



# РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ-

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



**АВТОБУСНАЯ СТАНЦИЯ "ТЕПЛЫЙ СТАН" г. МОСКВА.**

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

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

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

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

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

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

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



|  |            |
|--|------------|
| <b>ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА</b>   |            |
| - Подведение итогов работы за год.....   | 4          |
| <b>МОСКОВСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ</b>  |            |
| - Доклад на международной конференции по организации пассажирских перевозок, 27 июня г. Сочи.....        | 6          |
| <b>НОВОСТИ РЫНКА</b> .....   | 7,19,21,23 |
| <b>МОСКВА: ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ</b>  |            |
| - Городской реестр межрегиональных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы.....         | 8          |
| <b>МОСКВА: АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ</b>   |            |
| - Автобусная станция “Теплый Стан”.....  | 12         |
| <b>ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ</b>   |            |
| - “Центральный Торговый Дом “Русские Автобусы”, модель ГолАЗ 3030.....                                   | 15         |
| <b>РЕГИОНЫ: АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ</b>  |            |
| - Центральный автовокзал г. Сочи.....  | 19         |
| <b>РЕГИОНЫ: МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ</b>   |            |
| - “Острова невезенья”.....   | 20         |
| - ООО “Автомобильные перевозки МТ Тульское “Динамо”.....   | 22         |
| - Монополия районных центров.....  | 24         |
| <b>ОБСУЖДАЕМ ВЫПОЛНЕНИЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ №24-ПП от 18.01.05</b>                        |            |
| - Юневич Ф.И., директор ООО “Арвокрис”, г. Смоленск.....   | 25         |
| <b>МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: МАРШРУТ РОССИЯ - МОЛДОВА</b>   |            |
| - Гросу Г.Н., Заместитель генерального директора ООО “Соралекс-тур”, Республика Молдова.....             | 26         |
| - Комментарий.....   | 27         |
| <b>МОСКВА: НОВОЕ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ</b>  |            |
| - Новое в организации пунктов продажи билетов на междугородные и международные автобусы в г. Москве..... | 28         |
| <b>ПЕРЕЧЕНЬ БЕСПЛАТНОЙ РАССЫЛКИ ИЗДАНИЯ</b> .....  | 30         |

**Информационный бюллетень Некоммерческого партнерства  
«Единая Транспортная Система» «Российские Автобусные Линии» № 4/ июнь 2006**  
Распространяется бесплатно во всех регионах России, странах СНГ и Зарубежья.

**Учредитель:**

Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

**Экспертный совет:**

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

**Над номером работали:**

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

**Адрес партнерства:**

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

Телефон./факс: (495) 232-67-70;

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

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



**ЛОРАН Борис Олегович**

*Председатель Правления НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии», Руководитель Группы компаний «Русские Автобусные Линии».*

**Подведение итогов работы за год.**

Вот уже почти год существует Некоммерческое партнерство «Единая транспортная система «Российские Автобусные Линии».

За это время в него вступило 45 членов. Это московские и региональные транспортные организации, осуществляющие международные и междугородные перевозки, автовокзалы, производители автобусов, туристические и страховые компании, региональные объединения перевозчиков. На рассмотрении находятся еще более трех десятков заявлений о вступлении.

Партнерство объединяет все заинтересованные организации, структуры, объединения и т.д. для ускорения реформы сектора междугородных и международных автобусных перевозок в рамках целевой программы реформирования транспортного комплекса Российской Федерации.

Для решения основной стратегической задачи реформирования междугородных и международных пассажирских автоперевозок на регулируемом рынке с добросовестной конкуренцией, Партнерство оказывает консультативную юридическую и финансовую помощь его членам по вопросам организации автобусных маршрутов для межрегиональных пассажирских перевозок, способствует повышению комфортности и улучшению качества обслуживания пассажиров и развития маршрутной сети, занимается решением вопросов увеличения заполняемости автобусов, снижения затрат на выполнение рейсов, логистическими разработками, ведением статистики и анализом маршрутов, участвует в создании системы безопасности перевозок и объектов транспортной инфраструктуры, урегулировании спорных вопросов между перевозчиками, оказывает содействие перевозчикам в приобретении современного подвижного состава, удовлетворяющего экологическим нормам, привлечении инвестиций в транспортные предприятия.

Особое внимание в своей работе Партнерство уделяет участию в разработке и принятии законов, постановлений, нормативных и иных правовых актов в области автомобильного транспорта.

Партнерством осуществляются контакты с региональными министерствами и ведомствами, регулирующими пассажирские автомобильные перевозки в субъектах федерации, в том числе Департаментом транспорта и связи города Москвы по вопросам обеспечения безопасности перевозок, организации новых автобусных маршрутов, а также создания равных условий для всех перевозчиков и борьбы с нелегальным извозом.

Да и члены Партнерства обращаются в правление с вопросами, касающимися их деятельности, и, в связи с такими обращениями Партнерство направляет письма в государственные органы, ответственные за организацию деятельности по межрегиональным автоперевозкам и пресечение нелегального извоза. Такие обращения с освещением имеющихся проблем в сфере пассажирских перевозок (в данном случае автобусных) помогает чиновникам, обязанным следить за выполнением требований нормативных актов в сфере перевозок и пресекать выявленные нарушения, более оперативно и эффективно решать эти проблемы.

В частности, ряд членов Партнерства из калужского региона обратили внимание его руководящих органов на нелегальный извоз, процветающий на маршруте «Калуга - Москва - Калуга», в процессе которого посадка в Москве осуществляется у станции метро «Юго - Западная» и на площади Европы у Киевского вокзала, а в Калуге используется один из перронов местного автовокзала. При этом эти перевозчики не имеют согласованных паспортов маршрутов, не заключили договоров с автостанциями в Москве, не платят налогов за проданные билеты, создают демпинг цен для легальных операторов, и в свою очередь нарушают экологическую обстановку в Москве и создают дополнительную нагрузку на транспортную сеть столицы.

Наблюдательным советом Партнерства направлена информация с освещением вышеупомянутой проблемы руководителю Департамента Транспорта и Связи города Москвы Липсицу Л.М., в которой обращено внимание на имеющиеся нарушения законодательства, в том числе Постановления Правительства Москвы № 24-ПП от 18 января 2005 года.

В апреле 2006 года аналогичное обращение было направлено Первому заместителю Премьера Правительства Москвы Аксенову П.Н., курирующему вопросы развития автотранспорта в столице. Подобные проблемы Некоммерческое партнерство поднимает и по другим регионам.

Для оказания помощи и обмена информацией Партнерство с марта 2006 года начало издавать свой журнал, один из номеров которого читатели держат в своих руках. В нем публикуются нормативные акты в области транспорта и комментарии к ним, информация о перевозчиках, пунктах отправления и прибытия междугородных и

международных автобусов, производителей подвижного состава и их продукции, новостях в области пассажирских автобусных перевозок.

На страницах издания дается слово непосредственно компаниям перевозчикам, региональным отделениям Российского Автотранспортного Союза и другим объединениям транспортников. В дискуссионном клубе мы поводим открытый и честный разговор с властью и коллегами о проблемах этой сферы бизнеса. В специализированных разделах журнала мы размещаем информацию, которая приближает перевозчиков к последним научным разработкам в сфере транспорта и другим достижениям научного потенциала ВУЗов и НИИ, а так же знакомит их напрямую с компаниями - производителями отечественных и зарубежных автобусов.

Полезность этого журнала для участников рынка автобусных перевозок неопределима, тем более, что второго аналогичного издания соответствующего профиля в России сейчас нет. Журнал адресно, бесплатно и оперативно рассылается руководителям транспортных предприятий, индивидуальным предпринимателям - операторам рынка и во все государственные организации, имеющие отношения к указанной сфере деятельности. Надеемся, что члены Партнерства будут оказывать содействие в его дальнейшем издании.

Партнерство придает большое значение работе с региональными перевозчиками. Для расширения связи с ними были приняты решения об открытии представительств Партнерства в Калужской области и Ставропольском крае. На очереди вопрос об открытии представительств Партнерства в других регионах России.

Также в свете работы с местными транспортными организациями Партнерство сотрудничает с региональными средствами массовой информации. В частности, мы откликнулись на призыв калужских журналистов в их желании осветить проблемы междугородных автобусных перевозок в области и рекомендовали представителям операторов Московского и Калужского регионов, являющихся членами нашего Партнерства, дать свою оценку ситуации. В результате в газете «Деловая провинция» (№ 18, 2006 год) была опубликована большая статья «Рельсы для автобуса». В ней были подняты проблемы, возникающие у перевозчиков, выполняющих междугородные пассажирские перевозки.

Но предстоит сделать еще очень много. Главной проблемой была и остается борьба с нелегальным извозом, размывающим пассажиропоток и создающим заведомо неравные условия для легальных и «темных» перевозчиков, причем далеко не в пользу первых, и легализация тех транспортников, которые хотят вести бизнес честно наравне с другими в условиях равной конкуренции. Предложения Партнерства, направленные на ликвидацию нелегальных пунктов прибытия и отправления автобусов, расположенных на привокзальных площадях, у крупных торговых комплексов (где и без того очень много транспорта)

не только в столице, но и в большинстве городов России, не всегда находят понимание у руководителей ряда органов исполнительной власти, но мириться с таким положением вещей никто не собирается. Именно по этому Партнерство взяло на себя роль объединителя усилий всех заинтересованных лиц, транспортных предприятий, иных организаций в деле приведения рынка автобусных перевозок в цивилизованный вид и ждет предложений и помощи от его членов.

Одним из шагов Партнерства для ликвидации «черного» извоза было активное участие в цикле передач о нелегальных пунктах прибытия и отправления междугородных автобусов, показанный в июне 2006 года на телеканале «Столица» в программе «Академия безопасности».

На Общем собрании Партнерства эти вопросы будут подниматься не один раз. И после собрания эта работа будет продолжена с еще большими усилиями.

Также Партнерство оказывает содействие организациям - перевозчикам в обновлении подвижного состава, тем более, что оптовые закупки обходятся дешевле, чем покупка одной или нескольких единиц техники. В рамках Партнерства перевозчикам легче скооперироваться для приобретения одной большой партии автобусов сразу по оптовым ценам с распределением каждому из них нужного количества единиц техники. Для этого изучается потребность региональных перевозчиков в автобусах различных классов, а получаемые сведения предоставляются производителям автобусов, в том числе члену партнерства ООО «Центральный Торговый Дом «Русские Автобусы». Но в этом направлении еще предстоит большая работа.

Пока не было необходимости защищать интересы членов Партнерства в органах государственной и судебной власти, но, если такое потребует, такая помощь будет оказываться.

Но чтобы достичь целей, для которых Партнерство создавалось, необходимо объединение усилий всех его членов и организаций, заинтересованных в цивилизованных пассажирских автоперевозках и поддерживающих цели и стремления Партнерства. Надеемся, что в него вступят еще многие и многие организации, разделяющие наши взгляды на реформирование рынка междугородных и международных перевозок. Мы приглашаем к сотрудничеству всех.

#### **От редакции:**

*5 июля 2006 года состоится ежегодное Общее собрание членов Партнерства.*

*В повестке дня:*

- 1. Отчет исполнительного органа Партнерства о проделанной работе за отчетный период;*
- 2. Утверждение новой редакции Устава Партнерства;*
- 3. Утверждение Положения о Наблюдательном Совете Партнерства;*
- 4. Утверждение Положения о Координационном Совете Партнерства.*

*Подробная информация размещена на сайте*



**КОНОВАЛОВ Дмитрий Николаевич**

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

### **Доклад на международной конференции по организации пассажирских перевозок 27 июня г. Сочи.**

В отсутствие достаточной нормативной базы по организации и осуществлению регулярных межрегиональных автобусных перевозок единственным законодательным документом федерального значения, позволяющим упорядочить процедуру открытия регулярных автобусных маршрутов между субъектами РФ, является «Порядок формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами РФ», утверждённый Приказом Минтранса России № 178 от 14 августа 2003 года.

Основная роль в реализации положений «Порядка» отводится Минтрансу России, РАСу (уполномоченным ассоциациям) и органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации. В этой связи во многих регионах России были приняты свои нормативные акты, регламентирующие транспортную деятельность. В Москве таким законодательным актом явилось Постановление Правительства Москвы № 24-ПП от 18 января 2005 года «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории города Москвы». В Постановлении (в соответствии с приказами Минтранса России № 27 от 09.03.1995 и №2 от 08.12.1997) установлено требование по обязательному согласованию регулярных маршрутов и пунктов отправления/прибытия автобусов с уполномоченным органом исполнительной власти субъекта федерации в лице Департамента транспорта и связи города Москвы.

**В ходе реализации эти актов выявлены следующие проблемы:**

1. Не хватает легальных, согласованных автостанций (пунктов посадки/высадки). На основании заявок эксплуатирующих организаций ДТиС

Москвы за это время было согласовано 8 таких пунктов. Согласовано строительство автовокзалов на ул. Подольских курсантов и м. «Тёплый стан» (НИИПИ Генплана г.Москвы разрабатывает адресную схему размещения автовокзалов и автостанций).

*(В настоящее время в Москве выявлено порядка 45-ти крупных и ещё около 100 мелких пунктов посадки/высадки пассажиров, с которых по экспертным оценкам осуществляется порядка 2500 отправлений в день).*

Кроме того, в «Порядке...» в п.12 указано, что «отправление/прибытие автобусов регулярных маршрутов... производится, **как правило**, с автовокзалов..., а также мест, специально отведённых для этих целей исполнительными органами государственной власти субъектов...». Такая формулировка не даёт однозначного понимания. Необходима чёткая конкретизация.

2. Огромное количество регулярных перевозок выполняется под вывеской заказных, челночных, вахтовых и т.д. Этому есть объективные причины (например, требования о наличие двигателей Евро-2) и субъективные (большее наполнение при работе с несогласованных пунктов посадки/высадки, работа в обход кассового аппарата и т.д.). Необходима совместная работа Минтранса, РАСа, административных субъектов и региональных подразделений РАСа по регламентации таких перевозок.

3. Региональные перевозчики, выполняющие перевозки в Москву, легальные у себя в регионе (отправление с официальных автовокзалов, продажа билетов через кассовые аппараты и т.д.) Становятся нелегальными по прибытию в Москву. Все письма в региональные ассоциации РАСа с просьбой принять меры воздействия к перевозчикам за нарушения транспортного законодательства, выявленные в ходе проверок Рабочей группой по реализации 24-ПП, остаются без ответа.

4. Каждый маршрут имеет определённую ёмкость. От увеличения количества перевозчиков на маршруте в итоге страдают все: перевозчики из-за размытого пассажиропотока и демпинга цен со стороны недобросовестных конкурентов, пассажир из-за неизбежного снижения уровня безопасности и качества услуги. В этой связи РАС вместе со своими региональными подразделениями, с привлечением научных организаций, может создать логистическо-диспетчерские центры. Это позволит правильно распределить объёмы транспортной работы (автовокзалы аккумулируют пассажиропотоки, а региональные подразделения РАСа, защищая интересы добросовестных перевозчиков, анализируют, прогнозируют и предлагают перевозчикам варианты оптимизации транспортных потоков). В Москве опыт такой работы имеется. Вместе с тем препятствий для получения паспортов маршрутов быть не должно. Должна быть здоровая конкуренция. РАС со своими территориальными подразделениями мог бы выработать минимальную стоимость пс/км, ниже которой перевозчик не мог бы опускаться. Региональные подразделения РАСа могут, например, с привлечением профессиональных логистиков

оптимизировать расписания, конкретные времена выходов в маршрутах и т.д. **Паспорта маршрутов должны иметь ограниченный срок действия (на время действия лицензии)** с тем, чтобы производилась ротация перевозчиков. Может быть при утверждении паспорта маршрута имеет смысл заключать договор на обслуживание маршрута между исполнительным органом субъекта федерации и перевозчиком.

**5.** Существуют опасения перевозчиков работать с автовокзалами, осуществляющими собственную перевозочную деятельность. Часто автовокзалы навязывают перевозчику свой паритет с тем, чтобы в будущем самим стать на обкатанный маршрут. Тут мы видим выход в активной работе РАСа и его подразделений (с привлечением специалистов Минтранса) в подготовке рекомендаций к составлению договорной базы перевозчиков и автовокзалов. В этих договорах должны быть четко оговорены взаимные обязательства и причины, по которым договор может быть расторгнут. Единственным препятствием при принятии перевозчиком на конкретном пункте посадки/высадки может быть только заявленная пропускная способность. При согласовании пункта посадки/высадки должно быть оговорено максимальное время нахождения автобусов в посадочной зоне. Причём РАС может элементарно отстоять права перевозчика при внесении изменений в паспорт маршрута, либо при организации параллельного маршрута. Таким образом РАС мог бы взять на себя роль третейского судьи при разрешении возможных спорных вопросов.

**6.** Проблема с пониманием паритетности перевозок между регионами. В настоящее время

многие региональные администрации заняли резко негативную позицию по участию в паритете московских перевозчиков. Так нашим перевозчикам не были согласованы паспорта маршрутов в Элисте, Краснодарском крае, регионе Кавказских Минеральных Вод. Это на наш взгляд неправильно. В Москве межрегиональными регулярными перевозками занимаются примерно 5 организаций. В общей сложности на этих перевозках задействовано порядка 50-ти автобусов. По сравнению с объёмами ежедневных отправок из Москвы это смешная цифра, и, тем не менее, мы имеем проблемы с согласованием маршрутов в регионах. Полагаем, что РАС вместе со своими региональными представителями вполне могут решить этот вопрос. Мы, наоборот, можем дать работу регионам с избытком хорошего подвижного состава в Москве, с замечательной экономикой, а не мериться у кого больше административный ресурс. В международных перевозках понятие паритетности также требует уточнения. Официальные органы должны дать предприятиям ясное руководство как обеспечивать паритетность при организации движения.

**7.** Учитывая большую изношенность подвижного состава, просим, используя огромный авторитет РАСа, ещё раз попытаться добиться снятия таможенных платежей на ввоз нового подвижного состава.

В заключении хотелось бы подчеркнуть позицию Московского правительства, что самый лучший способ борьбы с нелегалами - это активизация рыночного механизма.

## НОВОСТИ РЫНКА

### В Сочи прошла Международная конференция по организации пассажирских перевозок

27 июня 2006 г. Заместитель Министра транспорта РФ Евгений Москвичев в Сочи принял участие в работе Международной конференции по организации пассажирских перевозок.

В своем выступлении Евгений Москвичев оценил актуальность вопросов, поднятых на конференции и сказал, что программа по развитию автотранспорта станет реальной, если федеральные усилия будут обращены на проблему регионов. Остановившись на вопросах законодательной базы, замминистра обратил внимание на то, что проекты 'Устава автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта Российской Федерации' и 'Закона об общих принципах организации транспортного обслуживания населения автомобильным и городским наземным электрическим пассажирским транспортом на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации' прошли согласования в Правительстве РФ и уже осенью этого года поступят в Государственную Думу на первое чтение.

Евгений Москвичев дал положительную оценку опыту иностранных автоперевозчиков, доклады которых заинтересовали делегатов конференции, и отметил, что Минтрансом России взят на вооружение французский опыт и уже введен в действие пилотный проект по установлению на автотрассе Москва-Минск специальных фотоскоростемеров, использование которых позволит значительно сократить количество дорожно-транспортных происшествий на автотрассах. В докладе замминистра также были затронуты вопросы экологии, качества горюче-смазочных материалов, вопросы обслуживания населения и создания условий для комфортной и безопасной перевозки пассажиров.

27 июня 2006. AVIA.RU

**ГОРОДСКОЙ РЕЕСТР  
РЕГУЛЯРНЫХ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ,  
ПРОХОДЯЩИХ ПО ТЕРРИТОРИИ Г. МОСКВЫ,**

В соответствии с Приказом Министерства транспорта от 14 августа 2003 г. № 178 «Об утверждении порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации» и постановлением Правительства г. Москвы № 24-ПП от 18 января 2004 г. Департамент транспорта и связи города Москвы ведет реестр регулярных автобусных маршрутов междугородного и международного автобусных сообщений, проходящих по территории города Москвы.

В реестре представлены наименование маршрута, наименование перевозчика и дата согласования. Ведется реестр с разбивкой по пунктам отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов

Ниже приведен реестр по состоянию на 1 мая 2006 г.

Эксплуатирующая организация - **ООО "РУССКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ"**(г. Москва)

Название ПМAM - **ТЕПЛЫЙ СТАН Автостанция**

| Маршрут                              | Перевозчики  | Срок согласования |
|--------------------------------------|--|-------------------|
| Москва – Калуга                      | ООО ТПК «Русские автобусные линии»<br>Г. Москва, ЗАО «АК 1306», ЗАО «АК 1306-2»,<br>ЗАО «АК 1306-3», ЗАО «АК 1306-4» г. Калуга | 31.05.2008        |
| Козельск – Воротынский – Москва      | ЗАО «АТЭК» г. Козельск , Калужская область   | 31.05.2008        |
| Козельск – Калуга – Москва           | ЗАО «АТЭК» г. Козельск , Калужская область   | 31.05.2008        |
| Москва – Кондрово                    | ООО ТПК «Русские автобусные линии»<br>г. Москва, ЗАО «АК 1306», ЗАО «АК 1306-2»,<br>ЗАО «АК 1306-3», ЗАО «АК 1306-4» г. Калуга | 31.05.2008        |
| Сосенский – Воротынский – Москва     | ЗАО «АТЭК» г. Козельск , Калужская область   | 31.05.2008        |
| Сосенский – Калуга – Москва          | ЗАО «АТЭК» г. Козельск , Калужская область   | 31.05.2008        |
| Москва – Товарково                   | ООО ТПК «Русские автобусные линии»<br>г. Москва, ЗАО «АК 1306», ЗАО «АК 1306-2»,<br>ЗАО «АК 1306-3», ЗАО «АК 1306-4» г. Калуга | 31.05.2008        |
| Людиново – Москва                    | ОАО «Транспортник» г. Людиново, Калужская<br>область   | 14.06.2008        |
| Людиново – Москва                    | ООО «Данас» г. Людиново, Калужская область   | 24.07.2008        |
| Москва – Калуга                      | ООО ТПК «Русские автобусные линии»<br>г.Москва, ООО «СервисТрансАльтис» г. Калуга  | 14.09.2008        |
| Москва – Кондрово                    | ООО ТПК «Русские автобусные линии»<br>г.Москва, ООО «СервисТрансАльтис» г. Калуга  | 14.09.2008        |
| Таруса – Москва                      | ОАО «Автомобилист» г. Таруса, Калужская<br>область   | 19.12.2008        |
| Сухиничи – Москва                    | ЗАО «Межавтотранс» г. Сухиничи, Калужская<br>область   | 24.12.2008        |
| Ефремов – Москва                     | ООО «АТП «Экспресс» г. Ефремов, Тульская<br>область  | 24.12.2008        |
| Брянск - Москва                      | ЗАО "Межавтотранс" г. Сухиничи, Калужская<br>область   | 09.03.2009        |
| Ельня (Смоленская обл.) - Москва     | МАП «Транссервис» г. Ельня, Смоленская<br>область  | 19.03.2009        |
| Хвостовичи (Калужская обл.) - Москва | МУП «Хвостовичское АТП», г. Хвостовичи,<br>Калужская область   | 14.04.2009        |
| Арсеньево (Тульская обл.) - Москва   | ООО "Арсеньевоавто" п. Арсеньево, Тульская<br>область  | 19.04.2009        |



|                                       |   |            |
|---------------------------------------|---|------------|
| Киреевск (Тульская обл.) - Москва     | ООО "Веста-Тур" г. Киреевск, Тульская область         | 19.04.2009 |
| Суворов (Тульская обл.) - Москва      | ООО "Суворовавто" г. Суворов, Тульская область        | 19.04.2009 |
| Москва - Десногорск (Смоленская обл.) | ООО "АврораТрансАвто", г. Тула                        | 24.04.2009 |
| Ульяново (Калужская обл.) - Москва    | МУП "Ульяновское АТП", п. Ульяново, Калужская область | 24.04.2009 |
| Смоленск - Москва                     | ООО "Арвокрис", г. Смоленск                           | 04.06.2009 |

Эксплуатирующая организация - **ООО "РУССКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ" (г. Москва)**  
 Название ПМАМ - **КРАСНОГВАРДЕЙСКАЯ Автостанция**

| Маршрут                               | Перевозчики   | Срок согласования |
|---------------------------------------|---|-------------------|
| Москва – Майкоп                       | ООО ТПК «Русские автобусные линии» г. Москва  | 30.04.2008        |
| Москва – Саратов                      | ООО ТПК «Русские автобусные линии» Москва, ООО «Властелин-2004» г. Саратов                              | 30.04.2008        |
| Москва – Ставрополь                   | ООО ТПК «Русские автобусные линии», г. Москва, ОАО «Автовокзалов и автостанций» г. Ставрополь           | 30.04.2008        |
| Москва – Нальчик                      | ООО «Европа-Лайт» г. Москва   | 09.06.2008        |
| Москва – Саратов                      | ООО «Автобаза «Турист» г. Саратов, ООО ТПК «Русские автобусные линии» г. Москва                         | 24.08.2008        |
| Богородицк – Москва                   | ИП Григорьева Е.В., г. Тула ,   | 04.11.2008        |
| Плавск – Москва                       | ИП Григорьева Е.В., г. Тула   | 04.11.2008        |
| Венев – Москва                        | ООО «Веневавто» г. Венев, Тульская область  | 19.11.2008        |
| Тула – Москва                         | ООО «Тульский лайн» г. Тула   | 19.11.2008        |
| Узловая – Москва                      | ООО «Дубовкаавто» п. Дубовка, Тульская область  | 19.11.2008        |
| Волжский – Москва                     | МУП «Волжская АК № 1732», ООО «Автобусные линии – Волгоград», г. Волгоград, ГУП «Мосгортранс» г. Москва | 24.11.2008        |
| Москва – Воронеж                      | ГУП «Мосгортранс» г. Москва, ООО ПАТП № 1149 г. Воронеж   | 19.12.2008        |
| Сокольники – Новомосковск – Москва    | ИП Черепов А.П. г. Сокольники, Тульская область , ООО «ТПК «Русские автобусные линии» г. Москва         | 31.01.2009        |
| Москва – Тула                         | ГУП «Мосгортранс» г. Москва, ООО «Тулаавтотранс» г. Тула  | 31.01.2009        |
| Новомосковск (Тульская обл.) - Москва | НП "Веневское объединение независимых перевозчиков" г. Венев, Тульская область                          | 19.03.2009        |
| Орел - Москва                         | ИП Адомайтис В.А. г. Орел   | 19.03.2009        |
| Алексин (Тульская обл.) - Москва      | ИП Большаков А.С. г. Алексин, Тульская область  | 29.03.2009        |
| Кимовск (Тульская обл.) - Москва      | ООО "Кимовскавто-2" г. Кимовск, Тульская область  | 14.04.2009        |
| Москва - Тамбов                       | ГУП "Мосгортранс" г. Москва, ООО "Р ПАТП" г. Тамбов   | 19.04.2009        |
| Алексин (Тульская обл.) - Москва      | ООО "Алексинавто-3" г. Алексин, Тульская область  | 19.04.2009        |

|   |   |            |
|---|---|------------|
| Богородицк (Тульская обл.) - Москва         | ООО "Богородицкавто-2" г. Богородицк, Тульская область  | 19.04.2009 |
| Новомосковск - Москва(Тульская обл.)        | ООО "АврораТрансАвто", Новомосковск, Тульская область   | 24.04.2009 |
| Москва - Тула                               | ООО "АврораТрансАвто" г. Тула   | 24.04.2009 |
| Липецк - Москва                             | ИП Игнатов С.Н. г. Липецк   | 04.05.2009 |
| Москва - Белгород                           | ГУП "Мосгортранс" г. Москва, ООО "Транс - Вей" г. Москва, ООО "Транс -Вей-Белгород" г. Белгород | 14.05.2009 |
| Альметьевск (Республика Татарстан) - Москва | ОАО "Альметьевское ПОПАТ" Альметьевск, Респ. Татарстан  | 31.05.2009 |
| Москва - Сочи                               | ООО "ТПК "Русские автобусные линии" г. Москва, ООО "Интервал" г. Сочи                           | 31.05.2009 |
| Ставрополь - Москва                         | ИП Слинько Д.И. г. Ставрополь, ООО "ТПК "Русские автобусные линии" г. Москва                    | 31.05.2009 |
| Новомосковск (Тульская обл.) - Москва       | ООО "Тульская транспортная компания" г. Тула  | 04.06.2009 |

Эксплуатирующая организация - ГУП МО "МОСТРАНСАВТО" (Московская область)  
 Название ПМАМ - ЩЕЛКОВСКИЙ Автовокзал

| Маршрут                               | Перевозчики   | Срок согласования |
|---------------------------------------|---|-------------------|
| Йошкар-Ола – Москва                   | ИП Мадиков Ю.С. г. Йошкар-Ола   | 30.06.2006        |
| Рославль – Москва                     | Рославльское ПАТП, г. Рославль  | 01.07.2006        |
| Десногорск – Москва                   | ЗАО «НП «Автотранс», г. Десногорск<br>Смоленская область              | 24.01.2008        |
| Чебоксары – Москва                    | ИП Андреев Ю.М., г.Чебоксары  | 24.12.2008        |
| Чебоксары – Москва                    | ИП Медакова Л.С., г.Чебоксары   | 24.12.2008        |
| Алексин (Тульская обл.) - Москва      | ООО "Алексиавто-3", г. Алексин  | 19.04.2009        |
| Богородицк (Тульская обл.) - Москва   | ООО "Богородицкавто-2", г.Богородицк<br>Тульская область              | 19.04.2009        |
| Епифань (Тульская обл.) - Москва      | ООО "Кимовскавто-2", г.Кимовск  | 19.04.2009        |
| Ефремов (Тульская обл.) - Москва      | ООО "Ефремовавто-1", г. Ефремов                                       | 19.04.2009        |
| Кимовск (Тульская обл.) - Москва      | ООО "Кимовскавто-2", г. Кимовск                                       | 19.04.2009        |
| Краинка (Тульская обл.) - Москва      | ООО "Суворовавто", г. Ефремово  | 19.04.2009        |
| Куркино (Тульская обл.) - Москва      | ООО "Богородицкавто-2", г. Богородицк                                 | 19.04.2009        |
| Новомосковск (Тульская обл.) - Москва | ООО "Новомосковскавто-1", г. Новомосковск                             | 19.04.2009        |
| Красная Горбатка – Москва             | ОАО «Селивановское АТП», п. Красная<br>Горбатка, Владимирская область | 04.05.2009        |

**Эксплуатирующая организация - ООО АЭРОВОКЗАЛ (г. Москва)**  
**Название ПМАМ - АЭРОВОКЗАЛ**

| Маршрут                            | Перевозчики  | Срок согласования |
|------------------------------------|--|-------------------|
| Дорогобуж – Москва                 | ПБОЮЛ Прудникова О.П., д. Ивонино, Дорогобужский р-н, Смоленская область | 24.01.2008        |
| Ярцево – Москва                    | ПБОЮЛ Никуленков Е.Г., г. Ярцево   | 04.03.2008        |
| Йошкар-Ола – Москва                | ПБОЮЛ Шихматов Ю.Н., г. Чебоксары  | 31.05.2008        |
| Углич – Москва                     | ООО «Угличское ПАТП -2», г. Углич  | 31.05.2008        |
| Чебоксары – Москва                 | ПБОЮЛ Шихматов Ю.Н. г. Чебоксары   | 31.05.2008        |
| Ельня – Москва                     | ИП Прудникова О.П., д.Ивонино, Дорогобужский р-н, Смоленская область     | 14.08.2008        |
| Волгоград – Москва                 | ООО «Ной», г. Волгоград  | 24.08.2008        |
| Кимры – Москва                     | ООО ТА «Автобус-Тур», г. Кимры, Тверская область                         | 04.11.2008        |
| Кимры – Москва                     | ООО «Кимрытрансавто», г. Кимры, Тверская область                         | 04.11.2008        |
| Конаково – Москва                  | ООО «Петра», г. Конаково, Тверская область                               | 24.12.2008        |
| Сычевка (Смоленская обл.) - Москва | ОАО "Автомобилист-1665", г. Сычевка, Смоленская область                  | 28.02.2009        |

**Эксплуатирующая организация - ОАО "ТРАНСТУРСЕРВИС" (г. Москва)**  
**Название ПМАМ - ДОМОДЕДОВСКАЯ Автобусная станция**

| Маршрут                 | Перевозчики                     | Срок согласования |
|-------------------------|---------------------------------|-------------------|
| Москва – Анапа          | ОАО «Транстурсервис», г. Москва | 24.07.2008        |
| Волгоград – Москва      | ООО «Ной», г. Волгоград         | 29.03.2009        |
| Москва – Венев          | ОАО «Транстурсервис», г. Москва | 29.03.2009        |
| Москва – Михайлов       | ОАО «Транстурсервис», г. Москва | 29.03.2009        |
| Москва – Новомосковск   | ОАО «Транстурсервис», г. Москва | 29.03.2009        |
| Москва – Тула           | ОАО «Транстурсервис», г. Москва | 29.03.2009        |
| Москва - Ростов-на-Дону | ООО АК "Столичная", г. Москва   | 14.04.2009        |

**Эксплуатирующая организация - ОАО "ТРАНСТУРСЕРВИС" (г. Москва)**  
**Название ПМАМ - КУРСКИЙ ВОКЗАЛ Автостанция**

| Маршрут           | Перевозчики  | Срок согласования |
|-------------------|--|-------------------|
| Москва – Владимир | ОАО «Транстурсервис», г. Москва<br>ООО «Артель-В», г. Владимир | 24.10.2006        |
| Москва - Орел     | ОАО "Транстурсервис", г. Москва                                | 19.04.2007        |

**Эксплуатирующая организация - ОАО "ТРАНСТУРСЕРВИС" (г. Москва)**  
**Название ПМАМ - РЯЗАНСКИЙ ПРОЕЗД Автостанция**

| Маршрут          | Перевозчики  | Срок согласования |
|------------------|--|-------------------|
| Рязань – Москва  | ИП Гафуров С.С., г. Рязань   | 24.03.2007        |
| Москва – Воронеж | ОАО «Транстурсервис», г. Москва<br>ООО «Транс-Рейс", г. Воронеж  | 19.04.2007        |
| Москва - Рязань  | ОАО "Транстурсервис", г. Москва  | 19.04.2007        |
| Москва - Тверь   | ОАО "Транстурсервис", г. Москва<br>НП "Тверские автобусные перевозки", г. Тверь  | 19.04.2007        |
| Москва – Майкоп  | ООО «Сатурн Трэвел», г. Москва<br>ОАО «Транстурсервис», г. Москва<br>ОАО «Объединение АВ и пассажирских АС», г. Ставрополь | 14.08.2008        |

## АВТОСТАНЦИЯ «ТЕПЛЫЙ СТАН»



В рамках совместного проекта ГУП «Мосгортранс» и ООО «Русские Автобусные Линии» «Об организации движения и парковки в городе Москве автобусов, осуществляющих регулярные междугородные и международные перевозки, с использованием отстойно-разворотных площадок конечных станций наземного городского транспорта, как миниавтобусных вокзалов» с февраля 2004 года введена в эксплуатацию автобусная станция «Теплый Стан»

**Автобусная станция «Теплый Стан» расположена в юго-западной части г. Москвы на расстоянии 1,5 км. от развязки МКАД и Калужского шоссе и в 50 метрах от одноименной станции метрополитена. Автобусная станция «Теплый Стан» находится на отстойно-разворотной площадке 18-го автобусного парка ГУП «Мосгортранс».**

**Движение междугородных автобусов от МКАД до автобусной станции осуществляется по Профсоюзной улице и Новоясеневскому проспекту. Посадка, высадка пассажиров производится на 8 перронах. Расчетная пропускная способность автостанции составляет около 200 отправлений в сутки.**



На автобусной станции имеется вся инфраструктура необходимая для организации перевозочного процесса и обслуживания пассажиров. Сохранность автобусов и безопасность пассажиров обеспечивается стационарными постами

охраны.

Основанием для разработки вышеуказанного проекта явилась:

Необходимость упорядочения движения и парковки в г. Москве автобусов, осуществляющих междугородные и международные пассажирские перевозки;

Развитие региональных автобусных перевозок и повышение уровня безопасности движения, качества услуг и создания цивилизованного рынка междугородных перевозок;

Создание единой системы диспетчерско-кассового обслуживания перевозчиков в Москве для прекращения оттока денежных средств и налоговых отчислений в бюджет города от междугородных автобусных перевозок;

Использование потенциала, материально-технической базы и опыта эксплуатационных предприятий городского пассажирского транспорта для оказания всевозможных услуг, как перевозчикам пассажиров, так и самим пассажирам;

Учет и статистика пассажиропотоков по различным направлениям, упорядочение работы региональных перевозчиков;

Создание нового стандарта обслуживания пассажиров, пользующихся международными и междугородными автобусными перевозками с повышением уровня безопасности и осуществления антитеррористических мероприятий.



В настоящее время на международных и междугородных перевозках пассажиров в Российской Федерации имеет место вакуум нормативно-правового поля, что приводит к отсутствию взаимодействия между перевозчиками пассажиров, в то же время процесс перевозок пассажиров дезорганизуется коммерческими операторами, нарушается единый цикл автотранспортных перевозок, правила поведения на рынке автотранспортных услуг разрознены и противоречивы.

В целях улучшения сложившейся ситуации на международных и междугородных перевозках пассажиров необходимо использовать имеющийся опыт и понимание важности накопившихся проблем для перехода от тактики выживания к стратегии развития. Назрела необходимость соединения разобщенных городской, междугородной и международ-

ной автотранспортных систем в единую транспортную систему.

ООО «Русские Автобусные Линии» считает экономически обоснованным до строительства современных транспортных пересадочных узлов (автОВОКзалов) в местах стыковки линий наземного транспорта со станциями метрополитена и железных дорог на первом этапе создать сеть мини автОВОКзалов за счет конечных станций и отстойно-разворотных площадок ГУП «Мосгортранс», расположенных около МКАД.

Создание таких автостанций позволит разгрузить транспортные магистрали и центр города, значительно повысить качество пассажирских услуг, предоставляемых населению, включая продажу билетов и регистрацию пассажиров расширить географию автобусных рейсов на внутренних и международных линиях, улучшить информационное обслуживание пассажиров с использованием современных технологий, позволяющих выдавать оперативную справочную информацию на остановочных пунктах и пересадочных узлах в реальном масштабе времени.



Использование на маршрутах комфортабельного подвижного состава с применением двига-телей ЕВРО - 2 и ЕВРО - 3 и отвечающего междуна-родным нормам, а также использование материаль-но - технической базы предприятий ГУП "Мосгортранс" улучшит экологическую обстановку,

**На автобусной станции  
 "Теплый Стан"  
 предоставляются следующие  
 услуги:**

- Продажа автобусных билетов;
- Добровольное страхование пассажиров;
- Камера хранения багажа;
- Междугородная и международная связь;
- Факс, ксерокопирование, Интернет;
- Информационно-справочные услуги;
- Комната матери и ребенка;
- Медицинские услуги;
- Пункты общественного питания;
- Продажа товаров в дорогу.

а также позволит повысить безопасность движения.



Схема движения транспорта и пассажиров на автобусной станции «Теплый стан» разработана кафедрой «Организация и Безопасность движения» университета МАДИ.

Введение в эксплуатацию подобных станций позволит получать следующие экономические и социальные выгоды для города:

1. Пополнение бюджета города за счет налоговых поступлений от кассового обслуживания иногородних автобусов;
2. Образование новых рабочих мест за счет развития инфраструктуры автостанций;
3. Благоустройство автостанций и прилегающих территорий;
4. Существенная разгрузка центра города;
5. Введение льгот на коммерческих рейсах социально незащищенной категории.

Первоочередной задачей ставится отработка механизма взаимодействия структур и служб, организующих и обеспечивающих безопасные, комфортные и, в конечном счете, востребованные перевозки пассажиров среди субъектов Российской Федерации.

*Адрес автостанции:*

115419, Москва, Новоясеневский пр-т, владение 4.

Контактные телефоны:

(495) 427-90-77, (495) 423-83-44,

*Центральный офис:*

*ООО "Русские Автобусные Линии":*

115419, Москва, 2-й Рощинский проезд, дом 8, корпус 3.

Контактный телефон:

(495) 232-67-70 (многоканальный)

E-mail: [Info@russbusline.ru](mailto:Info@russbusline.ru)

*Отдел организации перевозок*  
 (495) 232-67-90.

**ЕДИНАЯ СПРАВОЧНАЯ  
 СЛУЖБА:  
 (495) 783-23-16**

| <b>Пункт отправления и прибытия автобусов регулярных межрегиональных и международных маршрутов</b> |   |  |
|--|---|--|
| 1  | Название пункта   | Автобусная станция «Теплый Стан»   |
| 2  | Эксплуатирующая организация   | ООО «Русские Автобусные Линии»   |
| 3  | Руководитель эксплуатирующей организации  | Лоран Борис Олегович   |
| 4  | Руководитель пункта   | Раскин Дмитрий Александрович   |
| 5  | Начальник отдела пассажирских перевозок   | Токарева Наталья Александровна   |
|  | Режим работы  | круглосуточно  |
| 6  | Общая площадь земельного участка (га)   | 0,35 га  |
| 7  | Общая площадь помещений (м <sup>2</sup> )   | 500 м <sup>2</sup>   |
| а)   | зал ожидания  | 60 м <sup>2</sup> , работает круглосуточно   |
| б)   | диспетчерская   | 12 м <sup>2</sup> , работает круглосуточно   |
| в)   | количество касс   | 4, работают круглосуточно  |
|  | предварительная продажа билетов   | от 10 до 30 дней, в зависимости от маршрута  |
| г)   | пункты питания  | столовая, кафе, автоматы по продаже напитков и продуктов питания   |
| д)   | комната межрейсового отдыха водителей   | есть   |
| е)   | наличие душевых кабин   | есть   |
| ж)   | кабинет медицинского осмотра водителей  | есть   |
| 8  | Охрана объекта (кол-во постов)  | 2 поста ЧОП  |
| 9  | Наличие охранных систем   | Видеонаблюдение, детектор поиска взрывчатых веществ  |
| 10   | Наличие ограждения пешеходных зон   | есть   |
| 11   | Количество перронов:  |  |
| а)   | прибытия  | 3  |
| б)   | отправления   | 5  |
| 12   | Удалённость от станции метро (м)  | 150 м  |
| 13   | Удалённость от МКАД ( км.)  | 2,2 км   |
| 14   | Время выезда от пункта до МКАД  | 5 мин - в обычное время, 7 мин – в час пик   |
| 15   | Мероприятия по реализации ФЗ о противодействии терроризму (обеспечение безопасности пассажиров) | Посты охраны, система видеонаблюдения, магнитные сканеры для проверки багажа   |
| 16   | По состоянию на июнь 2006г. Ежедневных Отправлений  | 110  |
| 17   | Наличие ведомостей с паспортными данными пассажиров   | имеются  |
| 18   | Обслуживаемые направления   | А-101, М-3, Е-101, М-1, Е-30, М-2, Е-105   |
| 19   | Кол-во обслуживаемых предприятий  | 45   |
| 20   | % отчислений  | 20% от тарифа, включая комплекс обслуживания подвижного состава и услуги для водителей   |
| 21   | Перечень регионов обслуживаемых перевозчиками   | Калужская область, Тульская область, Брянская область, Смоленская область, Республика Молдова, Приднестровье, Республика Грузия, страны Европы |
| 22   | Территория межрейсового отстоя автобусов  | Территория автостанции и на ОРП 18-го парка ГУП «Мосгортранс»  |
| 23   | <b>Наличие доп. услуг а/с:</b>  |  |
| а)   | отправление факса   | да   |
| б)   | междугородний и международный звонок  | да   |
| в)   | Ксерокопирование  | да   |
| г)   | Камера хранения   | да   |

## МИКРОАВТОБУС

### ГоАЗ 3030 на базе грузового фургона FORD VAN Jumbo 430 EL

| Параметр   | Значение параметра, описание.  |
|--|--|
| Назначение микроавтобуса   | Маршрутное такси в условиях городского и пригородного сообщения.   |
| Требования к оснащению салона  | В соответствии с Правилами ЕЭК ООН №52.  |
| Требования по сертификации   | В соответствии с Приложением 5 системы сертификации ГОСТ Р   |
| Климатическое исполнение   | «У» по ГОСТ 15150  |
| Тип шасси  | Грузовой фургон FORD VAN Jumbo 430 EL  |
| Колесная формула   | 4x2  |
| Ведущая ось  | Задняя   |
| Кузов  | Вагонного типа, с высокой крышей, несущий.   |
| Настил пола  | Фанера толщиной 10 мм.   |
| Закладные сидений в полу   | Вварные пластины толщиной 8 мм   |
| Закладные сидений на боковине  | Уголки 525 630 08 22 покрашенные в серый цвет.   |
| Количество и тип пассажирских дверей   | <b>Передняя водительская</b> – 1 шт., механическая на двух петлях с замком и ручкой.<br><b>Передняя правая для передних пассажиров</b> - 1 шт., механическая на двух петлях с замком и ручкой.<br><b>Правая пассажирская</b> – 1 шт., сдвижная механическая с двумя ручками и замками, с подножкой, с ограничителем хода открывания.<br><b>Задняя</b> – 1 шт., двухстворчатая используется в качестве аварийной, без подножки. |
| Количество посадочных мест для пассажиров:   | 16 + 2 (в кабине водителя) + 1 (водитель)  |
| Длина автобуса, мм, не более   | 6356   |
| Ширина автобуса, мм, не более  | 2360 с зеркалами/1974 без зеркал   |
| Высота автобуса, мм, не более  | 2587   |
| Колесная база, мм  | 3750   |
| Передний свес, мм  | 904  |
| Задний свес, мм  | 1702   |
| Радиус поворота по наружному краю кузова, м  | 7,15   |
| Допустимая полная масса, кг  | 4250   |
| Снаряженная масса автобуса (при максимальном наборе опций), кг, не более   | 2240   |
| Двигатель  | FORD Turbo Diesel, в исполнении ЕВРО-3 с нейтрализатором   |
| Рабочий объем, см <sup>3</sup>   | 2402   |
| Мощность, л.с.   | 115 при 4000 об/мин.   |
| Максимальный крутящий момент, н.м.   | 285 при 2300 об/мин.   |
| Дополнительное оснащение двигателя   | Свечи накалывания для предпускового разогрева топливной смеси  |
| Ёмкость топливных баков, л.  | 80   |
| Контрольный расход топлива на скорости 60 км/час при установившемся режиме движения при снаряженной массе, л/100 км. | 11   |
| Запас хода по контрольному расходу топлива, км   | 720  |
| Система выпуска двигателя  | Глушитель расположен в заднем свесе.   |
| Тип наддува двигателя  | Турбокомпрессор, приводимый в действие выхлопными газами.  |
| Сцепление  | Однодисковое, сухого типа, с гидравлическим приводом и усилителем  |
| Коробка передач  | МТ 75, механическая, пятиступенчатая, полностью синхронизированная   |
| Управление КП  | Механическое   |
| Задний мост  | Неразъемная балка  |
| Передаточное число главной передачи  | 5,13   |
| Максимальная скорость, не менее, км/ч  | 120  |
| Передняя ось   | Балка, двугаврового сечения  |
| Тип подвески   | Механическая   |
| Подвеска передней оси  | Независимая, Мак-Ферсон со спиральными пружинами переменной жесткости, со стабилизатором поперечной устойчивости и двумя газонаполненными телескопическими амортизаторами.   |
| Подвеска заднего моста   | Зависимая, с листовыми рессорами и двумя газонаполненными телескопическими амортизаторами.   |
| Колеса   | Дисковые, стальные.  |
| Размер обода колеса  | 5x16   |
| Тип шин  | Бескамерные, радиальные  |
| Размер шин   | 185/75R16CBSW – Задние шины двухскатные  |
| Рулевой механизм   | С гидроусилителем  |
| Исполнение рулевого управления   | Левостороннее  |
| Привод тормозов  | Гидравлический, двухконтурный, с антиблокировочной системой и усилителем   |
| Рабочие тормоза  | Передние – дисковые, задние барабанные с автоматической регулировкой зазора  |
| Стояночный тормоз  | Тормозные механизмы заднего моста, с механическим приводом   |
| Люк мотоотсека   | В составе фургона, переднее расположение, аллигаторного типа.  |

### Центральный Торговый Дом “Русские Автобусы”

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

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



## **МИКРОАВТОБУС**

**ГолАЗ 3030 на базе грузового фургона FORD VAN Jumbo 430 EL**

Центральный Торговый Дом "Русские Автобусы"

Центральный офис г.Москва ул. 2-ая Магистральная д.8а, корп.3

телефон:+7(495)720-50-29, 720-50-63

факс:+7(495)720-50-06

e-mail:[rap@ruspromauto.ru](mailto:rap@ruspromauto.ru)





|   |   |
|---|---|
| Антикоррозионная обработка кузова                   | Консервация внутренних полостей и днища в составе фургона. <b>Примечание:</b> места на которых были произведены сварочные или механические работы с повреждением основного покрытия – обработаны с использованием материалов, серийно применяющихся в производстве автобусов ОАО «ГОЛАЗ». |
| Окраска кузова                                      | Фургон не перекрашивается в ходе работ.<br><b>Опция:</b><br>Возможно выполнение художественно-графического оформления в соответствии с договором  |
| Обивка потолка                                      | Специальные панели из композиционных материалов, с тканевым покрытием со стороны салона   |
| Обивка боковин и задних дверей                      | Специальные панели из композиционных материалов   |
| Покрытие пола и ступени салона                      | Автолин серого цвета  |
| Передняя облицовка потолка                          | В составе фургона   |
| Потолочный аварийно-вентиляционный люк              | Имеется   |
| Вентиляция салона                                   | Смешанного типа:  |
| Вентиляция салона                                   | Смешанного типа:<br>- Естественная, через форточку водителя, передних пассажиров и две форточки салона;<br>- Принудительная, через передний отопитель у водителя  |
| Система отопления                                   | Комбинированная с системой охлаждения двигателя и отопителя водителя  |
| Отопление салона                                    | 2 отопителя салона с вентиляторами<br><b>Опция:</b><br>От независимого воздушного отопителя «Webasto» или «Eberspacher», установленного под пассажирским сиденьем в кабине водителя, дополнительно - от переднего отопителя салона в соответствии с договором.                            |
| Отопление рабочего места водителя                   | От переднего отопителя с раздачей горячего воздуха в салон автобуса, в ноги водителя и на ветровое стекло.  |
| Подушка безопасности                                | На месте водителя   |
| Перегородка салона                                  | За водителем и пассажирами в кабине водителя. Высотой от пола не менее 600 мм. Допустимо использование стандартной перегородки фургона с доработкой по высоте.  |
| Поручни и перегородки                               | В зоне двери с двух сторон пассажирской двери должны быть установлены специальные поручни для рук для удобства посадки и высадки<br>Слева: вертикальный поручень и перекладина перед передним левым пассажирским сиденьем.<br>Справа: ручка.  |
| Сиденье водителя                                    | Виниловая обивка со вставками из велюра, с 6 ручными регулировками и нерегулируемым подголовником   |
| Пассажирские сиденья передних пассажиров            | Виниловая обивка со вставками из велюра, двухместное, нерегулируемое с нерегулируемыми подголовниками   |
| Пассажирские сиденья салона                         | Мягкие, не регулируемые, обивка выдерживающая многократную влажную уборку; двух-, трех- и одноместные нерегулируемые. Сзади на спинке сидений вдоль прохода – установлены ручки.  |
| Ремень безопасности                                 | Трехточечные, диагонально-поясные на сиденьях водителя и пассажиров в кабине водителя.  |
| Наружная ступенька                                  | Со скругленными углами, покрытие – алюминиевый профилированный лист.<br>Выступание наружной ступеньки за габарит – не далее правого зеркала заднего вида  |
| Солнцезащитная шторка на рабочем месте водителя     | Козырек откидного типа  |
| Окна :  |   |
| В задних дверях                                     | С не тонированными стеклами   |
| Ветровое стекло                                     | Триплекс, панорамное, вклеенное в проем в составе фургона   |
| В двери водителя                                    | С опускным стеклом, не тонированное   |
| В правой двери пассажиров сидящих рядом с водителем | С опускным стеклом, не тонированное   |
| В правой сдвижной двери                             | Со сдвижной форточкой, не тонированное  |
| Переднее левое окно салона                          | Со сдвижной форточкой, не тонированное  |
| Остальные окна                                      | Вклеенные, не тонированные, не сдвижные, зазор между стеклами и элементами салона – закрыт «П»-образным резинометаллическим уплотнителем.   |
| Зеркала заднего вида                                | Увеличенного размера, улучшенной обзорности   |
| Внутренние зеркала                                  | По центру над ветровым стеклом в «не ослепляющем исполнении».   |
| Аккумуляторная батарея                              | Повышенной емкости – 120 А.час.   |
| Стеклоочиститель                                    | Двухскоростной с электроомывателем  |
| Звуковой сигнал                                     | Электрический, в составе базового транспортного средства  |
| Светотехника передка                                | Галогенные блок - фары, габаритные огни, задние противотуманные огни и фонари заднего хода.   |
| Освещение салона                                    | Фонари по центру салона над проходом.<br>Дополнительный фонарь над ступенькой в салоне, включающийся при открытии двери.  |
| Буксирный прибор                                    | Спереди, одна стандартная проушина.   |
| Места установки номерных знаков                     | В соответствии с российскими стандартами  |
| Аварийное оснащение                                 | 1 огнетушитель ОП-2.<br>Аптечка фест – 1 шт.<br>Аварийные молотки на стандартных кронштейнах 3 шт.  |
| Колесные ниши                                       | В салоне - закрыты кожухами   |
| ЗиП   | Полный набор шоферского инструмента с домкратом<br>Полноразмерное запасное колесо.  |
| Сопроводительная документация                       | Сервисная книжка на базовое транспортное средство<br>Сервисная книжка на микроавтобус<br>Руководство по эксплуатации на базовое транспортное средство русским языке<br>Копия Одобрения Типа Транспортного средства  |

**Центральный Торговый Дом “Русские Автобусы”**

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

Филиал “Санкт-Петербург”  
196084, г. Санкт-Петербург,  
Московский проезд, д.81  
телефон/факс: +7(812) 499-70-66.

## ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АВТОВОКЗАЛ г. СОЧИ



Эксплуатирующая организация

**МУП «Сочиавтотранс»**

Директор

МЕСС Александр Израильевич

Муниципальное унитарное предприятие «Сочиавтотранс» было создано в соответствии с распоряжением комитета по управлению имуществом г. Сочи в 1997 году. Учредителем предприятия является муниципальное образование город Сочи, в лице органов местного самоуправления.

Первоначально, основной деятельностью предприятия являлись разработка утверждение и размещение муниципального заказа на городские и пригородные перевозки и осуществление контроля за его исполнением. Одновременно, предприятие осуществляло координацию деятельности всех пассажирских автопредприятий, оказывающих транспортные услуги населению г. Сочи.

Со второй половины 2002 года МУП «Сочиавтотранс» стало заниматься непосредственной перевозкой пассажиров на городских и пригородных маршрутах г. Сочи, а свое второе рождение получило после выборов на должность Главы г. Сочи Колодяжного В.В.

В период 2004-2006 годы за счет средств городского бюджета было закуплено больше 100 автобусов. Это современные и комфортабельные автобусы ПАЗ-42340 «Аврора», ЛАЗ, отвечающие самым последним требованиям безопасности и позволяющие осуществлять перевозки пассажиров по всему Большому Сочи от Адлера до Лазаревского.

В настоящее время предприятие осуществляет перевозки пассажиров по 16 городским и 27 пригородным маршрутам.

В ноябре 1997 года в хозяйственное ведение

МУП «Сочиавтотранс» был передан Автовокзал. На автовокзале организована текущая и предварительная продажа билетов на пригородные и междугородные маршруты.

В кассах автовокзала производится реализация льготных месячных проездных билетов, имеется зал ожидания и круглосуточная охраняемая стоянка для автобусов.

Пассажирам оказываются справочные, информационно-консультационные услуги. Имеется громкоговорящая связь, которая может быть использована и для частных объявлений.

В настоящее время от Автовокзала Сочи осуществляется маршрутное сообщение со многими городами РФ, количество которых в летний период составляет более 30, а также международный рейс на Баку.

На предприятии имеется собственный стол заказов, который позволяет любому желающему быстро и по оптимальным ценам найти необходимое автотранспортное средство.

На предприятии сформировался слаженный и сплоченный коллектив, насчитывающий более 300 человек, каждый из которых имеет полный социальный пакет и возможность карьерного роста.

На предприятии действует комиссия по приему водителей и распределению подвижного состава, регулярно проводятся занятия по безопасности дорожного движения, а с мая 2006 года действует Совет трудового коллектива, основная цель которого - защита законных интересов работников предприятия.

С приходом нового руководителя предприятие совместно с управлением транспорта, энергетики и связи Администрации города Сочи включилось в работу по подготовке транспортной отрасли города к порведению Зимних Олимпийских игр 2014 года.

В 2006 году предприятие планирует решать следующие задачи:

1. Обновить подвижной состав и составить серьезную конкуренцию ФГУП в получении городских маршрутов на конкурсной основе;
2. Решить проблемы с производственной базой и начать ее строительство;
3. Усилить подготовку и обучение персонала и ИТР;
4. Добиться того, чтобы работа на предприятии была престижной и высокооплачиваемой.

В итоге необходимо сказать, что муниципальный транспорт в Сочи стал возрождаться, появились перспективы его дальнейшего развития.

## НОВОСТИ РЫНКА

Из города Москвы от автостанции «Красногвардейская» открыт регулярный круглогодичный междугородный маршрут Москва - Сочи. Автобусы транзитом проходят через города Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар. От Сочи автобусы продолжают движение через Адлер до пограничного пункта Веселое, где пассажиры имеют возможность с пересадкой отправиться на курорты Абхазии. От Адлера желающие могут продолжить путешествие до Красной Поляны.

Пресс-служба Группы компаний «Русские Автобусные Линии»



### Острова невезенья

Козельские и сухиничские автобусники не дают превратиться Калуге в остров невезения.

А перспектива такая - стать Калуге чуть ли не единственным областным центром в РФ без своего пассажирского автотранспортного предприятия - не только реальная, но и вполне свершившаяся. Долгие похороны а/к 1306, возившей на протяжении десятков лет калужан на «втором», «четвертом», «седьмом», «девятом», «десятом», «двенадцатом», «пятнадцатом», пригородных и междугородных маршрутах, были столь долгими и упорными, что не похоронить ее в итоге было невозможно. Слишком много сил на это положено. И, соответственно, не меньшие усилия потребуются сегодня, чтобы отыграть ситуацию вспять - поставить Калугу на собственные колеса.

«Мы первые в области около двух лет назад пригнали из Владивостока корейские автобусы. Наш-то областной автобусный парк процентов на 70-80 изношен, - рассказали корреспонденту «ДП» в сухиничском «Автотранспортнике». - Туда ехали поездом. Семь суток. Все на карту смотрели: мол, по каким дорогам обратно гнать машины придется. Никогда ведь на Дальнем Востоке не были. А нам тогда местные сказали: да ни по каким - нет их в районе Хабаровска - и точка. И верно: не дороги, а направления. Хорошо, топоры с собой были - рубили бревна и подкладывали под колеса. Так потихоньку из тайги на автобусах и выбирались. В Хабаровске братки остановили. Говорят: плати. И с кирпичом прямо перед лобовым стеклом встали. Да не где-нибудь, а чуть ли не под самыми окнами местного УВД. Весело - правда? Но все равно - доехали до Сухиничей...».

Сегодня в Калужской области осталось, по сути, три серьезных пассажирских автоперевозчика: Обнинская автоколонна, закрывающая север области, Козельское автотранспортное предприятие и Сухиничское, покрывающие ее юг. Плюс «частники», как их скептически именуют кадровые транспортники, имея в виду остальной самостийный извоз. Крупнейшим автоперевозчиком после

крушения калужской а/к 1306 стала козельская автоколонна (бывшая а/к 1363, а ныне ЗАО «АТЭК») с 92 единицами техники, из которых полсотни - автобусы. Директор предприятия Владимир Линьков исповедует свой фирменный стиль ведения автотранспортного хозяйства, заключающийся в выметенной до блеска территории, побеленных бордюрах, отремонтированных боксах, ухоженных и комфортабельных машинах, неувядающей доске почета и синей форменной сорочке для всех водителей междугородных автобусных маршрутов.

- За границей вообще каждая автотранспортная фирма красит автобусы в один цвет, - говорит Владимир Линьков. - Но пока для нас это дорого. Ограничиваемся фирменным трафаретом: желтый на синем. Это наш цвет.

Хороший междугородный автобус стоит сегодня миллион - миллион двести в зависимости от года выпуска. Вымирающие «Икарусы» и «ЛАЗы» стали заменять на «Хендэи». «Силовой агрегат у них хороший, - поясняет Владимир Линьков, - а вот комфорт, честно говоря, мог бы быть и получше. Наверное, присмотримся теперь повнимательней к «Неопланам». К машинам Владимир Линьков, вообще-то, присматривается с детства. Когда за счастье считал подраить окно или бампер у какого-нибудь «зилка» в автоколонне, где работал его отец. Все карьерные ступени автотранспортника прошел сам: от автомобильного юнги до генерального директора. Автомобилистом, считает, надо родиться. Потом - учиться на него (в данном случае - на водителя междугородного автобуса) лет 7 или 8. Больше, чем в мединституте на хирурга. Сначала - от 3 до 5 лет стажа на грузовой, потом 3 года - на простом автобусе, и только после этого тебя могут поставить на межгород.

- Хотя у частных извозчиков, - говорит коллега Линькова, директор сухиничского «Автотранспортника» Гурген Дзоян, - все проще. Мы, допустим, отстраняем своего водителя за какую-либо провинность с городского автобуса, смотришь, а он уже через неделю катается у частника на междугородном.

Частный извоз - вообще непроходящая головная боль наших пассажирских автоколонн. «Особенно подкосил нас распад калужской а/к 1306, - переживает Гурген Дзоян. - Частник поднял голову и обнаглел». «Честно конкурировать с таким извозом невозможно, - вторит ему Владимир Линьков. - У него нет никаких накладных расходов, нет технической базы, диспетчеров, медиков, налогов, по сути, никаких, нет паспортов маршрутов, наконец, гарантий безопасности - только машины. В итоге я еду с убытком, а он - с прибылью». Последний фактор, как выясняется, ключевой для получения автотранспортниками областного, а иногда и муниципального заказа. «Тут чаще всего смотрят на один показатель - прибыльность претендента, - сетует Гурген Дзоян. - А то, есть ли у него техническая

база для обслуживания автобусов, оформлены ли паспорта маршрутов, в наличии ли остановочные пункты - все это, похоже, мало кого интересует. До тех, правда, пор, пока гром не грянет. Или - мороз, как, например, этой зимой. Ниже 40 опускалось, металл не выдерживал, а мы возили. Частник стоял, а мы работали. Потому что нельзя было не возить людей».

Принципиальных направлений дальнейшего развития у козельских и сухиничских автобусников два - ширь и вглубь. «Мы считаем, что эксплуатацией автовокзалов должны заниматься специалисты, - разъясняет суть углубления автотранспортного бизнеса Владимир Линьков. - Тогда будет ликвидирован тот технологический разрыв, который образуется в том случае, когда вокзал живет сам по себе, а автобусники возят сами по себе. Это неправильно. Система эта должна управляться из одного центра. Мы, например, в Козельске построили цивилизованную автостанцию. Теперь взялись за эксплуатацию Перемышльской. Раньше она принадлежала местному жилкомхозу. Дровами топили, стульев и тех нет, зарплата две тысячи, и толком ни у кого не добьешься, куда и в какое время отправляются автобусы. Стоило навести элементарный порядок, и выручка сразу же выросла в 2,5 раза. На очереди Ульяновский куст. Там ведем переговоры».

У сухиничан направление другое - Мещовск и Мосальск. Недавно выкупили развалившуюся мещовскую автоколонну. С обещанием главе района сохранить коллектив и все внутрирайонные рейсы. Обещание держат. Автопредприятие ожило. Следующий шаг, делятся планами сухиничские перевозчики, - Мосальск. Расширить деятельность межрайонного автотранспортного холдинга и на эту территорию. «Рынок этот очень конкурентный, - поясняют в сухиничском «Автотранспортнике». - И если ты мелкий, то тебя просто растопчут. Поэтому не развиваться нельзя - пропадешь». И не кооперироваться с партнерами - тоже есть риск остаться не услышанным властью. Для усиления слышимости нужен не один голос, а хор голосов.

- Сегодня калужские автотранспортники живут, по сути, в вакууме, - переживает за судьбу отрасли Владимир Линьков. - Мы как-то между собою общаемся, но никто толком не знает, а что на самом деле происходит в областном транспорте. Формально у нас есть своя ассоциация автомо-

билистов, но она не работает. Писать жалобные письма наверх и ждать на них ответа - что толку? Нужен конструктив. И соответственно - конструктивный человек во главе такой ассоциации. Ссориться с властями смысла нет, с ними надо сотрудничать. Искать общее решение нашей общей проблемы: что мы будем делать, когда муниципальный транспорт умрет, а частный откажется возить по существующим тарифам, потому что ему невыгодно?..

Невыгодность эта характеризуется в том же козельском «АТЭКе» следующими цифрами: если раньше местные маршруты обеспечивали половину транспортного потока автоколонны, то сегодня лишь 20%. Остальное - более прибыльный межгород. Точнее, единственная из его разновидностей - Москва. «Количество пассажиров на местных маршрутах за последние годы не выросло, - поясняет Владимир Линьков, - а после монетизации вообще упало в разы, а затраты наши при этом увеличились на порядок: ГСМ, запчасти и т.д. По тем же льготникам ситуация одно время вообще была абсурдной: единый социальный проездной продавался только в одном месте - в Калужском управлении троллейбуса. Но оно ничего автотранспортникам не перечисляло. Мы возили, а деньги за эти перевозки доставались другим. Странно. Надеемся, что ситуация изменится к лучшему после внедрения электронной системы учета пассажиров, которой занимается сегодня министерство экономики области».

Как считает Гурген Дзоян, в целом общественный транспорт местного значения потихоньку умирает. Содержать его можно исключительно за счет донора-межгорода, который, в свою очередь, подвержен наибольшему давлению со стороны «черных» извозчиков. Последние в той же Калужской области чувствуют себя максимально вольготно и могут похвастать самым снисходительным к себе отношением со стороны властей. Что также не добавляет нашим главным автоперевозчикам уверенности в завтрашнем дне, которой, впрочем, они не собираются изменять, несмотря на все большую ее уязвимость.

*Алексей МЕЛЬНИКОВ*

*Еженедельник "Деловая провинция" №22, 2006 г.*

## НОВОСТИ РЫНКА

### В столице покажут будущее грузового и пассажирского транспорта

Новейшие образцы грузового и пассажирского транспорта продемонстрируют с 21 по 24 августа в выставочном комплексе "Крокус-Экспо" на третьей международной выставке "АВТОТРАНС - 2006".

В экспозиции выставки принимают участие экспоненты из России, СНГ и стран дальнего зарубежья. Среди участников выставки "КАМАЗ", VOLVO, RENAULT, SCANIA, VolksWagen, HYUNDAI и другие.

*Kdo.Ru*



**ПЕРЧИКОВА Ольга Алексеевна**

*Генеральный директор  
 ООО «Автомобильные перевозки  
 МТ Тульское «Динамо»*

Общество с ограниченной ответственностью «Автомобильные перевозки МТ Тульское «Динамо» создано в феврале 2002 года. Основным учредителем Общества является Тульская областная общественная организация «Динамо», объединяющая в своих рядах более 19 тысяч субъектов, в числе которых подразделения МВД, Минюста, ФСБ, ФСКН, ФСИН, МЧС, инкассации, а также воинские части внутренних войск, учебные заведения и другие.

За годы своего существования предприятие накопило значительный положительный опыт работы: создана солидная материально-техническая база, подобраны грамотные руководящие работники, квалифицированными специалистами укомплектован обслуживающий персонал и водительский состав.

На сегодняшний день предприятие входит в число лидеров тульских перевозчиков и пользуется достойной репутацией у жителей тульского региона.

Самое главное условие, отличающее ООО «Автомобильные перевозки МТ Тульское «Динамо» от других перевозчиков - это то, что оно, решая социальные задачи по обеспечению населения транспортными услугами, своей существенной финансовой поддержкой помогает динамовскому движению претворять в жизнь государственно значимые задачи в области физической культуры и нравственного воспитания граждан России.

Только за последние годы в Тульском «Динамо» подготовлено 5 Заслуженных мастеров спорта России, 5 Мастеров спорта международного класса и 41 мастер спорта России. Среди тульских динамовцев есть призеры Олимпийских игр, Чемпионы Мира, Европы и России по различным видам спорта, победители престижных международных соревнований.

Большое внимание уделяется пропаганде здорового образа жизни, привлечению членов организации к систематическим занятиям физической культурой, развитию массового спорта, особенно

его служебно-прикладных видов, способствующих повышению профессионального мастерства сотрудников органов безопасности и правопорядка.

Значительный опыт имеется в работе с детьми и подростками. Развитие детско-юношеского спорта, воспитание молодежи в духе профессиональной ориентации для учебы и работы в системе правоохранительных органов, профилактика безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних являются основной целью созданного в структуре областного совета подразделения «Юный динамовец». В настоящее время более трехсот юных динамовцев, совершенно бесплатно для их родителей, занимаются в секциях областной организации «Динамо» по таким видам спорта, как борьба самбо и дзюдо, рукопашный бой, стрельба, велоспорт, легкая атлетика, художественная гимнастика и др.

С принятием Федеральной целевой программы «Развитие физической культуры и спорта в Российской Федерации на 2006-2015 годы», утвержденной Постановлением Правительства РФ, значимость задач, решаемых динамовским движением на современном этапе, многократно возрастает, поскольку создание базы для сохранения и улучшения физического и духовного здоровья граждан в значительной степени способствует решению основополагающей задачи государственной политики - росту благосостояния населения Российской Федерации, национального самосознания и обеспечению долгосрочной социальной стабильности.

ООО «Автомобильные перевозки МТ Тульское «Динамо», действуя в правовом поле, что, к сожалению, характерно далеко не для всех перевозчиков, принимает активные меры по исполнению положений, изложенных в Постановлении Правительства г. Москвы №24-ПП от 18 января 2005г. «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы». На сумму более сорока миллионов рублей произведена замена «ГАЗелей» на автобусы средней вместимости и повышенной комфортности, соответствующие классам II и III, с нормами выбросов вредных веществ в атмосферу, отвечающими требованиям стандартов ЕВРО-2 и ЕВРО-3. С учетом взаимовыгодного сотрудничества, ведется активный поиск деловых партнеров, располагающих в г. Москве необходимой инфраструктурой для осуществления посадки-высадки пассажиров из г. Тулы.

К сожалению, на данный момент ни одна из рекомендованных Департаментом транспорта и связи г. Москвы автостанций в полной мере не отвечает потребностям перевозчиков тульского направления. Увеличение количества остановочных пунктов межрегиональных автобусных маршрутов остается одной из актуальных проблем развития единой транспортной сети. Создание системы межсубъектного автобусного сообщения давно востребовано как пассажирами, так и перевозчиками. Решение этого вопроса, на наш взгляд, должно носить комплексный, системный подход, учитывать интересы прежде всего пассажиров, требования

обеспечения безопасности перевозок и создание равных условий для всех перевозчиков, позволяющих вести честную конкурентную борьбу.

Организация Некоммерческого партнерства «Единая транспортная система «Российские автобусные линии» и провозглашенная им стратегическая задача по реформированию рынка междугородных и международных автобусных перевозок, обязана обеспечить условия для возникновения цивилизованной маршрутной сети, объединяющей все регионы Российской Федерации.

Только совместными усилиями добросовестных перевозчиков и органов исполнительной власти различных уровней возможно эффективно провести транспортную реформу и вывести систему пассажирских перевозок на новый качественный уровень.

## НОВОСТИ РЫНКА

### Новая маршрутная сеть разрабатывается в Нижегородской области

Новая маршрутная сеть разрабатывается в Нижегородской области. Об этом сообщил заместитель губернатора Нижегородской области по социально-экономическому планированию, бюджетным отношениям и инвестиционной политике Владимир Иванов.

Вопрос о разработке новой маршрутной сети встал в связи с дополнительным приобретением 400 новых автобусов. Поставки должны пройти в течение трех месяцев.

По словам зам.губернатора, новая маршрутная сеть согласована с Нижним Новгородом и областным транспортным управлением. В.Иванов отметил, что принцип доставки пассажиров из одного конца с другой сохранится, а некоторые маршруты будут даже продлены. «На ряде маршрутов, где пассажирам приходится ожидать транспортное средство около 20 минут, мы сократим этот срок до 5 минут», - отметил В.Иванов.

Напомним, на конкурсной основе область планирует закупить 400 автобусов большой вместимости. В том числе: первым лотом будет закуплено 85 автобусов большого класса с низким уровнем пола, вторым - 315 автобусов большого класса. Первая партия автобусов большой вместимости в рамках концепции развития государственного пассажирского автомобильного транспорта в областном центре, должна поступить на улицы Нижнего Новгорода уже в начале июня.

### В Брянской области появится межмуниципальный транспорт

Известно, что город ведаёт «Брянскими маршрутками», а во владении области находится междугородный и внутриобластной транспорт. Но что делать с теми автоперевозчиками, кто имеет маршрут «Сельцо - Мясокомбинат» или, например, «Новостройка - Путевка»? В этом случае их путь лежит из районных населенных пунктов в город Брянск и наоборот. Этот вопрос встал в связи с началом действия закона Брянской области «О маршрутных перевозках...». Принятые в него изменения отрегулировали положение междугородного и внутриобластного транспорта, но в чье

ведомство входят полугородские и полурайонные маршрутки? По мнению заместителя губернатора Василия Ющенко, во-первых, необходимо в этот закон внести и новый межмуниципальный транспорт, а во-вторых, пускать такие маршруты лишь с согласования городских властей. «Однако это положение будет касаться будущих перевозчиков, а уже установившиеся маршруты никто трогать не будет», заявил г-н Ющенко. При этом областные власти надеются на понимание городских, которые станут заботиться об удобстве своих жителей. А значит, не заставят людей сначала добираться до Брянска, а потом пересаживаться на городской транспорт.

### Муниципальный транспорт Тулы оснастят навигационными системами

Управление транспорта, связи и дорожного хозяйства областного центра намерено осваивать новые технологии на маршрутах муниципального общественного транспорта. Тульские автобусы, трамваи и троллейбусы планируется оснастить навигационными системами. Это позволит диспетчерам видеть на одной, уже разработанной, большой электронной карте Тулы все транспортные средства, которые вышли на маршруты, и, соответственно, контролировать, а также координировать их движение. При необходимости, можно будет выйти на связь с любым водителем.

*ГТРК Тула*

### В Пекине появились экологически чистые автобусы с аккумуляторными батареями

20 июня в Пекине официально начали работать три экологически чистых автобуса производства «Мерседес-Бенц», работающие на энергии аккумуляторных батарей. Это первый в Китае случай использования в сфере общественного транспорта новейших транспортных средств, не загрязняющих окружающую среду. В качестве топлива эти автобусы используют водород, вырабатываемое им электричество приводит в движение мотор, единственным отходом процесса является вода.

*Жэньминь жибао*



**ПISКУНОВ Борис Леонидович**

*Исполнительный директор ООО «Транспортно-пассажирская компания «Русские Автобусные Линии», г. Москва*

**Монополия «районных центров».**

Сегодня, как никогда, видна проблема отсутствия централизованного заказа транспортной работы на межсубъектных автобусных перевозках, как это было в Советские времена.

Когда в 90-х годах прошлого века рынок рухнул, мало кто из местных администраций думал об автобусных междугородных перевозках и поддержке транспортных предприятий, их обслуживающих. Прошел бум приватизации, и мощности предприятий перевозчиков, как и их подвижной состав, попали где к трудовому коллективу, где ушли «с молотка», где чудом сохранились, где, как в Московской области, администрация свои предприятия отстояла.

Прошло 10-15 лет после встряски, и наступил момент создания цивилизованного рынка, где пассажир перестает быть безмолвным грузом и начинает выбирать за свои деньги того перевозчика, сервис которого ему больше нравится.

Казалось бы, все происходит в рамках рыночных механизмов и здравого смысла. Но тут возникает, на первый взгляд, незаметная «монополия районных центров». Если брать, например, центральную точку Москву, то речь идет о городах с населением от 300 до 700 тыс.чел. находящихся в радиусе 150 - 200 км.

Проблема заключается в следующем:

- Население города тяготеет к частным поездкам в столицу (вахтовая и сменная работа, учеба, мелкооптовые закупки и т.д.).

- В городе, как правило, одна- две точки прибытия отправления автобусов ( автовокзал, автостанция, площадь перед ж/д вокзалом).

- После приватизации местное транспортное предприятие, как правило, объединилось с пунктом прибытия - отправления и оказывалось в одних руках.

- Когда в одном городе предприятием осу-

ществляются междугородные перевозки и одновременно эксплуатируется пункт прибытия - отправления, то для пассажира альтернативы нет, если не брать в расчет поезда и электрички.

Допустим, что предприятие, находящееся дальше от столицы по трассе, чем рассматриваемый «районный центр», захочет сделать в нем регулярную транзитную остановку для увеличения заполняемости автобуса и для удобства самих пассажиров т.к. увеличение выходов в расписании позволяет пассажиру сделать выбор, когда ему лично удобнее ехать, то ответ автовокзала будет следующий:

1-й вариант: «Потребность населения «районного центра» в междугородных перевозках полностью обеспечивает местное транспортное предприятие и целесообразность транзитных рейсов отсутствует».

2-й вариант: «Потребность в транзитных рейсах существует строго за 2 часа до первого рейса и через час после последнего рейса, которые обслуживает местное транспортное предприятие».

3-й вариант: Печатать его мы не будем по причинам цензуры, хотя в большинстве случаев он, как раз, и бывает первым.

Так местные «удельные княжества» держат монополию. Когда предприятие, реально сильное и богатое, позволяющее себе обновлять подвижной состав, предоставляет достойный сервис пассажиру, охватывает максимальное количество востребованных населением выходов, тогда такую монополию можно только приветствовать. Но когда нерадивые транспортники, имея такую монополию, перевозят пассажиров на «Икарусах» и «Лазах» 20 - летней давности с дырами в полу и каждое прибытие в конечную точку маршрута воспринимается пассажирами как второе рождение - это преступление.

Подводя итог, хочется привлечь внимание не только местных администраций, но и администраций, по территории которых проходят маршруты, обслуживаемые такими автобусами, к вышеуказанной проблеме, а также понять позицию Минтранса РФ в этом вопросе.

*От редакции:*

Предлагаем операторам рынка автобусных междугородных перевозок принять участие в обсуждении указанной проблемы.

Ваши отзывы, факты, комментарии присылайте по адресу:

115419 г. Москва, 2-й Рощинский проезд, дом 8, а/я 123,  
 E-mail: info@rosbuslines.ru

Или по факсу (495) 232-67-70.





**ООО "Арвокрис" г. Смоленск**  
 Директор ЮНЕВИЧ Франц Иосифович

Коллектив сотрудников ООО "Арвокрис" ознакомился с материалами о состоянии дел в развитии и путях совершенствования организации пассажирских перевозок опубликованных в журналах "Коммерсантъ" № 9 2006 г. и "Российские автобусные линии" № 1 2006г.

Первое, на что хочется обратить внимание, так это на востребованность, актуальность и необходимость опубликования материалов на интересующие перевозчиков темы. Хочется быть уверенными, что и в дальнейшем диалоги, между заинтересованными сторонами, проводимыми на страницах изданий, помогут проводить цивилизованную и грамотно поставленную политику, направленную на качественное обслуживание пассажиров и создание благоприятных условий для продолжения развития бизнеса автомобильных перевозок, а по большому счёту к возрождению былой сети транспортной системы.

ООО "Арвокрис", как и любое другое коммерческое предприятие, заинтересовано в получении от своей деятельности прибыли, рост которой, в свою очередь, зависит от рентабельности производства. Рентабельность напрямую связана с пассажиропотоком и количеством организованных маршрутов.

Чем же можно привлечь пассажира к поездке в автобусах своей фирмы, как честно выйти вперёд конкурентов? Ответ простой - это создание благоприятных условий для людей, выбравших в качестве средства передвижения автобус. Благоприятные условия - это комфортабельные автобусы, чистота в салонах, опрятные и дружелюбные водители, доступные цены на билеты, удобство их приобретения, рациональное размещение мест посадок и высадок пассажиров по пути следования, гарантии надёжности в плане безопасности и точности прибытия в пункты доставки.

В своей повседневной деятельности, ООО "Арвокрис" стремится руководствоваться вышеуказанными принципами.

Начало бизнеса в сфере оказания услуг по междугородным перевозкам населения положено обществом в 1998г.

Как, наверное, и многие перевозчики, наша

организация прошла все фазы развития, начиная с мелких внутриобластных маршрутов, где использовались старые дешёвые автобусы европейского производства, опробовалось и международное сообщение. Наконец, был выбран вариант междугородных сообщений. Долгое время использовалась практика выполнения заказных маршрутов, как наиболее простая, в плане оформления соответствующих документов. Наиболее перспективным направлением работы стал маршрут Смоленск - Москва и обратно. Конечным местом высадки и посадки пассажиров в г. Москве была выбрана площадь у Белорусского вокзала, как наиболее удобное место и исторически сложившаяся территория, где собираются люди, выезжающие в западном направлении в Смоленскую область, Республику Беларусь или транзитом далее. При этом соблюдается право выбора пассажира. Ему решать, что выгодно и удобно, железнодорожный транспорт или автобус.

Нами заключались договора с компаниями, обеспечивающими выполнение заявок на маршруты, продажу билетов и посадку пассажиров. Одной из них являлась - "Нейс +". Однако, как верно указал Л. Козырев в интервью журналу "Деньги", в примере о создании независимых компаний, "Нейс +", хотя и не расторгла договора с ними но, используя раскатынную нами линию без всякого уведомления выставила на маршрут уже от своего имени арендованные в Калмыкии, Рязани, Туле автобусы, превратившись из партнёра в недобросовестного конкурента.

После выхода в свет Постановления Правительства Москвы № 24-ПП от 18.01.05 г., ужесточающего требования к организации пассажирских перевозок, руководством ООО "Арвокрис" было принято решение привести дела в соответствие с принятым нормативным документом. Сразу же хочется отметить, что, на наш взгляд, документ требует определённой доработки. Первое, в документе не определено понятие "регулярных" перевозок. Второе, не определено место иных перевозок, которые имеют место быть. Это и заказные, и туристские, вахтовые и прочие.

В ходе выполнения требований постановления, нами заключены договора с автовокзалами и начаты регулярные перевозки пассажиров. Но как показала полугодовая практика работы, перевозка пассажиров из этих пунктов стала нерентабельной в связи с их удалённостью от сложившихся мест посадки, к которым пассажиры привыкли за многие годы. Применительно к нашему случаю - это площадь Белорусского вокзала. А если автовокзалы будут вынесены за пределы городской черты, как это предусматривается перспективными планами развития, то пассажиропоток резко сократится. Имея при себе багаж и учитывая время и расстояние, которые необходимо будет преодолевать, чтобы добраться до автовокзалов, пассажиры уйдут на железную дорогу. Хотя уже сейчас железная дорога не справляется с увеличивающимся пассажиропотоком. Для этого нужны регулярные автобусные перевозки для удобства пассажиров.



**ГРОСУ Георгий Николаевич**  
 Заместитель генерального директора  
 ООО «Соралекс-тур» (Республика Молдова)

У России и Молдовы сложились многовековые традиции взаимоотношений. На сегодняшний день в России проживает большое количество молдаван, к числу наиболее компактных мест проживания которых относятся, в первую очередь, Москва и Московская область.

В начале нашей деятельности мы осуществляли заказные автобусные перевозки пассажиров. Пунктом отправления автобусов из Москвы мы выбрали площадь Киевского вокзала, как исторически сложившееся место. Но после выхода постановления Правительства г. Москвы № 24-ПП от 18 января 2005 года, у нас возникли трудности в отношениях с органами государственного надзора в сфере транспорта.

Наилучшим решением по выходу из данной ситуации являлась организация официального регулярного международного рейса по маршруту Сорока - Москва. Что мы и решили осуществить.

От некоторых молдавских перевозчиков мы узнали о существовании компании «Русские Автобусные Линии», которая является эксплуатирующей организацией автобусных станций «Теплый стан» и «Красногвардейская». После переговоров с руководством ООО «Русские Автобусные Линии» и ООО «Транспортно-пассажирской компанией «Русские Автобусные Линии» было принято решение о создании вышеуказанного маршрута с отправлением от АС «Теплый Стан». Мы заключили договор с ООО ТПК «Русские Автобусные Линии» о паритетном обслуживании маршрута и подали документы для согласования в государственные структуры.

Но не все было так гладко даже после перехода на официальный пункт отправления автобусов. Большая часть пассажиров все так же продолжала отправляться от Киевского вокзала, и пришлось приложить немалые усилия для донесения до соотечественников преимуществ в отправлении с легальной автостанции, отвечающей требованиям Постановления №24-ПП от 18.01.05. Основные же трудности мы испытывали от негативного

отношения к нашей деятельности со стороны некоторых представителей органов государственного надзора. Периодически поступали предупреждения, что не следует вступать в конкуренцию с транспортными предприятиями, которые отправляются от Киевского вокзала. Устанавливались различные препоны на трассах, проходящих по территории Российской Федерации, автобус останавливали под предлогом проверки на наличие различных нарушений, доходило до того, что рядовые сотрудники ГАИ проверяли у пассажиров паспорта и наличие регистрации, а это совсем уж не в их компетенции...

Хочется отдельно рассказать про те самые транспортные предприятия, что выполняют посадку пассажиров на Киевском вокзале. Ярким примером деятельности «нелегального» перевозчика является кооператив «Торпедо». Начинали они свою деятельность с отправления автобусов от официально-го пункта, автобусной станции «Красногвардейская», но ушли в последствии на Киевский вокзал, где продолжали перевозки перевозки на Молдавию. Когда начались проверки Департамента транспорта и связи площади вокзала, и работать стало достаточно неспокойно, руководство «Торпедо» снова появилось в «Русских Автобусных Линиях» с предложением осуществлять международные перевозки пассажиров от автостанции «Теплый Стан» за большой, нежели ООО «Соралекс-тур», процент диспетчерско-кассового обслуживания. При этом высказывали пожелание отправляться первыми по графику, подрезая пассажиропоток конкурентов. Но руководство компании «Русские Автобусные Линии», эксплуатирующей автобусную станцию «Красногвардейская» проведя мониторинг пассажиропотока, выстроило сетку расписания таким образом, чтобы не затрагивать интересы никого из перевозчиков. Несмотря на это, после согласования паспорта маршрута Департаментом транспорта и связи г. Москвы «Торпедо» нарушило договорные отношения и законы г. Москвы и по документам, предписывающим выполнять отправления с автостанции «Красногвардейская», начало работу с Щелковского автовокзала. После этого остальные перевозчики, выполняющие рейсы от Щелковского автовокзала по маршруту Москва - Кишинев, стали нести крупные экономические потери. Связано это было с установлением нового расписания маршрутов, которое позволило выполнять кооперативу «Торпедо» отправление автобусов первыми по графику.

Основную массу пассажиров, по нашим данным, они подсаживают за МКАД.

Другой пример недобросовестного перевозчика - транспортное предприятие «ДакТрансСервис», имеющее пакет разрешительных документов на выполнение международного маршрута Кишинев - Ярославль с заездом на Щелковский автовокзал. В то время, как идет активная борьба государственных учреждений с нелегальными перевозчиками, это предприятие, прикрываясь указанными документами, выполняет посадку пассажиров на Бережковской набережной, напротив Киевского

вокзала.

При этом хочется отметить, что данное место посадки представляет большую угрозу для жизни пассажиров, что связано с интенсивным постоянным движением транспорта и отсутствием

пешеходных переходов в месте посадки.

Подводя итог вышесказанному, мы очень надеемся на понимание и содействие государственных органов, компетентных в данном вопросе, в скорейшем разрешении сложившейся ситуации.

#### КОММЕНТАРИЙ



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

Проблемы, затронутые нашим молдавским коллегой, действительно существуют. На рынке российско-молдавских автобусных перевозок все далеко не безоблачно.

Перевозчики из Молдовы в большинстве своем в силу специфических особенностей данного рынка предпочитают работать в тени, нелегально у исторически сложившихся мест скопления «гастарбайтеров». Там их находят всевозможные окологримиальные структуры, которые контролируют привокзальные площади. Они же забирают себе до половины прибыли от продажи билетов. Соответственно стоимость проезда, к примеру, из Москвы в Молдову с нелегальной точки у Киевского вокзала составляет порядка полутора тысяч рублей, а с легальной станции у станции м. «Теплый Стан» не более тысячи.

Качество подвижного состава у нелегалов также не выдерживает никакой критики. Ведь предрейсовый техосмотр и соответствие подвижного состава экологическим нормам на тротуаре никто контролировать не станет.

Российские предприятия-перевозчики практически не участвуют в перевозках на этом направлении.

Даже легальные российские предприятия, имеющие паритет с молдавскими фирмами на об-

служивание маршрутов не торопятся занимать свою нишу, опасаясь происков недобросовестных конкурентов.

В настоящее время только одна московская компания совершает регулярные, легальные рейсы в Молдову. Это компания, паритетчик фирме «Соралекс-тур» (г. Сорока, Молдова), «Транспортно-пассажирская компания «Русские Автобусные Линии».

Поднятая автором вышеизложенного материала проблема посадки пассажиров вдоль трассы по пути следования также достаточно актуальна.

Безбилетные пассажиры, не внесенные в посадочную ведомость на автовокзале, как правило не имеют регистрационных документов, позволяющих им приобрести билет в кассах легальных операторов. Они имеют большие неприятности по пути следования, а также при пересечении границы.

Что особенно удивительно, это то, что в Молдове, экономически значительно менее развитой, нежели Россия, само понятие «безбилетный пассажир» отсутствует. Перевозчики честно платят налоги со всех проданных билетов. Это объясняется просто: в Молдове очень жесткие законы, связанные с налоговыми нарушениями.

Единственное, что не оправдывает, но хотя бы дает возможность понять молдавских перевозчиков, пускающих свой пассажиропоток из России мимо касс, это то, что существуют сложности для открытия ими счетов в местных банках для осуществления валютных сделок.

Хотя та же компания «Соралекс-тур» уже долгое время работает по существующим правилам, чем показывает пример недобросовестным и не слишком законопослушным конкурентам.

#### От редакции:

*Предлагаем заинтересованным организациям высказать свое мнение по представленной проблеме. Материалы присылайте по адресу Некоммерческого партнерства.*



**ЧАЛЕНКО Леонид Анатольевич**

*Советник по правовым вопросам  
 НП "ЕТС "Российские Автобусные Линии"*

**Новое в организации пунктов продажи билетов на междугородные и международные автобусы в городе Москве.**

26 апреля 2006 года Правительство Москвы приняло постановление № 274-ПП «Об упорядочении размещения объектов мелко-розничной сети на территории города Москвы», которым определило новый порядок размещения в городе различных объектов мелко-розничной торговой сети, в том числе информационно-кассовых порталов и мобильных объектов по реализации билетов на межрегиональный (международный) автобусный транспорт.

Этим Постановлением утверждены Требования к организации работы объектов мелко-розничной сети, Требования к разработке и согласованию схем размещения нестационарных объектов мелко-розничной сети и их специализации, и Порядок выдачи и досрочного прекращения действия Разрешения на размещение нестационарных объектов мелко-розничной сети.

Отныне все информационно-кассовые порталы и мобильные кассы по продаже билетов могут устанавливаться только после получения Разрешения на размещение мобильных объектов по реализации билетов на межрегиональный (международный) автобусный транспорт и информационно-кассовых порталов, выдаваемого Департаментом транспорта и связи города Москвы, и подлежат включению в схемы размещения объектов мелко-розничной сети, которая разрабатывается указанным Департаментом, и, по его представлению, ежегодно утверждается Межведомственной комиссией по вопросам потребительского рынка при Правительстве Москвы. Этому же Департаменту предоставлено право досрочного прекращения действия Разрешений на размещение таких объектов.

Информационно-кассовые порталы пред-

полагается размещать вблизи остановок городского пассажирского транспорта, у станций метрополитена, на подходах к ним и в других местах, удобных для пассажиров.

Схемы размещения мобильных касс по продаже билетов на автобусы согласовываются с рядом органов управления города Москвы, которые здесь не приводятся, так как, по смыслу Постановления № 274-ПП, такое согласование должен осуществлять сам Департамент транспорта и связи. Поэтому все кассы на нелегальных пунктах отправления междугородного транспорта, порой размещаемые в различных микроавтобусах, будут заниматься незаконной предпринимательской деятельностью, а лица, осуществляющие продажу билетов в таких кассах, могут быть привлечены к административной, а то и уголовной ответственности.

Разрешение на размещение мобильных касс по продаже билетов на междугородные и международные автобусы будет выдаваться Департаментом транспорта и связи города Москвы по предъявлении следующих документов: документов, подтверждающих полномочия руководителя юридического лица действовать от его имени; документа, удостоверяющего личность заявителя; копий (с одновременным предъявлением оригиналов): договора на вывоз твердых бытовых отходов, а при необходимости снега, о регистрации контрольно-кассовой техники, согласования с окружным органом Государственного пожарного надзора, свидетельства о регистрации транспортного средства (автомобиля, прицепа и т.п.), а при необходимости, ситуационный план в масштабе 1: 2000 с указанием площади и габаритов земельного участка (если касса размещается на территории природного комплекса или в границах особо охраняемых природных территорий). Срок действия такого разрешения 5 лет. После 1 января 2007 года установка мобильных касс будет возможна только на конкурсной основе. Разрешение должно быть оформлено в течение 14 рабочих дней со дня подачи полного комплекта документов и подписано руководителем Департамента транспорта и связи города Москвы, является строго индивидуальным и не подлежит передаче другим юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям. Очевидно, что эта норма распространяется и на случаи передачи разрешения дочерним предприятиям.

Для этого предусмотрена возможность переоформления ранее выданного Разрешения в случае его утраты, повреждения или изменения режима работы объекта. Однако представляется, что в таком случае вопрос о возможности переоформления Разрешения на оставшийся срок его действия будут решать специалисты Департамента транспорта и связи города Москвы. Целесообразно, чтобы этот вопрос все же был урегулирован в нормативных актах.

В настоящее время внесение какой-либо платы за выдачу Разрешения на размещение нестационарных объектов мелко-розничной сети не предусмотрено, а бесплатность переоформления разрешения прямо предусмотрена п. 14 Порядка

выдачи и досрочного прекращения действия Разрешения на размещение нестандартных объектов мелкорозничной сети, утвержденного Постановлением № 274-ПП.

Действие выданного Разрешения прекращается, по общему правилу, по истечении срока, на который оно выдано. Также его действие прекращается досрочно по просьбе юридического лица или индивидуального предпринимателя, которому оно выдано. Кроме того, действие Разрешения может быть прекращено досрочно в случаях противоправных действий Заявителя, обнаружения недостоверных данных в документах, представленных заявителем как для участия в конкурсе, так и для получения Разрешения, непринятия владельцем кассы по продаже билетов на междугородные автобусы мер по переоформлению Разрешения, если оно обязательно, а также зафиксированных в установленном порядке систематических нарушений в работе кассы. Под систематическими нарушениями понимается совершение их 2 и более раз, что должно быть зафиксировано протоколами, составлен-

ными полномочными лицами, а также постановлениями о наложении взысканий за такие нарушения, если оно выносились.

В постановлении не определен порядок досрочного прекращения действия Разрешений за совершение противоправных действий Заявителя, поэтому следует применять общий порядок таких запретов - судебный. Любой другой порядок должен быть предусмотрен нормативными актами, но право обжалования в суд действий и решений по прекращению действия Разрешений у Заявителей остается, так как оно гарантировано Конституцией Российской Федерации.

В выдаче Разрешения может быть отказано только в случаях представления не всех документов, предусмотренных Постановлением, либо если представленные документы содержат неполную или неточную информацию, а также в случае подачи документов позднее установленного срока одного месяца после проведения конкурса. И у заинтересованных лиц также остается право обжаловать такой отказ в судебном порядке.

#### НОВОСТИ РЫНКА

### **В Калуге установят космический контроль над пассажирским транспортом**

Единую диспетчерскую службу, которая с помощью спутниковой связи будет следить за соблюдением расписания движения автобусов, планируют создать в Калуге.

Уже к концу 2006 года будет оборудовано 200 транспортных средств. О состоянии и перспективах развития городского наземного транспорта, законодательного обеспечения его устойчивого функционирования в регионах говорили на совместном заседании координационного Совета Ассоциации «Центрально-Черноземная» по транспорту и Министерства транспорта РФ.

Как заявил корреспонденту Агентства национальных новостей участник совещания, директор департамента Минтранса РФ Евгений Москвичев, в России ежедневно перевозится более 100 млн. пассажиров всеми видами транспорта. 85% всех деловых поездок россияне совершают на общественном транспорте. Не случайно Россия сегодня - третья страна в мире после Австралии и Индии, которая имеет такие объемы перевозок.

Между тем, отечественная транспортная отрасль испытывает и ряд серьезных проблем. Участники встречи были единодушны во мнении, что сегодня нормативно-законодательная база в отношении транспорта явно устарела. Если 20 лет назад она была актуальна, то сегодня лишь тормозит работу транспортников. Рекомендации общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта зачастую игнорируются. Отсюда и основные проблемы: отсутствие единого информационного ресурса, перевозки пассажиров - льготников, низкая зарплата, высокая текучесть кадров,

достигающая на отдельных предприятиях 45%, изношенность подвижного состава.

Все это приводит к снижению качества обслуживания пассажиров и обеспечения их безопасности. Поэтапное решение обозначенных проблем, по мнению членов совета, возможно в ходе разработки и реализации региональных программ реформирования общественного пассажирского транспорта. Необходимо также на федеральном уровне разработать и принять устав автомобильного транспорта и закон об общих принципах организации транспортного обслуживания населения.

В работе заседания приняли участие представители исполнительной власти ряда областей ЦФО, департамента государственной политики в области автомобильного транспорта, дорожного хозяйства и городского пассажирского транспорта Минтранса России, руководители региональных транспортных ведомств. Вел заседание председатель исполнительного комитета ассоциации «Центрально-Черноземная» Григорий Федоров.

### **В Иванове прошла выставка спецтехники компании «Русский автобус»**

Компания «Русский автобус» провела в Иванове выставку-презентацию спецтехники. Среди экспонатов выставки автобусы средней и большой вместимости, которые могут использоваться как на внутригородских, так и на пригородных и междугородных маршрутах.

Компания «Русский автобус» работает в качестве представителя таких заводов, как ПАЗ, ЛиАЗ, КАВАЗ и ГолАЗ.

*Частник.Ru*

Аппараты Полномочных Представителей Президента РФ в федеральных округах;

Совет Федерации Федерального Собрания РФ;

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

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

Управления Федеральной службы безопасности регионов Российской Федерации (подразделения, обеспечивающие безопасность на транспорте);

Генеральная прокуратура Российской Федерации;

Министерство внутренних дел Российской Федерации;

Администрации регионов Российской Федерации;

Министерства, департаменты и комитеты транспорта регионов Российской Федерации;

Управления внутренних дел регионов Российской Федерации;

Мэрия города Москвы;

Прокуратуры города Москвы и ее административных округов;

Департамент природопользования и охраны окружающей среды города Москвы;

Департамент транспорта и связи города Москвы;

Префектуры административных округов города Москвы;

Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения ГУВД города Москвы;

Российский Автотранспортный Союз – региональные отделения;

Московский Транспортный Союз;

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

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

Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт;

Региональные ВУЗы автотранспортного профиля;

Московский автомобильно-дорожный институт (ГТУ);

Национальный фонд защиты прав потребителей;

Отечественные производители автобусов;

Зарубежные производители автобусов.

# СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ НА АВТОБУСНЫХ СТАНЦИЯХ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ.

Общество с ограниченной ответственностью  
"КВЦ-сервис"

300028, г. Тула, ул. Ползунова, дом 3, офис 1-2

Телефон/факс 8(4872) 32-61-30 www.tkvc.ru





# ГРУППА АВТОДАЙН

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР МОЛОДЕЖНОЙ  
БАСКЕТБОЛЬНОЙ АССОЦИАЦИИ

