



ОТРАСЛЕВОЕ  
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ ИЗДАНИЕ В ОБЛАСТИ  
ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

## Московский городской аэровокзал



№ 2 АПРЕЛЬ 2006

**ESTONIA**  
**EUROLINES ESTONIA**  
+372/680 09 09  
+372/681 34 71

**FRANCE**  
**EUROLINES**  
+33/0892 899091

**GERMANY**  
**DEUTSCHE**  
**TOURING**  
+49/69 79 03 50  
+49/69 79 03 0

**ITALY**  
**EUROLINES**  
**ITALY**  
+39/055 357 110  
++39/055 357 110

**LATVIA**  
**EUROLINES**  
**LATVIA**  
+371/721 40 80  
+371/750 31 34

**POLAND**  
**PEKAES**  
**BUS**  
+48/22 67691 52  
+48/22 811 44 52

**ПАРТНЕРЫ**  
**ООО "ЕВРОЛАЙНС"** (г. Москва)  
**ПО ЛИНИЯМ В ЕВРОПЕ**



(495) 737-38-65  
[eurolines\\_moscow@mail.ru](mailto:eurolines_moscow@mail.ru)  
[www.busliner.ru](http://www.busliner.ru)

**eurolines**  
RUSSIA



<i>ПРЕЗИДЕНТ ПАРТНЕРСТВА</i> .....	4
<i>ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА</i> .....	5
<i>НОВОСТИ</i> .....	6,12
<i>МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ: НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ</i> .....	7
<i>МОСКОВСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ</i> .....	9
<i>МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ: МЕЖДУГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ</i> .....	13
<i>АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ИЗМЕНЕНИЯ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ</i> .....	14
<i>РЕГИОНЫ: МЕЖДУГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ</i> .....	15
<i>ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ</i> .....	16
<i>МОСКВА: АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ</i> .....	21
<i>ОБСУЖДАЕМ ВЫПОЛНЕНИЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ № 24-ПП</i> .....	24
<i>РЕГИОНЫ: ТРАНСПОРТНЫЕ СОЮЗЫ</i> .....	29
<i>РЕГИОНЫ: МЕЖДУГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ</i> .....	31
<i>МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ</i> .....	32
<i>МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ</i> .....	33
<i>ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕВОЙ РАССЫЛКИ ИЗДАНИЯ</i> .....	34

**Отраслевое ежемесячное издание, специализированное  
в области пассажирских автобусных перевозок  
«Российские Автобусные Линии» № 2/ апрель 2006**

Распространяется бесплатно во всех регионах России, странах СНГ и Зарубежья.

*Адрес редакции:*

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

Тел./факс: (495) 232-67-70

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

*Учредитель:*

Некоммерческое Партнерство

«Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

*Экспертный совет:*

Б.А. Винокуров - Президент Российской транспортно-экспедиционной компании

«Ространссервис», Президент Московского областного транспортного союза

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

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

*Над номером работали:*

Л.В. Козлова, Г.Д. Шахматов, А.И. Левятов, Р.А. Андрианов,

А.Ю. Авдоничев, Ж.А. Хомутова, И.В. Баранова.

Полное или частичное воспроизведение или копирование материалов и публикаций  
допускается только с письменного разрешения редакции.

Мнение редакции не всегда совпадает с точкой зрения авторов публикуемых статей.

Тираж 600 экз.



**МУЗЫРЯ Никита Игоревич**  
*Советник мэра г. Москвы,  
Президент Группы «Автолайн»*

В начале апреля Никита Игоревич Музыря, как советник мэра г. Москвы обратился к градоначальнику с предложением о разработке Программы развития сети автобусных станций на основных вылетных магистралях города, вблизи МКАД, в шаговой доступности от станций метрополитена.

Правительство Москвы в январе 2005 года приняло Постановление № 24–ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории города Москвы». В ходе контроля за исполнением Постановления специально созданной Рабочей группой под руководством Департамента транспорта и связи г. Москвы были выданы Паспорта восьми пунктам прибытия и отправления международных и междугородных автобусов. Также были выявлены в ходе обследования порядка 300 исторически сложившихся пунктов. На сегодняшний момент не существует единого понимания принципов размещения пунктов прибытия и отправления междугородных и международных автобусов, в том числе и представителями органов исполнительной власти. Это позволяет целому ряду перевозчиков продолжать осуществлять посадку и высадку пассажиров в совершенно необорудованных местах (в некоторых случаях прямо на газоны и тротуары).

Н.И. Музыря вышел с предложением разработать Программу развития сети автобусных станций и придать ей статус Городской целевой программы. Предложение основано на проведенном специалистами Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» анализе состояния рынка междугородных автобусных перевозок в столице и на поручении Ю.М. Лужкова № 4-19-16913/4-2 от 30

декабря 2004г. «О переносе междугородных станций от железнодорожных вокзалов на периферию города» и учитывая существенную нехватку оборудованных мест прибытия автобусов.

Реализация предложенной Программы позволит решить ряд проблем. Во-первых, существенно снизится транспортная нагрузка на улично-дорожную сеть в центральной части города, во-вторых, улучшится экологическая обстановка в столице. Кроме того, будет снята социальная напряженность в Москве, ведь в органы власти поступает большое количество жалоб жителей близлежащих домов по поводу мест несанкционированной стоянки автобусов. Мы сможем создать цивилизованные условия для обслуживания пассажиров, оснастить автостанции техническими средствами антитеррористической безопасности (рамки металлоискателей, круглосуточные системы видео наблюдения и др.), а так же внедрить систему идентификации личности пассажира. А создание единой компьютерной системы продажи именных автобусных билетов на бланках строгой отчетности существенно повысит прозрачность этого вида деятельности с точки зрения налогообложения.

Имеется необходимость в привлечении НИИПИ Генплана г. Москвы к разработке адресной схемы мест для сети автостанций в периферийной части города. Эти станции должны находиться в шаговой доступности от станций метро и быть максимально приближены к МКАДу. Разработка проектными организациями типовых требований к автостанциям позволит привлечь инвесторов транспортников для строительства и последующей эксплуатации сети автостанций, разработать программно аппаратный комплекс для продажи и бронирования именных билетов на бланках строгой отчетности. Для упорядочения земельно-правовых отношений и строгого соблюдения целевого назначения, поручить оформление земельных участков под строительство сети автостанций Московскому транспортному союзу. Эта общественная организация объединяет на сегодняшний момент перевозчиков, осуществляющих около 80% от общего объема этого вида перевозок и основных операторов, работающих легально.

По мнению советника мэра, создаваемая сеть автостанций города Москвы станет одним из узловых элементов Единой межрегиональной транспортной системы «Российские Автобусные Линии», с последующим включением ее в федеральную целевую программу развития транспортного комплекса Российской Федерации.

**ЛОРАН Борис Олегович***Председатель Правления**НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»**Руководитель группы компаний**«Русские Автобусные Линии»*

Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» активно участвует в реформировании рынка международных и междугородных автобусных перевозок, в том числе и в рамках реализации программы «Развитие Транспортного Комплекса Российской Федерации на 2002-2010 г.» Принятые в последние годы нормативные документы способствуют созданию цивилизованного рынка. Но существует старая Российская проблема – контроль за исполнением закона.

Мы считаем, что только жесткий и постоянный контроль за исполнением законов на рынке автобусных перевозок со стороны исполнительной власти, может гарантировать законопослушным и добросовестным транспортным компаниям и предпринимателям защиту их прав.

В апреле текущего года Правление партнерства обратилось к Первому Заместителю Премьера Правительства Москвы Петру Николаевичу Аксёнову, назначенному ответственным за исполнение Постановления Правительства Москвы от 18.01.2005 №24-ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории города Москвы» с просьбой разобраться с проблемами, появившимися в ходе действия указанного Постановления и оказать поддержку добросовестным перевозчикам.

Многие региональные и зарубежные транспортные компании и индивидуальные предприниматели поддержали Постановление № 24 - ПП и перешли работать от тротуаров и исторически сложившихся мест скопления пассажиропотока на легальные пункты в столице, также практически 90% их подвижного состава за прошедший год обновлено на автобусы, соответствующие нормам Евро-2 и даже Евро-3. Возросли требования к сервису для пассажиров и качеству предоставляемых услуг. Появился дополнительный доход для

города Москвы от налоговых отчислений за продажу билетов через кассы Московских юридических лиц, эксплуатирующих эти пункты. Например, на автобусных станциях «Теплый Стан» и «Красногвардейская» (эксплуатирующая компания ООО «Русские Автобусные Линии») в течение двух лет действует система продажи именных билетов и только по предъявлению документа, удостоверяющего личность пассажира. Компьютерная диспетчерская программа позволяет оперативно проводить мониторинг пассажиропотока компетентными органами, за счет чего резко увеличена антитеррористическая защищенность указанных перевозок.

Все перечисленные мероприятия, а также многие другие, которые предстоит реализовать, несут прямую пользу городу и приводят рынок в цивилизованное состояние.

Но, в свою очередь, существуют проблемы, которые должны находиться в зоне внимания Московских властей. На сегодняшний день все нелегальные пункты прибытия и отправления в столице продолжают функционировать, несмотря на все усилия Департамента Транспорта и Связи, силовых ведомств и других организаций, входящих в рабочую группу, созданную распоряжением Первого Заместителя Премьера Правительства Москвы Аксенова П.Н. для контроля за выполнением Постановления Правительства города Москвы № 24 –ПП от 18.01.2005 г.

Рынок в Москве разделился на «белый» и «черный», при этом только добросовестные операторы несут существенные финансовые убытки, работая на легальных пунктах. На нелегальных идет демпинг тарифов, используется какой угодно подвижной состав, и во многих случаях работа ведется не по расписанию, а по заполнению автобуса.

Особо отметим, что на нелегальных пунктах отсутствуют как реальный медицинский осмотр водителей, так и предрейсовый технический осмотр автобусов, а также целый комплекс услуг, который предоставляется на официальных автостанциях. Продажа билетов на нелегальных точках производится в самих региональных автобусах, и это приводит к тому, что налоги вместе с живыми деньгами уезжают в регионы, а в столице остается мусор, подорванная экология, загруженные магистрали (особенно в центре города). Кроме этого, вокруг самих автобусов осуществляется нелегальная торговля, и процветает теневой рынок.

В городе стабильно сохраняются места нелегального отстоя автобусов для последующей загрузки и отправки из Москвы. Особенно сложное положение у железнодорожных вокзалов столицы.

Предложения, направленные на ликвидацию нелегальных пунктов прибытия и отправления автобусов у железнодорожных вокзалов, не всегда находят понимание у администраций вокзалов и соответствующих административных округов.

Вся эта ситуация вызывает полное недоумение операторов рынка, исправно выполняющих Постановление Правительства города Москвы № 24 –ПП от 18.01.2005 г., и толкает их обратно на тро-



туары и нелегальные пункты, так как реальную экономику никто не отменял.

В свою очередь, администрации многих регионов внимательно наблюдают за выполнением Постановления Правительства Москвы № 24-ПП, так как понимают его значимость в нормализации междугородных автобусных перевозок, и даже есть намерения принять аналогичных законов в регионах. Москва здесь выступает первопроходцем, и у столицы нет права на ошибку.

Создание, даже скорее восстановление разрушенной единой системы межсубъектного автобусного сообщения времен СССР, давно уже востребовано как пассажирами, так и перевозчиками. И в этой ситуации мы твердо уверены, что Москва, показав пример, должна довести этот социально значимый федеральный процесс до конца, реформируя перевозки не только на своей территории, но и заключив еще межрегиональные соглашения с администрациями субъектов Российской Федерации, дабы решить совместно общие проблемы рынка перевозок.

Подводя итог вышесказанному, мы счита-

ем, что администрации территорий города Москвы – это первая инстанция, которая должна ликвидировать нелегальные пункты на своей земле, либо заставить эксплуатирующие организации привести их в соответствие с требованиями постановления № 24-ПП. Также необходимо дать новый импульс и усилить мероприятия, проводимые Департаментом транспорта и связи города Москвы в содействии с другими ведомствами, отвечающими за контроль над рынком перевозок. Необходимо в прямом контакте плотно сотрудничать с аналогичными структурами в регионах, и целенаправленно добиваться наведения порядка.

Схожие по сути своей законы, принятые в регионах, а также действия администраций по наведению порядка на рынке автобусных перевозок, к сожалению, сопровождаются появлением целого ряда проблем. На страницах нашего издания мы будем подробно освещать эти проблемы, и предлагать возможные пути выхода из них, основываясь на независимой оценке реальной ситуации конкретного региона.



#### НОВОСТИ РЫНКА

##### **Руководители «Дойче Туринг» посетили столицу.**

04 Апреля состоялась встреча руководителей компаний, входящих в группу «Русские Автобусные Линии» и руководителей крупнейшего немецкого автобусного оператора «Deutsche Touring GmbH», посетивших Москву с рабочим визитом. В ходе встречи обсуждались вопросы интеграции российской и европейской маршрутных сетей, которая позволила бы пассажирам осуществлять поездки из любого пункта России в любой пункт Европы с минимумом пересадок и используя единый проездной документ. Немецкие коллеги проинформировали российских перевозчиков о грядущем ужесточении ответственности за нарушение перевозчиками транспортного законодательства Европейского Союза, прежде всего за нарушение водителями времени труда и отдыха, неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств и несоблюдение условий выдачи разрешительных маршрутных документов (нелегальный извоз). Стороны выразили удовлетворение результатами встречи.

##### **Новое расписание на маршруте Калуга-Москва.**

С 15 апреля 2006 года на маршруте Калуга-Москва для удобства пассажиров вводится обновленное оптимизированное расписание движения междугородных автобусов между ГП «Автовокзал – Калуга» и автобусной станцией «Теплый Стан».

Большую помощь в этом оказало министерство экономического развития Калужской области и лично министр Любимов Н.В., сумевший собрать всех перевозчиков на этом направлении и найти компромиссное решение по изменению сетки расписания с учетом введения в него новых предприятий, легализовавшихся в данном сегменте рынка.

##### **Назначен новый руководитель Департамента транспорта и связи г. Москвы.**

В марте 2006 года постановлением Правительства Москвы назначен на должность руководителя Департамента транспорта и связи города Москвы Л.М. Липиц.

Леонид Моисеевич окончил Московский автомобильно-дорожный институт по специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство». С 1995 года в порядке перевода был принят на должность Заместителя генерального директора ГУП «Мосавтотранс». В 2000 году, в соответствии с Распоряжением Мэра г. Москвы №491-РМ от 06 мая 2000 г. назначен на должность Руководителя Государственного учреждения города Москвы – Центр организации дорожного движения Правительства Москвы.

##### **Совещание автотранспортников Северо - Западного и Центрального федеральных округов.**

11-12 апреля в Тульской торгово-промышленной палате состоится региональное совещание автотранспортников Северо - Западного и Центрального федеральных округов с повесткой дня: «Об участии российского автотранспортного союза в реализации задач, предусмотренных Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2020 года в части реформирования автомобильного транспорта».

Для участия в совещании приглашены ответственные работники Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России, заинтересованных федеральных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, руководители автотранспортных предприятий, представители профсоюзных и общественных организаций.

## МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## ПРИКАЗ

от 14 августа 2003 г. N 178

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА  
ФОРМИРОВАНИЯ СЕТИ РЕГУЛЯРНЫХ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ МЕЖДУ СУБЪЕКТАМИ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

В соответствии с подпунктом 45 пункта 9 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2000 г. N 1038 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, N 3, ст. 235), приказываю:

1. Утвердить прилагаемый Порядок формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации.
2. Заместителю Министра А.В. Колику обеспечить комплекс организационных мероприятий, необходимых для формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации.
3. Контроль за исполнением настоящего Приказа возложить на первого заместителя Министра - главного государственного транспортного инспектора Российской Федерации А.П. Насонова.

Министр  
С.ФРАНКУтвержден  
Приказом Минтранса России  
от 14 августа 2003 г. N 178**ПОРЯДОК  
ФОРМИРОВАНИЯ СЕТИ РЕГУЛЯРНЫХ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ  
МЕЖДУ СУБЪЕКТАМИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

1. Порядок формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации (далее - Порядок) разработан в целях обеспечения безопасности перевозок, повышения культуры и качества обслуживания пассажиров, создания цивилизованного рынка транспортных услуг и предназначен для упорядочения процедуры открытия регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации (межобластных, межкраевых, межреспубликанских), установления единых подходов, процедур взаимодействия, последовательности и сроков выполнения работ, связанных с открытием этих маршрутов.
2. Работа по формированию сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации осуществляется Министерством транспорта Российской Федерации с привлечением Российского автотранспортного союза и других организаций.
3. Открытие маршрутов производится по согласованию с заинтересованными органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.
4. Инициаторами открытия регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации могут выступать юридические и физические лица.
5. К перевозкам пассажиров по регулярным маршрутам между субъектами Российской Федерации допускаются юридические лица и индивидуальные предприниматели, имеющие соответствующие лицензии.
6. Для решения вопросов по открытию регулярного маршрута перевозчик разрабатывает:
  - схему маршрута в виде графического условного изображения, с указанием остановочных пунктов, расстояний между ними, а также характерных ориентиров (развилки дорог, перекрестков, железнодорожных переездов, мостов, тоннелей и т.д.);
  - расписание движения автобусов на маршруте в виде таблицы с указанием местного времени прибытия и отправления автобусов по каждому остановочному пункту;
  - размер платы за проезд и провоз багажа;
  - график работы водителей на маршруте с указанием времени и пунктов внутрисменного и межсменного отдыха.
7. Для решения вопроса об организации регулярного автобусного маршрута между субъектами Российской Федерации рассматриваются следующие документы:
  - заявка на открытие маршрута с указанием для юридического лица наименования, организационно-правовой формы, местонахождения, наименования банковского учреждения и номера расчетного счета, для индивидуального предпринимателя - фамилии, имени, отчества, данных документа, удостоверяющего личность;
  - копии учредительных документов и копия свидетельства о государственной регистрации юридического



лица;

копия свидетельства о государственной регистрации индивидуального предпринимателя;  
копия лицензии на осуществление перевозки пассажиров автомобильным транспортом;  
документ, содержащий сведения о количестве и типе транспортных средств;  
документы, перечисленные в пункте 6 настоящего Порядка.

8. Представленные документы регистрируются, по ним проводится экспертиза, и при ее положительном завершении они направляются в орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, с территории которого начинается маршрут, для принятия решения о возможности его открытия.

9. После получения согласия на открытие маршрута от органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации оформляется паспорт маршрута (форма прилагается), после чего паспорт маршрута, расписание движения автобуса и ходатайство о согласовании открытия маршрута направляются в субъекты Российской Федерации, по территории которых будет проходить или заканчиваться вновь открываемый маршрут.

10. Согласованные документы на открытие регулярного автобусного маршрута между субъектами Российской Федерации или аргументированный отказ с указанием конкретных причин направляются перевозчику.

11. На выполнение всех работ, связанных с открытием регулярных маршрутов между субъектами Российской Федерации, отводится, как правило, не более двух месяцев со дня поступления документов от перевозчика.

12. Отправление (прибытие) автобусов регулярных маршрутов между субъектами Российской Федерации производится, как правило, с автовокзалов (пассажирских автостанций), а также с мест, специально отведенных для этих целей исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации и соответствующим образом оборудованных.

13. Проезд пассажиров и провоз багажа осуществляются по билетам установленной формы.

14. Обследование автобусных маршрутов производится на основании пункта 4.15 Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами, утвержденного Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 8 января 1997 г. N 2 (зарегистрирован Минюстом России 14 мая 1997 г., регистрационный N 1302).

15. Один экземпляр паспорта маршрута представляется в Управление автомобильного и электрического пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

16. Управление автомобильного и электрического пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации на основании утвержденных паспортов маршрутов формирует общий реестр регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации.

**ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

109012, Москва, Рождественка 1, стр.1

Телефон: 926-10-00 Факс: 926-90-38. 200-33-56

8.09.2003 № АК-5/236-ис

**Главам Администрации субъектов  
Российской Федерации**

Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 14 августа 2003 года № 178, зарегистрированным в Минюсте России 4 сентября 2003 года (регистрационный № 5044), утвержден Порядок формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации.

В соответствии с данным Порядком вся техническая работа по оформлению документации на открытие новых и переоформлению – на действующих автобусных маршрутах, а также согласование ее с заинтересованными органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации возложена Минтрансом России на Российский автотранспортный союз (РАС) и уполномоченные им организации (ассоциации, союзы- члены РАС).

Министерство транспорта Российской Федерации просит при открытии новых и переоформлении уже действующих автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации строго придерживаться утвержденного Порядка.

**А.В. Колик**



**КОНОВАЛОВ Дмитрий Николаевич**

*Директор Управления пассажирских перевозок и автостоянок Московского Транспортного Союза*

**Об обеспечении транспортной безопасности в международном и междугороднем автобусном сообщении.**

Под «транспортной безопасностью» понимается уровень защиты и/или комплекс мер по предотвращению преступной деятельности (мошенничество, нападения на водителей и т.д.), а также террористических актов, направленных на объекты транспортной инфраструктуры. Сюда также можно отнести уровень защиты и комплекс мер по предотвращению аварий на дорогах общего пользования, которые приводят в той или иной степени к материальному ущербу, травмам или летальным случаям.

Состояние дел в этой области имеет огромное политическое значение для страны в целом, а для населения положение в этой области представляет собой острейшую проблему.

Мероприятия по повышению безопасности на автотранспорте и безопасности дорожного движения не должны осуществляться изолированно друг от друга. Программы по улучшению положения в этих двух сферах необходимо осуществлять совместно, с тем, чтобы получать обоюдную пользу, учитывая очевидную взаимосвязь между ними.

Разрыв между уровнем международных требований и существующим в нашей стране уровнем обеспечения безопасности транспортного комплекса нарастает постоянно. Это видно и на примере Москвы. Так, с переходом российской экономики на рыночные условия, значительно вырос объем межрегиональных и международных автобусных перевозок, осуществляемых на территории г. Москвы.

В настоящее время с территории города ежедневно осуществляется более 4000 отправок междугородних и международных автобусов. При этом недостаточное количество объектов инфраструктуры данного вида перевозок (автовокзалов, автостанций) в г. Москве и практическое

отсутствие действующей нормативной базы как федерального, так и регионального уровня, позволило автотранспортным предприятиям и индивидуальным предпринимателям организовывать регулярные автобусные маршруты от непригодных для этого мест (железнодорожных вокзалов, посольств и просто тротуаров). В таких местах отсутствуют элементарные условия обслуживания пассажиров, не говоря уже о каких-либо элементах антитеррористической защищенности. Касательно второй составляющей «транспортной безопасности», а именно «безопасности дорожного движения», ситуация также стремительно ухудшалась. Этому способствовали такие факторы, как катастрофический износ подвижного состава, многочисленные нарушения существующей нормативной базы (предрейсовый технический и медицинский контроль, нарушение времени труда и отдыха водителей и т.д.), а также нежелание организаторов перевозок нести расходы на поддержание установленного уровня безопасности и качества предоставляемых услуг.

Как правило, все эти перевозки составляли так называемый «чёрный» извоз, не подпадающий под государственное налогообложение. По экспертной оценке ежедневные сборы теневых структур с одной такой точки посадки-высадки составляет до 60000 рублей. А таких нелегальных пунктов посадки-высадки на 01.01.2005 в Москве насчитывалось порядка 37 (по официальным данным).

Зарубежный опыт говорит нам о том, что забота об укреплении транспортной безопасности находится в центре внимания не только государства. Этой проблемой крайне озабочены и активно участвуют в ее разрешении общественные организации. Так, например, в США сотни частных компаний и фирм, под эгидой соответствующих общественных фондов, систематически выделяют в рамках своих годовых бюджетов огромные средства на исследования и разработки по проблемам транспортной безопасности. Таково же положение в Канаде и ряде европейских стран. При этом, как показывает практика роль общественности в решении задач укрепления транспортной безопасности неуклонно растет.

Учитывая это, Московский транспортный союз, объединяющий в своих рядах более 50-ти московских перевозчиков, выполняющих порядка 60% междугородних и 20% международных перевозок, выступил инициатором и принял активное участие в подготовке распорядительного документа, регламентирующего и упорядочивающего междугородные и международные регулярные перевозки в городе Москве. 18 января 2005 года Правительством Москвы было принято постановление № 24-ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы».

В постановлении, в полном соответствии с Приказом Минтранса от 14 августа 2003 года № 178 «Об утверждении Порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации» и с «Времен-



ным регламентом по оформлению документов на осуществление перевозок пассажиров в международном регулярном автобусном сообщении» (утвержден первым заместителем Министра транспорта России 25.02.03г.), установлено требование по обязательному согласованию регулярных маршрутов и пунктов отправления и прибытия автобусов с органом исполнительной власти субъекта Федерации, а также сформирован минимальный набор требований к пунктам отправления и прибытия межрегиональных и международных маршрутов. Такие пункты должны иметь выделенные места остановки автобусов для посадки и высадки пассажиров, кассы по продаже билетов, залы ожидания и условия пользования бытовыми услугами, визуальное и звуковое информационное обеспечение пассажиров, места кратковременной стоянки автобусов.

В 2005 г. Департаментом транспорта и связи города Москвы на основании заявок эксплуатирующих организаций были согласованы 8 пунктов отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов.

Решение о согласовании пунктов отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов принималось комиссионно представителями Департамента транспорта и связи города Москвы, Департамента природопользования и охраны окружающей среды города Москвы, Москомархитектуры, Управления ГИБДД ГУВД города Москвы, Управления ФСБ по городу Москве и Московской области, Управления госавтонадзора по городу Москве, ГУП «Мосгортранс» и Московского транспортного союза после проведения комиссионного обследования пунктов.

Учитывая, что в настоящее время на федеральном и региональном уровнях отсутствуют обязательные требования по антитеррористической защищенности пунктов отправления и прибытия автобусов, при согласовании работы пунктов руководителям эксплуатирующих организаций представителями УФСБ по городу Москве и Московской области в рекомендательной форме были высказаны предложения о необходимости принятия мер по антитеррористической защищенности (по приблизительным оценкам инвестиции на проведение нижеуказанных мероприятий только на одном объекте составляют примерно 15000-20000 дол.США). На начало апреля текущего года на официальных пунктах отправления и прибытия междугородных автобусов реализованы следующие мероприятия по обеспечению безопасности объектов транспортной инфраструктуры:

**Гораэровокзал.** Охрану и обеспечение правопорядка на территории Гораэровокзала осуществляет служба авиационной безопасности, ЛОВД при Гораэровокзале на водном и воздушном транспорте и частное охранное предприятие. Зал ожидания и площадь перед фасадом здания круглосуточно контролируется системой видеонаблюдения. Гораэровокзал располагает всем необходимым оборудованием для организации досмотра пассажиров и багажа по авиационной

схеме, включая установку рамок металлодетекторов на входе в здание. Продажа автобусных билетов производится с указанием фамилии и инициалов пассажиров.

На автостанциях около станций метро «Теплый Стан» и «Красногвардейская» охрана осуществляется сотрудниками частного охранного предприятия, осуществляется видеонаблюдение в залах ожидания, на посадочных перронах и по периметрам автостанций с центральным пультом в комнате охраны. Посты охраны снабжены портативными металлодетекторами, которые используются для досмотра багажа и подозрительных пассажиров на входе в станции. Весь персонал автостанций снабжен персональными рациями и мобильными телефонами для оперативной связи. Кроме того, персонал экипирован светоотражающей яркой спецодеждой.

На автостанциях у станции метро «Домодедовская, у Казанского и Курского вокзалов» ведется видеонаблюдение, охрана осуществляется сотрудниками частного охранного предприятия, имеющими металлоискатели.

Кроме того, на Гораэровокзале, автостанциях у станций метро «Теплый Стан», «Красногвардейская» и у Казанского вокзала налажено взаимодействие с Управлением ФСБ РФ по городу Москве и Московской области по мониторингу пассажиропотока.

На автовокзале у станции метро «Щелковская» проведены инженерно-технические мероприятия по предотвращению несанкционированного проникновения транспорта, на территории и в помещениях установлены 14 камер видеонаблюдения, въезд и выезд автотранспорта контролируется частным охранным предприятием. Регулярно через громкоговорящую связь до пассажиров доводятся «Правила поведения при обнаружении бесхозных вещей и подозрительных предметов», в здании размещена наглядная агитация для пассажиров по антитеррористической тематике. Досмотр багажа проводится сотрудниками автовокзала только при сдаче его в камеру хранения и с согласия пассажиров.

В целях реализации п. 4 постановления Правительства Москвы от 18 января 2005 г. № 24-ПП, предусматривающего принятие мер по прекращению эксплуатации в г. Москве регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, а также пунктов отправления и прибытия таких маршрутов, не согласованных с Департаментом транспорта и связи города Москвы, приказом по Департаменту создана рабочая группа, в которую вошли представители Департамента природопользования и охраны окружающей среды города Москвы, Центрального управления государственного автодорожного надзора, Управления ГИБДД ГУВД г. Москвы, Управления БЭП ГУВД г. Москвы, Управления ФСБ по городу Москве и Московской области, ОАТИ города Москвы, Государственной земельной инспекции города Москвы, ГУП «Городская служба платных парковок», Московского горкома профсоюза работников автомобиль-



ного транспорта и дорожного хозяйства, Московского транспортного союза, Московского общества защиты потребителей.

Рабочей группой были проведены проверки наиболее крупных незарегистрированных мест отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов: на площадях Белорусского, Павелецкого и Киевского вокзалов, ул. Бутырский Вал, ул. академика Пилюгина (Консульство Германии), ст. метро «Царицино», «Южная», «Спортивная», «Пражская» и т. д.. Работаящие в этих местах организации не обеспечивают выполнение требований постановления Правительства Москвы от 18 января 2005 г. № 24-ПП и не предпринимают каких-либо мер по антитеррористической защищенности.

По результатам проверок Управление Государственных платных парковок расторгло договор на парковку автобусов с перевозчиками. Префектурам административных округов, на территории которых расположены несогласованные пункты посадки-высадки, и ГУВД г. Москвы направлено представление о принятии мер по прекращению их использования для отправления и прибытия автобусов. Подготовлено обращение в Прокуратуру города Москвы для правовой оценки деятельности выявленных перевозчиков и организаторов несогласованных мест отправления и прибытия автобусов.

Московским транспортным союзом было направлено более десятка писем в региональные транспортные ассоциации РАСа с просьбой о проведении разъяснительной работы с предприятиями-нарушителями.

Своеобразным индикатором повышенного внимания Правительства Москвы к этим вопросам явилось заседание Московской антитеррористической комиссии 16 марта 2006 года, целиком посвященной проблеме «транспортной безопасности» в Москве. Следующее заседание Московской антитеррористической комиссии намечено на 20 апреля 2006 года. Среди основных вопросов, которые стоят на повестке дня комиссии можно выделить:

1. Реализация мер антитеррористической защищенности на всех действующих на территории г. Москвы пунктах отправления и прибытия межрегиональных и международных автобусных маршрутов и проведение мероприятий по антитеррористической защищенности на всех местах парковки и отстоя нерегулярных межрегиональных и международных автобусов около рыночных и торговых комплексов.

2. Дальнейшее проведение работы по безусловному прекращению эксплуатации пунктов отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, не согласованных Департаментом транспорта и связи города Москвы и не соответствующих нормам антитеррористической защищенности, причём планируется инициировать проведения аналогичного комплекса

мероприятий по повышению антитеррористической безопасности пунктов отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов в других регионах Российской Федерации.

Несмотря на большую и целенаправленную работу, проведенную в 2005 г. по упорядочению межрегиональных и международных автобусных перевозок, включая их антитеррористическую защищенность, остается много нерешенных задач.

Одной из главных задач является необходимость строительства в городе Москве достаточного количества автовокзалов, способных качественно обслужить возрастающий объем межрегиональных и международных перевозок и имеющих необходимый уровень антитеррористической защищенности.

Постановлением Правительства Москвы от 18 января 2005 г. № 24-ПП Москомархитектуре поручена разработка схемы размещения пунктов отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, в рамках которой должна быть откорректирована схема размещения автовокзалов и определены возможности размещения новых автостанций. В настоящее время проводится согласование подготовленного ГУП НИИПИ Генплана г. Москвы технического задания на разработку такой схемы.

Другой важнейшей задачей является упорядочение нерегулярных межрегиональных и международных автобусных перевозок. В настоящее время объемы таких перевозок значительно превышают перевозки регулярные. К ним относятся в первую очередь так называемые челночные перевозки с московских рынков, туристско-экскурсионные, вахтовые перевозки, а также перевозки по разовым заказам.

После принятия постановления Правительства Москвы от 18 января 2005 г. № 24-ПП многие перевозчики, не желающие выполнять требования постановления, стали декларировать свои по сути регулярные перевозки, как нерегулярные, что было выявлено в ходе проверок, проведенных Рабочей группой.

Следует отметить, что процесс упорядочения межрегиональных и международных автобусных перевозок сдерживается очень слабым состоянием нормативно-правовой базы федерального уровня, которая в первую очередь должна регламентировать рассматриваемый вид перевозок, как затрагивающий пересекающиеся интересы всех субъектов Российской Федерации.

В марте 2005 г. первым заместителем Мэра Москвы в Правительстве Москвы П.Н. Аксеновым в адрес Министра транспорта Российской Федерации И.Е. Левитина было направлено обращение по вопросу необходимости регламентации на федеральном уровне вопросов организации и контроля межрегиональных и международных автобусных перевозок. В ответе Минтранса России указывалось, что подготовлены и находятся на заключительном этапе согласований проекты



федеральных законов «Устав автомобильного транспорта Российской Федерации» и «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения автомобильным и городским наземным электрическим пассажирским транспортом на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации».

Однако до настоящего времени эти законы не приняты. И даже в случае их принятия потребуется значительное время для разработки и принятия подзаконных актов, регламентирующих правила организации перевозок, требования к инфраструктуре перевозок и антитеррористической защищенности.

Учитывая всё вышеизложенное, хочется подчеркнуть, что нельзя решить проблему транспортной безопасности в отдельно взятом регионе. Это проблема комплексная и решать её надо всем вместе, включая и федеральные органы власти и

администрации регионов и общественные объединения граждан и профессиональные организации перевозчиков.

Задача усиления транспортной безопасности в нашей стране носит политический, экономический и социальный характер. Именно поэтому так актуально скорейшее принятие Закона «О транспортной безопасности».

К сожалению, в рассматриваемом проекте Закона «О транспортной безопасности» вся тяжесть финансирования предполагаемых мероприятий ложится на владельцев транспортных средств и транспортной инфраструктуры. Так как транспортная безопасность служит не только для пассажиров, а является частью государственной безопасности, то должна хотя бы частично финансироваться за счёт бюджета.



#### НОВОСТИ РЫНКА

#### **Очередное заседание Межведомственной антитеррористической комиссии г. Москвы.**

20 апреля состоится очередное заседание Межведомственной антитеррористической комиссии г. Москвы с продолжением обсуждения вопроса «О состоянии антитеррористической защищенности мест прибытия и отправления транспортных средств, осуществляющих международные и межрегиональные автобусные перевозки».

#### **В Москве построят автовокзал международного класса.**

В настоящее время ведется большая работа над новым генеральным планом развития г. Москвы до 2020 года и комплексной системой транспортного развития города до 2015 года. Особое внимание уделяется вопросу развития пассажирского наземного транспорта, в том числе и междугородным пассажирским перевозкам. В целях решения проблем «пробок» на улицах Москвы и оптимизации транспортного потока предлагается строить автовокзалы для международных пассажирских перевозок в разных районах Москвы на площадях рядом со станциями метро, близко расположенными к МКАД. Одним из предложений является строительство автовокзала международного класса по адресу ул. Подольских курсантов, вл. 7. для чего будет создано ОАО «Московский автобусный вокзал». Участниками общества будут ГУП «Мосгортранс» и ООО «Промтехэнерго». Строительство планируется на земельном участке, занимаемым филиалом ГУП «Мосгортранс» - Автобазой строительных машин и механизмов.

#### **В Краснодарском крае завершилась операция «Железнодорожный переезд Автобус Водитель».**

С 25 января по 31 марта 2006 года в Краснодарском крае проходила операция «Внимание! Железнодорожный переезд Автобус Водитель» с целью проверки соблюдения правил дорожного движения и обеспечения дорожными, железнодорожными организациями, владельцами транспортных средств норм, правил, стандартов в сфере безопасности дорожного движения.

С руководителей автотранспортных предприятий требовали проверять пригодность каждого водителя к осуществляемым им перевозкам. Кроме того, все руководители организаций были предупреждены о персональной ответственности за последствия в случае совершения водителями грубых нарушений Правил дорожного движения или дорожно-транспортных происшествий.

Особое внимание проверяющих отводилось контролю за наличием в путевых листах порядкового (учетного номера), даты выдачи, подписи диспетчера (уполномоченного лица), выдавшего путевой лист, штампа «Прошел пред-рейсовый медицинский осмотр», заверенного подписью медицинского работника с расшифровкой и подписи механика, разрешившего выезд, с расшифровкой, а так же штампа и печати организации, которой принадлежит автомобиль. Сейчас инспекторы подводят итоги операции.



**МОСЕЙКОВ Сергей Васильевич**

*Генеральный директор*

*Московского областного транспортного союза  
НП «АСМОП»*

В декабре 2005 г. на годовом собрании НП «АСМОП» принято решение об утверждении новой редакции Устава нашего партнерства. Так в названии партнерства появилось более широкое определение его участников и звучит оно, как Московский областной транспортный союз НП «АСМОП». Тем самым мы сегодня имеем возможность объединить всех участников транспортного комплекса и не делить их по видам. Ибо у всех участников, будь это автомобилисты или железнодорожники, авиация или речники цель и задача единая, перевезти как можно больше, качественно и быстро грузов и пассажиров. Соответственно извлекая из этого процесса максимальную прибыль и минимум затрат.

Введено понятие Президент партнерства. На эту должность избирается Председатель Совета. Первым Президентом Московского областного транспортного Союза НП «АСМОП» стал Винокуров Борис Аркадьевич.

Принято положение о представительствах Союза на территориях Муниципальных образований Московской области.

Решения о создании расширенной сети представительств принимались и ранее, но видимо на тот момент перевозчики к этому были не готовы. Свою зрелось к переменам, они проявили после выхода Закона Московской области №268 от 27.12.2005г. Выразилось это в первую очередь с несогласием по многим статьям этого закона и большим желанием принять участие в его доработке через подзаконные акты (правила и положения). А это значит, что сегодня перевозчик научился считать не только выручку, но и внимательно читать закон. Такой позитив радует и дает уверенность, что совместными усилиями будут выработаны единые правила игры, удовлетворяющие большинство. Закон нужен всем, но он должен быть справедлив ко всем его участникам. Учитывая, что на территории Московской области работает более 300 пассажирских перевозчиков (включая такси) очень сложно всех собрать в одном

месте и естественно при таком количестве практически невозможно обсудить и принять какое либо консолидированное решение по любому вопросу. Объединившись в представительство на территории муниципального образования перевозчики быстрее это сделают и смогут обсуждать не только законопроекты ни и решать внутренние споры.

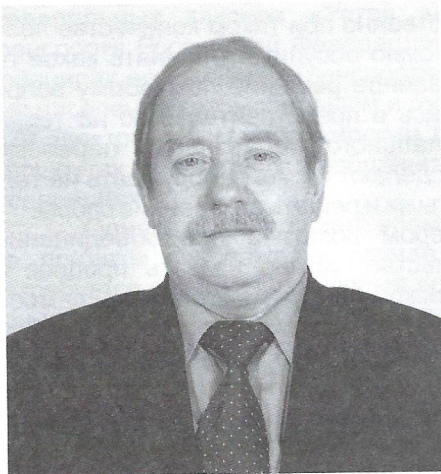
Примером позитива при объединение в представительство, можно назвать процесс в г. Дубна Московской области. Сегодня они самостоятельно определяют каким количеством им работать. Проведено обследование всей маршрутной сети города и определена четкая потребность количества и типа подвижного состава. Более того, начался процесс объединения, и небольшие перевозчики совместно используют одну производственную базу. Соответственно создаются равные условия, резко возросло качество предоставляемых услуг, выполняются все нормы и требования по предрейсовому осмотру транспорта и прохождению медицинского контроля водителями. Производится своевременное и качественное техническое обслуживание транспортных средств. А все это безопасность и высокое качество предоставляемых услуг населению.

Люберецкий район – очень сложная ситуация 12 перевозчиков на район. В представительство вошло 7 организаций. Результат – составлено и установлено на всех остановочных пунктах Октябрьского проспекта, основного в городе, единое расписание движение автобусов всех операторов. В планах до конца года оборудовать весь город. Сегодня в Московской области это впервые. Выиграли все – и перевозчики, и пассажиры.

Необходимо отметить, что в последнее время в автотранспортной отрасли наметился положительный момент в части нормотворчества и законов, как на федеральном так и региональном уровнях. И Московская область в этом не отстает. Так Закон Московской области регламентирует не только перевозки внутри области, но и межсубъектные. В нем даны четкие определения об обязательном согласовании с Министерством транспорта МО всех межсубъектных маршрутов, в том числе и проходящих по области транзитом. Данные меры обусловлены не только с позиции безопасности дорожного движения, но и позволяют определять допустимые нагрузки на транспортную инфраструктуру, дороги, а так же сохранить действующую маршрутную сеть области.

Одновременно хочу довести до читателей и тот факт, что на территории области принят ещё в 2003 году Закон Московской области «Об административной ответственности» и при Министерстве транспорта МО создано подразделение, которое контролирует его выполнение - это Государственное Учреждение Административно Транспортная Инспекция (ГУ АТИ).

**Новый адрес: г. Москва, ул. Веткина д.4  
тел./факс 8(495) 641-27-32**



**АППОЛОНОВ Евгений Васильевич**  
Начальник Правового управления  
ООО «Управляющая компания  
АВТОЛАЙН-ТРАНСЛАЙТ»

### **Звуковая реклама с использованием транспортных средств – новое в законодательстве о рекламе.**

С 1 июля 2006 года вступает в силу Федеральный закон от 13.03.2006 №38-ФЗ "О рекламе" (далее – Закон), за исключением части 2 статьи 20 и пункта 4 части 2 статьи 23, вступающих в силу с 1 января 2007 года, и части 3 статьи 14, вступающей в силу с 1 января 2008 года (статья 39 Закона).

Одно из нововведений Закона, установлено в вышеупомянутой статье 20, в пункте 6, не допускающее «распространение звуковой рекламы с использованием транспортных средств, а также звуковое сопровождение рекламы, распространяемой с использованием транспортных средств».

Данная норма представляется довольно спорной и неоднозначной. Законодатель, ограничивая распространение звуковой рекламы с использованием транспортных средств, подразумевая, возможно, в первую очередь запрет звуковой рекламы, распространяемой с помощью громкоговорителей, обычно устанавливаемых на крышах автотранспортных средств, не учел тот факт, что звуковая реклама может распространяться, в том числе, и в салонах данных транспортных средств в виде звуковых объявлений, сообщений и др.

Также, звуковое сопровождение рекламы присутствует при трансляции рекламных видеороликов на телевизионных экранах, мониторах, которые зачастую размещены в салонах не только автотранспорта, но и железнодорожного и авиатранспорта.

Напомним, что в указанной статье 20 Закона «Реклама на транспортных средствах и с их использованием», никак не классифицируется понятие «транспорт», и поэтому нормы данной статьи будут распространяться на все виды транспорта, включая вышеупомянутые железнодорожный и авиационный. На практике же, распространение звуковой рекламы в железнодорожном и авиаци-

онном транспорте происходит исключительно в салонах транспортных средств, а вне пассажирского салона распространение звуковой рекламы представляется маловероятным.

Таким образом, Закон запрещает распространение звуковой рекламы с использованием транспортных средств, при этом не уточняя, каким образом используется транспортное средство для распространения рекламы и кому адресована данная реклама – неопределенному кругу лиц, находящемуся за пределами самого транспортного средства, или пассажирам данных транспортных средств, или тем и другим.

Учитывая, что указанная норма не допускает распространение звуковой рекламы с использованием транспортных средств, и принимая во внимание тот факт, что любое техническое средство, аудио-видео аппаратура, таким или иным образом участвующая в распространении звуковой информации, содержащей элементы рекламы, в любом случае находится в самом транспортном средстве, и распространяется ИСПОЛЬЗУЯ транспортное средство, можно сделать вывод о том, что Закон запрещает любую рекламу, которая может быть «озвучена» техническими средствами, находящимися в транспортных средствах.

Таким образом, любая реклама, звучащая из аудио, видео проигрывателей любого транспортного средства, будет подпадать под определение «распространение звуковой рекламы с использованием транспортных средств», и данное действие будет признано незаконным, с привлечением владельцев данных транспортных средств, подпадающих под категорию «рекламораспространители», к административной ответственности (ст.38 Закона).

В итоге, получается то, что на практике любое уполномоченное лицо может оштрафовать «нерадивого» владельца автомобиля, только за то, что в салоне его транспортного средства, например по средствам радиотрансляции, передаваемой из аудио-проигрывателя, звучит какой-либо рекламный ролик, и действия автовладельца опять же будут подпадать под категорию «распространение звуковой рекламы с использованием транспортных средств».

Безусловно, подобная ситуация выглядит абсурдной, но напомним, что в настоящее время какие-либо комментарии, инструкции и правила по применению вышеуказанной нормы в законодательстве отсутствуют, и трактовка данной нормы, без уточняющих положений законодателя, может привести к подобным выводам.

Законодателю стоит обратить внимание не только на неоднозначность нормы пункта 6 статьи 20 Закона, ее сомнительные перспективы в применении на практике в том виде, в котором она существует сейчас, но и более конкретно изложить и сформулировать понятие «использование транспортных средств» в области распространения звуковой рекламы и определить на какие конкретные виды транспорта распространяются данные ограничения.



**АНИСИМОВ Владимир Алексеевич**

*Заместитель генерального директора  
ОАО «Тулаавтотранс»*

ОАО «Тулаавтотранс» выполняет пассажирские перевозки автомобильным транспортом общего пользования на территории Тульской области, а также за ее пределы. В состав акционерного общества входит 30 автопредприятий в которых имеется 840 автобусов различных марок. Перевозки осуществляются по 316 автобусным маршрутам, из которых 43 городские, 227 пригородные и 46 междугородные.

Для обслуживания пассажиров и оперативного руководства автобусным движением на линиях пригородного и междугородного сообщения на территории области ОАО «Тулаавтотранс» располагает разветвленной сетью линейных сооружений состоящей из 28 автовокзалов и автостанций, оснащенных автоматизированной системой продажи билетов на все направления.

В настоящее время предприятиями Тулаавтотранс выполняются междугородные межобластные перевозки пассажиров из г. Тулы и районных центров Тульской области Алексина, Арсеньево, Богородицка, Венева, Ефремова, Киреевска, Кимовска, Куркино, Новомосковска, Суворова, Узловой, Щекино в города Москву, Воронеж, Калугу, Рязань, Серпухов. Ежедневно указанные перевозки обеспечивают 48 автобусов, из которых 38 прибывают в г. Москву, из них 22 на автостанции ООО «Русские Автобусные Линии».

Регулярность движения на междугородных маршрутах составляет 98 %. Все маршруты, обслуживаемые ОАО «Тулаавтотранс» оформлены в соответствии с требованиями приказа Минтранса России от 14.08.2003г. №178.

Для выполнения междугородных перевозок автопредприятия располагают квалифицированными кадрами, необходимым подвижным составом и производственными базами, обеспечивающими техническую готовность автобусов. Обеспечен надлежащий контроль за техническим состоянием автобусов при выпуске их на линию, а

также предрейсовый медицинский контроль состояния водителей.

Ведется постоянная работа по обновлению подвижного состава для междугородных перевозок пассажиров. Так в 2005 г. приобретено 17 комфортабельных автобусов, которыми в первую очередь выполняются перевозки на маршрутах в город Москву.

Работа по обновлению парка и развитию междугородных перевозок будет продолжена и в 2006г. Будет приобретено 30 комфортабельных автобусов, открыто 4 маршрута в г. Москву из районных центров Тульской области Ефремов, Плавск, Новомосковск, Щекино с общим количеством работающих автобусов 12 единиц, а также увеличено количество рейсов на действующих маршрутах.

Вместе с тем за последние годы появилось большое количество индивидуальных предпринимателей, занимающихся междугородными перевозками пассажиров.

Как правило данные перевозки ими выполняются без соответствующего разрешения Минтранса России и зачастую с нарушениями требований предъявляемых при перевозках пассажиров в междугородном сообщении. А именно, отсутствует четкое расписание движения, прибытие и отправление автобусов осуществляется с необорудованных мест, что создает значительные неудобства для пассажиров. В основном перевозки выполняются микроавтобусами «Газель», не приспособленными для междугородных перевозок пассажиров и небезопасными при возникновении дорожно-транспортных происшествий.

Кроме того, перевозки ими осуществляются в условиях нездоровой конкуренции, когда время отправления автобусов индивидуальными предпринимателями устанавливается непосредственно перед отправлением автобусов, выполняющих перевозки по утвержденным маршрутам.

Данное положение сложилось в результате отсутствия необходимой законодательной и нормативной базы в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом, как на федеральном, так и на региональном уровне.

Поэтому в целях улучшения качества предоставления транспортных услуг, обеспечения здоровой конкуренции при выполнении пассажирских перевозок, исключения несанкционированных перевозок, Правительству РФ необходимо ускорить принятие Устава автомобильного транспорта Российской Федерации, а Министерству транспорта России на основании Устава нормативных правовых актов, содержащих нормы, обязательные для перевозчиков, пассажиров и владельцев транспортной инфраструктуры, регулирующих условия перевозок пассажиров, ручной клади и багажа.

**КЯЗИМОВ Гасан Тельманович**

*Директор по развитию продаж  
ООО "ЦТД "Русские Автобусы"*

Не секрет, что рынок междугородных перевозок важен в любом государстве и Россия в этом плане не исключение, а скорее даже наоборот. Пассажиропоток на межрайонном сообщении не очень напряженный, тем не менее, он стабилен и автобусы, вмещающие 30 – 45 пассажиров (до 500 км), в регионах необходимы. А потому абсолютно не удивительно, что в последнее время этот сегмент рынка стремительно разрастается. Именно для таких маршрутов и созданы автобусы КАВЗ-4238 и ГолАЗ-ЛиАЗ-5256.

Автобус КАВЗ-4238 среднего класса является новой разработкой Курганского автобусного завода на базе ПАЗ-4230 «Аврора». Благодаря удлинению базы на 1.24 метра достигнуто увеличение числа посадочных мест до 35/37. Новый автобус оборудован двигателем Cummins и соответствует нормам экологической безопасности Euro 2.

Сварной каркас кузова сделан из прямоугольных стальных труб, облицован оцинкованным стальным листом, стеклопластиковыми панелями и алюминиевыми крышками люков. Используется новая технология окраски, что позволяет увеличить срок службы кузова до 8 лет. Днище и колесные арки обрабатываются специальной антикоррозийной мастикой, что также способствует продлению срока службы автобуса.

Салон автобуса оборудован мягкими сидениями с высокой спинкой. Типы сидений варьируются в зависимости от пожеланий заказчика. Так же клиентам предлагается возможность оборудования пассажирских мест системой индивидуальной вентиляции и освещения. В салоне располагаются багажные полки со встроенными плафонами освещения.

Система отопления в салоне жидкостная. Работает от системы охлаждения двигателя и

независимого подогревателя. Обогрев салона осуществляется через 5 отопителей с электровентиляционной продувкой воздуха через радиаторы.

Объем багажного отсека, расположенного под салоном автобуса составляет 3,5 кубических метра.

ГолАЗ-ЛиАЗ-5256 относится к автобусам большого класса и рассчитан на 45 человек. Машина выпускается в двух модификациях и в зависимости от пожелания клиентов, может быть оборудована как отечественной агрегатной базой (ЯМЗ), так и западной – двигателями Caterpillar мощностью 230 и 300 лошадиных сил и КПП ZF. В процессе сборки автобус подвергается катафорезной обработке, что позволяет обеспечивать ресурс кузова 12 лет. На автобус предоставляется гарантия: 2 года без ограничения пробега или 150 тысяч километров пробега.

Оформление салона так же ни в чем не уступает западным аналогам: вместительные багажные полки, аудио и видео системы, регулируемые сидения и дополнительные ремни безопасности – все это может быть установлено в зависимости от пожелания заказчика.

Модернизирована стеклопластиковая облицовка передней и задней части автобуса, вклеенные тонированные стеклопакеты, двери качающегося типа, наружные зеркала новой модели, багажный отсек, составляющий 4,5 кубических метра, блок-фары MERCEDES – все это отличительные черты ГолАЗ-ЛиАЗ-5256.

В рамках дивизиона работает отлаженная система сервиса и гарантии, базирующаяся на взаимовыгодном использовании производственного и технического потенциала четырех автобусных заводов, 35-ти сервисных станций дилеров ООО «ЦТД «Русские Автобусы», сервисной сети ОАО «РусПромАвто» и опорных гарантийных пунктов заводов поставщиков сложных комплектующих изделий (ЯМЗ, КАМАЗ, ЗМЗ, Фойт, Катерпиллар, Вебасто, Кнорр-Бремзе). Менеджеры компании не просто передают автобусы заказчикам, а постоянно следят за работой каждой машины, с тем, что бы во время обратить внимание на ранее незамеченные недостатки, незамедлительно приступить к их устранению и учесть при модернизации новой автобусной техники.

Сроки поставок продукции Дивизиона наиболее оптимальны по сравнению с конкурентами. И для ГолАЗ-ЛиАЗ-5256 и для КАВЗ-4238 – это 1 месяц. Для удобства наших клиентов предлагаются различные схемы оплаты. В зависимости от их пожеланий, автобусы могут быть оплачены либо по обычной схеме, либо по лизингу. Срок лизинга определяются индивидуально.

Нашим клиентам мы предлагаем комплексное, выгодное для потребителя решение проблемы пополнения автобусного парка, включая адаптацию продукции под конкретного заказчика, поставку техники, проработку финансовой схемы, гарантийное и постгарантийное обслуживание.





## КАВЗ-4238 "Аврора"

Класс автобуса	Средний
Назначение	Междугородный
Колесная формула	4x2
Тип кузова	Несущий, вагонной компоновки
Ресурс кузова, лет	10
База, мм	4840
Длина / ширина / высота, мм	9610 / 2500 / 2995
Высота потолка в салоне, мм	1980
Количество / ширина дверей, мм	2 / передняя-830, задняя-770
Число посадочных мест	35
Нагрузка на переднюю/ заднюю ось, кг	2750 / 5070
Масса снаряженная / полная, кг	7820 / 10470
Мост	РЗАА
Рулевой механизм	МАЗ-64229 с гидроусилителем руля
Тормозная система	Пневматическая, двухконтурная с разделением на контуры по осям, тормозные механизмы всех колес-барабанные с клиновым разжимом, ABS
Вентиляция	Естественная, через люки и форточки
Емкость топливного бака, л	105
Объем багажных отсеков, куб.м	3,5
Система отопления	Жидкостная, от системы охлаждения двигателя и независимого подогревателя, имеет три отопителя с электровентиляционной продувкой воздуха через радиаторы
Двигатель (дизельный)	Cummins B 180 20 (Euro-2)
Количество и расположение цилиндров	6R
Рабочий объем (л.)	5,9
Мощность двигателя, кВт /л.с.	132(180) /2500
Макс. крутящий момент, Нм	650Нм при 1500 min <sup>-1</sup>
Контрольный расход топлива при 60 км/ч, л/100 км	24
Максимальная скорость, км/ч	110
КПП	ZF S6-85, механическая, 6-ти ступенчатая

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

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



КАВ3-4238 "Аврора"





ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ



ГолАЗ-ЛиАЗ 5256





ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

## ГолАЗ-ЛиАЗ 5256

Класс автобуса	Большой
Назначение	Междугородный
Колесная формула	4x2
Тип кузова	Несущий, вагонной компоновки
Ресурс кузова, лет	12
База, мм	5840
Длина / ширина / высота, мм	11400 / 2500 / 3200
Высота потолка в салоне, мм	2078
Количество / ширина дверей, мм	2 / 780
Число посадочных мест	44
Нагрузка на переднюю/ заднюю ось, кг	5900 / 10800
Масса снаряженная / полная, кг	11300 / 16700
Мост	гипоидный RABA A-109.23
Рулевой механизм	МАЗ- 64229 с гидроусилителем руля
Тормозная система	Пневматическая, двухконтурная с разделением на контуры по осям, тормозные механизмы всех колес - барабанные с клиновым разжимом, ABS
Вентиляция	Естественная, через люки и форточки, возможна установка кондиционера
Емкость топливного бака, л	238
Объем багажных отсеков, куб.м	4
Система отопления	Жидкостная, с независимым подогревателем WEBASTO
Двигатель (дизельный)	Catterpillar 3126 (Euro-3) / ЯМЗ (Euro-2)
Количество и расположение цилиндров	6 R / 6V
Рабочий объем (л.)	7,2 / 11,15
Мощность двигателя, кВт (л.с.)	172 (234) / 169 (230)
Макс. крутящий момент, Нм	895 Нм при 1440 min <sup>-1</sup> / 882 Нм при 1200 min <sup>-1</sup>
Контрольный расход топлива при 60 км/ч, л/100 км	24 / 26
Максимальная скорость, км/ч	110 / 110
КПП	ZF S6-85, механическая, 6-ти ступенчатая / ЯМЗ-236 Л, механическая, 5-ти ступенчатая

ООО "ЦТД "Русские автобусы"  
Центральный офис  
123290 г. Москва ул.2-я Магистральная д.8а, корп.3  
тел./факс: +7(495) 720-50-29, 720-50-63  
e-mail: rap@ruspromauto.ru

Филиал "Павлово"  
606008 г. Павлово, Нижегородская область,  
ул. Суворова д.1  
тел./факс: +7(83171) 3-12-59, 2-88-75  
e-mail: market@paz.nnov.ru, export@paz.nnov.ru

## АЭРОВОКЗАЛ



*Московский городской аэровокзал имеет более чем сорокалетний опыт осуществления автобусных перевозок пассажиров в аэропорты московского авиаузла и в рамках развития услуг по обеспечению междугородных и международных автобусных перевозок, предлагает автоперевозчикам широкий спектр услуг и развитую инфраструктуру по обслуживанию пассажиров в соответствии с требованиями, предъявляемыми нормативными документами автомобильного транспорта Российской Федерации.*

### История Аэровокзала

25 мая 1965 года день открытия нового городского аэровокзала.

Сам облик столичного аэровокзала, объём и качество выполняемых услуг для авиапассажиров дело чрезвычайно важное. По его работе авиапассажиры судили об уровне работы Аэрофлота в целом

Новый аэровокзальный комплекс создавался под руководством архитекторов Д. Бурдина, Ю. Васильева, М. Артемьева, В. Климова, В. Яковлева; инженеров Я. Гельмана, А. Румянцева, Г. Лисенко и сдан в эксплуатацию в декабре 1965 года. Он построен на Ходынском поле, где когда-то был овраг. Комплекс включал в себя аэровокзал с вертолётной и автобусной станциями, гостиницу и здание оперативных служб Министерства гражданской авиации (МГА).

Московский городской аэровокзал значительно разгрузил аэропорты Внуково, Шереметьево, Домодедово, Быково. Отсюда автобусы после выполнения всех технологических операций доставляли пассажиров прямо к трапу самолётов.

Благодаря новейшей технике, внедрению новых технологических процессов работы городской аэровокзал обслуживал до трёх тысяч пассажиров в час.

Штат сотрудников аэровокзала первоначально состоял из 400 человек. Только дежурных по регистрации пассажиров было около 70.

В связи с вводом нового аэровокзала большая работа была выполнена сотрудниками узла связи по обеспечению всех его рабочих мест

связью. Возникли многие вопросы с подбором специалистов в новые подразделения.

Многое изменилось в лучшую сторону в обслуживании пассажиров.

Если вылет самолёта задерживался или откладывался, транзитные пассажиры могли на специальных автобусах совершить экскурсию по Москве, побывать в Третьяковской галерее, познакомиться с Бородинской панорамой или посмотреть кинопрограмму в кинозале аэровокзала.

Первым начальником аэровокзала был назначен И.Ф. Осмаков.

Коллектив Центрального агентства воздушных сообщений (ЦАВС) перебазировал в аэровокзал несколько подразделений и, увеличив состав вдвое, начал с 1 января 1966 года работу по обслуживанию авиапассажиров.

Рядом с аэровокзалом была сооружена гостиница «АЭРОФЛОТ» на 520 мест. Штатный персонал гостиницы был тщательно подобран и подготовлен к работе. Открытие гостиницы состоялось 24 апреля 1964 года. Первым начальником гостиницы был назначен В.С. Голубев.

С дальнейшим развитием гражданской авиации страны, намного усложнились задачи МГА, (в том числе Московского авиаузла), возрос объём его работы. Предстояло многое переосмыслить, оценить накопленный коллективом опыт, наметить и осуществить меры по улучшению его работы в новых условиях.

Аэровокзал обеспечивал приобретение билетов в более чем 50 авиакассах... Регистрацию и отправку пассажиров к самолётам. Кроме наземного транспорта для этих целей, одно время использовали вертолёты.

На первом этаже аэровокзала – длинный ряд секций для регистрации пассажиров и оформления багажа. Они работали по направлениям и были окрашены в различные цвета: Кавказские и курортные линии – жёлтый, северозападные и южные линии – зелёный, восточные и среднеазиатские – оранжевый. Все операции механизированы.



Взвешенный на весах багаж поступал в специальные камеры и погружался в автобус. 26 секций одновременно обслуживали 26 рейсов. Пассажир затрачивал на оформление вылета максимум полчаса.



В операционном зале были установлены макеты самолётов и вертолётов, эксплуатирующихся в Аэрофлоте. Пассажир, прежде чем купить билет, мог подойти к ним и, познакомившись с расположением кресел на воздушном судне, выбрать любое, что называется по вкусу. По всему залу расставлены телевизионные справочные установки, смонтированы большие световые табло, сообщавшие о вылете и прилёте самолётов.

В 1969 году в соответствии с приказом Министра гражданской авиации в зале аэровокзала была развёрнута выставка – экспозиция по истории развития гражданской авиации. Её первым начальником и экскурсоводом был Ф.В. Чупраков.

Экспозиция хорошо выполненных макетов воздушных лайнеров и наземной техники гражданской авиации, содержательные материалы красочно оформленных стендов и витрин, представленные плакаты и брошюры, буклеты доходчиво рассказывали о достижениях воздушного транспорта нашей страны, особенно коллективов авиапредприятий Московского авиаузла. Достаточно места занимали материалы о лучших авиаспециалистах, о развитии внутренних и международных авиалиний, о делах малой авиации, об учебных заведениях Аэрофлота. Эту выставку с интересом посещали все, кто бывал в аэровокзале.

**В Московском городском аэровокзале предоставляются следующие дополнительные услуги:**

- Камера хранения и упаковка багажа;
- Информационно-справочные услуги;
- Комната матери и ребенка;
- Медицинские услуги;
- Парикмахерская;
- Пункты общественного питания и продажа товаров в дорогу;
- Торговый центр "Авиасити"
- Туристические услуги;
- Услуги по предоставлению мест в гостиницах Москвы;
- Справки по Москве;
- Пункт обмена валюты;
- Сдача в аренду помещений;
- Автомобильная парковка.



*Наш адрес:*  
125167, Москва Ленинградский пр-т, д.37, стр. 6.

*Контактные телефоны:*  
(495) 950-4938, (495) 950-4931  
Факс: (495) 950-4922

*Сайт:* [www.goraerovokzal.ru](http://www.goraerovokzal.ru)



Пункт отправления и прибытия автобусов регулярных межрегиональных и международных маршрутов		
1	Название пункта	«Аэровокзал»
2	Эксплуатирующая организация	ООО «Аэровокзал»
3	Руководитель эксплуатирующей организации	Хвальковский Василий Алексеевич
4	Руководитель пункта	Корнеев Алексей Алексеевич
5	Начальник отдела пассажирских перевозок	Андреева Наталья Александровна
	Режим работы	круглосуточно
6	Общая площадь земельного участка (га)	1 га
7	Общая площадь помещений (м <sup>2</sup> ):	1500 м <sup>2</sup> , в том числе авиа и ж/д кассы, распечатать, аптека, комната матери и ребенка, медицинский пункт, кафе, торговый центр, туалет, камера хранения
а)	зал ожидания	На 200 мест, работает круглосуточно
б)	диспетчерская	13 м <sup>2</sup> , работает круглосуточно
в)	количество касс	2, работают круглосуточно
	предварительная продажа билетов	за 14 дней
г)	пункты питания	кафе
д)	комната межрейсового отдыха водителей	Общая комната с телевизором и отдельные комнаты для сна
е)	наличие душевых кабин	есть
ж)	кабинет медицинского осмотра водителей	есть, работает круглосуточно
8	Охрана объекта (кол-во постов)	ЛОВД, ЧОП
9	Наличие охранных систем	есть
10	Наличие ограждения пешеходных зон	есть
11	Количество перронов:	
а)	прибытия – 4	Одновременно 4 автобуса
б)	отправления – 4	Одновременно 4 автобуса
12	Удалённость от станции метро (м)	800 м <sup>2</sup>
13	Удалённость от МКАД ( км.)	10 км
14	Время выезда от пункта до МКАД:	15/20 мин(по данным ООО «Аэровокзал»)
15	Мероприятия по реализации ФЗ о противодействии терроризму (обеспечение безопасности пассажиров)	Наличие рамок металлодетектора, досмотр кинологом с собакой. Возможность досмотра багажа по авиационной технологии, видеонаблюдение
16	По состоянию на март 2006г.: ежедневных отправок	15
17	Наличие ведомостей с паспортными данными пассажиров	имеются
18	Кол-во обслуживаемых предприятий:	10
19	Перечень регионов обслуживаемых перевозчиками:	Страны Западной Европы, Смоленская область, Ярославская область, Новгородская область
20	Наличие доп. услуг а/с:	
а)	ксерокопирование	-
б)	междугородний звонок	да
в)	международный звонок	да



### Национальный фонд защиты потребителей начал борьбу с частными автобусными перевозчиками

Национальный фонд защиты потребителей начал борьбу с незаконным извозом на рынке междугородных автобусных перевозок. В конце прошлой недели глава этого фонда заявил, что вместе с Генеральной прокуратурой они намерены ликвидировать нелегальную стоянку таких автобусов у Павелецкого вокзала.

По данным фонда, таких «автовокзалов» в Москве уже около 150. Большинство из них не имеют лицензии на такую деятельность, не оборудованы должным образом и находятся в неудовлетворительном техническом состоянии. Корреспондент «Вечерней Москвы» Александра Гавычева выяснила, как на самом деле работают частные фирмы-перевозчики.

Совершая дальнюю поездку с автовокзалов Москвы, редко кто утруждает себя поиском информации о том, какая организация обслуживает маршрут и легальна ли ее деятельность. Пассажиры такими вопросами себе голову не забивают: люди хотят вовремя, с комфортом и за приемлемую цену прибыть в нужное место. И им без разницы, кто это обеспечит – частное или государственное предприятие, с лицензией или без. Зато разница есть для городских властей, вот уже много лет пытающихся решить проблему нелегальных автобусных стоянок и несанкционированных перевозок. По сообщениям информационных агентств, появившихся на этой неделе со ссылкой на Национальный фонд защиты потребителей, в столице действует около 150 нелегальных автобусных стоянок. Одну из таких стоянок – у Павелецкого вокзала – Национальный фонд защиты потребителей собрался ликвидировать. В беседе с корреспондентом «Вечерней Москвы» руководитель Национального фонда защиты потребителей Александр Калинин охотно поделился своими соображениями.

– Проблема нелегальных автостоянок существует давно. В Москве, как и во многих городах, нет порядка в вопросе автотранспортных перевозок, а это источник многих бед, как для пассажиров, так и для государства. Во-первых, представители многих частных фирм просто захватывают площадку на территории железнодорожного вокзала и эксплуатируют ее безо всякой документации. Частники абсолютно произвольно назначают цену на билеты. Во-вторых, есть определенный порядок: каждому пассажиру должен выда-

ваться билет. А у большинства частников отсутствуют даже кассовые аппараты, билеты порой вообще на руки не выдаются. А без билета у пассажира нет никаких доказательств того, что он вообще пользовался услугами этой фирмы. Случись авария, люди не смогут предъявить к этой фирме никаких претензий.

Большинство нелегальных автостоянок расположены в непосредственной близости от железнодорожных вокзалов (Павелецкого, Курского, Казанского и т. д.). Однако вокзальное руководство считает, что нелегальные автостоянки – это проблема городских властей, «за которую у железнодорожников голова болеть не должна». Как пояснил «ВМ» начальник Казанского вокзала Андрей Гордиенков, вокзальная территория ограничивается городским тротуаром, все остальное – это уже город. А пресс-службе ОАО «Московские железные дороги» «ВМ» заявили, что частные стоянки автобусов мешают нормальной работе вокзалов, загромождают подъезды к вокзалам и своим грязным видом наносят урон престижу вокзалов: – Частники – таксисты и автобусы – как появились на заре перестройки, так мы и не в силах с ними совладать. Если город нам поможет, мы будем очень благодарны.

Знают о проблеме и в Департаменте транспорта и связи города. Однако в большей степени относят ее решение к компетенции УВД и ГИБДД Москвы: – Все, что касается работы правового поля, – это деятельность правоохранительных органов, – заявила в разговоре с корреспондентом «ВМ» начальник пресс-службы Мария Проценко. – Однако проблему мы не отрицаем. Она есть, и она очень запущена. Мы делаем все, чтобы ее решить. Конечно же, 150 стоянок – это цифра нереальная. Столько их быть просто не может. Сейчас идет работа по составлению реестра перевозчиков, также регистрируется прибытие и отбытие пассажирских автобусов, согласовываются маршруты. Что же касается цен на билеты, то частники имеют право брать за них столько, сколько захотят, абсолютно на законных основаниях. Тарифная политика есть у государства, но не у рынка.

#### «Фонд ветеранов МВД – это надежно».

Больше всего коммерческих рейсов автобусов отправляются со стоянки в районе Казанского вокзала. Незаконная автостанция с Volvo и «Икарсами» расположена рядом со входом в здание вокзала. Мимо равнодушно проходят люди в гражданской форме. Водители автобусов в разговор вступать не торопились, по всем вопросам отсылая к своему начальству. Однако сразу предупреждают, чтобы о скидке не просила.

– Нет у нас скидок никаких, – улыбается на мою просьбу водитель «Икаруса» в потертой кожанке, продающий билеты до Воронежа прямо с рук. – У нас и так билеты дешевые, 400 рублей всего.

Билеты на рейс автобуса Мосгортранса до Воронежа – на 50 рублей дороже. Что касается



отсутствующих телевизоров и неработающих туалетов, то ситуация далеко не столь однозначная, как описывают ее в Национальном фонде защиты потребителей. К примеру, отправившись на Курский вокзал, корреспондент «ВМ» наблюдал совершенно иную картину. На узком тротуаре перед вокзалом стояло всего два автобуса маршрута «Москва–Владимир». Но зато какие! Новенькие оранжевые Neoplan'ы выгодно выделялись из грязно-красной массы «Икарусов». Очередь от их дверей тянулась на несколько десятков метров.

– А вы знаете, какая фирма вас обслуживает? – поинтересовалась у пассажиров корреспондент «ВМ».

– Нам без разницы, лишь бы сесть.

– А вдруг это нелегальная фирма?

– Девушка, нас сейчас интересует только одна проблема – хватит нам места на этом автобусе или нет. Больше ничего.

Новые сиденья, туалет, два телевизора. Два с половиной – три часа в дороге. Цена билета – 160 рублей.

На автостоянке Павелецкого вокзала корреспондента «ВМ», представившегося учительницей, подыскивающей автобус для школьной экскурсии, взяли в оборот прямо при выходе из подземного перехода. Молодые люди, окружив меня тесной толпой, наперебой предлагали разные маршруты – Липецк, Волгоград, Воронеж, Саратов, Ставрополь и так далее. Услышав слово «экскурсия», один из них тут же вывел меня из окружения.

– Вы очень правильно решили, что обратились именно к нам, – быстро проговаривая слова, начал беседу молодой человек, представившийся диспетчером Александром. – Наша фирма называется «Фонд ветеранов МВД». Вы вдумайтесь в это название, оно уже говорит о надежности. На рынке мы 8 лет, все маршруты «накатанные», есть и постоянные клиенты. А то, что о нас плохо отзываются в Мосгортрансе, так это не слушайте. Это же все из-за конкуренции. И кассовые аппараты у нас есть, и цены вполне нормальные. Салон у нас удобный, но туалеты не работают. В России живем... Но детишкам мы остановим, как попросят.

Узнав о том, что на «экскурсию» поедут целых сорок пять человек (а это целый автобус), Александр даже согласился ознакомить «учительницу» с документацией. Лицензия у фирмы действительно была, однако качество документа, а вернее ксерокопии, не позволяло разглядеть ни название ведомства, выдавшего его, ни подпись руководителя.

#### **«Люди рискуют и ездят на частниках».**

В пресс-службе Мосгортранса мне пояснили, что на рынок междугородных перевозок они вышли недавно и пока имеют всего три маршрута – до Воронежа, до Ростова-на-Дону (который действует только летом) и до Волгограда.

Маршруты Мосгортранса обслуживают преимущественно отечественные автобусы («Волжанин», ГолАЗ). Машины, по словам начальника пресс-службы ведомства Ольги Терно,

оборудованы туалетами, телевизорами, аудио- и видеоаппаратурой.

– В прошлом году поехали частным автобусом в Волгоград. Это был ужас какой-то. Автобус сломался на полпути до города, мы, разумеется, добрались гораздо позднее обещанного. А во второй раз я ехала в жутко неудобном кресле. Ноги, можно сказать, «на ушах» были. С другой стороны, частники тоже разные бывают – у кого-то и автобусы в приличном состоянии, и техосмотр проходят, и цены вменяемые. А другие ездят на каких-то развалахах.

Отзывы пассажиров, с которыми удалось пообщаться корреспонденту «ВМ» у стоянок частных автобусов, несколько отличались от оценок представителя Мосгортранса. Так, например, на Казанском вокзале студент одного из московских вузов Павел, регулярно ездящий на родину в Волгоград, признал, что на государственном автобусе этого маршрута билет стоит дешевле на 50 рублей, однако там не подают чай, и нет телевизора, как в частном, да и сервис, по его мнению, у частников лучше.

Там же пассажиры маршрута Москва–Ставрополь тоже высказались в пользу частников, из-за того что эти автобусы прибывают на место гораздо быстрее «государственных». А что касается удобств, то, к примеру, осматривая автобус до Шуи (Владимирская область), корреспондент «ВМ» ни туалета, ни телевизора не обнаружил.

Конечно, несколько новых частных немецких автобусов не решают проблему междугородных автобусных перевозок. Как не решит ее и ликвидация незаконных автобусных стоянок у городских железнодорожных вокзалов. И вообще, как заявил «ВМ» заместитель директора управления Щелковского автовокзала Александр Шишлов, пока не вполне понятно, что именно с этой проблемой делать.

– Это повсеместная проблема. Ею занимается городской Департамент транспорта и связи. Однако нелегальные автобусные стоянки как были, так и есть. А документы частники какие угодно могут показать, но это ничего не гарантирует. Кто знает, где они их взяли.

Наши автобусы (государственный транспорт Мосгортранса) в полном порядке, что регулярно подтверждает техосмотр. Однако люди рискуют и ездят на частных автобусах. С другой стороны, если сейчас всех частников запретить, то люди останутся с тремя государственными маршрутами – до Воронежа, Ростова-на-Дону и Волгограда.

*Газета «Вечерняя Москва»  
№56 (24347) от 3 апреля 2006 года  
(понедельник)*



**МИТЯЕВ Николай Алексеевич**  
*Президент Тульской ассоциации  
Автотранспортных предприятий.*

Поездки в Москву стали для жителей окружающих столицу областей обычным делом. Больше не надо штурмовать «длинную, зеленую» - сел на ближайшей остановке в «лайн», и вскоре выходишь у метро. Даже недавний «ледниковый период» нисколько не отразился на регулярности движения междугородных автобусов, ведь конкуренция среди перевозчиков высокая, а пассажиропоток в столицу отличается постоянством.

Так что неудивительно, сколько беспокойства доставили пассажирам московские власти, приняв Постановление № 24 –ПП от 18 января 2005 года, и ограничив движение иногородних автобусов, проходящих по территории столицы.

Уцелевшие дальнобойные станции закрепили за известными компаниями и теперь, в основном, они дислоцируются поблизости от крупных столичных автопарков. Остальные станции, не вошедшие в городской реестр междугородных маршрутов, должны прекратить эксплуатацию.

Для туляков и жителей области, привыкших к московским маршруткам, это решение оказалось совершенно неприемлемым. Ведь все удобство данного вида транспорта состояло в том, что можно было за минимальное время (по графику 2,5 часа) добраться до ближайшей станции метро – прямо как из спального района самой Москвы в час пик. Неудивительно, что на маршрутном такси люди уже ездили на постоянную работу, туда и обратно. Обычная картина, когда бригада вахтовиков, чаще всего в составе безработных шахтеров, бронирует рейс маршрутки «Тула – Москва». А чем это не социально ориентированные перевозки? В общем, одно дело – дальние междугородные автобусы и совсем другое – маршрутки из прилегающих к мегаполису территорий.

По мнению Николая Митяева, президента Тульской ассоциации автотранспортных предприятий (организации, уполномоченной на

территории Тульской области в разработке и согласовании паспортов междугородных маршрутов) постановление столичного мэра было принято без учета специфики перевозок различных категорий пассажиров. Паспорта междугородных маршрутов наших предприятий согласованы и внесены в федеральный реестр приказом по Минтрансу РФ от 2003 года. И поэтому туляки вышли с предложением в Департамент транспорта и связи Москвы об организации специально оборудованных пунктов для отправления маршруток с уже сложившихся остановок. Соответствующее ходатайство направлено в Московское правительство Российским автотранспортным союзом, поддержавшим позицию своего регионального участника. Мини-автостанции целесообразно оборудовать на юге города. В частности, у станции метро «Бульвар Дмитрия Донского», «Улица Академика Янгеля» и Северное Бутово.

В то же время, как сообщил заместитель директора Департамента транспорта и связи Тульской области Павел Попов, на междугородных маршрутах вводятся ограничения по выхлопным газам и повышенные требования к технической оснащенности подвижного состава в целом. Эти стандарты продиктованы перспективой вступления России в ВТО, и они должны быть не ниже требований «ЕВРО-2». Что означает постепенный переход наших перевозчиков на более современный и комфортабельный парк автобусов. Сейчас к работе в новых условиях готовятся как сами перевозчики, так и отечественный автопром. Впрочем, тульские транспортники для себя уже определились: они закупают импортные автобусы средней вместимости, если новые, то это «Драконы» или «Форды», а из относительно подержанных популярны «Мерседесы» и «Неопланы». Единственное, что сейчас удерживает их от полного обновления парка - так это отсутствие четкой политики не только на междугородных маршрутах, но и на внутригородских перевозках. У людей нет ясности, что с ними будет через пару месяцев, год – разгонят их власти или же добавят более успешные конкуренты.

В настоящее время только на Москву из города оружейников отправляются разномастные автобусы из десятка точек. Оба городских автовокзала, относящихся к ведомству ОАО «Тулаавтотранс», понятно, допускают на свою территорию только машины аффилированных предприятий. Разумеется, это отнюдь не тульский эксклюзив. Такая дискриминация «чужих» перевозчиков происходит повсюду в стране, и, как считает президент ассоциации «Тулатранс» Н.А. Митяев, проблему необходимо улаживать принятием соответствующих нормативных актов. Прежде всего, учитывать в региональном законе о транспорте, находящемся сейчас в стадии прохождения в областной Думе. Пусть автовокзалами управляют независимые компании и очень желательно, чтобы в этом принимали участие городские власти. Плоды такой совместной



деятельности за рубежом могла воочию наблюдать делегация наших транспортников, недавно побывавшая в городах Евросоюза по линии Российского автотранспортного союза.

А между тем неотрегулированный рынок междугородных перевозок в Туле приводит к тому, что подчас у какого-нибудь крупного торгового центра оборудуются сразу два посадочных пункта, относящихся к разным фирмам. Уже никого не волнует, что автобусы, бывает, уходят полупустыми, а то и с одним-тремья пассажирами на борту. Стоимость проезда также сильно разнится, от ста до полутора рубля. Это при том, что в последнее время поездка в старой доброй электричке обходится дороже, а трястись в ней до первой станции метро на час дольше. Крупные транспортные компании демпингуют, на грани фола лавируя между местными бюджетными перевозками, на которые у них имеется муниципальный заказ, и свободными от госрегулирования междугородными.

Конечно, ситуация бы однозначно определилась с введением конкурса на обслуживание маршрутов, но пока для этого нет должной законодательной базы, а без федерального закона в Туле служба заказчика транспортных услуг не решается устанавливать жесткие правила игры. Антимонопольное управление все равно признает их несостоятельными и даст отбой. Так уже было не раз.



**ЧАЛЕНКО Леонид Анатольевич**  
*Советник по правовым вопросам  
НП «Единая Транспортная Система  
«Российские Автобусные Линии»*

В начале прошлого года Правительство Москвы приняло Постановление № 24 – ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории города Москвы». Этим же документом были утверждены Порядок согла-

сования регулярных межрегиональных и междугородных автобусных маршрутов (приложение № 1) и Временное положение о пунктах отправления и прибытия автобусов регулярных межрегиональных и международных маршрутов (приложением № 2).

Таким способом городские власти пытаются легализовать и урегулировать стихийный рынок пассажирских автобусных перевозок.

Необходимость принятия указанного постановления обусловлена резким увеличением пассажиропотока на региональных направлениях. Перевозчики продолжают эксплуатировать устаревший, не соответствующий экологическим нормам подвижной состав. Многие ЛиАЗы, ЛАЗы, Икарусы изготовлены еще в 80 - е годы. Требование использовать на межрегиональных маршрутах автобусы класса II и III ГОСТ Р 41.36 – 99 с двигателями, соответствующими стандарту ЕВРО – 2, не соблюдается.

В сущности, инициатива Москвы не нова. Власти столицы лишь воспользовались положительным опытом стран Европы, где приняты единые нормы выброса вредных веществ в атмосферу и длительное время эксплуатируются автобусы с двигателями, соответствующими указанным нормам. В развитие решения Москвы Правительством Российской Федерации 12 октября 2005 года также был утверждён регламент «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ».

Автопредприятия, не желая обновлять свой подвижной состав (хотя для этого был дан шестимесячный срок), различными способами стали выражать недовольство справедливыми требованиями властей. Тем самым они поставили под сомнение главные принципы любого перевозчика – заботу о безопасности и комфорте пассажиров.

Как упоминалось выше, Постановлением Московского правительства был утвержден порядок согласования работы пунктов отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов и определены требования к обустройству таких пунктов.

Эти меры обусловлены, с одной стороны, ухудшением экологической обстановки в центре города. С другой стороны, они призваны защитить жителей и гостей столицы, так как все наиболее опасные террористические акты были совершены лицами, приехавшими к местам их совершения (в т.ч. и в Москву) на автобусах и автомобилях.

В настоящее время в столице имеется множество нелегальных остановочных пунктов междугородных автобусов. В частности, у гостиницы «Юность» (станция метро «Спортивная»), у станции метро «Юго - Западная», вдоль Варшавского и Каширского шоссе у станций метро «Южная», «Пражская», «Царицыно», «улица Академика Янгеля», «Орехово», у Киевского (на площади Европы) и Белорусского (на площади Тверской заставы) железнодорожных вокзалов.

На нелегальных остановочных пунктах



отсутствует необходимый минимум удобств для пассажиров (залы ожидания, туалеты и т.п.).

Продажа билетов производится либо бесконтрольно, либо не производится вообще, поэтому в бюджет города не поступают налоговые отчисления и обязательные платежи.

Кроме того, пока в городе действуют нелегальные пункты прибытия и отправления межрегиональных и международных автобусов, добросовестные перевозчики находятся в неравных условиях конкуренции по отношению к нелегальным.

Поэтому принятие Постановления № 24 – ПП стало необходимым и очень своевременным шагом в вопросе урегулирования автобусных пассажирских перевозок.

Однако в процессе его реализации был выявлен ряд недоработок. В частности, имеют место случаи, когда перевозчики заключают договоры с утвержденными автобусными станциями, но продолжают выполнять перевозки с нелегальных остановочных пунктов, подвергая опасности пассажиров.

В связи с этим возникает необходимость предусмотреть в главе 11 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях ответственность за нарушение требований, установленных Постановлением № 24 – ПП. Например, дополнить кодекс статьей 11.30. «Нарушение порядка межрегиональных пассажирских перевозок», решить вопрос о привлечении к административной ответственности автопредприятий, использующих автобусы, не соответствующие ЕВРО – 2 (статья 8.22. КоАП Российской Федерации «Выпуск в эксплуатацию механических транспортных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах либо нормативов уровня шума»).

Следует предусмотреть регламентацию нерегулярных междугородных автобусных перевозок, чтобы исключить случаи, когда под видом перевозок по заказам выполняются регулярные межрегиональные перевозки без обязательного утверждения маршрутов и выполнения требований, направленных на обеспечение безопасности пассажиров (обязательные медицинские осмотры, предоставление необходимого времени для отдыха, проведение технических осмотров транспортных средств и т.п.).

Также необходимо решить вопрос о наличии в действиях владельцев нелегальных пунктов отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов и «черных» перевозчиков признаков уголовного преступления, предусмотренного ст. 171 Уголовного кодекса Российской Федерации (Незаконное предпринимательство) с созданием соответствующей судебной практики, а также внести в УК России дополнения, устанавливающие ответственность за невыполнение антитеррористических требований.

Кроме того, в состав рабочей группы по реализации Постановления Правительства

Москвы № 24 – ПП от 18 января 2005 года целесообразно было бы ввести представителей Прокуратуры города Москвы для обеспечения постоянного прокурорского надзора и своевременного принятия мер к соответствующим лицам и организациям при выявлении оснований для этого в ходе деятельности рабочей группы.



**СВЕШНИКОВ Юрий Юрьевич**  
Исполнительный директор  
Московского Транспортного Союза

Согласно п.6 Постановления Правительства г. Москвы № 24-ПП от 18.01.05 г. ГУП НИиПИ генплана Москвы составлено техническое задание на разработку «Схемы размещения пунктов отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов».

В настоящий момент указанный документ согласован Департаментом транспорта и связи и направлен для дальнейшего согласования.

### **ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ НА РАЗРАБОТКУ «СХЕМЫ РАЗМЕЩЕНИЯ ПУНКТОВ ОТПРАВЛЕНИЯ И ПРИБЫТИЯ РЕГУЛЯРНЫХ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ»**

1. Основание для разработки:  
Постановление Правительства Москвы от 18 января 2005 года № 24-ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов»
  2. Государственный заказчик:  
Департамент транспорта и связи города Москвы
  3. Генеральный проектировщик:  
ГУП НИиПИ генплана Москвы
- Организации соисполнители:  
ГлавАПУ (территориальные мастерские)

**4. Цель работы:**

Разработка принципов формирования и размещения пунктов оправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов с учетом развития системы городского пассажирского транспорта и улично-дорожной сети». Рассматриваемая территория - площадь всего города.

**5. Содержание:**

5.1 Подготовить программу-задание для разработки проекта.

**5.2 Существующее положение:**

5.2.1 Сбор исходных данных. (Представляется заказчиком):

- перевозчики (наименование, адрес, телефон);

- пункты отправления (местоположение, территория, объемы пассажирских перевозок, количество отправок в сутки, перечень маршрутов, данные по типу и количеству подвижного состава и др.).

5.2.2 Анализ межрегиональных и международных автобусных перевозок по характеру связей и направлений маршрутов, а также сложившейся системы взаимодействия их с городским транспортом;

5.2.3. Объемы пассажироперевозок в межрегиональном и международном сообщении с распределением его по основным пунктам отправления;

5.2.4. Комплексный анализ работы существующих автостанций и пунктов отправления и прибытия, реализация ранее отведенных

участков.

Обследование действующих пунктов отправления и малоделятельных конечных станций наземного пассажирского транспорта г. Москвы.

**5.3. Проектные предложения:**

5.3.1 Определение ожидаемого объема перевозок по расчетным периодам и распределение его по основным направлениям, по характеру связей и категории пунктов отправления;

5.3.2 Разработка принципов формирования и оптимального размещения пунктов отправления и прибытия в структуре города с учетом хода реализации схемы размещения автовокзалов в городе Москве и минимизации пробега автобусов по территории города;

5.3.3 Определение потребности в пунктах отправления и прибытия (По расчетным периодам);

5.3.4 Укрупненная оценка потенциального воздействия размещаемых объектов (автостанций и пунктов отправления) на состояния окружающей среды;

5.3.5 Разработка схемы размещения автостанций и пунктов отправления с учетом схемы размещения автовокзалов с выделением первоочередных объектов;

5.3.6 Анализ развития УДС в зоне;

5.3.7 размещения объектов;

5.3.8 Техничко-экономические показатели;

5.3.9 Выполнение демонстрационных материалов по теме.

**РЕГИОНЫ: ТРАНСПОРТНЫЕ СОЮЗЫ**

**БУЗДИН Игорь Иванович**

Исполнительный директор

Тульского областного автотранспортного Союза

- Игорь Иванович, 1 марта 2004 года в вашей области создан Тульский областной автотранспортный Союз. На Ваш взгляд, это необходимость? Если да,

то что явилось предпосылками создания такой организации.

- Да. Создание областного автотранспортного Союза действительно необходимость, продиктованная временем.

Сегодня, в непростых условиях функционирования транспортной отрасли особенно актуально стоят вопросы обеспечения безопасности перевозок, защиты от нездоровой конкуренции на рынке транспортных услуг, оказания практической помощи малому бизнесу и поддержки предпринимательства.

Решение множества составляющих данных вопросов представляет интересы, как автотранспортников, так и пользователей их услуг. В частности, не секрет, что сегодня пассажирский автобусный транспорт, несмотря на отнесение его к объектам жизнеобеспечения, представляет собой, пожалуй, самый широкомасштабный объект зоны повышенной опасности.

Попробуйте представить себе: если ранее пассажирские автобусные перевозки выполняли чуть больше 20-ти хорошо подготовленных



специализированных транспортных предприятий, то в настоящее время - около 200 самостоятельных различных организаций и тысячи индивидуальных предпринимателей.

На смену сформированной структуре управления пришел вместе с разгосударствлением стремительный финансовый интерес. Коммерческие цели перевозчиков все более занимают преимущественное положение в условиях сложившегося правового вакуума, создавая новые проблемы и для них, и для окружающих.

Распалась система подготовки водителей и транспортных средств для безопасной работы на линии, и, как следствие этого, растет аварийность на пассажирском транспорте. Присущая частному бизнесу предприимчивость и отсутствие правового механизма управления позволяют предпринимателям развернуть свою деятельность на маршрутах с устойчивым пассажиропотоком, т.е. выполнять перевозки исключительно на выгодных для них условиях.

Отсюда нездоровая конкуренция, правовая незащищенность населения, проблемы контрольным и надзорным органам.

В то же время, учитывая, что частный бизнес в транспортной отрасли, как и по всей стране, достиг широкого масштаба, например, у нас в области его доля составляет более 60 %, а развитие транспортных предприятий по-прежнему оставляет желать лучшего, нельзя допустить оттока предпринимателей с транспортного рынка. Иначе вновь возникнут проблемы обеспечения населения перевозками.

Оказание практической помощи малому бизнесу, создание между ними атмосферы партнерства, повышение уровня безопасности перевозок - все это явилось необходимостью создания автотранспортного союза.

- Кто является учредителями Союза?

- Союз насчитывает 12 учредителей - юридических лиц. Это практически все предприятия, осуществляющие маршрутные перевозки в г. Туле, а также предприятия аналогичного профиля из г.г.Новомосковск и Ефремов.

- Цели и задачи Союза?

- Союз создан в целях содействия созданию благоприятных условий для автотранспортной деятельности, представления законных интересов и защиты прав своих членов в сфере социально-трудовых и связанных с ними экономических отношений с профессиональными союзами и их объединениями, органами государственной власти и местного самоуправления.

Для достижения указанных целей Тульский автотранспортный Союз разрабатывает и осуществляет комплекс мер, направленных на:

формирование нормативно-правовой базы в области осуществления и регулирования автотранспортной деятельности;

налаживание и развитие сотрудничества в сфере социально-трудовых отношений на автомобильном транспорте;

развитие инфраструктуры автомобильного

транспорта;

повышение безопасности дорожного движения и обеспечение безопасных условий автотранспортной деятельности;

создание, развитие и совершенствование механизмов сотрудничества членов Союза;

формирование условий для эффективной экономической деятельности членов Союза и оживления их инвестиционной активности;

создание равных условий для справедливой конкуренции на рынке автотранспортных услуг;

повышение профессиональной квалификации персонала членов Союза.

Для достижения поставленных целей и решения указанных задач Союз:

выявляет общие для членов Союза проблемы на основе изучения состояния автотранспортной отрасли, рынка автотранспортных услуг, экономического продолжения автотранспортных организаций;

представляет и защищает интересы членов Союза в органах власти, общественных организаций, иных органах, а также за границей;

инициирует подготовку новых и корректировку действующих нормативных правовых актов по вопросам автотранспортной деятельности;

организует обсуждение и, при необходимости, экспертизу законов и других правовых документов по вопросам автотранспортной деятельности;

участвует в разработке и реализации государственных проектов и программ, а также проектов и программ по Тульской области, направленных на развитие автомобильного транспорта. Содействует получению членами Союза государственных заказов и др.

- Каковы планы Союза на ближайшую перспективу?

- После регистрации Союза проведено 12 собраний, на которых обсуждались общие проблемы по вопросам организации перевозочного процесса. Заключены Соглашения о взаимодействии Союза с органами исполнительной власти.

Такие Соглашения подготовлены и направлены на согласование главам муниципальных образований Тульской области, в городах, где на регулярных маршрутах преобладает частный сектор и вопрос организации перевозок создает проблему как для перевозчиков, так и для органов исполнительной власти.

- Игорь Иванович, сколько новых транспортных организаций вступило в Союз с момента его основания?

- На протяжении 2-х лет работы нашей организации в нее вступило 6 транспортных организаций и индивидуальных предпринимателей г.Тулы и области. У меня на столе лежит еще 4 заявления о приеме в Союз.

Наша работа и в дальнейшем будет направлена на улучшение качества обслуживания пассажиров и совершенствование транспортной системы области.



**СОЛОМАТИН Юрий Васильевич**  
 Генеральный директор  
 ООО «Тульская Транспортная Компания»

Все большее количество междугородных перевозчиков начинают осознавать реальную выгоду от сотрудничества с общественными некоммерческими организациями. Об этом говорит и то, что в Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» постоянно вступают новые члены.

Мы рады представить еще одну компанию, вступившую в наше партнерство – ООО «Тульская Транспортная Компания» (г. Тула). С Генеральным директором, Соломатиным Юрием Васильевичем, побеседовал корреспондент журнала Андрей Авдоничев.

Юрий Васильевич прошел путь от рядового водителя до руководителя компании. ООО «Тульская Транспортная Компания» образована под его началом в 2005 году и, на данный момент, обслуживает несколько направлений, в том числе: Тула – Москва, Богородицк – Москва, Плавск – Москва. Большой опыт Юрия Васильевича и доскональное знание специфики автобусных перевозок, а также понимание всех особенностей работы сотрудников и их потребностей, позволили ему с успехом и в краткие сроки занять одну из ведущих ролей на данных направлениях благодаря профессиональному подходу к своей работе.

В самом начале деятельности компании, из Москвы автобусы отправлялись от станции метро «Красногвардейская», так сказать, «от тротуара». Такие «полевые» условия создавали множество трудностей, в том числе для водителей – они фактически были вынуждены совмещать множество функций – охранять машину, принимать плату за проезд, контролировать поток пассажиров. Помимо этого на их плечи ложилось общение с различными «структурами», занимающимися поборам на исторически сложившихся местах скопления междугородных автобусов. Разумеется, усложняло ситуацию и то, что водители не имели возможности полноценно удовлетворить элементарные человеческие потребности в отдыхе и нормальном питании.

После выхода Постановления Правительства Москвы от 18.01.2005г. № 24-ПП, Юрий

Васильевич принял решение о выполнении требований нового закона столицы. Несмотря на экономические потери, связанные с заменой подвижного состава на новый, отвечающий экологическим требованиям Евро-2, он перевел рейсы на официальный пункт отправления и прибытия междугородных автобусных маршрутов, соответствующий новым требованиям законодательства г. Москвы.

В настоящее время все автобусы ООО «Тульская Транспортная Компания», прибывающие в Москву, отправляются от автобусной станции «Красногвардейская». Станция обеспечивает круглосуточную охрану транспортных средств, диспетчерско-кассовое обслуживание, а пассажиропоток контролируется сотрудниками станции. Водители предприятия имеют возможность отдохнуть в специально оборудованной комнате отдыха, пройти предрейсовый и межрейсовый медосмотр, пообедать в комфортной столовой. Кроме того, на станции они застрахованы от разного рода несанкционированных поборов.

ООО «Тульская Транспортная Компания» – организация молодая и динамично развивающаяся. Быстрая динамика роста была напрямую связана с высоким качеством подвижного состава и современным уровнем обслуживания пассажиров. Четкое соблюдение графика движения и своевременное выполнение дополнительных рейсов по заявкам автостанции в выходные и праздничные дни, позволило компании достичь высоких результатов. На данный момент в парке предприятия около двадцати единиц транспортных средств таких марок как Mercedes, KIA, BOVA, SSANG YONG.

Помимо регулярных междугородных перевозок автобусы «Тульской Транспортной Компании» осуществляют как групповые, так и туристические поездки по договорам с туристическими агентствами Тулы и Москвы. В летний сезон автобусов обслуживаются маршруты южного направления автобусами повышенной комфортности. В зимний период это, в основном, экскурсионные маршруты по популярным историческим и культурным местам.

Руководство «Тульской Транспортной Компании» постоянно заботится о повышении качества обслуживания и безопасности перевозки пассажиров, регулярно обновляя свой подвижной состав. В декабре 2005 года предприятие заключило договор с официальным представителем фирмы «Ю – Хан» (Южная Корея) в г. Владивостоке на поставку автобусов повышенной комфортабельности. Кроме этого, проводятся мероприятия с водителемским составом по технике безопасности, повышению уровня предоставляемого сервиса, а также повышению квалификации сотрудников.

Мы надеемся, что членство в Некоммерческом Партнерстве послужит для ООО «Тульская Транспортная Компания» основой для дальнейшего роста и процветания, а решение г-на Соломатина о вступлении в партнерство – положительным примером для других междугородных транспортных компаний.

**РАСКИН Дмитрий Александрович***Заместитель руководителя**Группы компаний «Русские Автобусные Линии»*

С развалом Советского Союза распались и связи между регионами России. На смену плановой экономике, отлаженной десятилетиями, пришел дикий, подчас криминализированный рынок. Не миновал этот процесс и сферу междугородных и международных перевозок.

Почувствовав бесконтрольность и безразличие со стороны властей, многие предприниматели в Москве и областях России решили, что цивилизованные методы ведения бизнеса менее рентабельны, и ушли с официальных автостанций и автовокзалов на тротуар. Работая без кассовых аппаратов, не согласовывая свою деятельность ни с кем, они начали получать сверхприбыль. При этом бюджеты регионов не получали ни гроша, о мерах антитеррористической защищенности было напрочь забыто, подвижной состав не соответствовал никаким требованиям, а предрейсовый медицинский и технический контроль на тротуаре провести было попросту невозможно.

Но с принятием в городе Москве в январе 2005 года Постановления Правительства Москвы №24-ПП, ситуация начала в корне меняться. В столице были приняты в эксплуатацию 8 пунктов прибытия и отправления межрегиональных автобусных маршрутов, соответствующих требованиям сегодняшнего дня. Ужесточены требования к качеству подвижного состава, безопасности пассажиров, к соблюдению перевозчиками налогового законодательства.

На фоне этого возникла необходимость налаживания прерванных связей между официальными станциями и автовокзалами разных городов, чтобы предприниматели, вышедшие из теневого сегмента, могли оформить документацию на перевозки в полном объеме, имея закольцованный двумя или более регионами маршрут.

Не всегда и не везде удается достигнуть понимания.

Причин тому множество. От полностью сданных всевозможным торговцам площадей, до элементарного нежелания вступать в конфронта-

цию с криминальными структурами, чье влияние на рынок межрегиональных перевозок местами очень велико.

На этом фоне хочется выделить сотрудничество ГП «Автовокзал – Калуга» (г. Калуга) и автостанции «Теплый Стан» (г. Москва) – эксплуатирующая организация ООО «Русские Автобусные Линии».

1 июня 2005 года было заключено Генеральное соглашение между этими двумя ключевыми предприятиями на Московско – Калужском направлении.

Этим соглашением провозглашался приоритет добросовестных перевозчиков на маршруте Калуга – Москва путем отказа в предоставлении нелегалам мест отправления с автовокзалов, при отсутствии у них договоров со второй стороной, соглашения и пакета документов, оформленных в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Таким образом, определились правила игры. Легализовавшиеся контрагенты автовокзалов, получили цивилизованные условия для деятельности, улучшили на порядок подвижной состав, стали работать, не боясь всевозможных проверок. Регионы получили налоги, а в рамках проводимых антитеррористических мероприятий спокойнее и комфортнее стало и самим пассажирам.

Вроде бы все точки расставлены, но нет - на нелегальных пунктах у станций метро «Юго-Западная» и «Киевская» в подворотнях грузят свои полуразвалившиеся «Икарусы» частники - калужане, контролируемые различными ОПГ. У некоторых из них есть даже договоры с Щелковским вокзалом или Гораэровокзалом как официальными пунктами отправления и прибытия межрегиональных автобусных маршрутов. При этом, ни при каких условиях договорные отношения выполнены не будут, потому как, к примеру, путь от Щелковского вокзала в час пик до выезда из Москвы на Калужском направлении удвоит время в пути. Пассажиру это не выгодно. Да и разгрузиться в Калуге придется не в цивилизованных условиях вокзала, а на обочине, так как руководство Автовокзала Калуга, следуя букве соглашения с Автостанцией «Теплый Стан», нелегалов не пустит.

Такая политика дает свои плоды. В текущем году ООО «СервисТрансАльтис» - в недавнем прошлом одно из крупнейших предприятий – нелегалов, проведя переговоры с участниками Генерального соглашения, качественно улучшило подвижной состав, и, заключив агентские соглашения, вошло в цивилизованный рынок.

Совместными усилиями с московскими коллегами ведется работа по ликвидации нелегального извоза с первого перрона ГП «Автовокзал-Калуга», которое, по каким-то никому неизвестным причинам, выпало из поля зрения местных и областных Калужских властей, а в Москве руководство ООО «Русские Автобусные Линии» будет держать на контроле мероприятия рабочей группы, следящей за выполнением Постановления №24-





ПП, по легализации или ликвидации несогласованных пунктов у станции метро «Юго-Западная» и площади Киевского вокзала. Таким образом, будут защищены права добросовестных Калужских перевозчиков, исключен демпинг тарифов и недобросовестная конкуренция со стороны «черных» перевозчиков.

Все вышесказанное лишний раз подчеркивает важность роли администраций регионов на

рынке перевозок, и насущную потребность возрождения утраченных связей между однопрофильными региональными предприятиями. Только совместные усилия всех участников рынка международных и междугородных перевозок смогут навести порядок, и воссоздать разрушенную в одночасье, создававшуюся годами отлаженную систему междугородных перевозок.



## МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

**СМИРНОВ Николай Николаевич**

*Заместитель генерального управляющего компании «Евролайнс» г. Москва*

В 70-х годах 20 века ряд европейских компаний, занимавшихся автобусными пассажирскими перевозками, задумались об объединении своих усилий и создании единого бренда, который стал бы известен во всей Европе как символ качества и высокого уровня обслуживания пассажиров. Автобусные перевозки должны были приобрести новый имидж.

Идея получила поддержку. И в 1985 году была создана Организация «Евролайнс» (EUROLINES Organization), штаб-квартира которой находится с тех пор в Брюсселе. Организация объединяет транспортные компании разных стран. Каждый перевозчик работает самостоятельно, при этом придерживаясь общих стандартов качества.

На сегодняшний день международная сеть Евролайнс, объединяющая 38 автобусных компаний, является бесспорным лидером на рынке автобусных пассажирских перевозок 28 стран. Маршрутами Евролайнс можно доехать до 1500 городов.

Все маршруты обслуживаются автобусами, в салоне которых расположены кресла с откидывающимися спинками, туалеты, аудио и видео системы. Прослушивание музыки и просмотр кинофильмов не производится в период с 23-00 до 06-00. Начиная с 1 апреля 1998 года, курение, равно как и распитие спиртных напитков, в автобусах на

всех маршрутах Евролайнс запрещено.

**Евролайнс Россия.**

ЗАО «Евролайнс» (Санкт Петербург) было образовано в 1997 при активном участии эстонской компании «MootorReisi» AS, выступившей в качестве учредителя. В апреле 1998 года на рынке международных автобусных перевозок появилась ещё одна компания - «Евролайнс-Москва», с самых первых шагов занявшая лидирующие позиции в этой сфере. Сегодня известный европейский бренд уже не нуждается в рекламе на территории России. Ежедневно из Москвы в среднем отправляются 2-3 рейса «Евролайнс» (в Латвию, Эстонию, Германию, Францию и Бельгию). Рассматривается создание аналогичных компаний и в других крупных городах России.

Пассажиропоток на линиях «Евролайнс» увеличивается из года в год. Столь быстрое развитие компании было обусловлено тем, что с самого начала своей деятельности в России «Евролайнс» предложил клиентам европейский уровень обслуживания. Кроме того, при продаже билетов компания использует международную систему бронирования и продажи билетов в режиме on-line, применяет гибкую систему скидок, не только охватывающую разные возрастные категории, но также дающую возможность членам одной семьи или группы купить билеты на наиболее выгодных для себя условиях. В кассах «Евролайнс» можно приобрести автобусные билеты не только на собственные рейсы ООО «Евролайнс», но и на другие маршруты европейского направления.

В настоящий момент ведется активная работа по привлечению региональных транспортных компаний с транзитным или конечным пунктом в столице к сотрудничеству. Речь идёт о создании единой маршрутной сети, которая бы позволила пассажирам осуществлять в Москве пересадку на международные линии «Евролайнс». Таким образом, происходит предварительное заполнение автобуса задолго до его отправки, что помогает проводить мониторинг пассажиропотока в рамках анти-террористических мероприятий.

ООО «Евролайнс» владеет собственными автобусами, стремится постоянно обновлять парк машин, а также предоставлять пассажирам сервис мирового класса.



## ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

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



**Мосгортранс**

## **АВТОБУСНЫЕ ПАРКИ ГУП «МОСГОРТРАНС г.МОСКВЫ»**

### **1 АВТОБУСНЫЙ ПАРК**

117342, Москва,  
Введенского ул., д. 6  
т. +7(495) 1211017  
ф. +7(495) 1211000

### **2 АВТОБУСНЫЙ ПАРК**

111024, Москва,  
Кабельная 5-я ул., д. 1  
т. +7(495) 6731125  
ф. +7(495) 6733671

### **3 АВТОБУСНЫЙ ПАРК**

127549, Москва,  
Бибиревская ул., д. 2  
т. +7(495) 9014345  
ф. +7(495) 9011700

### **4 АВТОБУСНЫЙ ПАРК**

105066, Москва,  
Новорязанская ул., д. 27  
т. +7(495) 2076028

### **5 АВТОБУСНЫЙ ПАРК**

123308, Москва,  
Силикатный 3-й пр., д. 9  
т. +7(495) 1914030  
ф. +7(495) 1951507

### **6 АВТОБУСНЫЙ ПАРК**

127521, Москва,  
Анненская ул., д. 25  
т. +7(495) 6185103  
ф. +7(495) 6183248

### **7 АВТОБУСНЫЙ ПАРК**

127238, Москва,  
Верхнелихоборская ул., д. 4  
т. +7(495) 4887411

### **9 АВТОБУСНЫЙ ПАРК**

115230, Москва,  
Нагатинский 2-й пр., д. 8  
т. +7(495) 1138526  
ф. +7(495) 1138761

### **10 АВТОБУСНЫЙ ПАРК**

107497, Москва, Монтажная ул., д. 11  
т. +7(495) 4620396  
ф. +7(495) 4625294

### **11 АВТОБУСНЫЙ ПАРК**

125445, Москва,  
Левобережная ул., д. 6  
т/ф. +7(495) 4589111

### **12 АВТОБУСНЫЙ ПАРК**

143400, Моск. Обл.,  
Красногорск г., Губайлова ул., д. 58  
т. +7(495) 1123323

### **13 АВТОБУСНЫЙ ПАРК**

115487, Москва,  
Андропова просп., Д. 20  
т. +7(495) 5630347  
ф. +7(495) 5634622

### **14 АВТОБУСНЫЙ ПАРК**

119361, Москва,  
Проектируемый пр., д. 8  
т. +7(495) 4370149  
ф. +7(495) 4370125

### **15 АВТОБУСНЫЙ ПАРК**

125371, Москва,  
Волоколамское ш., д. 112  
т. +7(495) 4913941  
ф. +7(495) 4911291

### **16 АВТОБУСНЫЙ ПАРК**

115583, Москва,  
Каширское ш., д. 67  
т. +7(495) 3987177  
ф. +7(495) 3987555

### **17 АВТОБУСНЫЙ ПАРК**

117545, Москва,  
Подольских Курсантов ул., д. 5  
т. +7(495) 3159188  
ф. +7(495) 3154988

### **18 АВТОБУСНЫЙ ПАРК**

117574, Москва,  
Новоясеневский просп., д. 4  
т/ф. +7(495) 4218100

### **ФИЛЕВСКИЙ**

### **АВТОБУСНО-ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ ПАРК**

121293, Москва,  
Дениса Давыдова ул., д. 2  
диспетчер:  
т. +7(495) 1481280  
т/ф. +7(495) 1485366

# НАЧАЛО 21 ВЕКА - НОВЫЙ ЭТАП В РАЗВИТИИ АВТОСПОРТА



Название команды SYRUS RALLY TEAM на русском языке произносится как Сайрус Ралли Тим, и происходит от наименования спонсора команды SYRUS SYSTEM Ltd (GB)



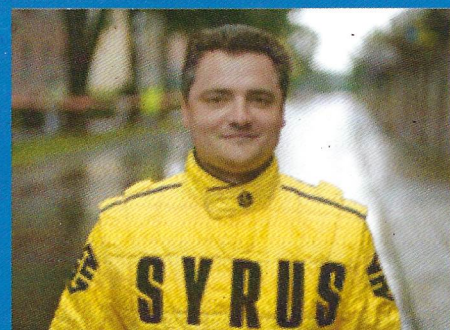
С 2004 году SYRUS RALLY TEAM имеет статус международной команды. Помимо российской, образована эстонская организация MTU KLUBI "SYRUS RALLY" во главе с Айваром Партсом (Aivar Parts) и построен комплекс в городке Канепи (Kanepi) Южной Эстонии ( 64 километра от Российской границы ).



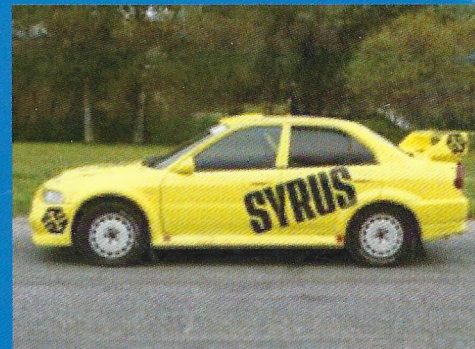
Команда SYRUS RALLY TEAM - это большой, сильный спортивный коллектив ( на конец 2005 года он представлен 3-мя экипажами, общая численность команды составляет 20 человек). Стиль отличающий команду, проработанный имидж, собственные принципы в отношении к результатам соревнований, ответственность - характерные признаки SYRUS RALLY TEAM. Главное - быть лучшими для самих себя, следовать выбранной стратегии, достигать поставленных перед собой целей.

## ДЕНИС ЛЕВЯТОВ

Дата рождения: 10 июня 1968 г.  
Должность: директор команды, пилот  
Звание: мастер спорта  
Спортивные достижения: 4 место в чемпионате России 2003 г.  
Самая запомнившаяся гонка: ралли "Хеброс-92" Болгария ВАЗ -2108 ( 300 км. 35°C в тени 60°C в машине)  
Интересы: ралли, горные лыжи  
Семейное положение: женат, есть сын и дочь



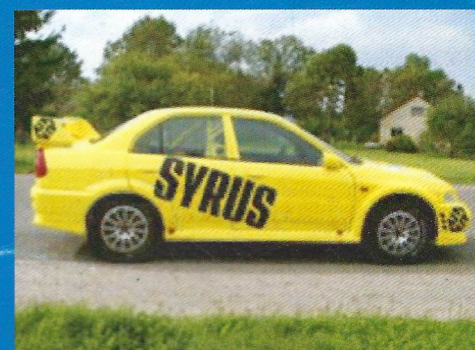
Mitsubishi Lancer EVO VI группа "А" (2000)



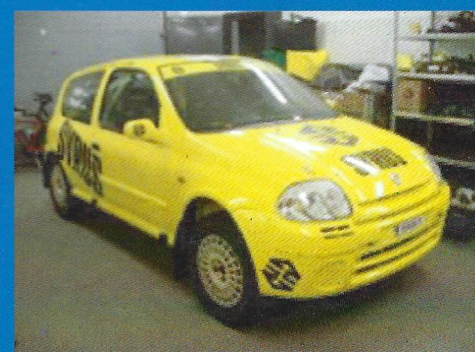
Mitsubishi Lancer EVO VI группа "А" (2003)



Mitsubishi Lancer EVO VI группа "N" (2006)



Mitsubishi Lancer EVO VI группа "N" (2006)



Renault Clio sport группа "N"