



РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

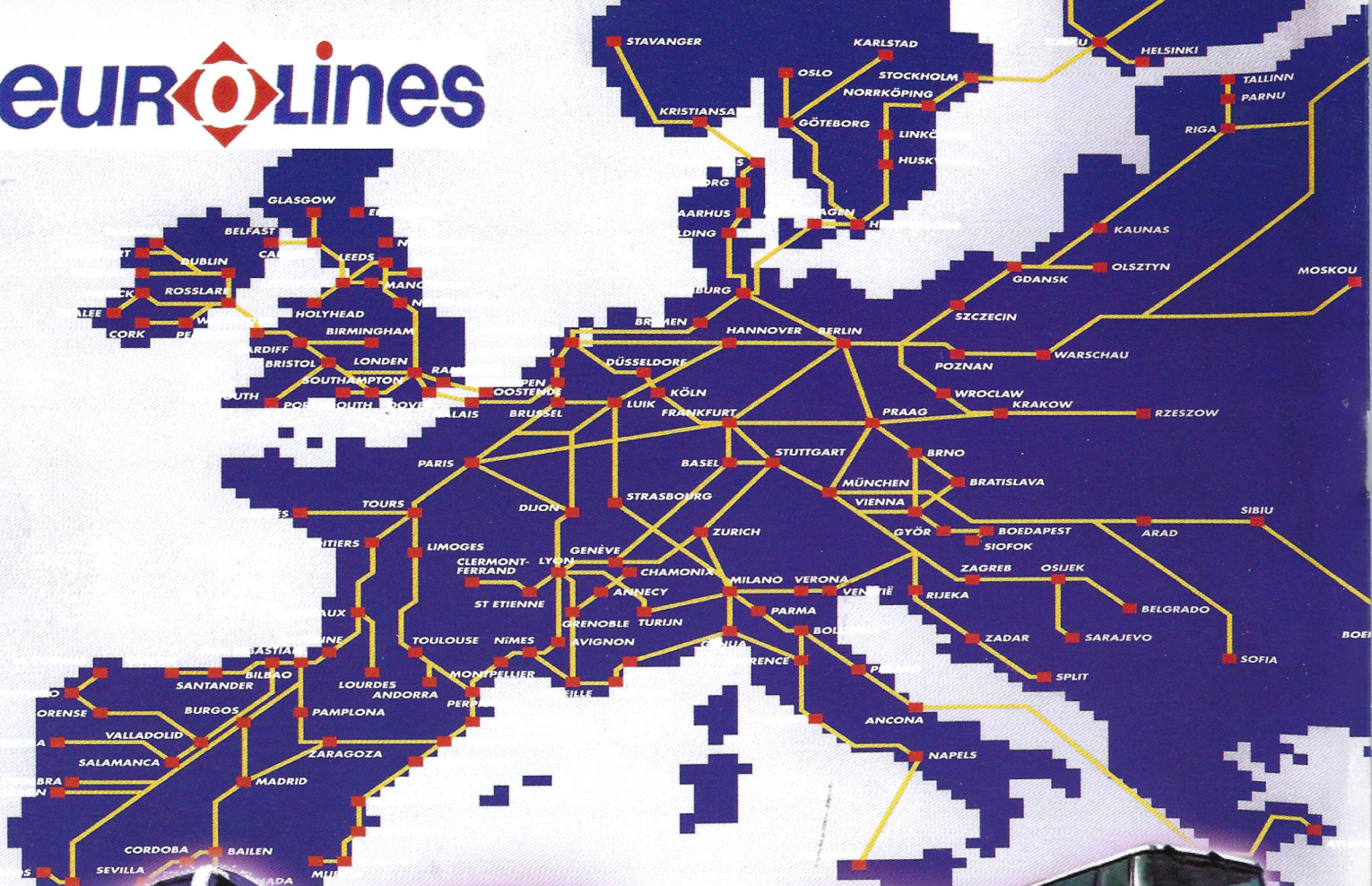
МОСКОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ САЛОН 2006



СЕГОДНЯ ПРЕМЬЕРА, ЗАВТРА - МАРШРУТ

№6 СЕНТЯБРЬ 2006

eurolines



ЕВРОЛАЙНС

Историческая и информационная справка

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.

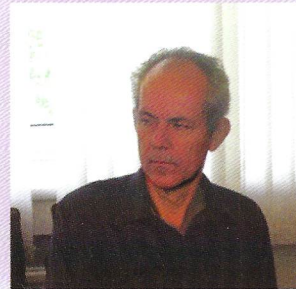
Идея получила поддержку. И в 1985 году была создана Организация «Евролайнс» (EUROLINES Organization) штаб-квартира которой находится с тех пор в Брюсселе. Организация объединяет транспортные компании разных стран. Каждый перевозчик работает самостоятельно, но придерживаясь общих стандартов.

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.

Центры продажи билетов на автобусы находятся во всех крупнейших городах, обычно на автостанциях, железнодорожных вокзалах или в непосредственной близости от них.

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. Животные не принимаются к перевозке.





ПРАВЛЕНИЕ НЕКОММЕРЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА	
- Назначен новый исполнительный директор партнерства	4
- Развитие представительств партнерства в регионах (Д.Н. Коновалов).....	4
ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ПАРТНЕРСТВА В РЕГИОНАХ	
- Ставропольский край.....	5
- Республика Марий Эл.....	6
МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	
- Сотрудничество операторов рынка (Ирина Баранова).....	8
РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ	
- Рекомендации VIII съезда Российского автотранспортного союза по вопросам взаимодействия членов РАС с территориальными органами профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.....	10
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ	
- Расширенное заседание Научно-технического совета Министерства транспорта Московской области.....	12
АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ	
- Широкая сеть информационно-кассовых пунктов – залог устойчивой работы автовокзала и его конкурентоспособности стихийно сложившимся пунктам отправления и прибытия междугородных автобусов (Борис Лоран).....	14
ПРОИЗВОДИТЕЛИ АВТОБУСОВ	
- Модели междугородных и туристических автобусов, представленные на Московском международном автомобильном салоне 2006.....	15
МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	
- “Вокзал не застрахован” (Павел Арабов, газета “Гудок”).....	19
- Почтовые отправления рейсовыми автобусами.....	22
- “Автобусы застряли в социализме” (Павел Арабов, газета “Гудок”).....	22
- “Транспортный кулак для защиты пассажиров” (Елена Соколова, газета “Молодой коммунар”).....	24
- Новости.....	25
ОБСУЖДАЕМ ВЫПОЛНЕНИЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ № 24-ПП	
- Восемь согласованных пунктов прибытия-отправления междугородных автобусов в городе Москве: czy они? (Авдоничев Андрей).....	26
- К вопросу об отношениях автовокзал-перевозчик в городе Москве (Олег Богатов).....	28
ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕВОЙ РАССЫЛКИ ИЗДАНИЯ.....	30

Информационный бюллетень Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» № 6 сентябрь 2006

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

Учредитель:

Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

Экспертный совет:

Б.А. Винокуров - Президент Российской транспортно-экспедиционной компании «Ространссервис», Президент Московского областного транспортного союза

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

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

Д.Н. Коновалов - Директор Управления пассажирских перевозок и автостоянок Московского транспортного союза

Над номером работали:

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

Адрес Правления партнерства:

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

Телефон./факс: (495) 633-12-89;

Сайт: www.rosbuslines.ru

E-mail: info@rosbuslines.ru

Тираж 750 экз.

НАЗНАЧЕН НОВЫЙ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ПАРТНЕРСТВА

31 июля 2006 года состоялось внеочередное заседание Правления некоммерческого партнерства «ЕТС «Российские Автобусные Линии», которое удовлетворило заявление Артамонова М.М. и освободило его от обязанностей Исполнительного директора Партнерства по собственному желанию. По предложению Московского транспортного союза новым Исполнительным директором Партнерства назначен Коновалов Д.Н.

Родился Дмитрий Николаевич в 1963 году в Москве. После окончания ВУЗа и аспирантуры с 1990 года работает в сфере пассажирского транспорта. С 1990 по 1993 годы работал главным специалистом Отдела внешних экономических связей Министерства транспорта Российской Федерации.

С 1993 по 1996 годы – директор по эксплуатации фирмы «Райхерт». С 1997 года возглавлял автотранспортное предприятие «Виадук», специализирующееся на международных пассажирских автоперевозках. Имеет большой опыт практической работы в этой области. С 2004 года он является Директором Управления пассажирских перевозок и автостоянок Московского транспортного союза – крупнейшего в Московском регионе объединения автоперевозчиков.

РАЗВИТИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ ПАРТНЕРСТВА В РЕГИОНАХ

Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» активно работает и развивается. На сегодняшний день оно объединяет более 50 членов: производителей автобусов, топливных и страховых компаний, московских и региональных перевозчиков.

Региональные перевозчики составляют большинство членов Партнерства, поэтому Правление приняло решение об организации представительств Партнерства в ряде регионов России. Также Правлением утверждено Положение о Представительстве Партнерства в регионе, которое будет опубликовано в одном из следующих номеров журнала.

Такие Представительства создаются с целями поиска новых членов Партнерства в соответствующих регионах, содействия Партнерству и его членам в заключении взаимовыгодных сделок, проведения маркетинга для Партнерства в регионе, помощи его членам в осуществлении своей деятельности, контроля за выполнением обязательств, принятых на себя членами Партнерства и их контрагентами в соответствующем регионе, а также оказания от имени Партнерства услуг, связанных с его основными видами деятельности, проведения рекламной и информационной деятельности для представления Партнерства в субъекте Федерации, защиты и представления интересов Партнерства в регионах. Каждым Представительством руководит его Глава.

Польза от региональных Представительств Партнерства очевидна. Кто, как не лица, постоянно работающие в соответствующем регионе, знает обстановку на рынке автоперевозок на местах, транспортных операторов и организаций, вовлеченных в процессы перевозки и обслуживания пассажиров? Из Москвы, где располагаются исполнительные органы Партнерства, всего видеть и знать невозможно. А многие операторы рынка – члены Партнерства – заинтересованы в развитии своего бизнеса и организации новых межрегиональных автобусных маршрутов.

Но тут порой возникают серьезные проблемы, о которых говорил Б.Л. Пискунов в статье «Монополия районных центров», опубликованной в четвертом номере нашего издания. И вот тут представительства Партнерства в соответствующих регионах помогут его членам в урегулировании вопросов организации перевозок с местными органами управления автотранспортом.

Да и самому Партнерству порой необходимо заключать договоры, необходимые для выполнения задач, стоящих перед ним. И найти, где соответствующий договор заключить выгоднее, смогут помочь Представительства на местах. А при необходимости Главы Представительств смогут сами заключать договоры от имени Партнерства.

Региональные операторы, входящие в Партнерство, смогут оперативнее решать вопросы, возникающие при выполнении перевозок и обслуживании пассажиров на местах, когда вмешательство центральных органов не требуется. Также Главы Представительств будут содействовать урегулированию споров и разногласий, возникающих в перевозочном процессе между членами Партнерства одного региона.

При определении кандидатур на должность Главы Представительства региона Правление учитывает его опыт работы в системе пассажирских автоперевозок, авторитет среди региональных коллег и в местных органах власти и управления.

Конкретные полномочия каждого Главы Представительства будут определяться в доверенностях, выдаваемых им исполнительными органами Партнерства.

Главы Представительств могут иметь заместителей, кандидатуры которых будут подбирать сами и представлять Правлению, которое будет их утверждать. Только после утверждения кандидатур заместители Глав Представительств будут приступать к исполнению своих обязанностей.

При этом исполнительные органы Партнерства не собираются отстраняться от работы в регионах. Будет осуществляться контроль за деятельностью Представительств и их Глав, которые будут представлять ежегодные отчеты о своей деятельности и развитии Партнерства в своем регионе. Также не исключаются случаи несогласия отдельных членов Партнерства с решениями, принятыми тем или иным Главой Представительства. В таких случаях члены Партнерства должны информировать Исполнительного директора или Правление Партнерства о возникшем споре, а центральные исполнительные органы Партнерства будут разрешать возникшие противоречия. Но Правление надеется, что таких случаев будет очень мало.

Д.Н. Коновалов



СЛИНЬКО Денис Иванович

Глава представительства некоммерческого партнерства НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» в Ставропольском крае
 Генеральный директор компании «Автолайн - Юг»

ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА СООБЩАЕТ

В июне 2006 года на заседании Правления НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» рассматривался вопрос об открытии представительства в Ставропольском крае. Основная цель создания представительства в Ставропольском крае заключается в установлении на рынке междугородных автобусных перевозок единых требований и условий работы для всех действующих операторов края. В рамках принятия таких мер на рынке создадутся все необходимые условия для перехода конкуренции в цивилизованную форму.

Современный и правильный системный подход Слин'ко Д.И. к организации перевозочного процесса, жесткий контроль технического состояния подвижного состава и водителей полностью соответствует тем высоким требованиям, которые установлены в «Единой Транспортной Системе «Российские Автобусные Линии». На заседании Правления кандидатура Слин'ко Д.И. как регионального представителя партнерства была единогласно одобрена всеми членами.

Население края традиционно пользуется автобусным транспортом для поездок по территории края и в другие регионы. В столицу только из города Ставрополя ежедневно отправляется более 10 автобусов, выполняющих чартерные и регулярные рейсы. Транзитный поток через территорию края также весьма велик, так как Ставропольский край богат большим количеством здравниц (регион Кавказских Минеральных Вод), а так же является воротами на Северный Кавказ и Закавказье (по территории края проходит федеральная трасса Кавказ).

Предприятием Слин'ко Д.И. делается много работы по созданию сети продаж билетов. Так, помимо открытия стационарных точек продаж би-

летов, налажена плодотворная работа с большим количеством туристических фирм, которые, в свою очередь, предлагая туристам свои услуги, пользуются транспортными услугами НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии». Рекламным отделом разрабатываются и проводятся промоакции, такие, как ежедневный розыгрыш бесплатного проезда и т.п., направленные на привлечение пассажиров. Работая в системе, предприятием Слин'ко Д.И. только

Информационно-кассовый пункт системы «Российские Автобусные Линии» в Ставрополе.



от одной стационарной точки продажи билетов в г. Ставрополе за летний период было перевезено на курорты Черноморского побережья более 30 000 пассажиров.

Заключены договоры с компанией «Евролайнс» о предоставлении транспортных услуг в области регулярных пассажирских перевозок в страны Европы (Германию, Италию, Францию и т.д.) и продаже билетов в Европу. В рамках развития Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии» планируется открытие более 10 стационарных точек продаж и заключение договоров с туроператорами по территории всего Ставропольского края в области регулярных международных и межобластных пассажирских перевозок. Предприятием заключены договора на поставку до конца года еще более 10 двухэтажных комфортабельных автобусов. Это значительно улучшит качество обслуживания пассажиров, создаст доступные и более комфортные условия по приобретению билетов и соответственно расширится спектр услуг в области пассажирских перевозок.



Комфортабельный 2-этажный автобус на маршруте Ставрополь-Москва.

Слин'ко Д.И. заключены договора и хорошо налажена работа по оказанию транспортных услуг с администрацией г. Ставрополя, коммерческими банками и компаниями, предприятиями и организациями Ставропольского края, корпоративным кли-



ентам предусмотрена система скидок.

В рамках программы улучшения качества пассажирских перевозок в г. Ставрополе было заключено соглашение между администрацией г. Ставрополя, ОАО «Управляющая Компания Автолайн-Транслайт» г. Москва и представительством НП «ЕТС Российские Автобусные Линии» в Ставропольском крае о поставке партии новых автобусов «Форд Автолайн» и новых автобусов «Богдан» на маршрутную сеть г. Ставрополя. В

связи с этим предприятием Слинко Д.И. начато строительство новой, отвечающей всем последним требованиям и нормам, автобазы, которая должна стать одним из лучшим базовым автотранспортным предприятием г. Ставрополя.

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



КАБИРОВ Ильдар Якубович

Глава представительства некоммерческого партнерства НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» в Республике Марий Эл

ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА СООБЩАЕТ

На заседании Правления НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» был рассмотрен вопрос об открытии представительства партнерства в Республике Марий Эл. Основной целью создания представительства является установление на рынке междугородных автобусных перевозок региона Марий Эл единых требований и условий работы для всех действующих операторов края. В рамках принятия таких мер на рынке создадутся все необходимые условия для перехода конкуренции в цивилизованную форму.

Кабилов Ильдар Якубович в процессе предпринимательской деятельности зарекомендовал себя как профессиональный и целенаправленный руководитель предприятия.

«САМОЕ ЦЕННОЕ ДЛЯ НАС – ПАССАЖИРЫ!»

Еще совсем недавно автовокзал в Мари-Туреке не выделялся ни чем особенным среди десятка других в республике.

Всего месяц назад оказавшись в по-

селке проездом, я с трудом узнала прежнее здание.

Современный зал ожидания со спутниковым телевидением, утопающая в зелени территория, комфортабельные автобусы с телевизорами. Сегодня это настоящая гордость райцентра.

Как в лучших вокзалах России

Два года назад автовокзал перешел в руки генерального директора ООО «Компания «Столица» Ильдара Кабирова. И перемены не заставили себя ждать.

- В реконструкцию здания, - рассказывает Ильдар Якубович, - мы вложили более одного миллиона рублей. При поддержке правительства Республики Марий Эл и администрации МО «Мари-Турекский район» уложили новый асфальт на прилегающей территории, провели полную перепланировку внутри помещения. Кроме того, сделан капитальный ремонт, как в самом здании, так и снаружи.



Наши пассажиры могут скоротать время в зале ожидания со спутниковым телевидением. К услугам также буфет, комната матери и ребенка, журнальный киоск, салон сотовой связи. Есть и парикмахерская, которую с удовольствием посещают как приезжие, так и сами жители Мари-Турека.

Особое внимание уделили озеленению. Как никак, наш вокзал находится на въезде в поселок и, соответственно, гостей встречает первым.

На территории мы разбили цветники, посадили молодые ели, поставили скамейки. Надо сказать, сам Ильдар перенимает опыт обустройства вокзалов во многих городах России. И лучшие идеи старается реализовать в деле. По отзывам самих жителей Мари - Турека, а также приезжающих в этот поселок, пока ему это удается неплохо.

Высокую оценку в благоустройстве автовокзала при осмотре поселка дал и 1-й заместитель Правительства Республики Николай Куклин и выразил мнение, что этот опыт надо распространить по всем другим регионам.

Время «Газелей» уходит

Глядя на искусное ведение бизнеса, резонно возникает вопрос, в чем секрет такого успеха. Как водится, у каждого своя формула. Ильдар Кабиров считает, что не последнюю роль в этом играет образование.

За его плечами, например, Казанский государственный университет по специальности «Правоведение». В этом году он закончил МГТУ МАМИ по специальности «Оценка бизнеса». В настоящее время является слушателем Президентской программы подготовки управленческих кадров для предприятий народного хозяйства.

Сейчас трудно представить, но свою предпринимательскую деятельность Ильдар Кабиров начинал в 2002 году всего с одной «Газели». Уже тогда для желающих добраться с Мари - Турека до Йошкар - Олы это стало своеобразным вздохом облегчения. Ведь до появления этого удобного транспорта, доехать до города можно было всего на трех автобусных рейсах.



На смену «Газелям» приходят комфортабельные автобусы

По такому же принципу вскоре запустили рейс «Мари - Турек - Казань Мари - Турек».

Комфортность, быстроту, сервис обслуживания «Газелей» пассажиры оценили сразу. Очень скоро автопарк пополнился еще несколькими таки-

ми же машинами. Сейчас их около десятка.

- В августе прошлого года мы решили перейти на более комфортабельные машины.. - продолжает Ильдар. - Так, у нас появился первый корейский автобус на 33 места с откидывающимися сидениями, кондиционером и телевизором.

Казалось бы, стоило ли это делать? Ведь в «Газелях» тоже было достаточно уютно. Ильдар Кабиров уверен, что стоило.

- Пассажиры - это самое ценное, что есть у перевозчика, - говорит он. - И слова благодарности, произносимые ими при выходе на перроне автовокзала, являются для водителей большой благодарностью за их нелегкий труд. А время «Газелей», я считаю, уже проходит.

В этом году в ООО «Компания «Столица» закупили еще четыре автобуса, в том числе класса «люкс» большой вместимости.

Что особенно приятно, в отличие от других перевозчиков, организация предоставляет льготы. Скидку в размере 30% на проезд получают студенты, 50% - другие социально-незащищенные слои населения. Дети до 5 лет ездят совершенно бесплатно.

Из Мари-Турека напрямик в Москву

Сегодня «Столица» перекрывает около половины маршрутов внутри района, работая в тесном сотрудничестве с Мари-Турекским филиалом Сернурского АТП. По-прежнему дважды в день выезжают автобусы до Казани.

- В ближайшее время появится рейс Мари-Турек - Москва, - делится планами Кабиров. - Для нас это новое направление деятельности, но, думаю, мы справимся. Уже сейчас подписан договор с автовокзалом Москвы и даже утверждены графики. Партнером в этом городе является компания «Евролайнс». Так что, теперь жители республики смогут ездить в столицу на территориально наших автобусах, а не только на чувашских, которые пока являются монополистами в этой сфере рынка.

Есть у Ильдара Кабировова еще одна вполне конкретная задумка.

- Хочется такой же частный автовокзал, как в поселке Мари-Турек, открыть в Йошкар-Оле. Ведь некоторые любители путешествий очень много времени проводят в ожидании рейса. Так почему бы не создать такие условия, при которых пассажиры смогут скоротать часы с пользой и с удовольствием!

Надеюсь, наше правительство меня в этом поддержит!

Ирина КАНДАКОВА

КОММЕНТАРИИ

Владимир Ёлкин, глава администрации МО «Мари-Турекский муниципальный район».

- С переходом, автовокзала в частную собственность Ильдара Кабирова изменился не только облик самого здания. Значительно вырос и сервис обслуживания. В нашей республике только наши пассажиры имеют возможность ездить на самых современных автобусах, с высочайшим комфортом. Вместе с тем, цены на проезд в них такие же, как в обычных ПАЗиках. Более того,

действует масса льгот.

Радует вокзал, своей чистотой и порядком. Сегодня можно с уверенностью сказать, что опыт передачи вокзала в частные руки несет только положительные результаты. Со своей стороны хотел бы сказать в адрес Ильдара Кабирова самые добрые слова признания. Желаю ему процветания и успехов в развитии его бизнеса.

«Аргументы и Факты в Марий Эл»
№ 37 (176), 2006 г



МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



Делегация «Евролайнс»
Хуго Осула, Джон Винс, Гёран Линдквист, Свен Арне Берг

СОТРУДНИЧЕСТВО ОПЕРАТОРОВ РЫНКА

17 августа 2006 года Москву с однодневным визитом по приглашению Московского транспортного союза посетила делегация международной организации европейских пассажирских перевозчиков «Евролайнс» во главе с исполнительным директором Джоном Винсом. Вместе с ним в делегацию входили члены исполнительного комитета организации Хуго Осула (Евролайнс-Эстония), Гёран Линдквист (Евролайнс-Швеция), Свен Арне Берг (Евролайнс-Норвегия). Во встрече принимали участие также представители группы компаний «Русские автобусные линии» и некоммерческого партнёрства «Российские автобусные линии».

«Евролайнс» - это крупнейшее европейское объединение национальных перевозчиков, созданное как альтернатива европейскому союзу железных дорог и насчитывающее к настоящему времени в своих рядах 25 членов. С самого начала своей деятельности члены «Евролайнс» выработали свой внутренний стандарт качества и неуклонно ему следовали. Именно поэтому пассажиры в настоящее время совершенно безразлично

с точки зрения безопасности и комфортности, на чьем автобусе он едет. Главное, что это автобус системы «Евролайнс». Кроме того, за счёт продуманной логистики, внедрения передовых технологий при разработке систем бронирования и продажи билетов, чётко выстроенной системы диспетчеризации перевозок пассажиры получили возможность осуществления комбинированных перевозок, задействовав при составлении своего маршрута несколько перевозчиков.

Стороны обсудили существующие проблемы в развитии межрегиональных и международных автобусных перевозок и перспективы их развития. Особенное внимание заслуживает действующий механизм определения и регулирования «ёмкости» международных автобусных маршрутов и защиты от недобросовестной конкуренции. По сути дела создание и запуск такого механизма это пример взвешенного, дальновидного подхода европейских перевозчиков к ведению своего бизнеса. Такой подход позволил совершенно на добровольной основе, без вмешательства государствен-



«Международная организация «Евролайнс» - самое демократичное объединение национальных перевозчиков...»
- Д. Винс

ных органов (а только при их поддержке), при неизменном сохранении достигнутого уровня безопасности перевозок и качества предоставляемых услуг, сохранить рентабельность регулярных

автобусных перевозок даже при ценовой экспансии авиационных компаний («авиационные компании пониженной комфортности»), то есть сохранить свой бизнес.

Джон Винс проинформировал также российскую сторону о вопросах, которые поднимались на последнем собрании исполнительного комитета «Евролайнс», в том числе и о решении прервать всякие отношения с холдингом «Интеркарс» («Интеркарс», «Байер Транс» и др.), возглавляемого Патриком Бурдоном.

Кроме того, Джон Винс особо обратил внимание коллег на обеспокоенность компетентных органов европейских стран низким уровнем антитеррористической защищённости транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры.



*Свеин Арне Берг Евролайнс-Норвегия
инициатор развития маршрута
Москва-Таллинн-Осло*

В этой связи он подчеркнул недопустимость осуществления посадки/высадки пассажиров и погрузки багажа вне территории автостанций (автовокзалов), оборудованных техническими средствами контроля и укомплектованными обученным персоналом.

В свою очередь, представитель Московского транспортного союза директор Управления пассажирских перевозок и автостоянок Дмитрий Коновалов довел до сведения гостей информацию о работе, проводимой Московскими властями в упорядочении международных перевозок и переводу посадки/высадки пассажиров на автостанции (автовокзалы), имеющими хотя бы минимальный набор средств антитеррористической защищённости.

Также иностранные коллеги были проинформированы о вопросах, которые обсуждались на Международной конференции по организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом, проведённой Российским автотранспортным союзом в г. Сочи 27 июня 2006 года.

При этом стороны особо отметили схожесть проблем и задач для их преодоления, стоящих перед автотранспортниками России и Европы. Среди основных были названы:

- Повышение уровня безопасности перевозок;
- Сокращение числа ДТП и снижение тяжести их последствий;
- Повышение уровня антитеррористической защищённости транспорта;

- Максимальное сокращение нелегальной миграции в международном автобусном сообщении;
- Коллективное противодействие недобросовестным перевозчикам;
- Построение оптимальных логистических схем с целью сокращения непроизводительных простоев и повышения коэффициента загрузки транспорта.



*Активное участие в состыковке
российского и европейского расписания
принял Д.Н. Коновалов (слева),
являющийся одним из ведущих
специалистов в вопросах организации
международных автобусных перевозок*

В присутствии иностранных коллег были закончены также все формальности, связанные с приобретением акционерами ООО «Евролайнс-Москва» - московского представительства «Евролайнс» 100% акций ООО «Транспортно-пассажирская компания «Русские автобусные линии». Гости согласились с мнением руководства «Евролайнс-Москва» о том, что такой шаг позволит вывести внутривосские перевозки, используя западные технологии в организации перевозочного процесса и продаж билетов, на новый стандарт безопасности и качества. Кроме того, была достигнута договорённость открыть доступ операторам «Евролайнс-Москва» к компьютерным системам билетных продаж «Евролайнс». Таким образом, российским пассажирам предоставляется возможность, предварительно забронировав билет, совершить поездку на автобусе из любой точки России в любую точку Европы, а также, добравшись до города Европы на любом другом виде транспорта, продолжить свою поездку на автобусе системы «Евролайнс». Также это позволит пассажирам, используя единую маршрутную сеть, осуществить международную поездку без заезда в Москву, что может значительно сократить время в пути с одной стороны и разгрузить столицу от лишнего транспорта с другой.

Были подписаны также договора об организации новых международных автобусных маршрутов: Москва-Брюссель-Париж, Москва-Таллинн-Осло, Москва-Таллинн-Стокгольм.

В заключение стороны выразили удовлетворение от переговоров и договорились следующую встречу провести в ноябре 2006 года в Брюсселе.

Ирина Баранова



МАРЧУК Иван Дмитриевич

Президент Российского автотранспортного союза

Проект

РЕКОМЕНДАЦИИ

VIII съезда Российского автотранспортного союза по вопросам взаимодействия членов РАС с территориальными органами профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства

29 июня 2006 года, город Сочи

Участники VIII съезда, основываясь на выводах, сделанных участниками региональных совещаний в гг. Волгограде, Новосибирске и Туле, отмечают, что отношения между администрацией предприятий автомобильного транспорта, входящих в региональные организации системы Российского автотранспортного союза, и организациями Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства зиждутся на взаимной заинтересованности в конечных результатах автотранспортной деятельности.

Регулярно заключаются Федеральные отраслевые соглашения по автомобильному транспорту. В условиях фактической ликвидации государственных трудовых гарантий для работников, оговариваются минимальные социальные условия, размеры оплаты труда, льготы и компенсации работников на предприятиях автомобильного транспорта.

Цивилизованным образом строятся взаимоотношения РАС и Профсоюза. В 2004 году впервые заключено Соглашение о сотрудничестве Российского автотранспортного союза и Профсоюза, согласно которому представители организаций участвуют в заседаниях руководящих органов Профсоюза и РАС, высказывают там свое мнение по разнообразным вопросам.

Развивается социальное партнерство на уровне регионов. В 40% субъектов РФ заключены региональные отраслевые соглашения, которые помогают вести полноценный диалог с органами исполнительной власти субъектов РФ и муниципальных образований не только по вопросам социального характера, но и проблемам отрасли. Число таких соглашений растет с каждым годом.

Более чем в 90% автопредприятий заключены коллективные договоры.

Осознавая меру своей социальной ответственности, сторона работодателей в большинстве случаев добросовестно выполняет свои обязательства в части повышения заработной платы. За 5-летний период размеры минимальных тарифных ставок для рабочих I разряда увеличены с 1008 рублей в месяц до 2560 рублей в текущем году. Соответственно более чем в два раза выросла заработная плата работников.

Минтранс России принято, исходя из согласованной позиции РАС и Профсоюза, новое Положение об особенностях режима труда и отдыха водителей автомобилей в редакции, позволяющей снизить на городском пассажирском транспорте количество сверхурочных работ, увеличить время отдыха работников и тем самым улучшить качество обслуживания пассажиров.

Успехом увенчались совместные усилия по восстановлению гарантий и компенсаций работникам, чья работа протекает в пути или имеет разъездной характер. Соответствующий законопроект в конце мая принят во втором чтении.

В 2005г. по совместному решению РАС, АСМАП, ВОА и Профсоюза проведена общероссийская акция протеста в отношении роста цен на топливо.

Стороны проявляют настойчивость в отношении восстановления Минтранс России награждения водителей нагрудным значком **«За работу без аварий»**. Имеются реальные предпосылки к положительному завершению этой работы в ближайшее время.

Стали традиционными совместно проводимые конкурсы профессионального мастерства, отраслевые праздники, спортивно-культурные мероприятия для работников и членов их семей.

Благодаря активной позиции отдельных работодателей и руководителей местных структур, органов управления и профорганизаций в отрасли еще сохраняются санатории-профилактории, пансионаты, дома и базы отдыха, детские оздоровительные лагеря, детские сады, здравпункты, библиотеки (Москва, Архангельская, Воронежская, Вологодская, Кировская, Московская, Орловская и другие области). Однако тенденция ежегодному их уменьшению продолжает сохраняться.

Вместе с тем участники VIII съезда Российского автотранспортного союза отмечают, что не везде осуществляется эффективное взаимодействие организаций РАС и Профсоюза.

Еще не все работодатели с должной степенью ответственности подходят к исполнению взаимных обязательств, в частности, к соблюдению положений Отраслевых соглашений, касающихся оплаты труда работников.

Во многих регионах мероприятия по охране труда выполняются не в полном объеме. Не проводится аттестация рабочих мест по условиям труда, хотя это является прямой обязанностью работодателей, предусмотренной ст. 212 Трудового Кодек-



са РФ. Вследствие снижения объема средств, направляемых на профилактику производственного травматизма, в ряде регионов в 2005 г. возросло количество несчастных случаев на производстве со смертельным исходом. Более 10% производственных травм происходят из-за отсутствия или низкого качества средств индивидуальной защиты.

Недостаточно внимания уделяется трудоустройству высвобождаемых работников, их переобучению новым профессиям в случае осуществления реорганизации или ликвидации действующих государственных и муниципальных предприятий.

Озабоченность вызывают нарушения пенсионного законодательства в части своевременного перечисления страховых платежей. В результате не поступившие в пенсионный фонд средства не учитываются при исчислении размера пенсии, время, за которое не перечислены взносы, не входит в стаж, дающий право на льготную пенсию в связи с вредными условиями труда.

Порой допускаются факты ограничения работодателями деятельности профсоюзных организаций, и даже попытки их запрещения, чем непосредственно нарушается действующее законодательство, ущемляются конституционные права граждан России.

Участники Съезда считают, что сложившаяся на автотранспорте ситуация требует углубления взаимодействия между региональными организациями системы Российского автотранспортного союза и организациями Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, совершенствования форм, методов и тактики совместных действий.

Участники VIII съезда Российского автотранспортного союза считают целесообразным:

1. Руководству Российского автотранспортного союза и Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

1.1. Осуществлять совместные меры по подготовке предложений в отношении разрабатываемых проектов нормативно-правовых актов и законов, регулирующих деятельность автомобильного транспорта.

1.2. В целях координации деятельности общественных организаций на автомобильном транспорте инициировать создание при Росавтодоре Общественного Совета на автомобильном транспорте в соответствии с Федеральным законом «Об общественной палате Российской Федерации» и постановлением Правительства РФ от 2 августа 2005г. № 481 по этому вопросу.

2. Организациям системы Российского автотранспортного союза и организациям Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

2.1. Активизировать взаимодействие с органами государственной власти, местного самоуправления по вопросам увеличения финансирования городского пассажирского транспорта, соз-

дания законодательно-правовой базы деятельности автомобильного транспорта в субъектах Российской Федерации.

2.2. Провести инвентаризацию имеющихся на автомобильном транспорте объектов социальной сферы, выработать совместно возможные пути их выгодного использования, улучшения условий быта работников и членов их семей.

Изыскивать возможности к сохранению и, при необходимости, созданию рабочих столовых, здравпунктов, лечебных и профилактических учреждений на отраслевых предприятиях.

2.3. Обеспечивать в предусмотренном законом порядке трудоустройство работников, высвобождаемых в результате массовых сокращений, вызванных реформированием государственных и муниципальных предприятий, переобучение их новым профессиям.

2.4. Принять меры по повышению уровня профилактики аварийности на автотранспорте путем создания служб охраны труда на производстве в соответствии с требованиями ст.217 Трудового кодекса, проведения аттестации рабочих мест по условиям труда, обеспечения работников спецодеждой и спецпитанием, воссоздания комиссий общественного контроля за безопасностью дорожного движения на предприятиях.

2.5. Принять участие в разработке условий и порядка присвоения звания «Ветеран труда», принимаемых на уровне субъектов РФ ведомственных наград Минтранса России, а также включению в соответствующие перечни почетных наград РАС, ФНПР и ЦК профсоюза, территориальных комитетов профсоюза.

3. Руководству РАС и Профсоюза, организаций системы Российского автотранспортного союза, руководителям и выборным органам организаций Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

3.1. Организовать совместный контроль: за доведением до предприятий пассажирского автомобильного транспорта в полном объеме субсидий на компенсацию перевозок льготников, выделяемых из федерального и бюджетов других уровней. Добиваться увеличения их размера;

за выполнением на предприятиях автомобильного транспорта Федерального отраслевого соглашения на 2005-2007 годы, выявляя и анализируя при этом причины имеющихся нарушений. По результатам контроля разрабатывать меры по устранению недостатков.

3.2. Предусматривать в планах работы мероприятия, направленные на вовлечение в РАС, а также находящиеся в его составе ассоциации, и в Грофсоюз новых членов - частных предприятий, индивидуальных предпринимателей, а также предприятий ведомственного транспорта.



В РАМКАХ ЗАСЕДАНИЯ НТС МИНТРАНСА МО

17 мая 2006 года в помещении МАДИ (ГТУ) состоялось расширенное заседание Научно-технического совета Министерства транспорта Московской области с повесткой дня: «Автоматизированные системы управления и сбора оплаты за проезд на автомобильном транспорте».

Заседание открыл заместитель председателя НТС - заместитель Министра транспорта Правительства Московской области И.О. Блудян

Вышедший в декабре 2005 года закон Московской области № 268/2005-03 от 27.12.2005г. «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Московской области» разграничил полномочия органов государственной власти, связанные с эффективным управлением и организацией транспортного обслуживания населения.

В соответствии с новым законом управление автотранспортным комплексом осуществляется на нескольких уровнях:

- на маршруте (оперативное диспетчерское управление перевозками);
- на уровне перевозчика (планирование и учет транспортной работы);
- на уровне органов местного самоуправления муниципальных образований (координация работы перевозчиков на территории муниципального образования);
- на уровне министерств и ведомств Правительства Московской области (координация работы перевозчиков на территории Московской области).

Новый закон разделяет пассажирские перевозки на 2 категории: муниципальные и межмуниципальные. Муниципальные перевозки переходят в ведомство органов местного самоуправления, а межмуниципальные остаются в ведении Министерства транспорта МО. Общее координирование работы транспортного комплекса возлагается на Минтранс МО. Необходимо решить, как оптимально регулировать число операторов (перевозчиков) на маршрутах и исполнять полномочия, возложенные новым законодательством на органы государственной власти и местного самоуправления.

С обстоятельным докладом о концепции информационного обеспечения исполнения закона Московской области об организации транспортного обслуживания населения выступил начальник управления информатизации ГУП МО «Мострансавто» А.В. Постолиит. Докладчик отметил, что для эффективного выполнения своих полномочий в рамках закона органы государственной власти должны иметь необходимую и достоверную информацию, и для этих целей необходимо создание региональной информационной системы автотранспортного комплекса, обеспечивающей простоту и удобство доступа всех подразделений, участ-

ствующих в организации и выполнении транспортного процесса, к единым информационным массивам. На сегодняшний день эта задача может быть успешно решена на основе NET-технологий (с помощью Web-сервисов). Роль координатора взаимодействия органов государственной власти и перевозчиков в рамках региональной информационной системы может выполнять единая служба мониторинга пассажирских перевозок Московской области

В рамках региональной информационной системы автотранспортного комплекса в первую очередь предлагается решать следующие основные задачи: мониторинг фактического пассажиропотока; создание реестров государственных и коммерческих перевозчиков и подвижного состава; формирование системы тарифов на перевозки; оперативное диспетчерское управление перевозками; обеспечение анализа, учета и контроля работы перевозчиков; предоставление информации о работе транспортного комплекса региона жителям Московской области и ряд других. А.В. Постолиит подчеркнул, что эффективность новых технологий базируется на применении бортовых инструментальных средств, обеспечивающих учет первичной транспортной работы, необходимый уровень оперативности реагирования на происшествия в обычной обстановке и в чрезвычайных ситуациях. Включение этой информации в электронный паспорт маршрута и обеспечение доступа к ней даст возможность оптимального решения как текущих задач транспортного планирования, так и формирования среднесрочных и долгосрочных планов развития транспортных систем.

Коммерческий директор ООО «Социальные системы» Е.В.Чумичев в своем докладе подробно остановился на опыте использования автоматизированных программно-аппаратных комплексов сбора доходов, учета пассажиропотоков и транспортной работы.

В 2005 году по заказу Министерства транспорта МО и ГУП МО «Мострансавто» в г. Долгопрудном специалистами организации был проведен эксперимент по внедрению автоматизированного программно-аппаратного комплекса контроля оплаты проезда «КАСКАД».

В комплексе используются самые передовые и современные технологии, такие как: спутниковая GPS-навигация; передача данных по дальнему каналу связи GPRS и ближнему каналу беспроводной связи; бесконтактное считывание информации с пластиковых транспортных карт по технологии MIFARE и др.

Е.В. Чумичев считает результаты эксперимента в г. Долгопрудном положительными: использование комплекса «КАСКАД» обеспечило полноту сбора и достоверность первичной информации о выполненной транспортной работе. Первичные данные, получаемые с борта транспортного средства, позволяют не только вести учет фактической транспортной работы перевозчика, включая сбор доходов и распределение пассажиропотока по остановкам, но и прогнозировать,

планировать и управлять автопредприятием в целом. Кроме того, применение комплекса «КАСКАД» дает возможность обеспечить точность взаиморасчета между бюджетом и перевозчиками за перевозку льготных категорий населения, что является одной из важнейших задач, возложенных новым законом на органы власти и местного самоуправления.

С докладом на тему «Координатно-временное навигационное обеспечение (КВНО) как единая информационная основа автоматизации базовых технологий на пассажирском транспорте» выступил В.М. Власов, заведующий кафедрой транспортной телематики МАДИ (ГТУ), генеральный директор компании «НПП Транснавигация».

Он обобщил 10-летний опыт применения на наземном пассажирском транспорте автоматизированных систем с использованием возможностей спутниковой навигации. Гражданские пользователи получили доступ к ранее секретным технологиям спутниковой навигации только с 1995 года, однако в настоящее время Министерство информационных технологий и связи РФ уже трактует данные технологии как универсальную услугу КВНО. Появившаяся в последнее время возможность использования аппаратуры сотовой связи стандартов GSM/GPRS предоставила новые возможности - открытый канал связи с большой пропускной способностью и приемлемыми финансовыми показателями.

Аппаратура КВНО и связи, устанавливаемая на транспортном средстве, обеспечивает выполнение функций автоматизированных систем диспетчерского управления, автоматизированного сбора и учета доходов, исследования и мониторинга пассажиропотоков на маршрутной сети, технологического комплекса информирования пассажиров. У этих систем много общих базовых элементов, поэтому их объединение в единый комплекс В.М. Власов считает основной задачей сегодняшнего дня. К примеру, система автоматизированного сбора оплаты за проезд, построенная на базе навигационного обеспечения, позволяет наиболее эффективно решать вопрос зональной оплаты проезда, а навигационные данные, заложенные в основу информационных технологий, - сообщать пассажирам о реальном приходе транспортного средства на остановку. Бортовой комплекс аппаратно-программных средств должен строиться на принципах модульной архитектуры и при необходимости предоставлять возможность модернизировать его, исходя из потребностей и задач заказчика.

Представитель компании «Микротест» Т.Н. Юшков рассказал присутствующим о подходах своей фирмы к построению дорожной интегрированной системы связи дорожно-транспортного комплекса Московской области.

С большим интересом участники заседания НТС отнеслись к докладам представителей институтов Российской Академии наук - старшего научного сотрудника Института проблем управления РАН М. Фархадова и заведующего лабораторией Института системного анализа РАН В.И. Шве-

цова на темы «Компьютерное распознавание речи как метод доступа к информационной системе автомобильного транспорта Московской области» и «Предложения по развитию математического моделирования транспортной сети Московской области». Так, представитель ИПУ РАН сообщил о разработанном институтом эффективном методе информационного обслуживания пассажиров, который состоит в использовании персональных компьютеров, автоматически распознающих речь человека, извлекающих информацию из базы данных и отвечающих голосом клиенту. Интерес ко второму докладу был вызван проблемами модернизации и развития дорожной сети Московской области: строительством новой кольцевой дороги и реализацией ряда других проектов. Докладчик предложил актуализировать практику компьютерного моделирования транспортной сети Московской области, используя имеющиеся у института наработки.

Директор по коммерции и маркетингу ЗАО «ТАИС» В.Ю. Ловский вынес на рассмотрение участников заседания проект создания единой информационной системы пассажирского автомобильного транспорта Московской области на базе функциональных возможностей действующей в Московском автовокзале системы «Автовокзал-2».

Доклад начальника инновационной службы ФГУП «ЭМЗ «Звезда» В.Я. Литковского был посвящен подсистеме диспетчерского управления - «Инструментальной автоматизированной системе управления пассажирским автопредприятием», опыт внедрения которой в ряде ПАТП области получил положительную оценку. Одним из основных ее преимуществ по сравнению с аналогами, по мнению докладчика, является отсутствие турникетов, что значительно уменьшает время нахождения пассажиров в пути. В.Я. Литковский также предложил техническое решение по перспективам развития бортового комплекса для маршрутных такси.

О технологии использования единых информационных массивов на уровне перевозчиков Московской области и об опыте использования Интернет-сайта информировали присутствующих начальники отделов ГУП МО «Мострансавто» М.И. Гремущкин и Е.Е. Улитин. На Интернет-сайте ГУП «Мострансавто» размещены реальные расписания движения пассажирского транспорта по маршрутам, предусматривается возможность ведения диалога пассажира с организаторами перевозок. На рабочий день недели приходится порядка 600-700 посещений сайта.

По результатам обсуждения вышеуказанных выступлений участники заседания приняли резолюцию.

*О.В. Борисенкова,
заместитель главного редактора
журнала «АТП».*

*Журнал «Автотранспортное предприятие»,
№8 август 2006 г*

Широкая сеть информационно-кассовых пунктов – залог устойчивой работы автовокзала и его конкурентоспособности стихийно сложившимся пунктам отправления и прибытия междугородных автобусов.

Информационно-кассовый пункт в центре Ставрополя



В настоящее время действующие автовокзалы производят предварительную и текущую продажу билетов в собственных кассах расположенных в здании автовокзала. В крупных населенных пунктах и городах потенциальному пассажиру приходится ехать во многих случаях через весь город, чтобы купить билет на междугородный автобусный рейс. Когда у пассажира есть альтернатива в виде нескольких стихийно сложившихся пунктов прибытия - отправления междугородных автобусов, расположенных в том же городе, он естественно отправится туда. Потому как пункт может быть территориально ближе к месту проживания человека, а так же посадка в автобусы на пунктах может происходить по наполнению, а не по расписанию.

Есть пример реализации билетов на железнодорожный и авиационный транспорт. Существуют сети касс, услуги по доставке билетов пассажиру домой или в офис и так далее. Возникает резонный вопрос: почему рынок автобусных перевозок не предоставляет таких услуг, хотя объем перевозок в нем весьма велик? Ответ, на наш взгляд, простой – автовокзалы замкнулись в своем мире и не развиваются. А то, что автобусы уходят со свободными местами, так это не проблема автовокзала, он свой процент с посаженных пассажиров собрал. Проблема эта, в первую очередь, транспортного предприятия. Автобус должен выйти в рейс по расписанию и повезти даже одного или двух пассажиров. Как результат, перевозчики уходят с автовокзалов на стихийные пункты посадки - высадки пассажиров, так как там их автобусы заполняют по максимуму.

Борьба с нелегальными пунктами – это прерогатива местных властей. Официальным автовокзалам сидеть и ждать, когда будут ликвидированы нелегальные пункты, бессмысленно.

Надо не ждать у моря погоды, надо развивать сети пунктов продаж.

Информационно - кассовые пункты (ИКП) должны быть связаны с официальным автовокзалом и располагаться в местах скопления потенциального пассажиропотока, таких как: при вокзальные площади железнодорожных вокзалов, рынки, торговые центры и так далее.



Мобильный информационно-кассовый пункт у станции Московского метрополитена

Для рентабельности ИКП лучше его размещать внутри торговой точки, чтобы компенсация затрат на содержание шла за счет доходов параллельного бизнеса, в этом случае торговая точка выступает агентом по продаже билетов основного автовокзала.

Автовокзал может заключить агентские договора на реализацию билетов с владельцами таких торговых точек. То есть вариантов создания ИКП много, и в каждом конкретном городе, наверняка, будет своя версия исполнения. Важен результат: за счет работающей сети ИКП увеличится объем реализации билетов основного автовокзала, как следствие увеличится процент заполняемости мест в междугородных автобусах.



Мобильный информационно-кассовый пункт в местах скопления потенциальных пассажиров

За счет появления новой услуги произойдет отток пассажиров от стихийных нелегальных пунктов прибытия - отправления междугородных автобусов, вплоть до естественной самоликвидации последних по экономическим соображениям. Автовокзал, как объект транспортной инфраструктуры, станет гораздо привлекательнее для транспортных предприятий. Как следствие, на автовокзале расширится география маршрутной сети, это, в свою очередь, увеличит объем продажи билетов на ИКП и их доходность как агентов автовокзала, что даст импульс для создания новых ИКП. Все вышеперечисленное приведет к главному – это обеспечение права пассажира на получение услуги перемещения безопасным и комфортным автомобильным транспортом.

Борис Лоран



МОСКОВСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

29 августа – 2 сентября 2007

Крокус Экспо, Москва, Россия



Туристический автобус
VDL-Нефаз-52999



Междугородный автобус
Мичуринский автобус 5277-01

Междугородный автобус
Мичуринский автобус 42191-01





МОСКОВСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

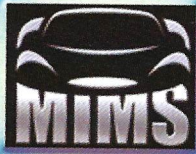
29 августа – 2 сентября 2007

Крокус Экспо, Москва, Россия



Туристический автобус
MUDAN-MD-6122 GDU
«APOLLO»





МОСКОВСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

29 августа – 2 сентября 2007

Крокус Экспо, Москва, Россия

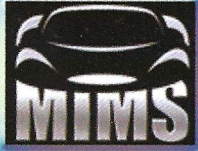


Туристический автобус Golden Dragon 6129



Туристический автобус Yutong ZK 6129





МОСКОВСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

29 августа – 2 сентября 2007

Крокус Экспо, Москва, Россия



Междугородный автобус
КАВЗ-4238 «Аврора»





Газета "Гудок" № 165 от 14 сентября 2006 г.

"ВОКЗАЛ НЕ ЗАСТРАХОВАН"

Московские предприниматели стараются внедрить в России систему перевозки грузов рейсовыми автобусами, которая уже хорошо зарекомендовала себя в прибалтийских странах. О том, как такая система будет функционировать в нашей стране и о трудностях с ее воплощением "Гудку" рассказывает генеральный управляющий группы компаний "Русские автобусные линии" Борис ЛОРАН.

Как у вас появились планы организовать перевозки грузов рейсовыми автобусами?

Я ничего здесь не выдумывал. Такая система работает в Эстонии с 1998 года под маркой CargoBus. Сейчас она охватила уже всю территорию Прибалтики.

Идея лежащая в основе такой организации очень проста. Клиент сдает груз в соответствующий пункт приема на ближайшем автовокзале. И уже сам вокзал выступает грузоотправителем на рейсовых автобусах клиент этими вопросами не занимается. Изюминкой бизнеса стала возможность отправить груз в любое удобное для клиента время согласно расписанию отправления автобусов. Безопасность тоже на высоте. Здесь же на вокзале организован автоматический контроль содержимого и упаковка мелких грузов.

Основной системы стала специально разработанная компьютерная программа, которая позволяет клиенту в реальном времени отслеживать перемещение своего груза. Плюс работает система курьерской доставки. По желанию груз можно доставить прямо на дом. Также интересна система оплаты доставку груза может оплатить как отправитель, так и получатель. Все отправления обязательно страхуются.

Пересылать можно и просто документы и бумаги. Они тут же, на глазах клиента, упаковываются, в компьютерную систему вводится основные параметры груза и каждое отправление получает свой индивидуальный номер. По этому номеру через интернет-сайт компании его движение можно отследить.

Вовремя отправить автобус несложно. А насколько точно получается выдерживать расписание прибытия?

Конечно, бывают форс-мажорные ситуации. Но на любом нормальном автовокзале есть диспетчерская служба, а у водителя есть телефон. При задержке ничего страшного не происходит, потому как всегда можно узнать у диспетчера предполагаемое время прибытия.

С точки зрения клиента все более-менее ясно. А как выглядит экономическая сторона перевозки грузов рейсовыми автобусами?

Суть такой системы перевозки грузов состоит в том, что у автобуса с загруженным прицепом расход топлива практически не возрастает по сравнению с автобусом без прицепа. Получается, если везти груз, то расходы остаются прежними, а выручка с рейса увеличивается.

Учтите еще, что багажники автобусов никогда, за исключением сезонных пиков, не наполняются полностью. Эстонцы начали с того, что стремились заполнить это пустое место. Потом услуга стала популярна, и они смонтировали на всех автобусах одинаковые фаркопы (устройство крепления прицепа "Гудок") под унифицированные прицепы на двух осях и объемом 8 куб. м. Таким образом, если места в автобусе не остается, к нему цепляют прицеп. Прицепы загружаются на вокзалах и перевозятся любым входящим в систему CargoBus автобусом, следующим в нужном направлении. Это, как раз, и позволяют сделать одинаковые прицепные устройства.

В результате в Прибалтике эта услуга сейчас очень востребована не только частными лицами, но также мелкими и средними предпринимателями. Для них отпадает необходимость сопровождать отправляемый груз ведь они получают все гарантии его доставки. Таким образом транспортная составляющая в стоимости товара уменьшается. И сейчас CargoBus прекрасно работает и доставляет грузы уже не только по Прибалтике, но и за границу. Например, из Эстонии в Санкт-Петербург.

Таможенный контроль не мешает?

Главное сразу установить строгие ограничения на принимаемые к перевозке грузы. Так, нельзя провести партию товара под видом частного отправления, нельзя провести подлежащие обязательному декларированию грузы. Я уже не говорю о наркотиках и оружии. Таким образом, таможенное законодательство сразу же соблюдается и проблем с пересечением границы не возникает.

Как делятся доходы от перевозки багажа?

В тарифе CargoBus примерно 40% получает отправляющий груз автовокзал, 30% - принимающий вокзал и оставшиеся 30% - перевозчик. Из доли перевозчика водитель получает 5-10%. Там еще есть масса нюансов. Так имеет значение, перевозится ли груз внутри страны или через границу. Но в любом случае водитель уверен, что получит свой официальный доход, с которого уплачены все налоги и пенсионные взносы.

В России передать посылку с автобусом тоже



проблемой никогда не было. Почему вы считаете, что будет спрос на такую зарегулированную систему?

Такая система позволяет контролировать передаваемые грузы. А у нас передача мелких грузов это фактически частный бизнес водителей и проводников. Совершенно непрозрачный и неконтролируемый. Сейчас можно за очень небольшие деньги передать любой груз в любой регион. За границу, конечно, посложнее, но и это по большому счету не проблема. И вопрос о том, чтобы показать или задекларировать содержимое сумки даже не поднимается.

Получается, упорядочивание перевозки багажа надо рассматривать в двух аспектах: как увеличение выручки предприятия и обеспечение безопасности пассажиров. Но пока никакого единого понимания проблемы ни в отрасли, ни у чиновников нет и каждый хозяин автобуса действует здесь как хочет.

Правильно ли будет сказать, что владельцы автобусов смотрят на эту практику как на чаевые водителя?

В некотором роде. Потому что на практике хозяевам действительно ничего не достается, передача посылок это хлеб водителя.

Однако мы уже постарались такую практику прекратить. В контрактах водителей в нашей компании говорится, что принимать груз для передачи запрещено. Делать это может только автовокзальная компания, которая оформляет посылку как багаж и проводит процедуру добровольного досмотра багажа.

Что это за новая процедура: "добровольный досмотр"?

Мы не наделены полномочиями спецслужб и не имеем права досматривать багаж, и это проблема. Если в аэропорту или на железнодорожном вокзале есть отделения соответствующих государственных служб, которые обязаны или могут при необходимости досмотреть багаж, то на автовокзалах ничего подобного нет. Хотя автобус, как место компактного нахождения около 50-ти человек, надо не хуже защищать от террористических угроз.

Поэтому нам приходится взывать к пониманию клиентов в форме мягкого убеждения, разъяснения и просьбы. Если человеку нечего прятать, он багаж покажет.

А если пассажир вскрывает багаж отказывается, то его с рейса снимают?

До сих пор не припомню случая, чтобы кто-то не показал багаж. Наверное, наши сотрудники достаточно вежливо просят. Хотя у нас в стране никто никогда не спрашивал, что в чемодане у пассажира автобуса. И естественно, наше настойчивое любопытство некоторыми клиентами воспринимается без восторга.

Но если пассажир категорически не хочет показать содержимое багажа, то будут применяться уже инструкции по предотвращению террористической

угрозы. Мы поставим об этом в известность все необходимые службы, которые тогда досмотрят багаж вполне официально. Но пока, подчеркиваю, таких случаев у нас не было.

Вы оценивали, сколько перевозки грузов рейсовыми автобусами составят в доходах вашей компании?

Очень много зависит от географии отправок с автовокзала. Если это дальние направления, Юг России, то там перевозки грузов очень востребованы. Точнее ответить пока не готов.

Вы можете назвать примерный размер ваших расценок?

Сейчас мы очень тщательно изучаем цены на услуги почты и курьерских служб. Наша цена будет гораздо ниже цены почтового отправления, но немного выше того, что сейчас платят непосредственно водителям. Последнее понятно: у нас появятся расходы на страхование груза и его оформление. Но безусловно, цена будет для клиента экономически выгодной.

Так что же мешает запустить систему перевозки грузов рейсовыми автобусами в России?

Основной проблемой здесь является нелегальный извоз. Это когда кто угодно, не имея документов на маршрут, не оформляя билеты, просто подгоняет автобус и забирает пассажиров. Налоги не платятся, вот и цены демпинговые, которые никакой законопослушный перевозчик себе позволить не может.

Как я понял, важной частью эстонской CargoBus является компьютерная система, которая связывает всех участников доставки грузов. Вы собираетесь купить этот программный комплекс у CargoBus или разработать свой собственный?

У нас была мысль купить готовое решение, но в Эстонии и России разные законы, поэтому их систему у нас использовать не получится. Главная проблема у нас в стране не работает система автовокзалов. В итоге мы пришли к выводу, что написать новую программу выйдет дешевле, чем приспособивать под нас систему CargoBus. Сейчас мы разрабатываем техническое задание, после чего определим разработчика.

Вы открыто рассказываете о своих планах. Не опасаетесь конкурентов?

В том то и дело, что мы заинтересованы в том, чтобы как можно больше автовокзалов и автобусных компаний включились в систему перевозки грузов. Монополию здесь построить невозможно. Наладить систему позволят только договорные отношения между участниками рынка. Не могу же я покупать автовокзалы в каждом пункте прибытия и отправления и еще возить только своими автобусами.

Чем плохой вариант? Этакая вертикальная

интеграция.

В автобусных пассажирских перевозках так не получится. За время нашей работы мы убедились, что каждый город и регион имеют свою специфику. Купить можно все, но работать это не будет. Когда мы рассуждаем сидя в Москве, все получается здорово. Но на местах обязательно раздаются крики: "Рука Москвы!" и открытый саботаж и противостояние. Купив автовокзал, вы в сложившейся в России правовой системе не застрахованы оттого, что в вокруг него скоро не появится несколько точек нелегального извоза и пассажир просто не дойдет до вашего автовокзала как, на чем и с каким тарифом вы бы не возили. Поэтому лучше выбирать сильного партнера в регионе и с ним сотрудничать.

Мы ставим перед собой задачу, чтобы как можно больше автобусных компаний и автовокзалов начали играть по общим правилам и включились в нашу систему перевозки грузов. В общем-то, только тогда она и станет системой.

Получается, что вы собираетесь сформировать рынок?

Да и выступаем в роли инициаторов процесса. Свои планы по грузоперевозкам мы представили полгода назад. Конечно, экономическая целесообразность грузовых перевозок рейсовыми автобусами очевидна для каждого, но ни одна отдельная компания организовать ее самостоятельно неспособна.

Вы можете оценить размер потенциального рынка грузовых перевозок рейсовыми автобусами в России?

Это очень сложно сделать. И не только потому, что рынок автобусных перевозок очень сумбурный и непрозрачный. Но и потому, что предполагать приходится еще не возникший спрос. Например, нашими потенциальными клиентами можно считать всех мелких предпринимателей, которые заказывают для перевозок "Газели". Сейчас они вынуждены ждать, пока заказов наберется на грузовичок. С нами они могут хоть каждый день посылать хоть ящик, хоть небольшую коробочку. Например, многие полиграфические предприятия почти ежедневно рассылают по регионам свою продукцию, а через нас это делать будет и проще и дешевле. В общем, спрос на такую услугу может быть самым неожиданным. Например, к нам уже обращалась фирма, которой необходимо раз в несколько дней рассылать в региональные ожоговые центры перевязочный материал из свиной кожи.

Поэтому говорить о деньгах, которые сейчас на этом рынке крутятся, некорректно. С другой стороны, рассуждая о потенциальных клиентах мы вторгаемся в область фантазий. Поэтому скажу так: один автобус со стандартным багажным отсеком, едущий на расстояние 500 км, в месяц будет приносить 60-70 тыс. руб. А ежедневно только в Москву прибывает около 2 тыс. автобусов.

Давайте продолжим на всю страну: сколько в России междугородных автобусов?

Этого вам не скажет никто. Такой статистики попросту нет.

Когда вы планируете запустить свой грузовой сервис?

Запустить его в один день сразу в нескольких направлениях тяжело. Пока в миниатюре сервис уже действует на маршруте со станции Красногвардейская в Москве в Краснодар. Пытаемся сейчас запустить такой же сервис до Ставрополя, Калуги, Тулы. Это те направления, где перевозится много мелких грузов. Стоит груз по тарифам перевозки багажа. Груз сдается клиентами сотрудникам автобусной станции и отправляется в пункт назначения. Пока страхования нет, мы его заменяем строгим инструктированием водителей. Но мы ведем переговоры с несколькими страховыми компаниями, и скоро страхование грузов появится. Также мы стараемся привлечь компании-перевозчиков и автовокзалы в пунктах назначения.

В принципе организация самой инфраструктуры системы перевозки грузов больших затрат не требует. Только компьютер в выходящем в Интернет, весы, сотрудник на приеме и выдаче багажа и небольшое помещение под склад временного хранения. Когда речь пойдет о прицепах, очевидно, нам придется централизованно их закупать.

У нас в России все как обычно долго будут присматривать и прицениваться. Так что пока работа идет с самыми активными предпринимателями. Но я говорю об организации законной, застрахованной, безопасной и гарантированной доставки. Теневой бизнес по передаче посылок и так работает.

Вы можете оценить затраты на запуск проекта?

Это много небольших расходов на протяжении длительного времени. Наши вложения идут под конкретные договоренности.

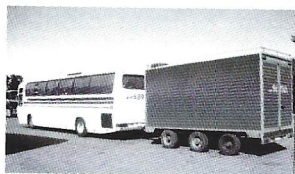
Вы уже выбрали торговую марку для вашей системы?

Ее рабочее название "Автобус-груз". Думаю, что торговая марка это вопрос времени. Главное, чтобы заработала сама система.

Вы рассматриваете возможность продажи франшизы на свою систему "Автобус-груз"?

На фоне основной проблемы – нестабильности рынка – думать о продаже франшизы преждевременно. Пока мы стоим на непаханом поле.

*Павел Арабов
Газета "Тудок" №165
от 14.09.2006*



**ПОЧТОВЫЕ
ОТПРАВЛЕНИЯ
РЕЙСОВЫМИ
АВТОБУСАМИ**

В настоящее время определилась потребность в оперативной доставке почтовых отправлений между административными центрами субъектов Российской Федерации с использованием багажных отсеков автобусов, обслуживающих регулярные автобусные рейсы. Это обусловлено тем, что железнодорожные почтовые перевозки, несмотря на низкую тарификацию, не позволяют обеспечить ускоренную доставку почтовых отправлений. Очевидно, что доставка рейсовыми автобусами по оперативности отправок сможет конкурировать даже с авиапочтой, поэтому система «Автобус - груз», по нашему мнению, позволяет оптимизировать процесс доставки почты между городами субъектов Российской Федерации, находящимися на относительно небольшом расстоянии.

По информации, предоставленной пресс-службой группы компаний «Русские Автобусные Линии», на прошедшей встрече руководства группы компаний «Русские Автобусные Линии», специалистов НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» и представителей федерального госу-

дарственного унитарного предприятия «Почта России» было принято решение и определен пробный маршрут Москва - Нижний Новгород - Чебоксары - Йошкар-Ола для начала работы по перевозкам почтовых отправок рейсовыми автобусами, определения объемов перевозок и оценки их экономической эффективности на отдельном направлении.

На сегодняшний день по данному маршруту автобусами группы компаний «Русские Автобусные Линии» выполняются ежедневные отправления. По расчетам специалистов ФГУП «Почта России» на первом этапе будет достаточно 3-х еженедельных отправок грузов на данном маршруте.

Сейчас проводится работа по определению технологии перевозок почтовых отправок, в частности, параметров багажных отсеков различных типов автобусов, отправления и приема грузов на местах, объемов перевозок почтовых отправок и др.

В перспективе для внедрения услуги рассматриваются маршруты, связывающие административные центры субъектов Российской Федерации: Тула - Калуга, Тула - Липецк, Тула - Рязань, Тверь - Смоленск, Смоленск - Великий Новгород, Псков - Великий Новгород, Ставрополь - Элиста.

*Пресс-служба группы компаний
«Русские Автобусные Линии»*

*Газета
«Гудок»
№ 165
от
14 сентября
2006 года*



«АВТОБУСЫ ЗАСТРЯЛИ В СОЦИАЛИЗМЕ»

Российский рынок автобусных пассажирских перевозок уже несколько лет стоит на пороге создания крупных компаний. Однако появлению крупных перевозчиков мешают проблемы госрегулирования рынка и высокая стоимость нового подвижного состава.

Новые времена – старые правила

«Как ни парадоксально это звучит, автобусные перевозки остаются единственной отраслью российского транспорта, все еще живущей по социалистическим законам», говорит аналитик ИК «БрокерКредитСервис» Севастьян Козицын. Действительно, если «Правила перевозок пассажиров

и багажа автомобильным транспортом» приняты в перестроечном 1987 году, то «Правила организации перевозок на автомобильном транспорте» утверждены еще в период застоя, в 1981 году. А действующий и ныне Устав автомобильного транспорта появился в уже совсем далеком 1969 году, когда социализм в нашей стране не успел даже эволюционировать в «развитый социализм».

Все эти нормативные акты создавались в системе, в которой всеми автобусными пассажирскими перевозками занимались государственные «горавтотрансы». И хотя за последние 15 лет рынок автобусных перевозок изменился до неузнаваемости, нормативы 1969 года продолжают действовать, хотя, по словам директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Олега Старовойтова, «многие прописанные там нормы противоречат тому же Гражданскому кодексу».

В результате сейчас никто не может точно сказать, что происходит на этом рынке, а государственный контроль, как писал «Гудок» 10 июля 2006 года, сводится к формальной выдаче лицензий на осуществление пассажирских перевозок. Так, об отсутствии у водителя автобуса в водительских правах категории Д, как раз позволяющей управлять автобусами, сотрудники ГАИ и Федеральной службы по контролю в сфере транспорта (Рос-

транснадзор) обычно узнают во время нечастых выездных проверок. «Во время очередной операции «Автобус» за одну неделю мы выявили 11 водителей без категории Д, которые в момент проверки рулили переполненными автобусами!» ужасается министр транспорта и дорожного хозяйства Татарстана Владимир Швецов. Также из-за отсутствия выездного медицинского контроля за рулем переполненного автобуса может оказаться человек, находящийся на грани смерти от сердечного приступа.

«Пик свободного предпринимательства на рынке автобусных перевозок пришелся на 2003 год, говорит генеральный управляющий группы компаний «Русские автобусные линии» Борис Лоран (см. интервью). Тогда отрасль находилась вне зоны внимания властей и там творился полный беспредел по принципу «купил автобус и делаю что хочу». Тогда частники на «Газелях» сминали крупные государственные ПАТП (пассажирское авто-транспортное предприятие «Гудок».)».

Новое это подзабытое старое

После затянувшегося периода «дикого капитализма» в отрасли автобусных перевозок стали появляться признаки государственного присутствия. Олег Старовойтов рассказывает, что министерство разработало Концепцию транспортного законодательства, потому что только вновь сформированное госрегулирование сделает российские автобусы безопасными, а бизнес с ними прозрачным. Основу Концепции транспортного законодательства составляет Устав автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта. Этот документ Правительство России одобрило на заседании 1 сентября, и теперь ему предстоит пройти утверждение в Государственной думе. «Мы настроены оптимистично, говорит Олег Старовойтов о сроках прохождения устава через Госдуму. Может быть, к концу этого года в России появится новое законодательство в наземных пассажирских перевозках»

Однако государственное вмешательство часто снижает экономическую эффективность компаний и приводит к увеличению уровня коррупции. «Ни в коем случае, парирует вопрос «Гудка» заместитель министра транспорта России Евгений Москвичев, зарегулированности не будет, будет лучший контроль». И рассказывает, что, в принципе, и сейчас почти все виды пассажирских автобусных перевозок подлежат лицензированию, однако у чиновников Минтранса и местных администраций не хватает возможностей для контроля за соблюдением правил перевозок.

Некрупное укрупнение

Альтернативой усилению государственного регулирования могла стать консолидация автобусных

компаний по примеру многих других отраслей российского транспорта, промышленности и торговли. Ведь контролировать несколько крупных компаний всегда проще, чем множество мелких. Однако Евгений Москвичев считает, что консолидация в автобусных перевозках пошла «по своему пути», ограничившись созданием отраслевых ассоциаций. «А крупные перевозчики здесь это монополизация рынка», поясняет заместитель министра.

С ним не согласен Борис Лоран. «Это утопия, что конкурирующие автобусные компании между собой договорятся или согласятся нести дополнительные расходы на создание общей системы и повышение безопасности. Частная инициатива здесь единства не восстановит, потому что каждый предприниматель преследует свои «шкурные» интересы. А государство про эту отрасль последние 15 лет вообще забыло, говорит собеседник «Гудка». В стране существует правильно организованная система железнодорожного сообщения: с единым центром управления транспортом и объектами инфраструктуры. В автобусном сообщении должно быть восстановлено то же самое, и без помощи государства сделать это невозможно». Борис Лоран предупреждает, что, если государство не создаст новые нормы в автобусных перевозках в ближайшее время, отрасль может из «большой частью теневой превратиться в полностью теневую». «Укрупнение предприятий и их консолидация назрели, потому что нелегальный извоз невероятно активен», говорит он.

Но на этом беды российских автобусников не заканчиваются. Зачастую они просто не могут обновить подвижной состав. Новые российские автобусы, по мнению нескольких опрошенных «Гудком» руководителей автотранспортных предприятий, ломаются гораздо чаще даже подержанных импортных. «Срок эксплуатации западной машины 10-15 лет, а наша через 3-4 года уже не автобус», заявил «Гудку» коммерческий директор Санкт-Петербургской автобусной компании «Профи» Дмитрий Малышев. Поэтому в автобусных компаниях предпочитают покупать импортные машины. «Закупленные нами «лиазики» постоянно ломаются, говорит генеральный директор муниципального предприятия «Яргортранс» Анатолий Суриков. А 25 наших «икарусов» служат 20 лет и после недавней модернизации прослужат еще столько же». Однако модернизировать старые автобусы удается не всегда, а новые иностранные автобусы стоят слишком дорого при относительно невысокой стоимости проезда в общественном транспорте. В свою очередь, ввозить подержанные автобусы мешают импортные пошлины на уровне 20% на машины старше пяти лет.

Павел Арабов
Газета «Гудок» №165
от 14.09.2006



АНИСИМОВ Владимир Алексеевич
*Заместитель генерального директора
 ОАО «Тулаавтотранс»*

«ТРАНСПОРТНЫЙ КУЛАК ДЛЯ ЗАЩИТЫ ПАССАЖИРОВ»

ОАО «Тулаавтотранс», занимающееся социальными перевозками пассажиров в Тульской области, смогло найти выход из непростой ситуации, когда в этом году федеральный бюджет только на половину компенсировал стоимость оказания этой услуги.

Региональные транспортники собрали у себя достаточно ресурсов еще и для того, чтобы объявить войну недобросовестным конкурентам, действующим в этой же отрасли отрасли. Их ответ стихийным перевозчикам - высокое качество обслуживания, гарантии безопасности и бесперебойность движения.

Было время, когда «Тулаавтотранс», неся на своем балансе огромное хозяйство, по рентабельности перевозок стал сильно проигрывать частным «газельщикам», у которых и обязательства перед пассажирами порой не столь высоки, и накладные расходы существенно меньше. Можно было, конечно, «скинуть» с себя всю «социалку», снять с обслуживания помещения автовокзалов и автостанций по всей области, экономить на техобслуживании, перестать самим заниматься ремонтом подвижного состава. А главное, с графиками выхода на маршрут не церемониться - не гонять свои машины не заполненными, чтобы выдерживать расписание. Дождаться, как делает весь коммерческий транспорт, когда в салоне пассажиров набьется больше, чем даже допускают правила эксплуатации. На одном этом экономия могла выйти приличная, потому что пассажироперевозки считаются весьма прибыльным бизнесом. Желающих подзаработать на этой деятельности коммерсантов в нашей области больше, чем количество потенциальных пассажиров.

Еще один фактор, который серьезно ослабил автотранспортников в 90-е годы, - бум на выделение из головного предприятия отдельных подразделений. Более всех хозяйственной самостоятельности захотели те, кто занимался обслуживанием тульских городских маршрутов. Думали, что отхватили себе самые лакомые куски. В итоге областные филиалы, которые остались в составе компании, выжили и сегодня успешно развиваются. А вот одиночки конкуренции в городе не выдержали, разорились и сдали позиции на этом рынке. Все было бы не страшно, только вот одна маленькая деталь. Проиграли-то мы, пассажиры. По области все школьники, которые пользуются услугами «Тулаавтотранса», ездят бесплатно. А в Туле - за деньги. То же и со студентами. Во всех муниципальных образованиях они имеют 50-процентную скидку. Пассажиры только этого транспортного предприятия, покупая билет на свой маршрут, одновременно с ним получают еще и страховку от чрезвычайных ситуаций. В случае, не дай бог, аварии, они гарантированно получают страховые выплаты. И отказываться от этого «Тулаавтотранс» не собирается.

Руководству Акционерной компании потребовалось время, чтобы, не изменяя своим принципам, перегруппироваться и выйти на бой с теми конкурентами, для которых пассажир - только средство зарабатывания сверхприбыли. А случись что на дороге не их печаль.

Первым шагом стало создание единой информационной системы, которая позволила сделать все происходящее на маршрутах и оперативную работу подразделений прозрачными. Вплоть до заправки машин топливом и контроля за его расходами. Не говоря уже о деталях параметров технического состояния и обслуживания каждой единицы подвижного состава, а также отклонения от графика движения по маршрутам. Последнее, кстати, расценивается здесь как ЧП. Постоянно обновляющиеся данные отражаются на мониторе головного компьютера в кабинете генерального директора, с анализа которых каждый день в восемь утра, начинается его рабочий день.

Сейчас ОАО «Тулаавтотранс» находится в стадии структурной перестройки. Собрать в один жесткий кулак все подразделения стало необходимо по ряду причин. Во-первых, пришла пора переходить на более эффективный менеджмент, чтобы координация работы по обеспечению четкой бесперебойной работы по всем перевозкам осуществлялась из одного центра. Во-вторых, руководство ставит задачу максимально снизить накладные расходы. Деньги нужны как на погашение затрат на перевозки по социальным билетам, так и на приобретение нового подвижного состава и повышение заработной платы работников предприятия, развитие социальной инфраструктуры. На сегодняшний день средняя зарплата в ОАО «Тулаавтотранс» составляет 9 200 руб. За три года она увеличилась в два с половиной раза. Впервые за последние 10 лет сотрудники получили



возможность отправлять своих детей за счет средств предприятия в пионерские лагеря, да и самим проходить программу оздоровления. Акционерная компания, заинтересованная в высокой квалификации своих специалистов, оплачивает их обучение в Тульском государственном университете. Целевой отбор на учебу «Тулаавтотранс» проводит среди молодежи на конкурсной основе по всей Тульской области. Специальное образование сотрудники получают в курсовом автомобильном комбинате предприятия. Да и те девять миллионов рублей, которые ОАО «Тулаавтотранс» ежемесячно платит в областной бюджет в виде налогов от своей деятельности, возвращаются к тулякам социальными благами. А в ближайших планах акционерного общества строительство новых автовокзалов и автобусных станций. Главная задача предприятия - сделать все, чтобы пассажирам было удобнее.

Для того, чтобы полностью удовлетворить потребности области в пассажирских перевозках при условии соблюдения высокого качества обслуживания и выполнения графика движения, в прошлом году ОАО «Тулаавтотранс» приобрело 100 новых автобусов большой вместимости и 50 – так называемой малой. В этом году удалось пополнить парк пока на 50 единиц, хотя в планах еще тридцать.

НОВОСТИ

УЖЕСТОЧИТЬ ПРАВИЛА МАРШРУТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРЕДЛОЖИЛИ ТУЛЬСКИЕ ГОСАВТОИНСПЕКТОРЫ

Более 1600 нарушений правил дорожного движения водителями, осуществляющими пассажирские перевозки, выявили сотрудники ГИБДД Тульской области в ходе завершившегося в начале сентября первого этапа профилактической операции «Автобус».

Зафиксировано более 700 фактов превышения установленной скорости движения, в 13 случаях водители управляли автобусом в состоянии алкогольного опьянения. Осмотрено более 3 тысяч автобусов, 162 из них признано неисправными.

Начальник отдела пропаганды УГИБДД УВД Тульской области Владимир Мигунов заявил, что подготовлены предложения на местный и на федеральный уровень об изменении административной ответственности в сторону повышения для водителей маршрутных транспортных средств.

Также специалисты ГИБДД Тульской области подготовили предложения о внесении изменений в Правила дорожного движения. В частности, по словам Мигунова, предлагается запрещение обгона водителями автобусов в населенных пунктах, ограничение их максимальной скорости движения 70 километров в час, недопущение к осуществлению маршрутных перевозок лиц, которые имеют стаж менее 3 лет.

Второй этап операции «Автобус» начался в Тульс-

Социальная направленность политики, проводимой нынешней администрацией Тульской области в очень большой степени соотносится с теми целями, которые ставит перед собой ОАО «Тулаавтотранс». Понимание и поддержка со стороны исполнительной и законодательной ветвей региональной власти позволяет транспортному предприятию более эффективно решать проблемы организации социальных перевозок. Руководство Акционерной компании большие надежды возлагает и на принятый недавно в Тульской области Закон «О пассажирских перевозках», главным требованием которого является безопасность людей и надежность транспорта. Но и устанавливает единые для всех, кто работает на этом рынке, правила. По словам гендиректора компании Юрия Шахова, в области закончился период «дикого рынка» на транспорте, и созданы все условия для нормальной конкуренции. А честной борьбы за пассажира, от которой он же и выиграет, здесь не боятся, собирая все силы в один «кулак».

*Елена СОКОЛОВА
Тульская областная газета
"Молодой коммунар"
28.07.2006*

кой области 18 сентября. Профилактические мероприятия проводятся с целью снизить число ДТП во время пика аварийности. Как отмечают работники ГИБДД, этот период приходится на август и сентябрь, когда активизируется деловая и общественная жизнь городов, возрастает число транспортных средств и пешеходов на улицах.

*ГТРК «Тула»
www.tula.rfn.ru*

СТРАХОВАНИЕ ПассажиРОВ МАРШРУТОК

Очередные шаги по повышению уровня безопасности пассажирских перевозок предприняты в Управлении транспорта, связи и дорожного хозяйства Тулы. В первую очередь, нововведения коснутся "ПАЗов" и "ГАЗелей". Ежедневно на улицы областного центра выезжает 1200-1300 таких машин.

Уже скоро каждый пассажир "маршруток" будет застрахован. Причем, стоимость проезда в связи с этим не вырастет. Сам транспорт планируется подвергать дополнительному еженедельному осмотру с привлечением технических средств фирмы-эксперта. По результатам таких проверок каждая машина получит особую диагностическую карту.

*ГТРК Тула
www.tula.rfn.ru*

**ВОСЕМЬ
СОГЛАСОВАННЫХ
ПУНКТОВ
ПРИБЫТИЯ -
ОТПРАВЛЕНИЯ
МЕЖДУГОРДНЫХ
АВТОБУСОВ
В ГОРОДЕ
МОСКВЕ:
ЧЬИ ОНИ?**

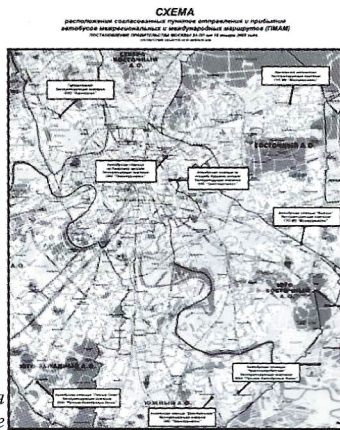


Схема расположения согласованных ПММ в Москве

В предыдущих номерах журнала было много статей различных авторов, которые обсуждали плюсы и минусы Постановления Правительства города Москвы № 24-ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы». В этой статье хотелось бы ответить на основной вопрос, который очень тревожит региональных операторов рынка: «Не являются ли пункты прибытия - отправления ловушкой для междугородных перевозчиков из других регионов для постепенного отбора их маршрутов Московскими компаниями?».

В 5-м номере издания был представлен материал о конфликте ОАО «Транстурсервис» (г. Москва), компании, эксплуатирующей пункт на площади Казанского вокзала, и ООО «Сатурн Трэвел» (г. Москва), оператора рынка перевозок. Краткая суть конфликта в следующем: Московский оператор совместно со своим региональным партнером создал, оформил и «раскатал» южный маршрут из Москвы от ПММ ОАО «Транстурсервис». Три года работали и вдруг автостанция расторгает договор на диспетчерско - кассовое обслуживание с московским оператором. Его же региональному партнеру предлагает себя уже как транспортную компанию для совместного обслуживания маршрута. Куда деваться региональному оператору? Ситуация понятная: ничего личного, только бизнес.

Юридическую сторону мы не обсуждаем, так как это компетенция соответствующих инстанций. Морально - этическая сторона – это на усмотрение читателей.

Предлагаем рассмотреть совсем другую сторону – это вопрос, кто же стоит за каждым конкретным пунктом в столице и кем, с точки зрения рынка междугородных перевозок, он является: эксплуатирующей автовокзал организацией, транспортной организацией или и тем и другим в одном лице. И чем это чревато для региональных операторов рынка, обслуживающих маршруты.

Начнем с пунктов, расположенных на **Рязанском проезде** (площадь **Казанского железнодорожного вокзала**), площади **Курского железнодорожного вокзала** и около станции метро **«Домодедовская»**. Эксплуатирующая

компания ОАО «Транстурсервис» г. Москва. Кто это? Это транспортная компания, владеющая несколькими десятками собственных автобусов, с крупной собственной ремонтной базой, и работающая только на обслуживании межрегиональных автобусных маршрутов. Существует на рынке уже долгие годы.



Автостанция на Рязанском проезде около Казанского вокзала



Автостанция на площади Курского вокзала



Автостанция «Домодедовская»

При внимательном изучении реестра зарегистрированных маршрутов Департамента транспорта и связи города Москвы, опубликованного в 4-м номере издания, вывод напрашивается один: если 90% согласованных маршрутов на автостанции принадлежат эксплуатирующей эту же автостанцию транспортной компании, то перспективы московских и региональных операторов, работающих от указанной автостанции, и чьи паспорта маршрутов даже не фигурируют в Московском реестре, отнюдь не радужные.

Далее пункты **«Московский автовокзал»** и автостанция у метро **«Выхино»**. Эксплуатирующая организация ГУП Московской области «Мострансавто». Заметьте, на территории одного региона расположены пункты принадлежащие другому региону. Но это уже вопрос в адрес Московских властей. Так кто это, ГУП МО «Мострансавто»? Это крупнейшая



транспортная компания Московской области с множеством предприятий в разных городах, которая активно обновляет подвижной состав за счет бюджетного финансирования и подходит к процессу акционирования.



Московский автовокзал

В договоре операторов с «Московским автовокзалом» есть интересный пункт о том, что автовокзал оставляет за собой право работать на маршруте регионального перевозчика. Если к этому добавить закон, принятый в Московской области, о согласовании с последней всех межрегиональных паспортов маршрутов, которые проходят транзитом по территории области, то вывод оставляем за читателем.



Автостанция "Выхино"

Далее пункт «Аэровокзал». Расположен наиболее неудачно из всех пунктов – далеко от станции метрополитена. Эксплуатирующая компания ООО «Аэровокзал» (г. Москва). Кто это? Вот это как раз компания совсем не являющаяся транспортной. Пункт как автовокзал задействован мало, больше как арендные торговые площади. В ближайшей перспективе для региональных операторов угрозы как претендент на их маршруты не представляет.



Московский городской аэровокзал

Далее пункты – автостанции «Красногвардейская» и «Теплый Стан», расположенные у одноименных станций Московского метрополитена. Эксплуатирующая организация ООО «Русские Автобусные Линии» (г. Москва). Кто это? Это как раз сугубо «автовокзальная» компания, занимающаяся только эксплуатацией своих объектов как объектов транспортной инфраструктуры в прямом их смысле.



Автостанция "Красногвардейская"

Она не имеет транспортной лицензии, подвижного состава и далека от посягательств на чужую транспортную работу.

Особо хотим отметить, что компания со схожим названием, а именно ООО «Транспортно - Пассажирская Компания «Русские Автобусные Линии», являющаяся транспортной компанией и обслуживающая междугородные маршруты, принадлежит другим собственникам и отношение к ООО «Русские Автобусные Линии» имеет только в рамках договоров на диспетчерско - кассовое обслуживание, как и более сотни региональных компаний, работающих с автостанциями «Теплый Стан» и «Красногвардейская». То, что эти компании с их третьим соратником ООО «Евролайнс» (г. Москва) сплотились в группу компаний, то это для повышения стандарта предоставляемых услуг каждого по своему сектору рынка. Образно выражаясь, как маяк и ориентир для других операторов рынка и объектов транспортной инфраструктуры.



Автостанция "Теплый Стан"

Подводя итог, скажем, что для региональных операторов здесь угрозы нет, есть скорее твердое плечо соратника, на которое можно опереться.

Теперь резюмируем. Из восьми официальных пунктов в городе Москве, пять принадлежат транспортным автобусным компаниям, работающим именно на рынке межрегиональных и международных автобусных перевозок, то есть, по определению, являющихся конкурентами тем, кого они

обслуживают на своих пунктах.

Далее зададимся вопросом: почему за последние 12 месяцев (целый год!!!) не легализовано больше ни одного пункта в Москве, несмотря на то, что только известных всем пунктов более тридцати. Отметим, что с момента принятия Постановления Правительства Москвы № 24-ПП прошло один год и восемь месяцев. Возникает резонный вопрос а что изменилось?



Автостанция на Рязанском проезде (Казанский вокзал), г. Москва

“К ВОПРОСУ ОБ ОТНОШЕНИЯХ АВТОВОКЗАЛ - ПЕРЕВОЗЧИК В Г. МОСКВЕ”

Прошло уже более полутора лет с момента принятия Правительством Москвы Постановления №24-ПП, «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы» (далее 24-ПП).

Целью данного Постановления, как следует из текста, является «...упорядочение и развитие сети межрегиональных и международных автобусных маршрутов, ...обеспечение безопасности перевозок, повышение культуры и качества обслуживания пассажиров, создание цивилизованного рынка транспортных услуг...».

Ключевым звеном этого Постановления является необходимость осуществления посадки/высадки пассажиров только на согласованных с Департаментом транспорта и связи г. Москвы пунктах («пункт отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов» - далее ПМАМ).

Это был революционный шаг. Ни в одном существующем до этого момента законодательном документе, регулирующем пассажирские автоперевозки, не было однозначно трактуемого положения, обязывающего перевозчика производить

возвращаемся к вопросу, поставленному в самом начале статьи: пункты в Москве это ловушка для региональных перевозчиков? Отвечаем: из восьми согласованных пунктов, три не ловушка, остальные пять - решайте сами.

Специальный корреспондент Андрей Авдоничев

посадку/высадку пассажиров только со специально согласованных пунктов.

Работа пошла. Стали согласовываться ПМАМы (на 31.08.2006 согласовано 8 таких пунктов), перевозчики и пассажиры начали отходить от «тратуарных» перевозочных схем, а органы государственного регулирования и контроля получили хоть какую-то возможность получать достоверную информацию о существующей маршрутной сети города.

На наш взгляд, при общей положительной динамике в создании цивилизованного рынка транспортных услуг Москвы, обозначилась одна очень настораживающая тенденция, которая может значительно отдалить достижение целей, указанных в 24-ПП.

Речь идёт о том, что в 24-ПП никак не отражена обязанность организации, эксплуатирующей ПМАМ, принимать всех желающих перевозчиков на диспетчерско-кассовое обслуживание. То есть, если какая-либо организация получила на конкурсной основе участок городской территории под организацию ПМАМа, то она просто обязана в рамках заявленной пропускной способности принимать всех желающих на диспетчерско-кассовое обслуживание. В противном случае любая другая компания должна иметь право организовать рядом такой же ПМАМ.

Кроме того, учитывая, что организации, эксплуатирующие ПМАМ, сами, в отдельных случаях, являются транспортными операторами, то такая правовая неопределённость позволяет им без лишних затрат занимать наиболее рентабельные маршруты по примитивно простому сценарию: запускаются сторонние перевозчики, которые «накатывают» свои маршруты в течение какого-то отрезка времени («прикатывают» ПМАМ, набирают постоянную клиентуру и т.д.), затем этим бедолагам даётся «пинок», и на сформировавшуюся маршрутную сеть ставятся свои автобусы.

Минимум затрат и максимум удовольствия!

Именно такая грустная история произошла, как следует из прошлого номера нашего журнала, с компанией ООО «Сатурн Трэвел». С 2004 года эта компания накатывала маршруты Москва-Кисловодск и Москва-Краснодар. В качестве пункта

посадки/высадки пассажиров был выбран ПМАМ «Рязанский проезд» (около Казанского ж.д. вокзала, эксплуатирующая организация ОАО «Транстурсервис»). Два года назад эти маршруты были никому не нужны и ОАО «Транстурсервис» подписал «Сатурну» договор на диспетчерско-кассовое обслуживание на своём ПМАМе. По мере повышения рентабельности перевозок на указанных маршрутах у ОАО «Транстурсервис» появилась вполне логичная мысль, не запрещаемая к стати сказать нашим законодательством, повисить собственное благосостояние. В январе 2006 года «Сатурн Трэвел» был вынужден подписать новый договор с ОАО «Транстурсервис», в котором в «Порядок расторжения договора» был введён пункт 4.1, недвусмысленно открывающий перспективу такого «взаимовыгодного» сотрудничества, а именно:

«Исполнитель вправе в течение всего срока действия настоящего договора, в любое время по своему усмотрению отказаться от его исполнения путём направления соответствующего уведомления Заказчику. В этом случае договор считается расторгнутым с момента получения Заказчиком уведомления об отказе Исполнителя настоящего договора.... В случае одностороннего отказа Исполнителя от исполнения настоящего договора.... Заказчик обязуется прекратить пользование оговоренным пунктом... в день получения указанного уведомления...».

(По данному пункту договора свои комментарии представил Советник партнерства по юридическим вопросам Л.А.Чаленко:

- В договоре с января 2006 года ОАО «Транстурсервис» установило немедленное прекращение деятельности заказчика в случае расторжения исполнителем договора в одностороннем порядке. В аналогичном договоре, действующем между сторонами в 2005 году, предусматривалось, что такой договор прекращает свое действие по прошествии не менее двух недель с момента получения заказчиком соответствующего уведомления исполнителя.

Этот срок необходим исполнителю для своевременного урегулирования взаимоотношений с клиентами (пассажирами), имеющими на руках проездные документы, как предусмотрено ГК РФ «О защите прав потребителей». Исключение этого срока в 2006 году фактически заставляет заказчика грубо нарушать свои обязанности в отношении клиентов. Этим же ОАО «Транстурсервис» игнорировало сложившуюся практику заключения сторонами договоров (Обычаи делового оборота - ст. 5 ГК РФ), предусматривающую учет интересов контрагента.

Кроме того, ОАО «Транстурсервис» абсолютно не интересуется тем, что у его партнеров в результате таких волюнтаристских действий возникли дополнительные убытки, связанные с возмещением ущерба третьим лицам - партнерам по другим хозяйственным договорам.

Несмотря на то, что в своем письме № 65 от 05.05.2006 генеральный директор ОАО «Транс-

турсервис» ссылается на статью 782 ГК РФ, в нем нет ни слова о необходимости завершения взаиморасчетов и возмещении понесенных сторонами убытков).

У ООО «Сатурн Трэвел» осталось два пути с одним финалом: либо отказаться от подписания договора и покинуть ПМАМ сразу, либо, как говорил товарищ Сухов в известном кинофильме, «помучаться». Вот так простенько и со вкусом!

Финал не заставил себя долго ждать. 05.05.2006 года ОАО «Транстурсервис» передало руководству ООО «Сатурн Трэвел» заявления на расторжение договоров по обоим маршрутам со ссылкой на этот замечательный пункт договора.

Истинный смысл такого действия просматривается из другого документа, имеющегося в распоряжении редакции. Это письмо директора компании-партнёра ООО «Сатурн Трэвел» на маршруте Москва-Кисловодск – ОАО «Региональное предприятие «Кавминводывавто» В.Г.Белицкого №783 от 07.06.2006. В четвертом абзаце этого письма предельно ясно всё объясняется:

«Для дальнейшего обеспечения перевозок пассажиров по утверждённому маршруту мы были вынуждены заключить договор на кассовую продажу билетов с...ОАО «Транстурсервис», при этом руководителями ОАО «Транстурсервис» было поставлено условие замена на маршруте «Москва-Кисловодск-Москва» паритетного перевозчика ООО «Сатурн Трэвел» на ООО «Транстурсервис». Учитывая безвыходность положения, мы приняли поставленные условия...».

Как говоритьсь «ничего личного»! И это не единственный случай. В такую же ситуацию может попасть практически любой перевозчик.

Если подытожить всё вышеизложенное, то, по всей уже видимости, назрела необходимость внести изменения в 24-ПП в части взаимоотношений перевозчиков и владельцев ПМАМов. Полагаем, что единственной легитимной причиной для отказа перевозчику в заходе на ПМАМ должна быть его пропускная способность. При этом ПМАМ не должен использоваться для отстоя автобусов, и на посадку/высадку пассажиров не должно отводиться более 30 минут. Автобусы регулярных маршрутов должны отправляться строго по расписанию, а не в режиме маршрутного такси «по наполнению».

Кроме того, в 24-ПП необходимо также внести пункт, позволяющий Департаменту транспорта и связи Москвы в случае выявления подобных фактов недобросовестной конкуренции отзывать согласование ПМАМа, а Москомзему разрывать с такой организацией арендные отношения.

Если власти устанавливают правила игры, то это не должна быть игра в одни ворота! Иначе это повод для разбирательства в Федеральной Антимонопольной Службе и в Антикоррупционном Комитете.

Олег Богатов



ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

Аппараты Полномочных Представителей Президента РФ в федеральных округах;

Совет Федерации Федерального Собрания РФ;

Государственная Дума Федерального Собрания РФ – Комитет по энергетике, транспорту и связи;

Министерство транспорта Российской Федерации – Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта РФ;

Управления Федеральной службы безопасности РФ в регионах (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;

Министерства и управления внутренних дел регионов Российской Федерации;

Мэрия Москвы;

Прокуратуры города Москвы и ее административных округов;

Департамент природопользования и охраны окружающей среды города Москвы;

Департамент транспорта и связи города Москвы;

Префектуры административных округов города Москвы;

Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения ГУВД города Москвы;

Российский Автотранспортный Союз – региональные отделения;

Московский Транспортный Союз;

Представительства партнерства регионам;

Члены некоммерческого партнерства
«Единая транспортная система «Российские Автобусные Линии»;

Транспортные компании и индивидуальные предприниматели, обслуживающие международные и междугородные маршруты;

Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт;

Региональные ВУЗы автотранспортного профиля;

Московский автомобильно-дорожный институт (ГТУ);

Национальный фонд защиты прав потребителей;

Отечественные производители автобусов;

Зарубежные производители автобусов.



СТАВРОПОЛЬСКИЙ КРАЙ

РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ:

МОСКВА,
 САНКТ-ПЕТЕРБУРГ,
 ЧЕРНОМОРСКОЕ
 ПОБЕРЕЖЬЕ
 КАВКАЗА,
 ДОМБАЙ,
 ПРИЭЛЬБРУСЬЕ.



СЛИНЬКО
 Денис Иванович-
 Генеральный директор
 ООО "Автолайн-ЮГ",
 Глава представительства
 некоммерческого партнерства
 "ЕТС "Российские Автобусные Линии"
 в Ставропольском крае.



**КОММЕРЧЕСКИЕ
 РЕЙСЫ,
 ТУРИСТИЧЕСКИЕ
 ПОЕЗДКИ,
 ЗАКАЗНЫЕ
 ПАССАЖИРСКИЕ
 ПЕРЕВОЗКИ.**



Центральный офис:
 Ставропольский край, г.Ставрополь,
 ул. 45-я Параллель д.41.
 тел. 89289393553,
 (8652)217116, 239454
 e-mail: stav-denis@mail.ru

**МЕЖОБЛАСТНЫЕ,
 ВНУТРИКРАЕВЫЕ,
 ГОРОДСКИЕ
 АВТОБУСНЫЕ
 ПЕРЕВОЗКИ**

**ВСЬ СПЕКТР
 ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК
 ОТ ЛЕГКОВОЙ МАШИНЫ
 ДО ДВУХЭТАЖНОГО АВТОБУСА.**

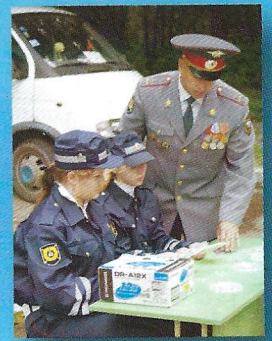
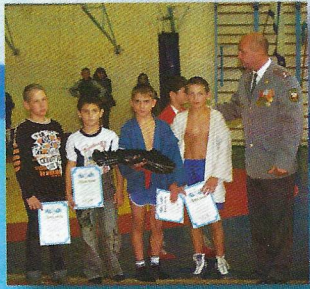
1923

2006



Динамо

ВСЕРОССИЙСКОЕ ФИЗКУЛЬТУРНО-СПОРТИВНОЕ ОБЩЕСТВО

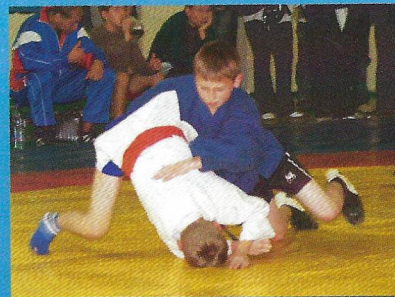


«Динамо» - это сила в движении...».

Останавливаться на достигнутом сегодня нельзя, необходимо двигаться дальше, «быстрее, выше, сильнее», активно решать стоящие перед динамовским движением государственно-значимые задачи.

Юные динамовские инспекторы из Тулы 2 раза подряд заняли 1 место во Всероссийском конкурсе по Правилам дорожного движения «Светофор».

ОТКРЫТЫЙ ТУРНИР ТОСД ПО БОРЬБЕ САМБО СРЕДИ ДЕТЕЙ 1994-95 г.р., ПОСВЯЩЕННЫЙ 860-ЛЕТИЮ ТУЛЫ



СУЩЕСТВЕННУЮ МАТЕРИАЛЬНУЮ ПОДДЕРЖКУ ОРГАНИЗЦИИ ОКАЗЫВАЕТ
ТРАНСПОРТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ООО «АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ
МАРШРУТНОЕ ТАКСИ ТУЛЬСКОЕ ДИНАМО» (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ПЕРЧИКОВА О.А.)

