером в производстве оборудования для вентиляции и кондиционирования воздуха для всех типов автобусов.

В настоящее время широко признается в качестве одного из крупнейших игроков в данном секторе бизнеса.

Корпорация **Thermo King** имеет широкую дилерскую сеть по всей Европе и СНГ.

Московский дилер корпорации **Thermo King** - компания ЗАО «ТКРус-Бас», существует на рынке около 10 лет.

ЗАО «ТКРУС-Бас» осуществляет продажу и предоставляет наилучшую поддержку для заводов-изготовителей и владельцев автобусов. В сочетании с качеством и надежностью приобретенной продукции, мы гарантируем легкость монтажа, низкие расходы на техническое обслуживание, самое лучшее обслуживание и поддержку.

**ЗАО «ТКРУС-Бас», ул. Летчика Бабушкина, д. 1, корп. 3**

**Тел.: +7(495)721-88-60**

**[www.tkrus.ru](http://www.tkrus.ru)**