



# РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



### СМОЛЕНСКИЙ автовокзал



*Надежность и уверенность в завтрашнем дне вселяет обновленный Смоленский автовокзал.*

# Смоленский автовокзал возрождается на глазах



Большое информационное табло при входе на автовокзал хорошо видно даже ночью



Обновленные перроны прибытия отправления автобусов гармонично вписываются в ансамбль автовокзала



Большой современный бильярдный зал на 2-м этаже – одно из новшеств Смоленского автовокзала



Для удобства обслуживания пассажиров организованы разнообразные пункты питания



Пассажиры, в ожидании рейса могут быстро и недорого «перекусить»

Уютные комнаты отдыха для персонала поддерживают хорошее настроение в течение рабочего дня



Перемены, произошедшие за год, как во внешнем облике, так и в структуре самого автовокзала заметны невооруженным глазом и работникам и пассажирам. Отрадно, что все изменения происходят в лучшую сторону и этот процесс постоянно совершенствуется. Дальнейших вам успехов, уважаемые коллеги!

<b>ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА</b> .....	<b>4</b>
<i>Деловые встречи руководства Некоммерческого партнерства</i>	
<b>АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: МОСКВА</b> .....	<b>4</b>
<i>Ассоциация Межрегионавототранс показывает свое лицо</i>	
<i>Автостанции «Красногвардейская» работает в обычном режиме</i>	
<b>ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА</b> .....	<b>11</b>
<i>Время диктует новые правила развития рынка</i>	
<b>АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ</b> .....	<b>12</b>
<i>Смоленский автовокзал отмечает юбилей!</i>	
<b>АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ</b> .....	<b>14</b>
<i>Город Вышний Волочек</i>	
<b>РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ</b> .....	<b>16</b>
<i>Круглый стол на МАФ 2008</i>	
<b>ВЫСТАВКИ</b> .....	<b>18</b>
<i>Московский Международный Автомобильный Салон-2008</i>	
<i>и 4-я Международная автомобильная выставка «Интеравто»</i>	
<b>ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ АВТОБУСОВ</b> .....	<b>19</b>
<i>КАВЗ 4235 и 4238 «Аврора»: курс на обновление</i>	
<b>АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ</b> .....	<b>25</b>
<i>«ТАС уполномочен .....»</i>	
<b>НОВОСТИ</b> .....	<b>32</b>
<i>Навигатор для танка. Космическими приемниками планируют оснастить всю российскую боевую технику</i>	
<b>НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ</b> .....	<b>34</b>
<i>Готова ли транспортная отрасль к созданию саморегулируемых организаций?</i>	
<i>Дорога в 2030 год</i>	
<i>«Единая Россия» – с официального сайта партии</i>	
<b>ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕВОЙ БЕСПЛАТНОЙ РАССЫЛКИ</b> .....	<b>42</b>

Информационный бюллетень Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

Распространяется бесплатно в различных регионах России, странах СНГ и зарубежья.

Редакция издания не всегда разделяет мнение авторов публикуемых статей.

#### **Экспертный Совет:**

**И.Д. Марчук** - Президент Российского автотранспортного союза

**Б.А. Винокуров** - Президент Российской транспортно - экспедиционной компании «Ространссервис»  
Президент Московского Областного Транспортного Союза.

**С.А. Федоров** - Первый заместитель Президента - Председателя Совета директоров ООО «Управляющая компания «АВТОЛАЙН-ТРАНСЛАЙТ»

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

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

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

**А.В. Галкин** - Исполнительный директор НП«ЕТС»«Российские Автобусные Линии»

#### **Над номером работали:**

Б.О. Лоран, А.В. Галкин, Г.Д. Шахматов, И.В. Баранова, А.И. Левятов, В.Г. Игнатов, С.А. Сидоров,  
М.Т. Тедорадзе, Чичаев А.А., Маракулин С.Н., Ж.Е. Жарикова, Е.О. Хвостенко, Ю.Н. Акимова

#### **Адрес Правления Партнерства:**

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

Тел. \факс (495)633-12-89

E-mail: info@rosbuslines.ru

www.rosbuslines.ru

## Деловые встречи руководства Некоммерческого партнерства

В августе-сентябре 2008 г. руководство Некоммерческого партнерства «Единая транспортная система «Российские Автобусные Линии» приняло участие во встречах с представителями районных и городских властей. На совещании у заместителя префекта Юго-западного административного округа А.Г. Коцова, были рассмотрены вопросы о перспективах транспортного развития района «Ясенево», в частности, возведение в ближайшее время на пересечении ул. Профсоюзная с Новоясеневским проспектом дорожной эстакады, а также были обсуждены вопросы по работе автостанции «Теплый Стан», эксплуатируемой ООО «Русские Автобусные Линии» и намечены перспективы её дальнейшего развития и совершенствования услуг, предоставляемых гражданам, в том числе проживающим в этом районе.

В августе состоялись встречи представителей Партнерства - с 1-м заместителем Префекта Южного административного округа С.В. Бородычевым, и с 1-м заместителем Префекта Восточного административного округа Н.В. Ломакиным по вопросам совершенствования работы, существующих автостанций «Красногвардейская» и «Уральская», и возможности размещения новых пунктов прибытия-отправления междугородных автобусов в указанных округах.

В сентябре делегация членов Некоммерческого партнерства приняла участие в Международном автотранспортном форуме МАФ 2008. В рамках Форума был проведен Круглый стол, по теме «Автомобильные пассажирские перевозки», на котором с докладом «Роль автовокзалов в повышении качества перевозок пассажиров» выступил исполнительный директор партнерства А. В. Галкин.

В сентябре Президент Некоммерческого партнерства С.А. Федоров и Председатель правления Б.О. Лоран встретились с представителями бизнеса Брянской области. В процессе беседы, были обсуждены вопросы осуществления междугородных автобусных пассажирских перевозок в Брянской области, а также перспективы возможного дальнейшего взаимовыгодного сотрудничества.

Пресс служба  
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»

### АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: МОСКВА

#### Ассоциация Межрегионавтотранс показывает свое лицо



**Межрейсовый отстой междугородных автобусов на незарегистрированных площадках у Киевского ж\д вокзала**

Последние 4-5 лет транспортный рынок страны характеризуются созданием различных профессиональных ассоциаций, партнерств союзов и других общественных организаций, как федерального уровня (РАС, РТС), так и местного, на уровне федеральных округов, областей, районов. Время одиночек малого бизнеса, в частности в секторе автобусных пассажирских перевозок уходит в прошлое. На смену ему приходят объединения перевозчиков, которые вырабатывают единые правила перевозок, основываясь на требованиях вновь вышедших законодательных документов и учитывая все возрастающие потребности пассажиров.

Передел рынка многолик и часто транспортные компании, работающие легально и по законам, проигрывают напористым, нечестным и беспринципным налетчикам. Мы попытаемся разобраться с ситуацией, сложившейся сегодня в сфере пассажирского междугородного транспорта в Москве и других областях, которые связаны автобусными маршрутами со столицей.

Давайте посмотрим, как развиваются и трансформируются некоторые организации, которые образовывались с целью исполнения требований законодательства, выполнения задач улучшающих качество перевозок, предоставления новых услуг пассажирам и т.п.

Для примера рассмотрим некоммерческую организацию – Ассоциация «Объединение региональных автотранспортных предприятий и перевозчиков – Межрегионавтотранс». Представляем полный текст их прессрелиза, который рассылался по всем возможным государственным структурам и некоммерческим организациям, имеющим отношение к рынку межсубъектных автобусных перевозок в ноябре 2006 года.

«В ноябре 2006 года создана некоммерческая организация – Ассоциация «Объединение региональных автотранспортных предприятий и перевозчиков – Межрегионавтотранс», в состав которой вошли автотранспортные



**Несанкционированные отправления  
междугородных автобусов на г. Ставрополь  
с площади Павелецкого ж\д вокзал**

предприятия и автовокзалы, расположенные и функционирующие в субъектах Федерации, входящих в ЦФО, ЮФО, ПФО, Беларуси, Узбекистана, Молдовы и осуществляющие межобластные и международные пассажирские автоперевозки.

Ассоциация ориентируется в своей деятельности на защиту интересов региональных перевозчиков в Москве, а также московских перевозчиков в Смоленской, Калужской, Тульской, Тверской, Ростовской, Ульяновской, Нижегородской, Брянской областях, Краснодарском, Ставропольском краях, Республике Марий-Эл, где формируются представительства и филиалы Ассоциации.

Представляемая некоммерческая организация является членом Российского Автотранспортного Союза, что позволяет более активно участвовать в мероп-

риятиях по совершенствованию транспортного обслуживания.

Основными приоритетными задачами Ассоциации являются:

- защита интересов членов Ассоциации, как в Москве, так и в регионах;
- формирование единого расписания межобластных и международных маршрутов на основе расписаний ее членов, способствующего оптимизации перевозок, повышения их качества и эффективности, как для перевозчиков, так и для пассажиров;
- создание единой кассовой системы, позволяющей значительно повысить рентабельность перевозок и создать предпосылки для формирования единого транспортного пространства в стране.

В настоящее время Ассоциацией совместно с заинтересованными организациями осуществляется проект «Единая кассовая система «Национальные автобусные линии», не имеющий аналогов в России и позволяющий реализовать автобусные билеты через единую электронную систему на территории РФ, СНГ, стран Балтии, Западной и Восточной Европы.

Ассоциация имеет значительный потенциал по оказанию содействия заинтересованным участникам рынка в формировании цивилизованных условий его функционирования.»

Учредителями Межрегионавтотранса выступили **ОАО «Транстурсервис»** (г. Москва -) генеральный директор Аникин А.Н. и **ООО «Сплайн транс»** (г. Москва) - директор Линева Д.В.

Сотрудникам нашего Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» этот текст очень понравился, главным образом потому, что он почти дословно повторял текст из Устава нашего Партнерства, опубликованного за 1,5 года до появления Межрегионавтотранса.

Ознакомившись со списком членов Ассоциации Межрегионавтотранс, мы обнаружили немало любопытных фактов (в скобках даны наши комментарии-сведения, которые нам удалось найти собственными силами):

**Центральный федеральный округ:**

**Москва:** ООО «Сплайнтранс» (осуществляют перевозки с пунктов, не согласованных с Московскими властями), ООО «СатурнТрэвел» (не состоит, и не состояло членом ассоциации), ООО «Горазеровокзал» (такой перевозочной компании нет), ООО «СантаЛегат», ООО «Межрегионавтотранс» (информации по этим компаниям найти не удалось).

**Московская область:** ООО «Транстол», Автономная некоммерческая организация (АНО) «Труднадзор», ООО «Единая кассовая система «Национальные автобусные линии» (информации по этим компаниям нет).

**Калужская область:** ООО «СервисТрансАльтис», ИП Скоробогатов К.Н., ИП Лысов А.А., ИП Лазарев В.В., ИП Фимин Б.Е., ИП Демкин А.В., ИП Пискарев Д.В. (осуществляют отправления с пунктов, не согласованных с Московскими властями), ЗАО «АТЭК», ОАО «Автоколонна 1306» (не являются членами ассоциации), Некоммерческое партнерство (НП) «Ассоциация Транспортных Перевозчиков» (информации найти не удалось).

**Тверская область:** ООО «Велкомтранс», ИП Юрчаков В.В. (информации найти не удалось).

**Смоленская область:** ООО «Арвокрис», Муниципальное автотранспортное предприятие (МАТП) «Транссервис», ИП Никуленков Е.Г. (осуществляют перевозки с пунктов, не согласованных с Московскими властями).

**Тульская область:** ИП Аникейчик М.К. (информации найти не удалось)

**Брянская область:** ООО «Деловые традиции» (не является членом ассоциации)

**Воронежская область:** ИП «Дробышев», ИП «Макаров» (осуществляют перевозки с пунктов, не согласованных с Московскими властями).

**Липецкая область:** ООО «Русский экспресс» (осуществляет перевозки с пунктов, не согласованных с Московскими властями).

**Южный федеральный округ:**

**Ростовская область:** ООО «НейсЮг» (не является членом ассоциации), ООО «ДонЭкспресс» (осуществляет перевозки с пунктов, не согласованных с Московскими властями), ООО «Югтранссервис», ООО «Югавто-транс», ООО «ДонЕвроБус», ООО «СплайнТрансЮг» (информации по этим компаниям найти не удалось).

**Ставропольский край:** ООО ТА «ЭкономТур», ООО «Ставропольтранстур» (информации по этим компаниям найти не удалось).

**Республика Калмыкия:** ООО «ОДН», ООО Транспортная компания «Южный ветер» (осуществляют перевозки с пунктов, не согласованных с Московскими властями), ООО «Альянс Тур» (не является членом ассоциации).

**Приволжский федеральный округ:**

**Республика Марий – Эл:** ИП Корноухова (информации найти не удалось)

**Республика Чувашия:** ООО «Пегас», ООО «Попутчик», ИП Иванов Д.П., ИП Петров А.А. (информации по этим компаниям найти не удалось).

**Самарская область:** ООО «Транзит Тур» (информации найти не удалось)

**Иностранные партнеры:**

**Республика Узбекистан:** ООО «Taliya YoLovchi Silves», ООО «Транснациональное сотрудничество автоперевозчиков Евразии» (информации найти не удалось)

**Республика Беларусь:** ЧП Елисеенко Е.А. (информации найти не удалось)

**Республика Молдова:** ООО «Производственно коммерческая фирма «ДАК – Транссервис» (информации найти не удалось)

Из представленной информации видно, что данные о членском составе ассоциации недостоверны, многие перевозчики осуществляют перевозки с пунктов, не согласованных с Московскими властями, что является одним из признаков ведения незаконных перевозок.

Пресс – релиз, который мы цитировали выше, содержит еще некоторые данные:

«...Основной из целей создания Ассоциации – работа в субъектах Федерации, на территории стран бывшего СССР, Западной Европы.

Формы и методы работы вовлечение автотранспортных предприятий и перевозчиков всех форм собственности, размера в реализацию проектов Ассоциации путем создания представительств, филиалов и обособленных структурных подразделений Ассоциации.

В частности, созданы и успешно функционируют обособленные структурные подразделения в следующих регионах:

**Тверская область:**

- Обособленное структурное подразделение Ассоциации по Тверской области
- **Руководитель:** Юрчаков Валентин Владимирович

**Смоленская область:**

- Обособленное структурное подразделение Ассоциации в г. Смоленск
- **Руководитель:** Юневич Франц Иосифович

**Калужская область:**

- Обособленное структурное подразделение Ассоциации в г. Калуга
- **Руководитель:** Ненароков Юрий Сергеевич... »

Процитируем письмо Межрегионавтотранса, направленное в Правительство г. Москвы:



**Межрейсовый отстой на незарегистрированных площадках междугородного автобуса на г. Тулу на Варшавском шоссе**

«...В ноябре 2006г. создана некоммерческая организация – Ассоциация «Объединение региональных автотранспортных предприятий и перевозчиков – Межрегионавтотранс», в состав которой вошли автотранспортные предприятия и автовокзалы Центрального, Южного, Приволжского федеральных округов РФ, ФРГ, Беларуси, Узбекистана, Азербайджана, осуществляющие межобластные и международные автоперевозки. Ассоциация ориентируется в своей деятельности на защиту интересов региональных перевозчиков в Москве, а так же московских перевозчиков в Смоленской, Калужской, Тульской, Тверской, Нижегородской, Ростовской областях, Краснодарском, Ставропольском краях, Республике МарийЭл, где организованы представительства Ассоциации, возглавляемые авторитетными транспортниками...»



**Межрейсовый отстой междугородных автобусов на незарегистрированных площадках у Казанского ж\д вокзала**

(ЮАО г. Москвы), площадь Казанского вокзала (Рязанский проезд), и площадь Курского вокзала. Все эти пункты были согласованы Департаментом Транспорта и связи в рамках Постановления Правительства г. Москвы №24ПП от 18.01.2005. То есть компания является перевозчиком и автовокзалом в одном лице, что составляет основу нездоровой конкуренции для своих клиентов – транспортных компаний, которых ОАО «Транстурсервис» обслуживает как автовокзал.

**2. ООО «СплайнТранс» (г. Москва)** – компания, чьи микроавтобусы с надписью «касса», вывеской «Сплайн – Транс» и плакатами с расписанием автобусов на маршрутах в разные регионы можно всегда увидеть на при- вокзальных площадях Казанского, Белорусского, Павелецкого и других вокзалов г. Москвы. Ни один из таких пунктов прибытия отправления автобусов в рамках Московского законодательства не согласован, т.е. фактически, это нелегальные пункты, ведущие незаконную предпринимательскую деятельность и нарушающие Постановление № 274 – ПП от 25.04.2006.

**3. ООО «Арвокрис» (г. Смоленск) и его владелец Юневич Франц Иосифович, являющийся одновременно руководителем обособленного структурного подразделения Межрегионотранса в г. Смоленске.** Это предприятие перевозчик, которое выполняет рейсы Смоленск – Москва – Смоленск, но, почему-то отправляется в г. Смоленске с нелегального пункта на площади Железнодорожного вокзала, а в Москве с нелегального пункта на площади Белорусского вокзала, т.е фактически осуществляет нелегальные перевозки, нарушая Приказ Министерства Транспорта № 178 от 14.08.2003 «Об утверждении порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами РФ» и Постановление Правительства г. Москвы №24ПП от 18.01.2005 «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы».

**4. ООО «СервисТрансАльтис» (г. Калуга) и его владелец Ненароков Юрий Сергеевич, являющийся одновременно руководителем обособленного структурного подразделения Межрегионавтотранса в г. Калуга.** Компания осуществляет перевозки пассажиров с первого перрона Автовокзала «Калуга» частными автобусами и не имеет паспорта маршрута. Автобусы прибывают в Москву на нелегальные пункты у станции метро Юго-Западная (ЗАО г. Москва) и площадь Киевского вокзала (ЗАО г. Москвы), т.е. фактически осуществляет нелегальные перевозки.

**Посмотрим далее ...**

Разрекламировав себя, как образцовая компания, Межрегионавтотранс обращается в Российский автотранспортный союз (РАС) за признанием своего легального и высокого статуса. И получает его. Вот выписка из письма РАС ( № Рас1/ 209 гл. от 14.05.2007г. за подписью Президента РАСа И.Д. Марчука)

*«...В дополнение утвержденного 17.10.03г. Президентом Российского автотранспортного союза списка уполномоченных организаций на проведение работ по оформлению документов на открытие новых и переоформлению действующих регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации, Российский автотранспортный союз уполномочивает по городу Москва ассоциацию «Объединение региональных автотранспортных предприятий и перевозчиков Межрегионотранс» на выполнение технической работы по переоформлению действующих регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации....»*

Ранее, такие же полномочия, были даны Московскому Транспортному Союзу. Данную организацию представлять не надо – это самая авторитетная и крупная организация автомобильных транспортников в столице, которая уже много лет успешно работает в Москве. Квалификация и опыт ее работников вносит реальный вклад в



**Межрейсовый отстой на незарегистрированных площадках у Станции метро «Юго-Западная»**

развитие транспортной инфраструктуры города. Члены Московского Транспортного Союза самые крупные перевозчики с многотысячным подвижным составом, причем не только в Москве, но и по всей Российской Федерации.

Мы обратились за разъяснениями в Департамент транспорта и связи г. Москвы и в Российский автотранспортный союз с вопросом, кто реально занимается проблемами региональных перевозчиков и переоформлением паспортов маршрутов (Приказ Минтранса № 178) на территории г. Москвы и получили ответ, что за весь период полномочий (более 1,5 лет) всего лишь четырем региональным перевозчикам были оформлены документы при содействии Межрегионавтотранс! За этот же период Московский Транспортный Союз содействовал оформлению более двухсот паспортов! Возможно, Российскому автотранспортному союзу стоит более тщательно подходить к выбору организаций, при наделинии их особыми полномочиями.

портный Союз содействовал оформлению более двухсот паспортов! Возможно, Российскому автотранспортному союзу стоит более тщательно подходить к выбору организаций, при наделинии их особыми полномочиями.

Развитие самого Межрегионавтотранса можно изучать как хороший детектив.

В апреле текущего года в Департамент транспорта и связи г. Москвы поступило обращение ОАО «Транстурсервис» следующего содержания:

*«...В ночь с 6 на 7 апреля организованной группой лиц совершен бандитский захват пункта отправления автобусов ОАО «Транстурсервис» на Казанском вокзале на ул. Рязанский проезд.*

*Захват осуществлен нелегальными водителями иногородних автобусов, не имеющих должных документов и осуществляющих нелегальную продажу билетов собственного изготовления.*

*Захват производился силовой группой в количестве 30 человек с применением специальных средств и гладкоствольного оружия. Под угрозой жизни вынужденно были удалены с пункта отправления диспетчеры и водители автобусов ОАО «Транстурсервис». В результате силового захвата, сегодня из данного пункта отправления уходят автобусы нелегальных перевозчиков...*

*Прошу принять меры к устранению указанных лиц с пункта отправления, восстановления законных прав и привлечения виновных к ответственности....» (Генеральный директор ОАО «Транстурсервис» Аникин А.Н.)*

#### **Через полгода – следующая глава детектива.**

В августе текущего года ОАО «Транстурсервис» направило письмо к Прокурору г. Москвы – Семину Ю.Ю., Префекту ЦАО С.Л. Байдакову, начальнику ГУВД г. Москвы – Пронину В.В., Директору Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта геодезии и картографии Минтранса России Старовойтову О.И., руководителю Департамента транспорта и связи г. Москвы Липсицу Л.М., руководителю Центрального управления государственного автодорожного надзора ФНСТ Минтранса России Главному государственному инспектору г. Москвы Меженину И.И., начальнику ГИБДД ЦАО Тюрину Н.А., президенту Российского автотранспортного союза – Марчуку И.Д. следующего содержания:

*«...В апреле 2008 года произошёл силовой захват земельного участка, арендуемого ОАО «Транстурсервис» на Рязанском проезде и используемого для размещения миниавтостанции, с применением угроз по отношению к сотрудникам нашей компании.*

*Захват осуществлен перевозчиками «нелегалами» под руководством ООО «Слайнтранс» (расположена по адресу: г. Москва, Новорязанская ул. д. 21). При этом наиболее активно действуют перевозчики-нелегалы из иных субъектов РФ и изза границы (из Узбекистана, Таджикистана, Ульяновска, Самары, Чебоксар и т.п.) не имеющие зачастую не только паспортов маршрутов, но и лицензий на осуществление пассажирских перевозок. Неоднократные наши обращения во все правоохранительные органы не дали никакого результата и ситуация на Рязанском проезде не улучшилась.*

*Вдохновленные безнаказанностью и пользующиеся очевидным покровительством нечистоплотных сотрудников силовых структур, бандиты готовят в настоящее время захват миниавтостанции компании расположенной на площади Курского вокзал. В настоящее время на площади Курского вокзала ООО «Слайнтранс» установлена касса в автомобиле «Хагер» государственный номер У 612 НМ 22 для продажи «билетов» на автобусы перевозчиков-нелегалов.*

*В случае Вашего молчаливого невмешательства захват второй автостанции компании будет неизбежен, так как мы, как законопослушная компания, не имеем возможности бороться с бандитами иначе как путем обра-*



щения в правоохранительные органы. Обращение в местные органы милиции, по опыту развития событий на Казанском вокзале, никаких результатов, кроме усиленного давления на заявителя не приносит, в силу чудовищной коррумпированности должностных лиц на местах.

Не вызывает сомнения, что в случае удачного захвата миниавтостанции и на Курском вокзале бандиты проведут аналогичные захваты и других легальных миниавтостанций в Москве, что нанесет непоправимый ущерб транспортной инфраструктуре города.

На основании вышеизложенного, прошу Вас провести проверку фактов изложенные в настоящем письме и принять меры к недопущению окончательного разрушения структуры легальных междугородных пассажирских перевозок в Москве...»



**Межрейсовый отстой междугородного автобуса на незарегистрированной площадке у станции метро «Юго-Западная»**

Итак, правовое лицо Межрегионавтотранса выглядит следующим образом:

1. Обособленные подразделения Межрегионавтотранса в регионах являются «нелегальными перевозчиками» и уже несколько лет создают перекос рынка и его дестабилизацию.

2. Часть членов Межрегионавтотранса осуществляет нелегальные перевозки, используя несанкционированные пункты на территории столицы, другая часть – заявляет, что членами этой организации не являются.

3. Учредители воюют друг с другом. Один у другого пытается отобрать бизнес (обычная ситуация). Оценку форм и методов этой войны мы оставим правоохранительным органам, а вот транспортную составляющую мы обсудим ниже.

4. Функций, переданных от Российского автотранспортного союза, они никогда не выполняли и не выполняют. Все это – просто хорошая маскировка нелегального рынка, прикрываемого вывеской «Ассоциация Межрегионавтотранс».

Хотя организация, заявляет в своем меморандуме о высоких целях развития рынка перевозок, но на деле интенсивно тянет его обратно вниз, в сферу бандитских, мошеннических форм бизнеса.

Почему официальные транспортные государственные и общественные структуры никак не реагируют на ситуацию с Межрегионавтотрансом? О каком наведении порядка на рынке межсубъектных перевозок можно говорить, если существуют организации, дискредитирующие этот рынок?

Добросовестными перевозчиками, работающими на автостанции **ОАО «Транстурсервис»** (Рязанский проезд) отмечается снижение пассажиропотока и уменьшение доходов. Вместе с тем у ряда перевозчиков увеличивается негативное отношение к новому конкуренту, который ранее позиционировался в их среде через **«Ассоциацию Межрегионавтотранс»**, как защитник интересов региональных перевозчиков и проповедник цивилизованного рынка автоперевозок.

Межрегионавтотранс в сфере организации работы пунктов отправления и прибытия междугородных и международных автобусных маршрутов в г. Москве заявляет о создании цивилизованного рынка перевозок, а с другой стороны грубо попирает провозглашаемые нормы, банально уводя пассажиров у легальных перевозчиков.

Показная вседозволенность **ООО «Сплэйн транс»** (учредителя Межрегионавтотранс) по размещению касс и автобусов в несанкционированных местах, ссыла на сотрудников Межрегионавтотранса на поддержку от сотрудников правоохранительных органов именно для членов Межрегионавтотранс, вызывает у добросовестных перевозчиков разочарование в политике Москвы по наведению порядка и грозит полным обвалом транспортного рынка.

По некоторым оценкам показатель нелегального сектора рынка междугородных автобусных перевозок на территории г. Москвы составляет более 60%. О каком реформировании транспортного комплекса (конкретно междугородного автобусного сообщения) можно говорить при таком перекосе рынка в нелегальную сторону?

Хотелось бы всетаки понять позицию наших транспортных и надзорных чиновников по отношению к происходящему на рынке межсубъектных автобусных перевозок на территории г. Москвы.

Заканчивая тему, мы представляем выдержку из текста – заявления НП ЕТС «Российские Автобусные Линии», направленного в июне 2008 г. в различные государственные структуры и Мэру столицы.

«... Образованная в 2006 году в целях защиты интересов своих членов, а также создания предпосылок для формирования единого транспортного пространства, Ассоциация «Межрегионавтотранс» до настоящего времени не приняла мер по легализации и приведению в правовое русло деятельности входящих в нее перевозчиков, характеризующейся грубейшими нарушениями действующих нормативных правовых актов, таких как Федеральные законы «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 года, «О транспортной

безопасности» от 09 февраля 2007 года, «Об охране окружающей среды» от 10 января 2002 № 7ФЗ, Закон РФ «О защите прав потребителей» от 07 февраля 1992 года, Указов Президента РФ «Об обязательном личном страховании пассажиров» от 07 июля 1992 года, «О мерах по противодействию терроризму» от 15 февраля 2006 года, приказов Министерства транспорта РФ «Об утверждении порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации» № 178 от 14 августа 2003 года, «Об утверждении положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами» от 8 января 1987 года, Кодекс города Москвы об административных правонарушениях, постановление Правительства Москвы от 18.01. 2005г. № 24 –ПП.....»



**Несанкционированная касса по продаже билетов компании «Сплайн-транс» на междугородные рейсы у Павелецкого ж\д вокзала**

Возникает резонный вопрос, – с какой целью создавалась данная некоммерческая Ассоциация, какие задачи ставила, привлекая в свои ряды новых членов. Нам кажется, что, вступая в подобные некоммерческие объединения, каждая организация должна четко представлять чьи интересы она будет представлять, выступая под флагом этого объединения. Более того, она должна быть уверена в том, что, выступая от имени данного объединения, она надежно защищена его деловой репутацией, соблюдением законодательства и моральных принципов, а так же исполнением транспортных требований и правил.

Член Некоммерческого партнерства ООО «Русские Автобусные Линии», с целью исправления сложившейся ситуации, обратилось с письмом в ДТиС и к одному из учредителей Ассоциации «Межрегионавототранс» - ОАО «Транстурсервис» со следующим предложением: «ОАО «Транстурсервис» занимается вопросами создания и дальнейшей эксплуатации пунктов отправления и прибытия регулярных межрегиональных автобусных маршрутов в столице, и имеет в Москве ряд своих пунктов. Мы с вами решаем практически одни и те же задачи по совершенствованию транспортного комплекса столицы, в частности, проводим работу по улучшения качества обслуживания пассажиров, обеспечения их безопасности, внедрению новых технологий работы с компаниями-перевозчиками, выработке единых «правил игры» на рынке пассажирских перевозок г. Москвы. В целях оптимизации данных мероприятий предлагаем объединить наши усилия на взаимовыгодных условиях и скоординировать нашу работу для выработки единой системы по реализации программы совершенствования междугородных перевозок в городе. Так же предлагаем обратиться в ДТиС по оказанию содействия в решении вопроса о дальнейшей совместной эксплуатации пунктов прибытия и отправления междугородных и международных автобусов, эксплуатируемых в настоящее время ОАО «Транстурсервис».

**Шаг навстречу сделан, ждем ответа .**

**Правление Партнерства**

## **Автостанция «Красногвардейская» работает в обычном режиме**

В Департаменте транспорта и связи Москвы 25 июля 2008 г. состоялось совещание по заявке ООО «Русские Автобусные Линии» на продление согласования паспорта автостанции «Красногвардейская» в статусе пункта отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов. В процессе рассмотрения данного вопроса от членов комиссии никаких замечаний и возражений не последовало. На основании этого и с учетом результатов голосования было внесено предложение о согласовании паспорта автостанции на 3 года.

Постановили: продлить согласование эксплуатации автостанции «Красногвардейская» сроком на 3-и года.

Сообщаем так же, что в зоне расположения автостанции московские метростроители начали работы по прокладке новой ветки до станции метро «Зябликово». Проведение всех работ согласовано с автостанцией «Красногвардейская» и никоим образом не повлияет на режим её работы по осуществлению междугородных перевозок. Администрация автостанции подтвердила, что на время проведения строительных работ сохраняется действующее расписание и порядок работы автостанции.

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



## Время диктует новые правила развития рынка



*Несанкционированная касса по продаже билетов на площади Белорусского ж\д вокзала*

Неоднократные обращения членов Некоммерческого партнерства в различные инстанции по сложившейся в столице ситуации, касающейся нелегальных междугородных автобусных пассажирских перевозок, начинают давать положительные результаты. На протяжении последних месяцев городскими структурами всех уровней проводятся мероприятия, направленные на упорядочение сложившейся обстановки. Проводимая работа положительно сказывается на общем фоне работы транспортного рынка Москвы. Буквально все, надзорные за работой транспорта организации, активно включились в борьбу по наведению порядка в городе, усилив контроль всей транспортной инфраструктуры города, обслуживающей междугородные автобусные пассажирские перевозки. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта в период сентябрь 2007 г. – сентябрь 2008 г. провела несколько комплексных проверок легальных и нелегальных пунктов прибытия – отправления междугородных автобусов, а также всех перевозчиков, работающих на этих пунктах. Эти проверки проводились совместно с работниками ГИБДД, районными ОВД, Департаментом транспорта и связи, районными, окружными и городскими службами и организациями Москвы, ответственными за работу транспорта, а также Московским транспортным союзом. По итогам данных проверок заместитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Н.С. Лямов провел два расширенных совещания в октябре 2007 г. и в июне 2008 г. (мы приводили отчет об их итогах в предыдущих выпусках бюллетеня), на которых все присутствующие тщательно проанализировали состояние пассажирских междугородных перевозок и пришли к выводу, что именно существование несанкционированных пунктов является главным препятствием в налаживании регулярных узаконенных перевозок. Н.С. Лямов заверил, что в дальнейшем работники транспортной инспекции будут ужесточать требования к нарушителям законодательства с

целью наведения порядка в сфере междугородных пассажирских перевозок.

Эту же позицию поддерживает Департамент транспорта и связи Правительства Москвы, который большое внимание уделяет исполнению законодательных актов и, в частности, Постановления № 24 ПП от 18.01.2005 г., регламентирующего междугородные пассажирские перевозки, проходящие по территории Москвы. В августе с.г. в ДТиС были приглашены так называемые «нелегальные» перевозчики. На встрече с ними ДТиС пробовал добиться взаимопонимания по организации перевозок и возможности скорейшего перевода их в легальную зону. Думается, такой «шаг навстречу» должен способствовать более быстрому решению проблемы ликвидации «черного извоза». Ускорению процесса так же должно способствовать и приведение в порядок нормативной базы на транспорте, а именно: принятие нового Устава автомобильного транспорта, ФЗ «О транспортной безопасности» и находящегося на рассмотрении в Государственной Думе ФЗ «Об общих принципах организации перевозок». Хотелось бы подчеркнуть, что несмотря на постоянное увеличение требований как к перевозчикам, так и автовокзалам, большинство транспортников, в том числе и «нелегалов», с пониманием относятся ко все возрастающим требованиям при осуществлении перевозок. Более того, многие из «нелегалов», понимая неизбежность и необходимость перемен, пересматривают «свои взгляды» и переходят в «легальный» сектор перевозок. Здесь показателен пример станции «Уральская» ООО «Русские Автобусные Линии». Начав с 20 ежедневных рейсов по экспресс маршруту Москва – Иваново, менее чем за год, число их возросло на сегодня до 40, соответственно и перевозчиков с 8 до 15. А ведь ранее почти все из них отправлялись «от бордюра». Похожая картина наблюдается и на других автостанциях столицы. Такая тенденция, на наш взгляд, будет продолжаться и далее.

Не может не радовать и изменение подхода городских властей к другой не менее важной проблеме – строительству новых современных автовокзалов. В июне 2008 г. по итогам работы городской комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения 1-й заместитель Мэра города П.П. Бирюков поручил в целях пресечения работы несогласованных маршрутов, проводить постоянный контроль междугородных автобусных перевозок, а так же проработать вопрос о строительстве в городе полноценных автовокзалов. В этой связи, в августе 2008 г. в Правительстве Москвы был утвержден список по строительству 5-и новых автовокзалов до 2010 г.

Хотелось бы отметить особую роль в подготовке решений и законодательных актов по выработке единой позиции в транспортной сфере столицы Мо-

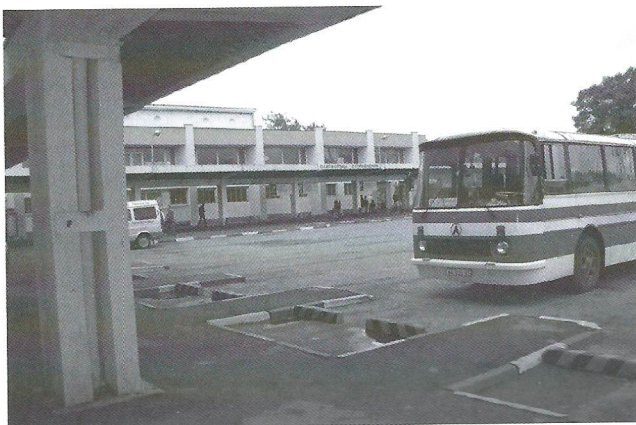
сковского транспортного союза, а так же подчеркнуть заинтересованность работников Префектур ЮАО, ЮЗАО и ВАО по оказанию всевозможной поддержки по налаживанию цивилизованного транспортного процесса. Согласованная политика по наведению порядка на рынке междугородных автобусных перевозок, проводимая городскими административными структурами, совместно с органами ГИБДД, ГУВД, транспортной инспекцией, позволяет надеяться, что в самое ближайшее время деятельность «нелегального рынка» в столице пойдет на убыль.

Это, по мнению Некоммерческого партнерства, должно дать возможность всем транспортникам полностью переключиться на работу по дальнейшему совершенствованию междугородных перевозок, улучшить качество предоставляемых услуг автовокзалами и перевозок, что в конечном итоге позволит создать современную транспортную систему, достойную нашей страны.

Правление НП «ЕТО  
 «Российские Автобусные Линии»

## АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ

### Смоленский автовокзал отмечает юбилей!



Обновленные перроны посадки высадки пассажиров  
 Смоленского автовокзала

Год назад группой «Русские Автобусные Линии» был взят в аренду **центральный областной автовокзал г. Смоленска**. В настоящее время вокзал обслуживает 59 перевозчиков из Смоленской, Новгородской, Ленинградской, Курской, Витебской, Могилевской областей, совершая около 200 отправок в день. Число перевозимых пассажиров за месяц – около 100 тыс. Остановимся более подробно на развитии автовокзала в Смоленске.

За год эксплуатации автовокзала было вложено более 5 млн. руб. на восстановление его инфраструктуры: полностью отремонтировано здание автовокзала, проведен ремонт всех помещений, как для пассажиров, так и для административного персонала. Дополнительно для пассажиров сделан зал ожидания на втором этаже. В нем установили новую телевизионную плазменную панель с возможностью просмотра пассажирами телепередач через спутниковую антенну. На первом этаже вокзала открыт магазин по продаже продуктов питания, выпечки, прохладительных напитков и пр. На втором - кафе, где можно приятно провести время до отправления автобуса. В подвале действует бар и бильярдный зал. В общем, создан комплекс, соответствующий современному

представлению об автовокзале.

Группа РАЛ внесла коррективы в программу по совершенствованию обслуживания пассажиров. Для того, чтобы заинтересовать персонал, использовали материальное стимулирование: увеличили зарплату, ввели гибкую систему премирования с учетом коэффициента личного участия.

Одновременно усилили контроль, повысили спрос за допущенные в работе недочеты. Взыскательность подкрепили заботой об улучшении условий труда персонала: в служебных помещениях установлены кондиционеры, микроволновые печи, электрочайники, куллеры с питьевой водой и другое бытовое оборудование.

Полностью обновлен компьютерный парк, приобретены детекторы валют, и др. оргтехника. На автовокзале введены следующие новшества:

- Персонал оснащен современными средствами радиосвязи, что помогает в их оперативной работе, повышает уровень обслуживания пассажиров.
- Организована обратная продажа билетов по маршруту «Смоленск — Калуга — Смоленск», «Смоленск — Петербург — Смоленск».
- На перронах отправления открыта дополнительная касса по продаже билетов.
- В городе открыты два пункта по предварительной продаже билетов на все направления, расположенные в местах скопления потенциальных пассажиров, что увеличивает доступность услуг автовокзала.
- Существенно упростило регистрационную процедуру пассажиров внедрение номерных бирок на сопутствующем багаже.
- На фасаде здания размещено крупным планом расписание движения автобусов.

В свете требований вступившего в силу Федерального закона «О транспортной безопасности» Смоленским филиалом ООО «Русские Автобусные Линии» заключен договор с крупным охраняемым предприятием «Мангуст» по обеспечению безопасности жизнедеятельности и общественного порядка на тер-

ритории автовокзала.

Благодаря этим действиям предотвращение и пресечение различного рода нарушений стали более оперативными и профессиональными. За период совместной работы:

- были задержаны и переданы сотрудникам милиции 3 человека, находящиеся в розыске за совершенные преступления, предотвращено более 10 хищений;
- ужесточен контроль въезжающего на территорию автовокзала транспорта;
- усилен контроль процесса посадки пассажиров и провоза багажа.

Результат не замедлил сказаться. Среднемесячное увеличение пассажиропотока составило 15%, а соответственно за этим выросли и все экономические показатели, транспортных предприятий, в том числе и тех, которые обслуживают рейсы со Смоленского автовокзала.

Так, за 6 месяцев 2008 г. перевезено 667 000 пассажиров, за аналогичный период прошлого года – 579 000.

Автобусные перевозки – остаются самым доступным и удобным видом общественного транспорта. Им пользуется большинство населения города и всей Смоленской области. Поэтому постоянно возрастают требования к качеству предоставляемых услуг. И это понятно, ведь пассажиры стали более строго подходить к оценке всего комплекса обслуживания: комфорта, безопасности перевозок, предоставления дополнительных услуг, например, возможность предварительного приобретения проездных билетов. Было решено: в местах концентрации пассажиропотоков открыть два стационарных кассовых пункта по продаже билетов и передвижной пункт на базе а/м Соболев.

Для внедрения этой услуги надо было:

- арендовать два киоска,
- купить компьютерное оборудование, и программное обеспечение для организации трех рабочих мест,
- подвести телефонную линию для подключения ADSL интернета,
- заключить договор с Центртелекомом для доступа в интернет и выделения статического IP адреса,
- установить программу продажи билетов,
- установить программу для сжатия и шифрования информации при подключении рабочего места кассира к серверу автовокзала,
- зарегистрировать рабочие места на сервере автовокзала.

До начала продажи билетов удаленный кассир подключается к интернету и через программу сжатия и шифрования информации связывается с базой данных, находящейся на сервере автовокзала. Далее вся работа проходит через общую базу данных.

Труды и затраты не остались незамеченными. Благодарные пассажиры сразу отреагировали на введение данной услуги. И это понятно: приобрете-



**Артеменкова О.А. Начальник отдела организации перевозок Смоленского автовокзала**

ние проездного билета стало ближе и доступнее для большинства населения. Не надо тратить время и деньги, чтобы добраться до автовокзала и купить билет. Люди спокойно, идя по дороге на работу или вечером домой, могут воспользоваться услугой автовокзала по предварительной продаже билетов. Все это привлекает пассажиров а также улучшает показатели работы автовокзала, помогает заранее планировать дополнительные рейсы.

Затраты на создание отдаленных рабочих мест окупались за 6 месяцев. Автовокзал не собирается останавливаться на достигнутом и в дальнейшем будет совершенствовать как инфраструктуру комплекса, так и осуществление самих перевозок и предоставляемых услуг. Не случайными оказались и записи пассажиров в книге предложений. Вот лишь некоторые из них.

**Осипова А.Г. - домохозяйка**

*Услугами автовокзала пользуюсь крайне редко. Но сегодня, придя на вокзал, была приятно удивлена. Наконец на вокзале появился настоящий хозяин. Здание, которое рушилось на глазах, приобрело радостный здоровый вид, заменены двери. Очень хотелось бы такие же перемены увидеть и в транспорте, который нас обслуживает.*

**Кривцова Н.Ф. - служащая**

*Живу я на Киселевке. Услугами автовокзала пользуюсь регулярно, так как в Ярцеве живет моя мама. Часто бывало так, что, придя на вокзал, билетов уже нет. Приходилось заранее выкупать билет, а это занимало много времени, надо было отпрашиваться с работы. После того как появилась касса в медгородке, все мои проблемы были решены. Я теперь в обеденный перерыв могу купить билет и без хлопот доехать к маме.*

*Спасибо вам за то, что думаете о нас, пассажирах.*

**Пожелаем всему персоналу Смоленского вокзала, чтобы аналогичные записи в книге предложений стали хорошей постоянной традицией. С годовщиной вас, коллеги!**

## Город Вышний Волочек

Въезд в город на федеральной трассе Москва - Санкт-Петербург украшает памятник - автобусу-труженику ЛиАЗ-677, почти четыре десятка лет проработавшему на улицах Вышнего Волочка в составе МУП «Вышневолоцкое ПАТП». Ровно год назад 25 июня состоялось торжественное открытие этого памятника перед административным зданием предприятия.

- Хорошая машина, - делится **директор предприятия Николай Ад-ров**, - сам ни один год провёл за баранкой автобуса. Первый ЛиАЗ-677 поступил к нам в 1971 г. Я ещё десятилетним пацаном был, и мы жили тогда буквально за забором автохозяйства на улице Транспортной. Отец работал водителем, мама здесь же - на складе. Помню, как сбегались все смотреть на чудо техники. После армии и сам сел за руль автобуса. Красота; автоматическая коробка переключения передач, заметно ниже пол салона, увеличенная ширина прохода между сиденьями, просторная накопительная площадка для пассажиров в задней части салона - словом, в то время это был удобный для водителя и, в особенности, для пассажиров автобус. Недаром он так долго продержался на маршрутах.

К управлению допускались тогда только самые опытные шофёры с водительским стажем не менее 10 лет. Всего к нам на предприятие поступило более 200 автобусов ЛиАЗ-677. То есть практически на машинах этой марки добрых три десятка лет держались все пассажирские перевозки в Вышнем Волочке.

Так что памятник этот он вполне заслужил.

- **Николай Николаевич, это всё-таки история. Каково сегодня положение дел с подвижным составом?**

- На сегодняшний день парк нашего предприятия насчитывает всего 27 автобусов.

- **Да, негусто. А сколько вы маршрутов обслуживаете?**

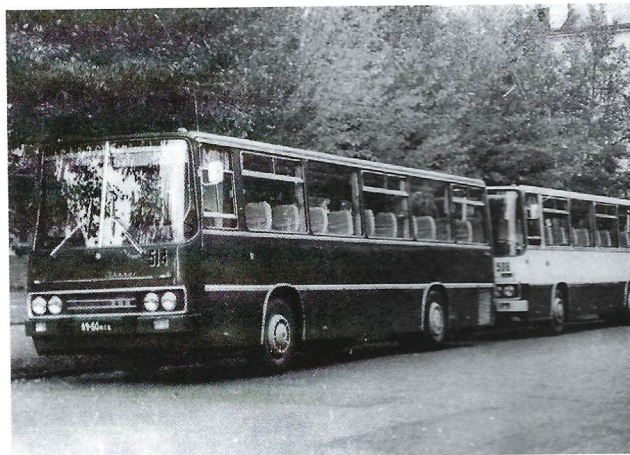
- Десять городских, из них семь совмещённых с пригородными и пять междугородных.

- **Тем более...**

- Ещё четыре года назад было 60 машин. Но они не один раз выходили свои ресурсы, и эксплуатация нам очень дорого обходилась.

Вы подсчитайте затраты, - подключается к разговору главный инженер предприятия **Сергей Новосёлов**, - металл, краска, электроэнергия, топливо... Приглашение специалистов-ремонтников и т.д. Конечно, благодаря этим старым автобусам нам удалось выжить в самые непростые 90-е годы.

- Сегодня автобусный парк практически полностью обновился, - продолжает директор, - по городским маршрутам в настоящее время курсируют современные, экономичные, удобные для пассажиров автобусы большой вместимости марки



НефАЗ- 5299 и ЛиАЗ-5256, которые предприятие приобрело в лизинг.

Кроме того, приобрели в Москве старенькие Икарусы, которые нас здорово выручили, да они и до сих пор бегают.

- Ну как «старенькие», - уточняет **главный инженер**, - это по году выпуска более 10 лет, а по пробегу - совсем немного. Машины купили у военной академии. Они у них практически все эти годы стояли на приколе.

- В марте прошлого года купили два автобуса марки ПАЗ-4234 новой конструкции, - продолжает **Николай Ад-ров**, - с удлинённым кузовом большой вместимости, двумя дверями и экономичным дизельным двигателем, что очень ценно.

Летом прошлого года приобрели новый современный мягкий автобус китайского производства «Хагер». Полная вместимость - 50 посадочных мест. Салон оборудован удобными креслами, кондиционером, видео - и аудиоустановками, индивидуальным освещением, большой ёмкостью багажного отделения.

Автобус предназначен для экскурсионных поездок в Санкт-Петербург, Москву, Тверь, Осташков, Ржев, другие города. В свободные от туристических поездок дни он осуществляет перевозки на междугородном маршруте Удомля - Тверь.

- **Хорошо живёте, Николай Николаевич.**

- Могли бы и лучше, но убивают тарифы. Сегодня одна поездка стоит всего 7 руб. И это уже три года. Но когда устанавливался этот тариф, солярка стоила где-то в районе 12 руб. за литр, а сейчас уже подбирается к 25! А тут ещё льготники: он покупает месячный билет за 64 руб. и ездит по нему по городским и пригородным маршрутам. Для нас это очень накладно.

- **А кто устанавливает тарифы?**

Этим делом занимается областная региональная энергетическая комиссия, которая по данным за предыдущий год устанавливает тарифы для каждого пассажирского перевозчика. Не так как

в Московской области – для всех разом, а именно конкретно для каждого предприятия. Я считаю, это неправильно: комиссия должна устанавливать предельную планку тарифа, а уже на местах, исходя из условий, определять цену поездки.

**- То есть о приобретении новых автобусов я так понял, Николай Николаевич, говорить не приходится?..**

- Конечно, мы и так экономим на всём, что можно и на чём - нельзя.

**- То есть?**

- На запчастях, например, но это, сами понимаете, чревато - в конце концов, это безопасность! На зарплатах персонала: что такое 11 тыс. руб. для водителя?! Работа тяжёлая. Рано утром на работу, подготавливать автобус к работе, маршруты сложные: практически все проходят через федеральную трассу Москва – Санкт - Петербург, пересекающую город на две части. Движение интенсивное: даже выезд на эту дорогу затруднён. К тому же собираются убрать здесь светофоры - тогда вообще неизвестно, как будем работать.

Люди уходят. У нас сейчас не хватает 9 водителей. Уходят в дальнбойщики. Там зарплата у шофёра тягача по перевозке легковых автомобилей как минимум 50 тыс. руб.

- Да и не только водители уходят, - дополняет Сергей Новосёлов, - вот заявление об уходе сегодня подал отличный сварщик, проработавший у нас не один десяток лет, прекрасный специалист Александр Владимирович Миронов. Я очень расстроился, но сделать ничего не могу: прибавка в пару тысяч, боюсь, его не устроит, а больше предложить не могу.

- Мы тут 20 автобусов перевели на газ, думали, сэкономим, зарплату повысим, новые машины приобретём... Ан нет, вся экономия ушла на дизельное топливо и постоянно дорожающие запчасти.

Ежедневные убытки только на топливе - 10 тыс. руб.! Цены на шины ежегодно подрастают на 400-500 руб. за штуку.

Ни на повышение зарплаты, ни на развитие денег катастрофически не хватает. Работаем по «нолям». А ведь нужно обновлять не только автобусный парк, но и оборудование. Станки в ремзоне старые, донельзя изношенные. Они продолжают работать только благодаря нашим умельцам. Срочно надо покупать шиномонтажный станок, балансировочный, прибор регулировки фар, газоанализатор, другие приборы и инструменты. А на какие шиши?!

**- Николай Николаевич, а какой тариф позволил бы вам выйти на рентабельность?**

- Как минимум 10 руб.! Конечно, я понимаю городскую администрацию: платёжеспособность у нас гораздо ниже, чем, допустим, в том же Подмосковье, но нам-то от этого не легче.

Как я уже говорил, экономить приходится на всём. Так, мы уже давно отказались от такого поня-



тия, как «интервал движения», заменив его чётким расписанием, которое публикуем в своей газете.

**- Городской?**

- Нет, у нас своя собственная газета, которая так и называется «Вышневолоцкое пассажирское автотранспортное предприятие».

Познакомил Николай Николаевич и с главным редактором газеты, своим замом по перевозкам Владимиром Семёновым. Помимо этого, Владимир Васильевич ведёт здесь постоянную рубрику «Спросим у Семёнова», где отвечает на все вопросы горожан. Человек, влюблённый в свой город, свою работу и земляков. Это он, собственно, познакомил меня с основными достопримечательностями Вышнего Волочка. Он хорошо знает не только историю города, но и историю развития пассажирских перевозок в нём.

- Начало пассажирских перевозок в Вышнем Волочке датируется 1931 годом, - рассказывает Владимир Васильевич, - тогда по городу стало курсировать первое грузопассажирское такси. Но по-настоящему пассажирские перевозки начались лишь в 1946 г., сразу после войны. Тогда было открыто два маршрута: Железнодорожный вокзал - центр - ткацкая фабрика «Пролетарский авангард» и второй - центр - Красный городок. Обслуживали эти маршруты всего два автобуса марки ЗИС.

**- Владимир Васильевич, вот вы перешли на жёсткое расписание вместо указания интервалов. Как сказал Николай Николаевич, это выгодно, а удобно ли пассажирам?**

- Судите сами, вместо того, чтобы идти на остановку, не зная, когда конкретно подойдёт машина, пассажир, посмотрев расписание, точно знает, что автобус № 1 от железнодорожного вокзала отправится в 7.20 утра, следующий - в 7.40. Пассажирам удобно, и мы экономим средства за счёт сокращения рейсов в период между пиковыми нагрузками.

**- Охотно верю, но всё-таки хотелось бы узнать мнение пассажиров...**

- Пожалуйста, - Владимир Семёнов вытаскивает на стол кучу писем.

Беру наугад. Жители посёлка Белый Омут бла-

годарят предприятие за организацию ежедневных рейсов от центра города до посёлка. Есть и персональные благодарности. Так, работники реабилитационного центра из посёлка Кашарово благодарят за качество обслуживания конкретного водителя И.О. Иерусалимова. Это дорогого стоит.

Письма письмами, захотелось пообщаться с пассажирами.

Стою на остановке «Железнодорожный вокзал», по расписанию автобус № 1 должен подъехать в 21.05.

- Не опоздает? - спрашиваю женщину с хозяйственной сумкой.

- Нет, что вы, - отвечает, - по ним часы можно проверять.

Мою собеседницу зовут Анна Петровна Захарова, работает на местном рынке. Работой пассажирского транспорта вполне удовлетворена, но есть и пожелания:

- Расписание, конечно, хорошо, но хотелось бы, чтобы автобусы ходили почаще...

Передаю пожелание директору.

- Конечно, и нам хотелось бы, но реалии есть реалии, и мы не можем сегодня позволить себе такую роскошь. Ну, и имейте в виду, что расписание дис-

циплинирует. Сегодня наш главный контролёр - пассажиры. Попробуй автобус опоздать на 5 мин., тут же шквал звонков! Пассажирский контроль - самый жёсткий и самый объективный.

- Да мало того, кроме обеспечения жителей города пассажирскими перевозками по рекомендации руководства города, мы приняли для обслуживания дорожный участок, который был нам передан из проходившего процедуру банкротства «Спецавтохозяйства». Мы поддерживаем его содержание, в том числе и в зимний период. Это позволило обеспечить движение транспорта вне зависимости от гололедицы и снежных заносов.

**Ну что ещё добавить... За последние 10 лет не было зарегистрировано ни одного случая серьёзного нарушения водителями предприятия правил дорожного движения. За последние 19 лет было зарегистрировано всего одно дорожно-транспортное происшествие по вине водителя предприятия.**

**Всем бы так...**

По материалам  
 Журнала «Автомобильный транспорт»  
 №6, 2008г.

## РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

### Круглый стол на МАФ 2008



10 сентября 2008 г. в рамках Международного автотранспортного форума (МАФ) 2008 при поддержке Минтранса России, Российским автотранспортным союзом (РАС) был проведен Круглый стол по теме «Автомобильные пассажирские перевозки». На мероприятии обсуждались вопросы действующих и вновь создаваемых нормативно-правовых документов, регламентирующих деятельность автовокзалов.

Президент ассоциации предприятий автомобильного транспорта Владимирской области А.Б. Шапошников в своем выступлении затронул вопросы формирования договорных отношений между органами управления и автовокзалами. Он рассмотрел вопро-

сы, связанные со структурой и порядком формирования стоимости услуг автовокзалов Владимирской области, формирования тарифной политики.

Далее с докладом «Роль автовокзалов в повышении качества перевозок пассажиров» выступил исполнительный директор Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» А.В. Галкин. «Тысячи граждан ежедневно прибывают и отправляются с автостанций и автовокзалов столицы в различные регионы нашей страны и поток их с каждым днем увеличивается. Междугородные автобусные перевозки играют огромную роль в осуществлении выполнения программы транспортного обеспечения населения. Поэтому крайне важно, готовы ли автовокзалы, как элементы перевозочного процесса, принять пассажиров и предоставить им весь комплекс необходимых услуг».

Далее в докладе были проанализированы функции автовокзалов как организаторов диспетчерских центров транспортного обслуживания населения на межсубъектных маршрутах, а так же технологии эксплуатации автовокзалов в процессе организации автобусных пассажирских перевозок. Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» неоднократно вносило предложения по вопросам, касающимся организации



пассажирских автоперевозок, создания условий для цивилизованного бизнеса и перехода перевозчиков, осуществляющих свою деятельность нелегально, в «белый» сектор экономики. Мы постоянно проводим разъяснительную работу с перевозчиками из «нелегального сектора», и результаты этой работы налицо. Например, на всех эксплуатируемых группой «Русские Автобусные Линии» (далее РАЛ) автовокзалах значительно увеличилось число перевозчиков. Это подтверждает стремление транспортных компаний к цивилизованному рынку.

Пассажиропоток постоянно растет практически на всех объектах РАЛ. Перевозчики с пониманием относятся к ужесточению требований, предъявляемых к соблюдению норм экологической безопасности транспорта, обновлению подвижного состава и т.д. Постепенно осознают преимущества легальных перевозок и заключения официальных договоров с автовокзалами и те перевозчики, которые ранее осуществляли так называемые отправления «от столба». В результате этих перемен постоянно улучшается качество обслуживания пассажиров, возрастает количество предоставляемых услуг, повышается надежность и безопасность перевозок. На всех объектах группы РАЛ билеты продаются только по паспортам.

Все это позволяет силовым структурам проводить мониторинг пассажиропотока в рамках антитеррористических и антикриминальных мероприятий. Дальнейшее развитие системы позволит вывести из налоговой тени большой объем неучтенных налоговых средств и направить их в казну города.

Анализ рынка за период 2003 – 2008 г. показал, что при любой форме объединения автовокзалов в единую сеть появляется возможность двухстороннего контроля и регулирования любого маршрута с участием региона отправления рейса.

Инфраструктура региональных автовокзалов и автостанций, в основной своей массе, находится в плачевном состоянии. Это связано с тем, что региональные власти не могут выделить достаточно средств для обновления вокзалов. При развитии Единой Транспортной Системы «Русские Автобусные Линии» появляется реальная возможность для инвестиций на восстановление существующей вокзальной сети и приведение ее в единый комплекс транспортной инфраструктуры наподобие системы Российских авиалиний.

В заключение были приведены некоторые выводы и предложения компании РАЛ по совершенствованию системы эксплуатации автовокзалов в современных условиях.

В рамках РАС было рекомендовано разработать и создать единую систему, выработать общие правила работы автовокзалов. Закрепить эти правила: например, составить под эгидой РАС договорные отношения между вокзалами. В свою очередь, региональные вокзалы должны внести в Совет авто-



вокзалов при РАСе свои предложения и пожелания, на основе которых и будут выработаны общие принципы дальнейших взаимоотношений между региональными транспортными компаниями.

Отсутствие взаимодействия, единой политики, между автовокзалами не позволяет решить основные вопросы по улучшению эксплуатации автовокзалов:

- провести оптимизацию расписания;
- отдать продажу билетов на обратные перевозки на «договоренность» между вокзалами;
- проводить тендер между перевозчиками на право обслуживать маршрут;
- постоянно работать над увеличением заинтересованности и участия местных властей, а также - силовых ведомств (ГАИ, Транспортная инспекция и т.д.) в пресечении нелегального извоза.

Были озвучены предложения группы компаний «Русские Автобусные Линии» по стабилизации рынка междугородных автобусных перевозок и созданию рыночных механизмов, по противостоянию нелегальному рынку.

Далее выступающие затронули вопросы структуры и порядка формирования стоимостных услуг автовокзала, была рассмотрена роль добровольной сертификации автостанций и автовокзалов в повышении качества обслуживания населения на межсубъектных маршрутах и развитии добросовестной конкуренции на пассажирском транспорте. В процессе проведения совещания присутствующие обменялись мнениями и высказали ряд предложений в адрес будущей работы Совета по автовокзалам при РАСе.

После проведения Круглого стола участники ознакомились с экспозицией МАФ 2008, на которой были представлены тематические стенды и экспонаты по вопросам осуществления транспортных пассажирских перевозок, совершенствования современных моделей автобусов, технологии развития транспортных систем на современном этапе и многое другое.

Пресс-служба  
НП ЕТС «Русские Автобусные Линии»

## Московский Международный Автомобильный Салон-2008 и 4-я Международная автомобильная выставка «Интеравто»



С 26 августа по 7 сентября 2008 года в Международном выставочном центре «Крокус Экспо» состоялось самое значимое событие для многомиллионной армии автолюбителей и профессионалов – Московский Международный Автомобильный салон ММАС. Впервые в истории проведения выставок в России Автосалон-2008 работал рекордное количество дней (13 дней), по 12 часов в день, с 10:00 до 22:00. Московский Международный Автомобильный Салон организован НП «Объединение автопроизводителей России» и Международным выставочным центром «Крокус Экспо» под патронатом Международной организации автопроизводителей OICA. МВЦ «Крокус Экспо» одновременно играет роль единственного выставочного оператора мероприятия. Московский Автосалон-2008 прошел при активной поддержке и участии Комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса в РФ. Официальную поддержку проекту оказали Правительство Российской Федерации, Министерство промышленности и торговли РФ, Министерство транспорта РФ, Министерство экономического развития РФ, Правительство Московской области, Российский союз промышленников и предпринимателей и ряд других государственных, профессиональных и общественных структур. Статус Московского Автосалона подтвержден Международной организацией автопроизводителей OICA: с 2006 года мероприятие включено в официальный календарь международных автомобильных выставок.

Основной целью проведения Интеравто является воссоединение в рамках единой выставки экспозиций отечественных и зарубежных автомобилестроителей, производителей оборудования для технического обслуживания автомобилей, поставщиков комплектующих и аксессуаров с демонстрацией всего спектра оказываемых услуг на российском автомобильном рынке ведущими операторами в области продаж и сервиса.

В работе Международного Автомобильного Са-

лона приняли участие такие зарубежные автопроизводители, как BMW, Daimler — Chrysler (Mercedes, Jeep, Dodge, Chrysler), Ford Motor, General Motors (Saab, Opel, Chevrolet, Cadillac), Honda, Infiniti, Mazda, Nissan, Peugeot, Renault, Skoda, Toyota, Volkswagen, Volvo.

Среди российских участников хотелось бы выделить АМО ЗИЛ, Группу компаний «СОК», Michelin, Amtel, Группу компаний «Независимость», Ligui Moly, Ravensberger GmbH, «Русские краски», «Барклай Авто», Московские Ворота (Great Wall Motors), «Самолтор-НН», Торговый дом «Кама», «Воч», «Пинго дистрибьюторз», Derways, «Мастер Инструмент», «Ирито», «Тритон-Интер», «Пауэр Интернэшнл», «Славнефть НГК», «Север-Авто».

Всего же в Международном Автомобильном Салоне 2008 приняли участие более ста компаний. Экспозиция Салона комплектовалась, таким образом, чтобы посетившим его специалистам было удобно ориентироваться в павильонах выставочного центра. Салон разделён на три отдельных направления — автопроизводители, комплектующие и автосвук. Такое разделение даёт экспонентам и посетителям возможность оптимально эффективно контактировать друг с другом. Опыт проведения автомобильной выставки «Интеравто» в сентябре 2007 года показал, что выставочный центр «Крокус Экспо» — крупнейшая выставочная площадка Восточной Европы — наилучшим образом подходит для проведения таких масштабных мероприятий как Международный Автомобильный Салон 2008.

### Тематика выставки:

Описание тематики выставки Интеравто Москва 2008

- Легковые и грузовые автомобили
- Специальные автомобили
- Автобусы различного назначения
- Фургоны, прицепы, полуприцепы, прицепные устройства
- Автокомпоненты, запасные части
- Автокосметика, средства по уходу за автомобилями
- Авто аудио-видео электроника, охранные и блокирующие системы
- Программное обеспечение
- Новые технологии и разработки
- Шины, резино-технические изделия, диски, оборудование и технологии их ремонта
- Оборудование, инструменты, материалы, спецодежда, средства индивидуальной защиты для работников автосервиса
- Система обеспечения безопасности
- Расходные материалы, масла, смазка, охлаждающие и другие жидкости

- Автодизайн, тюнинг
- Аксессуары
- Гаражное оборудование
- Комплекс услуг, оказываемый официальными дистрибьюторами и дилерами
- Защита окружающей среды
- Аренда и лизинг
- Страхование
- СМИ и Интернет ресурсы
- Ассоциация «Российские автомобильные дилеры»

Московский Международный Автомобильный Салон-2008 сопровождался насыщенной деловой программой, а также разнообразными зрелищными мероприятиями. На территории выставочного комплекса «Крокус Экспо» работали площадки для тест-драйвов, где посетители смогли опробовать автомобили марок Land Rover, Nissan, а в третьем павильоне комплекса была расположена торговая зона с многочисленными сувенирными лавочками. Деловая программа выставки была ориентирована на широкий круг профессионалов. В рамках Московского Автосалона-2008 было проведено свыше 100 конференций, презентаций, пресс-конференций, мастер-классов и других бизнес-мероприятий. Одним из ключевых мероприятий деловой программы Автосалона стала 1-я Профессиональ-

ная конференция российских автомобильных дилеров, организованная Российской ассоциацией автомобильных дилеров впервые за 14-летнюю историю существования этого профессионального объединения. По специально выверенному графику состоялись пресс-конференции и презентации ведущих компаний-автопроизводителей. Помимо международного статуса и всеобъемлющей деловой программы, Московский Автосалон приобрел социальную направленность. В рамках Года семьи в России, ММАС-2008 проходил под девизом «Автомобиль и ребенок», на выставке состоялись познавательные и деловые мероприятия, посвященные проблемам детской дорожной безопасности.

Следующий Московский Автосалон состоится в конце августа - сентябре 2010 года. Организаторы обещают преодолеть проблемы, связанные с трудной транспортной доступностью, благодаря открытию станции метро на территории выставочного центра «Крокус Экспо», строительству дорожных развязок и дополнительных парковочных мест, и прогнозируют Московскому Автосалону-2010 еще больший успех и поистине международный размах.

*Пресс служба  
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»*

**ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ АВТОБУСОВ**

**КАВЗ 4235 и 4238 «Аврора»: курс на обновление**



В год своего 50-летнего юбилея Курганский автобусный завод провел полную реструктуризацию производственных площадей и обновил весь модельный ряд. С 2008 года завод специализируется только на производстве автобусов среднего класса городского и пригородного назначения. Первым серьезным проектом модернизированного завода стал рестайлинг базовой модели КАВЗ 4235 и 4238 «Аврора».

В 2003 г. в рамках стратегии компании производство автобуса среднего класса «Аврора» было передано с Павловского автобусного завода на КАВЗ. Функциональный и элегантный он предназначен для пригородного и междугородного, и городского сообщения и незаменим

при поездках на расстояние до 300 км. Объем производства этих автобусов ежегодно удваивается, наглядно свидетельствуя о его популярности и актуальности. В 2007 г. заводские цеха покинули 1400 новых «Аврор», а в этом году должно сойти около 2100 единиц техники.

С 1 января 2008г. завод приступил к глубокому рестайлингу КАВЗ 4235 и 4238 по агрегатной базе и интерьеру с экстерьером. Так, с этого года в «Аврору» ставится 150- сильный двигатель Cummins, устанавливается более надежная пятиступенчатая коробка передач Zahnrad Fabrik (Германия). Заменена тормозная система, серьезно доработано электрооборудование. В результате этих мер надежность автобуса выросла в три раза и увеличен гарантийный пробег до 70 тыс.км или 1 года.

Что касается удлиненной модели Аврора (КАВЗ-4238), то они с этого года комплектуются только пневматической подвеской колес (в качестве опции пневмоподвеска предлагается и для КАВЗ-4235). Кроме того, для «тридцать восьмых» в дополнение к штатному 207-сильному мотору Cummins в ближайшее время будет предложен 215-сильный агрегат марки Deutz: такая модификация уже проходит сертификацию. Вскоре на Аврорах поменяется и ведущий мост.

Одновременно на базе КАВЗ 4238 сделан автобус в школьном исполнении с индексом КАВЗ 4238-15: с индивидуальными ремнями безопасности на каждом сиденье, этажеркой для ранцев, выдвижными подножками и СГУ. Первая такая машина уже поставлена в новосибирскую школу для перевозки детей.

В настоящее время запущен проект рестайлинга, то есть, меняем внешний вид и внутреннюю отделку автобусов «Аврора». На заводе уже собран один полностью рестайлинговый образец. В ближайшее время мы его сертифицируем и с нового года будем готовы выпускать данную модификацию в серийном режиме. Сейчас уже появились на нее заказы.

В течение ближайших трех-четырех лет в жизни курганских Аврор произойдет еще одно важное событие: за это время на заводе должна быть смонтирована линия катафореза кузовов – после ее запуска гарантия от сквозной коррозии на Авроры составит 10 лет. Этот шаг позволит подтянуть ресурс кузова к существующему ресурсу импортного силового агрегата.

А с 2010 года планируем начать глубокую модернизацию семейства «Аврора» с рядом новых идей. Их разработкой сейчас занимается созданный в рамках дивизиона инженерный центр.

**ООО «ЦТД «Русские Автобусы»**  
Тел.: (495) 720-50-63/29,

## Снова первые

Компаний «Автолайн» является бесспорным лидером на рынке пассажирских перевозок среди частных компаний, работающих в этой области. При этом компания является также и «законодателем моды» по вводу новых моделей маршрутного такси на линии. Так транспортные предприятия, входящие в Группу «Автолайн», первыми заменили столь привычные с советских времен «Рафики» на весьма перспективную в то время «Газель», а затем, начиная с 2005 г. на маршрутах компании приступили к работе 18-ти местных микроавтобусы «Ford 32-26 Автолайн», изготовленные на базе грузового микроавтобуса «Ford Transit». Специалисты компании принимали непосредственное участие в разработке модели; машина получилась весьма комфортной, что позволило ей занять достойное место в ряду микроавтобусов, обслуживающих пассажиров не только на территории нашей страны, но и ближнего зарубежья.

В настоящее время «Автолайн» уже начинает постепенную замену данных микроавтобусов на более вместимую модель автобуса фирмы «Iveco», но это не означает, что понравившийся пассажирам «Ford» отжил свой век. Отработав на маршрутах Москвы и Подмосковья, он и на сегодняшний день находится в полном рабочем состоянии и может прослужить ещё весьма долгое время.

К сожалению тарифы на пассажирские перевозки в стране не везде карелируются с постоянным ростом цен на топливо. Поэтому стоимость по которой реализуется «Ford Transit», будет экономически привлекательной и позволит перевозчикам в регионах заменить не столь комфортабельную и не совсем



**Директор фирмы ООО «ЛидерАвтоТрэйд»**  
**В.Ф. Гусаров**

безопасную «Газель» на более респектабельный, надежный и вместительный «Ford». Данная итерация позволит в значительной степени повысить безопасность перевозок в регионах. Разница в цене между новой «Газелью» и 2,5 годовалого «Ford» составляет 50-80 тыс. руб.

Предлагаем всем региональным перевозчикам взаимовыгодное сотрудничество. Торопитесь автомобилей «Ford» не так много, и на всех не хватит!

**\* По вопросу приобретения обращаться: г. Москва, 1-й Котляновский переулок, д.1, тел. 8-916-744-44-21, 8-901-562-23-44, 8-926-148-37-75**



Стенд Минского автомобильного завода



В рамках МАФ 2008 прошел Круглый стол по теме «Автомобильные пассажирские перевозки»



«София» - микроавтобусы для пассажирских перевозок фирмы «PEUGEOT»



Пассажирские автобусы китайской фирмы YUTONG

# КАВЗ-4235



# 4238 «Аврора»



## Технические характеристики автобусов КАВЗ-4235 и 4238

Тип	КАВЗ-4235	КАВЗ-4238	
	Городской (4235-03), пригородный (4235-01) или междугородный (4235-02)	Пригородный или междугородный	
Габаритные размеры, мм	8380x2500x3085	10000x2500x3085	
База, мм	3600	4900	
Высота потолка в салоне, мм	1960	1980	
Количество дверей	2	2	
Число мест	25/56; 31/54; 29/52	35/40; 39/44	
Снаряженная масса, кг	6920; 7070; 7110	8435; 8320	
Полная масса, кг	10975; 11040; 10940	12250	
Вместимость топливного бака, л	105	170	
Объем багажных отсеков, м <sup>3</sup>	1,75	3,5	
Модель двигателя	Cummins ISBe150.31	Cummins 6ISBe210	Deutz TCD2013 L04 4V
Рабочий объем, л	3,9	6,7	4,76
Число и расположение цилиндров	4R	6R	4R
Мощность, л.с. (кВт)	150 (110)	207 (155)	215 (158)
Крутящий момент, Нм	550	800	
Коробка передач	ZF 5S600BO 5-ступенчатая	ZF 6S700BO 6-ступенчатая	
Максимальная скорость, км/ч	110	110	

Сайты по автобусам:

<http://www.rusbus.ru/bus/kavz/>  
<http://www.rus-parts.ru/kavz-4238.htm>  
<http://www.comauto.ru/art/248.html>  
<http://www.russian-car.ru/kavz.htm>



- Президент Российского автомобильного транспортного союза Марчук И.Д. торжественно открывает Международный автомобильный форум МАФ 2008



На выставке МАФ 2008 Минский автомобильный завод (МАЗ) представил модель городского автобуса МАЗ 107 с новым двигателем, соответствующим стандарту EURO 4.



В рамках насыщенной программы IV Международного Автотранспортного Форума состоялось подведение итогов конкурса "PRO Движение. Лучший грузовик года в России. Лучший автобус года в России".

Дипломом МАФ 2008 был отмечен автобус МАЗ 6430 А9



Эмблема конкурса "PRO Движение".



«ТАС уполномочен .....



**Давно хотел написать о деятельности Российского автотранспортного союза, в особенности его региональных структур. Да все как-то руки не доходили. Сегодня дошли.....**

Президент тверского автотранспортного союза (ТАС) Евгений Викторович Орлов – человек деятельный. Темпераментный и очень болеющий за проблемы автотранспортников. Должность хоть и громко звучит, но является общественной, т.е. за эту работу он не получит ни копейки. Сам владеет автопредприятие и о проблемах перевозчиков знает не понаслышке. По словам окружающих, работает по 18ч в сутки и неизвестно, где больше: на своем предприятии или на общественном поприще.

Немного отвлекусь. За неимением в Минтрансе России руководящей и координирующей структуры в виде Федерального агентства автомобильного транспорта, эту работу вынуждены были взять на себя такие общественные организации, как Союз транспортников России, Российский автотранспортный союз и др. они и взяли. Но это, если говорить о центральных органах. А на местах, в регионах все зависит от людей, возглавивших эти подразделения. Вспоминаю командировку в один из регионов Черноземья. Там, опять-таки на общественных началах, возглавила местный автотранспортный союз дама, занимающая довольно высокий пост в областной администрации. На мой вопрос: сколько коллективных членов в организации, застенчиво ойкнула и сказала, что точно не знает. О деятельности областного союза говорила долго, красиво, но абсолютно некорректно. Так общие слова: «защищаем интересы автоперевозчиков», «поддерживаем», «разъясняем», «координируем» - ну и прочее, прочее.

Здесь, в Твери, иное.

- Вы знаете, мы очень долго бились с проблемой так называемых «азиатских автобусов» - с ходу начинает Евгений Викторович, - имеются в виду машины южно-корейского производства. В свое время по дешевке наши областные пассажирские перевозчики

закупили их сотни. Но где-то тогда, года два назад за подписью заместителя начальника ГАИ России выходит некий циркуляр, что де эти автобусы не соответствуют ГОСТу, так как не имеют второй двери, и необходимо прекратить их эксплуатацию.

Как так «прекратить эксплуатацию»?! Машины были завезены в страну легально,

Им на полном законном основании были выданы в ГАИ жёлтые номера, они пролицензированы и т.д. и т.п. И что же теперь ставить их на прикол, к стенке, так сказать? Ну, хорошо, запретите покупать новые машины этой марки, но эти-то зачем выводить из эксплуатации?! Эта мера сразу ставит на грань банкротства значительную часть наших пассажироперевозчиков.

Стали разбираться. Ведь не одни мы такие. Этим автобусов в стране уже сотни тысяч!

Обратился в РАС, лично к Ивану Дмитриевичу Марчуку. Тот отвечает мол, врежьте вторую дверь и дело с концом.

А что значит врезать вторую дверь- это изменение конструкции. А не дай БОГ, конечно, что случится, или машина раньше срока сломается- к производителю уже никаких претензий не предъявишь! Ответ один: «вы изменили конструкцию».

Долго мы бились в одиночку. Хорошо, что нас поддержала в этом Галина Александровна Архипова – глава Росавтотранснадзора области. Да ещё в Конаковском ПАТП нашлись грамотные юристы, которые смогли в суде доказать неправомерность этого распоряжения. К счастью, кое-как отбились, но сколько трудов, времени и нервов это стоило!

**- Я так понял. Евгений Викторович, воевать приходится в одиночку?**

- Ну почему же в одиночку: как я уже сказал, руководитель Росавтотранснадзора Галина Александровна, спасибо ей огромное, здорово помогла, хотя, казалось бы, не ее это дело. Да и свои внутренние областные проблемы мы решаем самостоятельно, но непременно опираясь на авторитет всего Российского автотранспортного союза. А как же без этого? Но есть проблемы, которые на местном уровне даже при активной поддержке РАС не решить!

**- Какие именно?**

- В уголовном кодексе есть такая 171-я статья, которая гласит: «Нарушение лицензионных требований влечет уголовную ответственность». Страшная статья! Понятно, когда речь идет, допустим, о незаконной нефтедобыче или нелегальной вырубке леса, но пассажирских-то перевозчиков за что сажать?!

**- Но есть ведь один простой выход, Евгений Викторович, не нарушать эти самые лицензионные требования.**

- Это легко сказать, гораздо сложнее выполнить. Возьмем конкретный пример. Есть в Осташковском районе на Селигере, малое пассажирское автопредприятие.

Его автобусы ходят на Москву. Партнером его является ГУП «Мострансавто». Все замечательно, но вдруг принимается решение переоформить с такого-то числа все паспорта междугородных маршрутов. Автобусы у предприятия старенькие, но исправные, бегают. С автостанцией в Москве договоренность есть, все наших там знают. Приезжают осташковцы переоформлять, а там, как водится, тянут, а работать-то надо. Никто в «Мострансавто» не возражает, претензий нет, но в один, далеко не прекрасный момент приходит муниципальная милиция и требует: «Паспорт покажи. Ага, паспорта нет – до трех лет». А за что?

Осташков кое – как удалось отбить, о вот аналогичное предприятие в Колязине довели до суда. Руководитель ушел от приговора с формулировкой: «деятельное раскаяние». Вдумайтесь – он, по сути, признан уголовным преступником! Просто потому, что не успел переоформить документы. А к формулировке «нарушение лицензионных требований» можно притянуть все, что угодно. И угодить в конечном итоге за решетку.

**Необходимая ремарка**

**Честно говоря, мне показалось, что Евгений Викторович излишне драматизирует. Не полез, полез в Уголовный кодекс. Цитирую:**

*«Статья 171. Незаконное предпринимательство.*

*Осуществление предпринимательской деятельности без регистрации либо без специального разрешения (лицензии) в случаях, когда такое разрешение (лицензия) обязательно, или с нарушением условий лицензирования... наказывается штрафом в размере от трехсот до пятисот минимальных размеров оплаты труда или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от трех до пяти месяцев, либо обязательными работами на срок от ста восьмидесяти до двухсот сорока часов, либо арестом на срок от четырех до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до трех лет».*

**Не хило, неправда ли?...**

Энштейн как-то заметил: «Я знаю только две бесконечные вещи: Вселенную и человеческую глупость. Впрочем, насчет Вселенной я не вполне уверен».

**- Евгений Викторович, но всё – таки пока никто, насколько я знаю, за решетку не угодил?**

- Пока нет, но этот Дамоклов меч висит над каждым пассажирским перевозчиком, и это здорово мешает работе, выбивает из колеи, я уж не говорю о времени и затраченных нервных клетках, которые, как известно, не восстанавливаются.

Да, все мы не безгрешны и проверки, конечно же, необходимы, но не так часто не по любому поводу. А иногда, проверяющие полностью занимают придирами. Причем откровенно цинично, я бы сказал...

**- Евгений Викторович, а вы не преувеличиваете?**

- Судите сами. В тот же Осташков приехал майор из областной муниципальной милиции. Спрашивает

местного коллегу: «У тебя по 171 – й дела есть? Нет? Сейчас будут, пошли?». И прямехонько направляются в пассажирские автопредприятие. Находят мелкие нарушения и привлекают к ответственности руководителя за нарушение лицензионных условий. Это порядок?

Я скоро буду защищать в суде интересы одного из наших лицензиатов – Бежецкое АТП. Росавтонадзором была проведена плановая проверка и выявлено нарушение режима отдыха одного из водителей – вместо положенных 12 ч., тот отдыхал 9 с половиной. Директор объяснил, что вышел из строя автобус, и он, чтобы обеспечить доставку смены с местного завода, вызвал того самого водителя. Да, водитель не отдохнул 12 ч., но ведь бывают иногда и форс-мажорные обстоятельства – на это необходимо делать скидку. Не сажать же руководителя, в самом деле, за эти несчастные два с половиной часа?!

Мне часто приходится участвовать в судебных заседаниях по таким вот вздорным обвинениям. И вот что я вам скажу: сегодня пассажирский автоперевозчик у нас в стране бесправен. На стороне государства законы, огромная карательная машина. На стороне предпринимателя – ничего!

**- Но есть ведь недавно принятый Устав автомобильного транспорта.**

- Да, есть, но этого далеко недостаточно. Есть масса всяческого рода подзаконных актов, положений, постановлений, указаний, инструкций, которые зачастую противоречат друг другу. Суды практически всегда выносят решения в пользу контролеров, а не пользу предпринимателей.

**- Неужто, все так плохо, Евгений Викторович?**

- Да нет, конечно, извините, что я зациклился на наших проблемах, но вы знаете, совсем уж они меня достали. Ведь ко мне автотранспортники прибегают со своими бедами. Когда все хорошо, то и союз, вроде как бы и не нужен. Очень сильное давление мы испытываем со стороны контролирующих органов. Тут недавно на заседании нашего союза выступил директор Бежецкого АТП и пожаловался, что его предприятие за три месяца проверили четыре ко-





миссии: санитарная, экологическая, транспортная и пожарная. Причем цель каждой из них – обязательно выявить нарушения и наложить штрафные санкции. А это минимум – 30 000 рублей. Для малого или даже среднего предприятия, а их у нас подавляющее большинство, бремя непосильное! Средняя зарплата водителя у нас где-то 7 000 рублей.

И если раньше с контролерами можно было хоть как-то договориться...

- ?...

- Нет, нет, не подумайте о взятках: просто посыпать голову пеплом, повиниться, и они входили в положение. То сейчас это стало просто невозможно. Установка такая: если комиссия не нашла нарушений – значит плохо поработала.

«Где подпись в путевом листе», - спрашивает проверяющий.

«Да вот же она», - отвечает водитель.

«Э, нет, - возражает контролер, - подпись должна стоять не в правом нижнем углу, а в левом».

Все! Нарушение замечено, отмечено и задокументировано!

Я часто общаюсь со своими коллегами из других регионов и должен отметить, что наши проверяющие ещё ничего, там гораздо хуже.

Хотя и нам приходится нелегко.

Вот проводится, допустим, пресловутая операция «Автобус». Приезжают гаишники на автовокзал и начинают проверять техническое состояние машин. Каким образом: надевают перчатки и трясут рулевые тяги. «Так, руль у тебя неисправен, - звучит текст, - снимай номера!».

Снимаем. А что значит снять номера? Это снова техосмотр, оформление документов и т.д. Словом, канитель как минимум на 2-3 недели.

**- Что часто на ощупь проверяют?**

- Почти всегда. Иногда, правда, привозят с собой рулемер. Прямо на асфальте его разложат – и давай работать! А то, что рядом с автовокзалом пункт техосмотра со всем современным инструментарием – их абсолютно не колышит! У них запланировано 20 протоколов. И будьте уверены – задание успешно выполнят! А как проще всего это сделать? Придраться к техническому состоянию машин. Автобусы то у нас, как правило, не новые.

Доходит до того, что водитель сразу после снятия номеров проходит техосмотр и выясняется – у него все в порядке, но поезд уже ушел.

А автовладелец ко всему прочему вынужден ещё и штраф заплатить.

Да дело даже не в этих штрафах, а в том, что сорваны рейсы, недополучена прибыль, а самое главное, конечно, пассажиры не смогли вовремя попасть туда, куда им необходимо... Страдает деловая репутация автоперевозчика. Иногда просто руки опускаются.

Сейчас сделаю чистосердечное признание: вы знаете, на время проведения операции «Автобус» я вообще запрещаю водителям своего автопредпри-



ятия покидать парк. Лучше сорвать рейсы единожды, чем в течение двух-трех недель, пока не оформишь номера вновь. Вот так!

Это я говорю о довольно крупных пассажирских перевозчиках. Мое предприятие занимается, например, междугородными перевозками, а если речь вести о маршрутках – то вообще бесправны. А их только в Твери ни мало, ни много порядка одной тысячи, и они здорово выручают горожан и муниципальные власти. Уйди они в одночасье с этого рынка – и полумиллионный город встанет! А их прессируют по полной программе. Так что мое предположение об их уходе не такое уж фантастическое.

**- Евгений Викторович, но есть все-таки проблемы, которые удалось благополучно разрешить вашему союзу?**

- Есть, конечно, как не быть. Иначе зачем бы мы вообще были нужны. Но опять-таки, опираясь на авторитет всего РАС, СТР, других организаций и конкретных столичных политиков.

**- Интересно...**

- Да, здорово нам помогает наш земляк, депутат Госдумы, заместитель председателя комитета по безопасности Владимир Абдуалиевич Васильев. Это он помог разогнать в Ржеве мафию, которая монополизировала все пассажирские перевозки в этом городе.

Он же помог нормализовать процедуру техосмотра в области. Раньше с этим делом у нас полный дурдом был. Люди с ночи занимали очереди, так как были жестко закреплены за станциями техосмотра по месту жительства. Я сам как-то две ночи провел в такой очереди.

Отсюда и коррупция: проверяющие знали, что человек никуда не денется и вынужден будет вновь и вновь приезжать на эту же станцию. Васильев вмешался, и теперь у нас существует очень демократическая система, по которой автовладелец может пройти техосмотр на любой станции области. Я могу сегодня позвонить в Осташков, Вышний Волочек, или, допустим, в Ржев и мне любезно ответят: «Приезжайте».

**- Замечательно.**

- Да, удобно, но недавно, наши чиновники попытались сломать эту систему. На одном из областных совещаний вдруг с удивлением слышу выступление одного такого деятеля, который с гордостью докладывает, что в области создаются специализированные пункты проверок для маршруток, грузовиков и автобусов.

Пришлось снова доказывать, что это решение создает почву для коррупции. Нас, как всегда, поддержал в этой борьбе Владимир Васильев. Удалось отстоять свою правоту.

**- Евгений Викторович, многие пассажирские перевозчики области сетуют на несовершенство механизма формирования экономически обоснованных тарифов и компенсации убытков предприятий. Делается ли что-нибудь вашим союзом в этом направлении?**

- Безусловно. Это одна из наших самых болезненных проблем. Не остается средств на развитие предприятий, даже на выплату достойных зарплат. Впрочем, не буду долго распространяться. Мы направили запрос Губернатору Тверской области Д.В.Зеленину с просьбой установления экономически обоснованных тарифов.

**- Ответ есть?**

- Пока нет, но надеюсь, вопрос будет решен положительно. Губернатор достаточно внимательно относится к нашим нуждам, и мы уже ощутили это отношение. Значительно обновился парк автобусов, например, в регионе выделяются средства на модернизацию автовокзалов и станций, автомобильных дорог. Но есть глобальная проблема, в решении которой даже он не в силах помочь...

**- А именно?**

- Полное отсутствие законодательно-правовой базы, регулирующей автомобильные перевозки, как грузовые, так и пассажирские. Устав не в счет – это, так сказать, конституция автомобилистов, а конкретика должна быть подробно прописана в других правовых актах, в автомобильном кодексе, например, которого до сих пор нет. В других документах, на которые мы могли бы опираться в своей деятельности.



Ведь доходит порой до курьезов. Принимал я как-то участие в судебном заседании, где пассажирского перевозчика на полном серьезе обвиняли в том, что он не согласовал расписание движения автобусов в междугородном сообщении с «областным управлением транспорта» и «местными Советами депутатов трудящихся»? Этих органов нет уже почти два десятка лет, но двухсотый приказ от 1983 г. продолжает действовать, поскольку другого нет! И контролеры всех мастей продолжают им пользоваться. Причем с формальной точки зрения они абсолютно правы.

**- Какое решение вынес суд?**

- В нашу пользу, конечно, там тоже не дураки сидят, но нервы все-таки помотали, да и времени на отстаивание совершенно очевидной правоты было потрачено уйма. Чтобы этого не происходило, необходимо в срочном порядке принять соответствующие документы.

**- По-моему, Евгений Викторович, это вечный вопрос.**

- К сожалению...

**- Что еще вас беспокоит, Евгений Викторович?**

- Есть еще одна специфическая, чисто тверская, я бы сказал, проблема: экспансия столичного региона на наш рынок автомобильных перевозок.

- ?..

- Вы понимаете, у соседей на развитие средств хватает, и они пытаются «окучивать» соседние регионы. Осваивать рынок пассажирских перевозок Сибири или Дальнего Востока, они, понятное дело, не поедут. А тут все под боком. Причем экспансия идет как в явном, так и в закамуфлированных видах.

**- Поясните.**

- В явном – это когда ГУП «Мострансавто» в лице своего Волоколамского автопредприятия осваивает междугородные маршруты в нашей области, вытесняя наших перевозчиков. У них и денег, и техники достаточно.

- Есть еще способ «тихой сапой» - это когда действуют через наших же перевозчиков: «Давайте, ребята, мы придем, возглавим ваше предприятие, и все у вас будет замечательно». Некоторые, к сожалению, соглашаются. С этим явлением очень сложно бороться.

**- Но вы не сдаетесь?**

- Ни в коем случае. Вы извините, я вам тут совсем безотрадную картину нарисовал, но, поверьте, наболело!

Конечно, не все так плохо. Для тех, кто выжил в 90-е годы, это не так уж страшно. Но на рынок приходят новые игроки, у которых нет той закалки, и у них порой опускаются руки. Если думать о будущем пассажирских автоперевозок, да и автотранспортной отрасли в целом, то все вопросы, о которых мы с вами сегодня говорили, должны быть решены как можно скорее. Это вопрос выживания.

**- «ТАС уполномочен заявить...».**

- Вот именно!



**P.S.** Что касается многочисленных проверок предприятий малого и среднего бизнеса, то положение здесь, кажется, меняется в лучшую сторону. На момент подписания этого номера вновь избранный Президент России Дмитрий Медведев неоднократно заявлял на различных совещаниях, что количество такого рода проверок необходимо резко ограничить определенными плановыми сроками. Правда, обращает на себя внимание вроде бы малозначимая оговорка: «внеплановые проверки можно проводить только в тех случаях, когда поступила информация, что на предприятии допущены нарушения, могущие нанести вред жизни и здоровью граждан».

Наши чиновники, жиреющие на поборах, уж будьте спокойны, воспользуются этой лазейкой. Любой сигнал о просроченном огнетушителе или о невывмытых руках продавщицы тети Маши в овощной лавке повлечет за собой масштабную комплексную проверку. Это наши контролеры, поверьте, делать умеют.

Но в любом случае принятие такого правового акта весьма полезно: это дает в руки предпринимателей грозный инструмент, который поможет им в борьбе с коррупцией и взяточничеством.

Надеемся, на автотранспорте тоже...

По материалам  
Журнала «Автомобильный транспорт»  
№6, 2008г.

## Муниципальный автобус спешит на помощь

В апреле в Твери вовсю разгорелся транспортный скандал: на маршруты перестала выходить половина подвижного состава трамваев и троллейбусов. Как говаривал Виктор Иванович Черномырдин: «Вечно у нас в России стоит не то, что нужно...». Отдуться пришлось, как всегда во всех случаях без исключения и во всех городах и весях нашей необъятной Родины, неутомимому и безотказному труженику - муниципальному автобусу. А, да ещё и маршруткам. Впрочем, владельцы последних внакладе не остались.

Суть сложившейся ситуации, если коротко, в следующем: 1 апреля было открыто новое городское муниципальное предприятие «Городской электро-транспорт» вместо обанкротившегося Трамвайно-троллейбусного управления. Энергетики мгновенно предъявили новому предприятию счёт в 11 млн. руб., погасить который оно, естественно, не могло. Начались отключения энергоснабжения. А тут ещё с того же 1 апреля (Господи! Ну, почему наши чиновники так любят этот день: сделайте, в конце концов, так, чтобы то или иное новшество было введено 31 марта или, скажем, 2 апреля?! Разве они не знают, что 1 апреля называют не только Днём смеха, но и Днём дураков?!) цена за одну поездку выросла на 1 руб., что не добавило настроения горожанам: ездить в переполненных автобусах стало дороже. Как сказал мне на остановке мрачноватого вида мужик: «Нас опять поимели в особо циничной форме».

Областным и городским руководителям транспорта, ясное дело, было не до кого.

Корреспонденту журнала

«Автомобильный транспорт» И. Самойлову менее удалось встретиться и поговорить с руководителем крупнейшего в области пассажирского перевозчи-

ка ОАО «Тверьавтотранс» Александром Рукавишниковым.

**- Александр Владимирович, сколько сегодня ваших автобусов работает на внутригородских пассажирских перевозках?**

- Около 40 машин.

**- Не маловато ли для полумиллионного города?**

- Согласен. Но имейте в виду, что мы хоть и крупнейший, но не единственный пассажирский перевозчик в Твери. Кроме того, имея в своём парке около 90 единиц подвижного состава, обладаем достаточно широкой свободой манёвра. Ведь мы обслуживаем ещё и междугородные и пригородные маршруты.

И всё же вы правы - машин не хватает. До недавнего времени ситуация казалась безнадёжной: власти **не** очень-то обращали внимание на наши проблемы. Но с конца 2006 г. положение стало выправляться. Профицит областного бюджета позволил направить значительные средства на приобретение нового подвижного состава. Мы вовремя пролоббировали, в хорошем смысле этого слова, свои интересы, а губернатор, спасибо ему, нас поддержал, и в прошлом году было приобретено около 1100 автобусов для пассажирских перевозчиков области. То есть подвижной состав был обновлён на 10%. Это очень хороший показатель и, надеемся, что такие темпы обновления автобусного парка области будут сохранены и в дальнейшем.

**- Ну, знаете ли, на бюджет надеяться, но и сам не плошай: что вами предпринимается, чтобы обновить подвижной состав?**

К сожалению, у нас немного возможностей для этого. Тем не менее, если вы были в нашем городе



ещё не- несколько лет назад, то, наверное, заметили, что вместо ПАЗиков и стареньких иномарок на улицах Твери стало гораздо больше новых вместительных ЛиАЗов жёлтого цвета.

**- Да, это бросается в глаза.**

- Вот видите. Мы сознательно выбрали машину этой устоявшейся, надёжной и хорошо зарекомендовавшей себя в наших условиях марки. А силовые агрегаты приобретаем на Ярославском моторном заводе.

**- Поддерживаете отечественного производителя?**

- Можно, конечно, и так сказать, а если честно, то есть двигатели и получше - Катерпиллер, например, но он гораздо дороже. Когда мы посчитали соотношение цены и качества, то остановились на ярославце. На первом этапе, считаем, важнее как можно быстрее обновить автобусный парк, а потом посмотрим: пусть наши отечественные машиностроители догоняют Автобусы и маршрутки на улицах Твери своих зарубежных конкурентов, и мы с удовольствием полностью перейдём на их продукцию.

**- Александр Владимирович, с 1 апреля стоимость одной поездки по городу возросла на рубль и составила 8 руб. Этого достаточно?**

- Да нет, конечно, она должна составлять как минимум 10 руб., а то и выше. Пока это сделать невозможно, чтобы избежать социальной напряжённости. Но ведь экономически необоснованно занижены и тарифы на пригородных и междугородных маршрутах.

**- И сколько?**

- Сегодня это 1,2 руб./км в пригородном и междугородном сообщении.

**- А вы считаете?**

- Наши экономисты посчитали, что на междугородных перевозках экономически обоснованный тариф 1,96 руб./км, в пригородном сообщении - 1,76,

Кроме того, наше предприятие работает по общей системе налогообложения, т.е. фактически у нас налоги на 18% выше, чем у перевозчиков, работающих на вменённом налоге.

**- Почему?**

- Видите ли, вменённый налог более льготная система, и многие предприниматели пошли по пути дробления на мелкие, до 20 машин, компании.

**- Ну, так в чём же дело?..**

- Областные власти видят перспективу дальнейшего развития пассажирских перевозок не в дроблении, а, наоборот, в укрупнении автопредприятий, и я считаю это правильным. Кто знает, какими социальными конфликтами обернулся бы кризис городского пассажирского электротранспорта в апреле этого года, если бы не своевременная поддержка крупных автопредприятий.

**- Александр Владимирович, помимо этого, пополняя на «лишних» 18% областной бюджет, вы, наверное, вправе рассчитывать на соответствующую помощь со стороны областной администрации?**

- Конечно. Как я уже говорил, успешно обновляется подвижной состав, благодаря чему мы за последний год в полтора раза увеличили пассажирские перевозки, пригородных маршрутов стало 20 вместо 10, сейчас приобретаются новые суперсовременные автобусы для междугородных перевозок.

**- А куда вы ездите?**

- Москва, Ржев, Конаково, Кашин, другие города. Мы только в прошлом году акционировались, а в планах уже сделать под брэндом «Тверьавтотранс» транспортный концерн. Я думаю, немного найдётся в России аналогичных регионов, где столь радикально и в короткий срок произошли такие структурные изменения в области автобусных пассажирских перевозок.

В ближайшее время, буквально в этом году приступаем к реконструкции нашей инфраструктуры.

**- Что вы имеете в виду, Александр Владимирович?**

- Модернизацию автобусных вокзалов и станций.

**- А они разве под вашим управлением?**

- Да. Это автовокзалы в Твери и второго по численности города Ржева и девять автостанций в районных центрах области.

**- Беспокойное хозяйство...**

- Беспокойное, но крайне необходимое, я уж не говорю о том, что это единственный основной вид деятельности, который является прибыльным, в какой-то мере, перекрывает наши убытки от перевозок пассажиров.

Но автовокзалы и станции должны обновляться точно так же, как и подвижной состав. Ведь нагрузки на них очень велики. Так, например, через тверской терминал в будние дни проходит до 6-8 тыс. человек, в выходные - до 12-15!

В России только недавно власти повернулись к этой проблеме лицом. Мы тоже разработали новую программу модернизации этих предприятий. Из трёх видов обновления - капитальный ремонт,



реконструкция и новое строительство - предпочтение отдано реконструкции. Капремонт мало что даёт а плане расширения площадей и расширения функций; новое строительство - слишком дорого, и возникает масса организационных проблем с землеотводом. Поэтому был выбран вариант реконструкции с наращиванием этажности. Разработана целая программа модернизации на первом этапе районных автостанций. Уже готовы проекты двух таких станций и в ближайшее время здесь начнутся работы.

**- Александр Владимирович, вы упомянули наращивание этажности, значит ли это, что дополнительные площади будут сдаваться в аренду?**

- Разумеется. Но коммерческая составляющая здесь не главная. Арендаторами станут, прежде всего, различного рода социальные службы, чтобы максимально приблизить их к населению, ведь через местную автостанцию проходят с той или иной степенью периодичности практически все взрослые жители данного района и им очень удобно, не отходя, что называется, от кассы решить какие-то другие свои дела.

**- Например?**

- Ну, например, где-то мы планируем разместить пенсионные фонды. Согласитесь - это ведь очень удобно. Проекты уже согласованы с главами муниципальных образований и получили их одобрение.

**- Александр Владимирович, как известно, мечты - это планы в уме, а планы - мечты на бумаге. Насколько реально воплотить в жизнь эту программу?**

- Единственно, что может притормозить реализацию этого проекта, это опять-таки недостаточное финансирование.

Дело в том, что тот процент, который мы получаем от перевозчиков за эксплуатацию терминалов, совершенно недостаточен для проведения полномасштабной модернизации. Помимо всего, хотелось бы сделать наши автостанции более удобными, комфортными, яркими и красивыми -

ведь это публичные места. Здесь пассажирам должен быть обеспечен весь комплекс современных услуг. Но сегодня мы не можем обеспечить всё это при существующей системе оплаты эксплуатации терминала перевозчиками. Мы считаем, что эти отчисления должны быть увеличены или нам придётся взимать деньги непосредственно с пассажиров.

И ещё раз, возвращаясь к тарифам в пригородном и междугородном сообщении, хочу сказать, что они должны быть увеличены и отличаться у различных перевозчиков.

**- Поясните, пожалуйста.**

- Ну, вот смотрите: в авиации, например, пассажир может выбирать среди нескольких авиакомпаний. Разница здесь не только в уровне безопасности и комфорта, но и в цене билета. Почему бы не

перенести этот принцип на автобусные перевозки. Я, например, зная, что у этой компании надёжные комфортабельные автобусы, а у водителя достойная зарплата, и он, сидя за рулём, не думает, как ему свести концы с концами и прокормить свою семью, доверил свою жизнь или, допустим, жизнь и безопасность своего ребёнка, немного переплатив, именно этому перевозчику.

**- Боюсь, не все с вами согласятся...**

- Не все. Да и не надо, чтобы все. Главное, чтобы у человека было право выбора, и он был чётко проинформирован: какая компания его везет и за что он платит деньги. Надеюсь, вскоре с этой обезличкой, когда пассажиры платят всем перевозчикам одинаково - по 1 руб. 20 коп. за километр, будет покончено.

Сейчас мы заняты введением на наших терминалах новой программы с тем, чтобы пассажир, покупая билет, знал, автобус какой конкретно компании доставит его к месту назначения.

И ещё, тарифы должны быть либо экономически обоснованными, либо тот, кто их регулирует, должен компенсировать разницу в полном объёме.

**- Спасибо, Александр Владимирович.**

Пока длился конфликт между энергетиками и электротранспортниками автобусы «Тверьавто-транса» продолжали исправно перевозить горожан по девяти наиболее загруженным направлениям: Соминка, Южный, Химинститут, Константиновка, Заволжье и др.

Кроме того, необходимо было не допустить сбоев на других маршрутах. Короче говоря: к своей головной боли - да ещё и чужая бестолковщина. Тем не менее и из этой сложной ситуации коллектив вышел с честью.

И под занавес - местный анекдот.

Две блондинки стоят на автобусной остановке «Речной вокзал».

- Ты какой номер ждёшь?

- «Двойку» до Южного.

- А я 22-й до Сахарово. Подходит автобус № 222.

О, вместе поедем! - радостно кричат блондинки, и обе лезут в салон.

Да погодите вы смеяться... Вся соль анекдота в том, что обе добрались до нужного каждой места. Просто специалисты «Тверьавто-транса» выстроили маршрут таким образом, что 222-й заменил сразу несколько маршрутных такси, в том числе «Двойку» и автобус № 22, чем и вызвал недовольство владельцев маршрутных такси. Они неоднократно обращались в различные инстанции с требованием закрыть этот автобусный маршрут. Зато очень довольны остались местные жители. И не только блондинки...

На очереди открытие других маршрутов.

## Навигатор для танка

Космическими приемниками планируют оснастить всю российскую боевую технику



*Глобальная навигационная спутниковая система - сокращенно ГЛОНАСС - должна превратиться в надежного спутника военных, транспортников, геологов и землеустроителей.*

Это требование закреплено в постановлении правительства, которое опубликовала «Российская газета». В документе четко прописано, что, начиная с 2010 года необходимо оснастить аппаратурой спутниковой навигации. Это - практически все космические аппараты, самолеты и вертолеты, морские и речные суда, автомобили и железнодорожный транспорт, перевозящие пассажиров, а также специальные и опасные грузы. На связь со спутником поставят геодезические приборы и аппаратуру, которую используют при составлении земельного кадастра, и средства для синхронизации времени.

Иными словами, страна постепенно начинает переход на качественно новую систему позиционирования. Точное - до 1 метра - расположение любого корабля, авиалайнера, железнодорожного эшелона подскажут вращающиеся на высоте около 20 километров вокруг Земли навигационные спутники. В идеале их должно быть 24: такое количество аппаратов гарантирует круглосуточное отслеживание любого более-менее крупного объекта на планете. Для просмотра российской территории достаточно 18 спутников. Пока их на орбите 16. Три аппарата планируют отправить в космос в конце нынешнего месяца, еще три - в декабре.

Какие-то спутники придется время от времени выводить из группировки ГЛОНАСС. Одни - по техническим причинам, другие - после завершения эксплуатационного срока. Но, как утверждают в Роскосмосе, группировка в любом случае будет постоянно наращиваться. Так что орбитальных проблем при выполнении правительственного постановления возникнуть не должно. Значительно трудней обеспечить потенциальных пользователей отечественными приемниками сигнала и специальными навигационными картами. В идеале они должны быть компак-

тными, дешевыми и простыми в управлении. Пока выполнить эти требования нашим промышленникам не удастся. Поэтому российский супернавигатор для большинства автолюбителей, хозяев домашних животных и любителей путешествий все еще остается недоступной экзотикой.

Особое внимание в постановлении правительства уделено военным. Оно и понятно, ведь речь о важнейшем элементе национальной безопасности. В интересах оборонного ведомства ГЛОНАСС работает с 1995 года. Однако о массовом использовании этой системы в военных целях речи до сих пор не шло. Ситуацию решено изменить в корне. Аппаратурой спутниковой навигации предписано оснащать практически всю армейскую и флотскую технику. Причем не только в Вооруженных силах, но и других силовых структурах государства. С порядком и этапностью такого «перевооружения» военным предстоит определиться еще до конца года.

Отдельной строкой в документе прописана важность орбитальной навигации для повышения уровня безопасности пассажиров. Что стоит за этими строками, корреспонденту «РГ» объяснил заместитель генерального конструктора Российского научно-исследовательского института космического приборостроения - головной организации по ГЛОНАСС - Игорь Никушин. По его словам, тревожными датчиками в России уже оборудованы, к примеру, морские суда и самолеты. Однако два спутника, через которые сейчас в спасательные центры передают сигналы бедствия, готовы выдавать информацию лишь через полтора часа после чрезвычайного происшествия.

- ГЛОНАСС сократит прохождение сигнала до 5 минут, - утверждает Никушин. - А в таких ситуациях время на вес золота. Тем более что каждый час после трагедии снижает вероятность выживания человека в среднем на 70 процентов.

Как говорится, другие комментарии излишни.

Российская газета - Федеральный выпуск №4742 от 3 сентября 2008г. Юрий Гаврилов.

**Постановление Правительства Российской Федерации от 25 августа 2008 г. N 641 г. Москва «Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS»**

Опубликовано 3 сентября 2008 г.

В целях обеспечения национальной безопасности, проведения независимой политики в области спутниковой навигации, повышения эффективности управления движением транспорта, уровня безопасности перевозок пассажиров, специальных и опасных грузов, а также совершенствования геодезических и кадастровых работ Правительство Российской





Федерации **постановляет**:

**1.** Оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS подлежат следующие транспортные, технические средства и системы:

**а)** космические средства (ракеты-носители, разгонные блоки, космические аппараты и корабли, спускаемые капсулы (аппараты));

**б)** воздушные суда государственной, гражданской и экспериментальной авиации;

**в)** морские суда и суда внутреннего речного и смешанного («река - море») плавания;

**г)** автомобильные и железнодорожные транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, специальных и опасных грузов;

**д)** приборы и оборудование, используемые при проведении геодезических и кадастровых работ;

**е)** средства, обеспечивающие синхронизацию времени.

**2.** Виды транспортных, технических средств и систем, указанных в подпунктах «г» - «е» пункта 1 настоящего постановления и подлежащих оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, определяются федеральными органами исполнительной власти в установленной сфере деятельности.

**3.** Оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS подлежат технические средства и системы, образцы вооружения, военная и специальная техника, предназначенные для Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов, в которых предусмотрена военная и приравненная к ней служба, а также транспортные средства, поставляемые и используемые для обеспечения органов, в которых предусмотрена военная и приравненная к ней служба.

Перечень технических средств и систем, образцов вооружения, военной и специальной техники, а также транспортных средств, подлежащих оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, определяется руководителем соответствующего федерального органа исполнительной власти.

**4.** Федеральным органам исполнительной власти, в которых предусмотрена военная и приравненная к ней служба, утвердить в 2008 году порядок и этапность оснащения аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS транспортных, технических средств и систем, указанных в пунктах 1 и 3 настоящего постановления.

**5.** Федеральным органам исполнительной власти обеспечить с 2010 года проведение работ по поэтапному оснащению аппаратурой спутниковой навигации

ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS находящихся в эксплуатации (вводимых в эксплуатацию) транспортных, технических средств и систем, указанных в пункте 1



настоящего постановления.

**6.** Финансовое обеспечение расходных обязательств, связанных с реализацией настоящего постановления в отношении транспортных, технических средств и систем, закрепленных на праве оперативного управления за федеральными органами исполнительной власти или подведомственными им бюджетными учреждениями и федеральными казенными предприятиями, осуществляется в пределах бюджетных ассигнований, предусматриваемых в установленном порядке на их текущее содержание, за исключением расходов, связанных с оснащением технических, транспортных средств и систем, образцов вооружения, военной и специальной техники, состоящих на вооружении (снабжении, в эксплуатации) в Вооруженных Силах Российской Федерации, других войсках, воинских формированиях и органах, в которых предусмотрена военная и приравненная к ней служба.

**7.** Финансовое обеспечение расходных обязательств, связанных с реализацией настоящего постановления в отношении транспортных, технических средств и систем, образцов вооружения, военной и специальной техники, состоящих на вооружении (снабжении, в эксплуатации) в Вооруженных Силах Российской Федерации, других войсках, воинских формированиях и органах, в которых предусмотрена военная и приравненная к ней служба, осуществляется в пределах бюджетных ассигнований, предусматриваемых в установленном порядке на реализацию мероприятий государственной программы вооружения.

**8.** Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органам местного самоуправления муниципальных образований и подведомственным им организациям принять меры по оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS транспортных, технических средств и систем, указанных в подпунктах «б» - «е» пункта 1 настоящего постановления, закрепленных в установленном порядке за этими органами и организациями.

**9.** Установить, что руководители федеральных

органов исполнительной власти несут персональную ответственность за организацию работ по оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS транспортных, технических средств и систем, указанных в пунктах 1 и 3 настоящего постановления.

**10.** Признать утратившими силу постановления Правительства Российской Федерации:

от 3 августа 1999 г. N 896 "Об использовании в Российской Федерации глобальных навигационных спутниковых систем на транспорте и в геодезии" (Собрание законодательства Российской Федера-

ции, 1999, N33, ст. 4118);

от 9 июня 2005 г. N 365 "Об оснащении космических, транспортных средств, а также средств, предназначенных для выполнения геодезических и кадастровых работ, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2005, N 25, ст. 2502).

**Председатель Правительства  
Российской Федерации  
В.В. Путин**

## НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

### Готова ли транспортная отрасль к созданию саморегулируемых организаций?

26 августа 2008 г. в Москве в помещении Торгово-промышленной палаты России проведен семинар по тематике: «Возможность и особенности создания саморегулируемых организаций в транспортно-дорожном комплексе».

Семинар был организован Союзом транспортников России, совместно с Торгово-промышленной палатой РФ, Министерством транспорта РФ, Министерством экономического развития РФ и Российской Академией Наук.

В работе семинара приняли участие:

**от Минтранса России:**

**А.А.Дружинин** - Директор Департамента правового обеспечения и законопроектной деятельности;

**А.Ю.Шерстнев** - заместитель Директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии;

**От Минэкономразвития России:**

**Попова Н.С.** - начальник отдела Департамента государственного регулирования в экономике;

**Г.А.Томчин** - Президент Фонда поддержки законодательных инициатив - один из авторов федерального закона;

**От Министерства транспорта Московской области** - В.Н.Иванушкин, В.А.Кашеев, Н.Н.Тюнеев;

Ведущий Семинара - президент Союза транспортников России В.Б.Ефимов

Во вступительном слове В.Б. Ефимов осветил основные положения Закона и еще раз остановился на наиболее характерных моментах, определяющих роль саморегулирующих организаций в транспортной отрасли. Для успешного продвижения административной реформы необходимо установление и развитие правовых основ для деятельно-



сти саморегулируемых организаций. Он отметил, что в российском законодательстве в настоящее время уже закреплены некоторые отдельные права и обязанности саморегулируемых организаций. В то же время назрела насущная необходимость детализации и унификации законодательства, так как специфика организаций саморегулирования требует модификации и существенного дополнения практически всех имеющихся норм.

В соответствии с концепцией Закона, саморегулируемые организации (далее - СРО) призваны осуществлять регламентацию предпринимательской деятельности своих участников и выполнять функцию посредника между предпринимателями и государственными органами в основных процедурах административного воздействия. В данном Законе дается понятие саморегулирования, как способа самоорганизации определенного вида субъектов предпринимательской (профессиональной) деятельности, устанавливаются отличительные признаки и общие принципы деятельности саморегулируемых организаций, их правовое по-



ложение, требования, в соответствии с которыми некоммерческой организации может быть присвоен статус СРО.

Он предложил обсудить состояние и готовность организаций транспортной отрасли на сегодняшний момент перейти на новый вид взаимоотношений между бизнесом и государством.

Наиболее зрелая и продуманная концепция дальнейшего развития саморегулируемых организаций была представлена на наш взгляд в выступлении директора департамента по работе с предпринимателями Торгово-Промышленной палаты РФ Быкова В.А. Мы решили его опубликовать, чтобы в дальнейшем обсудить затронутые вопросы в нашем бюллетене и развернуть плодотворную дискуссию на указанную тему.

«В России идея саморегулирования очень тесно связана с политикой дерегулирования экономики и проведения реальной административной реформы, направленной на создание отвечающего вызовам времени эффективного государственного механизма.

Именно саморегулируемые организации (СРО) могут стать инструментами, создающими предпосылки для постепенного снижения объема государственного регулирования предпринимательской и профессиональной деятельности в различных сферах социально-экономической жизни.

Саморегулирование имеет уже почти столетнюю историю, но в России эта традиция практически отсутствует. Фактически отсутствуют и традиции легального внесудебного урегулирования споров между формально равноправными участниками экономической деятельности. В силу этого для создания, а тем более активного функционирования организациям саморегулирования требуется внешний толчок. Обычно стимулами к саморегулированию становятся чрезмерное давление на бизнес со стороны государства либо потребителей и стремление предпринимателей вырабатывать правила и наказывать нарушителей, которые могут спровоцировать новую волну чрезмерного вмешательства государственного аппарата в дела бизнеса.

Ни в одной стране с рыночной экономикой нет отдельного закона по саморегулированию, т.к. саморегулирование есть не что иное как способ функционирования организации. Однако на практике в этих странах объединения предпринимателей выполняют реальные функции по регулированию отношений в бизнесе.

По сути, саморегулируемая организация является собой своеобразный орган власти, созданный «снизу». При этом СРО призваны быть регулятором в сфере разрешения объективного противоречия между производителями и потребителями, бизнесом и властью, самими предпринимателями.

Следует отметить, что в действующем российском



ком законодательстве уже имеется ряд положений о саморегулируемых организациях. Так, федеральными законами «О несостоятельности (банкротстве)», «О рынке ценных бумаг», «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» предусматривается создание СРО в соответствующих сферах профессиональной или предпринимательской деятельности.

Начинают развиваться различные формы саморегулирования и в иных сферах бизнеса (страхование, строительство и др.). При этом прослеживается тенденция к законодательному закреплению обязанности членства в СРО для получения права профессиональной или предпринимательской деятельности в той или иной отрасли.

История принятия базового Федерального закона «О саморегулируемых организациях» насчитывает к настоящему моменту пять лет. Законопроект был внесен в Государственную Думу В.С.Плескачевским и группой депутатов.

Государственной Думой третьего созыва 14 октября 2003 года проект был принят в первом чтении. После этого при подготовке ко второму чтению за три года концепция законопроекта была существенно изменена Комитетом Госдумы по собственности в плане создания замкнутой системы СРО, призванной стать основой негосударственного руководства экономикой. Согласно заявлениям разработчиков, при его последующей доработке делались шаги по созданию объединений саморегулируемых организаций на территориальном (региональном), отраслевом и федеральном уровнях, то есть образование завершенной иерархически организованной системы негосударственного управления экономикой. И практически в таком виде закон был принят и вступил в силу 17 декабря 2007 года.

Некоторые эксперты небезосновательно отмечают, что довольно неожиданно быстрое принятие и подписание Президентом Российской Федерации Федерального закона от 1 декабря 2007 года № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях»

явилось скорее данью предвыборным обещаниям, нежели результатом продуманной и взвешенной работы.

По мнению значительного большинства экспертов, жизнеспособность СРО, в том виде, как это сформулировано в законе весьма сомнительна.

Это утверждение основано на следующем.

**1.** Анализ деятельности уже созданных СРО показывает, что широко разрекламированная передача им государственных полномочий и функций является в большинстве случаев чистой декларацией. Не располагая кадрами, опытом, они не способны к осуществлению ответственных функций и полномочий.

Помимо этого практика проводимой административной реформы показала, что для делегирования собственно полномочий по исполнению государственных функций СРО или другим негосударственным некоммерческим организациям нет ни конституционно-правовых оснований, ни социальных предпосылок.

**2.** Сууществование СРО могло бы быть оправдано, если бы государство, санкционируя создание подобных организаций, одновременно сократило бы своё вмешательство в предпринимательскую деятельность. Однако в России этого не происходит. Более того, проблема усиления и увеличения количества административных барьеров обостряется. Таким образом, российские СРО не решают главной своей задачи - саморегулирования;

**3.** Всякое объединение бизнеса по тому или иному принципу (отраслевому, проблемно-предметному и пр.) должно идти «снизу», отражать определённые реальные потребности самого бизнеса. В этом аспекте СРО являются излишними, искусственными, поскольку бизнес уже создал свои объединения;

**4.** СРО не придан статус обязательных организаций (что правильно). А в современной России, как показывает практика, подобные формирования могут существовать только на директивной основе. В качестве примеров можно привести системы нотариата и адвокатуры. Попытка государства «насадить сверху» какие-либо добровольные объединения обычно игнорируется бизнесом. Такая ситуация сложилась, например, с финансово-промышленными группами: закон об этих объединениях оказался «мёртворожденным»;

**5.** СРО в том виде как они сконструированы в ФЗ «О саморегулируемых организациях» направлены на подавление предприятий-аутсайдеров, которые в любой сфере бизнеса представлены малыми и средними предприятиями. Это подавление работает на основе различных размеров денежных средств, которые обязаны вносить члены СРО в ее бюджет.

**6.** Непривлекательность СРО для бизнеса обусловлена ещё и тем, что предполагается получение

от организаций, входящих в СРО, достаточно большого объёма производственной информации. Более того, возможность проведения проверок этих организаций представителями СРО создаёт реальную возможность утечки информации, в том числе относящейся к коммерческой тайне, а это – реальная угроза потери конкурентных преимуществ, на которую разумный менеджмент предприятия никогда не пойдёт.

**7.** Никакая организация не заинтересована в создании механизма дополнительных санкций (неважно, имеют они моральный или имущественный характер) и контроля. С учетом того, что государственный контроль и надзор будет дополнен еще и контролем со стороны СРО, то в этом случае предприниматели получают систему двойного «прессинга». Это также делает СРО непривлекательными в глазах бизнеса.

**8.** Кодексы предпринимательской этики (стандарты деловой этики), которые, как предполагается, будут формироваться под эгидой СРО, также до настоящего времени не получили в России должной поддержки бизнеса.

Таким образом, при сложившейся системе взаимоотношений российского бизнеса и власти в большинстве отраслей, особенностях российского бюрократического менталитета, поддерживаемого Парламентом РФ, подобное «саморегулирование» в России является бесперспективным.

По данным Федеральной регистрационной службы с момента вступления в силу закона № 315 ни одна из организаций не была зарегистрирована в качестве СРО, с соответствии с требованиями, прописанными в нем.

**Существует и ряд негативных моментов, связанных непосредственно с функционированием СРО.**

**1.** Предусмотренное правомочие СРО от своего имени оспаривать любые акты, решения и действия органов государственной власти и местного самоуправления, не только нарушает права и законные интересы ее членов, но и вступает в противоречие с принципом равенства лиц при отправлении пра-





восудия. В условиях проводимой административной реформы реализация таких полномочий может привести к созданию механизма деструктивного воздействия на органы власти и местного самоуправления.

2. Имеющаяся практика деятельности саморегулируемых организаций арбитражных управляющих, созданных на основе Федерального закона «О несостоятельности (банкротстве)», показала, что большинство из них вращаются в орбите сложившихся крупных экономических групп влияния и нередко используются ими для передела собственности в свою пользу через механизм банкротства.

Не исключено, что жестко структурированная по отраслевому и территориальному принципам система СРО, созданная на основе федерального закона «О саморегулируемых организациях», может быть использована для реализации аналогичных «схем».

3. Взаимоотношения уполномоченного государственного органа и «верхушки» саморегулируемой организации носят обычно закрытый, непрозрачный характер, что способствует активному формированию коррупционных связей. Ввиду совмещения в саморегулируемой организации одновременно трех функций – выработки правил (стандартов) предпринимательской и профессиональной деятельности, контроля соблюдения этих правил и привлечения к ответственности за их нарушение весьма велика вероятность возникновения коррупции и внутри самих СРО. При этом, учитывая специфику СРО, их высокую защищенность от государственного и общественного вмешательства, масштабы коррупции в этой системе могут быть значительными.

4. Практика показала, что внутри СРО не обеспечивается реального равноправия всех участников: обычно в ней доминирует небольшая группа крупных организаций, которые «заказывают музыку». В этой связи, в противовес заявленным благим целям, саморегулируемые организации могут стать орудием подавления конкуренции, средством монополизации узким кругом лиц «входа» субъектов предпринимательства на рынок или в профессию, что с учетом нормотворческих и контрольных полномочий СРО опять-таки создает богатые возможности для коррупционеров.

При этом в законе рядовые члены СРО фактически лишены возможности участвовать в обсуждении и принятии основополагающих актов – правил (стандартов) СРО по ведению предпринимательской или профессиональной деятельности. Указанные полномочия отнесены к исключительной компетенции «верхушечного» коллегиального органа управления.

5. Членство в саморегулируемой организации накладывает на участников рынка ряд существенных дополнительных обязанностей: уплату вступитель-



ных и членских взносов, взносов в компенсационные фонды, предоставление в СРО документальной отчетности. Установлена подконтрольность и ответственность перед СРО.

Такие задачи и функции неизбежно влекут за собой предусмотренное в проекте создание солидной бюрократической прослойки органов управления и специализированных рабочих органов СРО.

Также следует ожидать, что издержки членов саморегулируемых организаций на содержание СРО и их объединений будут включены в цену товаров и услуг, реализуемых потребителям.

Размер таких издержек дополнительно к существующей «административной ренте» может резко понизить конкурентоспособность отечественных производителей, особенно, малого и среднего бизнеса, как на внутреннем, так и на внешнем рынке.

6. Принятая редакция закона (особенно в части установления минимальной численности членов СРО в количестве 25 субъектов предпринимательской деятельности) не позволяет создавать полноценные саморегулируемые организации. Зато создает условия для появления «карликовых», слабых и зависимых от олигархов организаций, которые не смогут выполнить возложенных на них законодателем задач.

СРО ставятся в положение финансово несостоятельных субъектов, вынужденных искать финансирование на стороне «в виде добровольных взносов и пожертвований» и, таким образом, априори, подпадающих под контроль своих «спонсоров».

7. Отраслевыми предпринимательскими организациями выражается озабоченность по поводу трудностей применения принятого закона, связанными с реализацией принципа единства отрасли, в которой вводится саморегулирование.

В целом, большинство экспертов, включая и разработчиков базового закона о СРО, сходятся во мнении, что его необходимо совершенствовать.»

### Комментарий Некоммерческого Партнерства.

В 16-ом номере нашего журнала мы уже опубликовали комментарий Партнерства по вопросам исполнения Закона РФ «О саморегулируемых организациях». Прошедший семинар лишний раз подтвердил, что вышедший Закон скорее дает возможности для создания подобных организаций в будущем, чем законодательно обязывает их образовывать. Это позволяет с одной стороны очень взвешено подходить к вопросу времени их возникновения, а с другой стороны может определить зрелость внутриотраслевых отношений для наделения данных организаций теми или иными полномочиями. Мы рады, что позиция Партнерства совпадает с мнением большинства участников семи-

нара о необходимости и правомочности существования таких организаций. Нам так же импонирует и то, что Министерство транспорта одним из первых обратило внимание на важность затрагиваемого вопроса, и уже сегодня предпринимает шаги для его решения. С нашей точки зрения, чем быстрее определится позиция Минтранса, тем быстрее появиться возможность для обсуждения условий существования саморегулируемых организаций в транспортной отрасли и выработке совместных решений по их созданию и развитию.

Пресс служба  
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»

## НОВОСТИ

### Минтранс расписал стратегию развития транспорта на 20 лет вперед

Стратегия развития транспортной системы России до 2030 года будет внесена на рассмотрение правительства в сентябре-октябре текущего года. Как сообщил журналистам заместитель министра транспорта РФ Александр Мишарин, в Минтрансе надеются, что правительство одобрит документ до конца 2008 года.

“Хотелось бы, чтобы эта стратегия была принята в увязке с концепцией социально-экономического развития России до 2020 года, а также стратегией развития до 2023 года”, – подчеркнул замминистра.

По словам А. Мишарина, транспортная стратегия разбита на три этапа: первый – до 2015 года, второй – с 2016 по 2020 год и третий – с 2021 по 2030 год. Стратегия сбалансирована с ФЦП “Развитие транспортной системы России до 2015 года”. В настоящий момент идет проработка финансирования стратегии с 2015 до 2030 года.

В целом расходы на транспортную отрасль в рамках стратегии до 2015 года составят 4,2% ВВП, из них 1,5% ВВП – государственные вложения. После 2015 года планируется снижение доли госрасходов в среднем до 0,94% ВВП.

По словам А. Мишарина, стратегия также предусматривает увеличение затрат на НИОКР от трех до пяти раз в зависимости от периода.

Постоянная ссылка: [http://www.autonews.ru/automarket\\_news/index.shtml?2008/08/14/1398309](http://www.autonews.ru/automarket_news/index.shtml?2008/08/14/1398309)

## Дорога в 2030 год

Дорога в 2030 год  
Осенью минтранс представит в правительство новую транспортную стратегию страны проекты

Более 172 триллионов рублей будет вложено в развитие дорог, портов и авиации до 2030 года. Столько будет стоить транспортная стратегия страны до 2030 года, подготовкой которой занимается минтранс. Из федерального бюджета министерство запрашивает 40,9 триллиона рублей. Остальное - ждут от регионов и бизнеса.

Вчера на расширенном заседании министерства прошло обсуждение последнего варианта этого документа. По словам министра транспорта Игоря Левитина, в стратегию удалось включить все транспортные задачи на 22 года.

Впрочем, окончательно сумма расходов на стратегию еще не утверждена, уточнил позже на брифинге замминистра Александр Мишарин. Стратегия разделена на два этапа. Первый уже сбалансирован с Федеральной целевой программой “Развитие транспортной системы до 2015 года”.



До 2015 года планируется строительство платных дорог. 16 сентября будут вскрыты конверты с заявками на заключение концессионного соглашения по автобану Москва - Питер. Еще через неделю - по концессии платной дороги обхода Одинцово. По словам Мишарина, месяц уйдет на выбор победителя, полгода - на финансовые мероприятия. И тогда уже начнется реальное строительство дорог. Сейчас параллельно со всеми формальностями идет выкуп земли и подготовка коммуникаций для строительства этих двух платных дорог. При этом в транспортной стратегии следует сконцентрироваться на приоритетах, например на создании транспортных коридоров, развитии проектов частно-государственного партнерства, советует замглавы минфина Антон Силуанов.

Глава Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) Евгений

Бачурин рассказал, как именно будут потрачены запрашиваемые деньги. К 2020 году число аэропортов должно быть увеличено до 357, а еще через 10 лет - до 500. При этом они будут располагаться так, чтобы 90 процентов населения жило на расстоянии максимум 100 километров от аэропортов и люди могли легко добраться до них. По прогнозам Бачурина, в 2020 году число

перевезенных пассажиров будет 126 миллионов в год, а в 2030-м - 240 миллионов в год. Однако, по замечанию Мишарина, в 2007 году услугами авиации воспользовалось только 3 миллиона человек - 2 процента населения. Чтобы изменить ситуацию, в стратегии предполагается серьезно реорганизовать авиационную инфраструктуру. Кроме аэропортов, будут строиться и посадочные площадки для малой авиации. Сейчас их тысяча, а к 2030 году их количество возрастет в пять раз.

В стратегии предполагается также уделить внимание и водным транспортным путям. Упорядочить систему их обслуживания и начать их реконструкцию. Необходима реформа хозяйствующих субъектов на воде. Наши реки должны быть открыты для зарубежных судов, но для этого придется параллельно создавать инфраструктуру для их заправки и обслуживания. Пока законодательной основы для этого нет, и на ее принятие уйдет около двух лет, предполагает Мишарин.

В разработке стратегии принимала активное участие Торгово-промышленная палата. Президент ТПП Евгений Примаков отметил, что это - документ большой значимости. Важным в нем является переход на новые товарно-транспортные, логистические технологии, чтобы не тормозить прохождение грузов и не считать финансовые потери от этого. В целом Евгений Примаков назвал стратегию "добротным документом".

**Опубликовано в РГ (Федеральный выпуск) N4728 от 14 августа 2008 г.**

## **ИНФОРМАЦИЯ**

### **Что такое *rusavtobus.ru*?**

Это Интернет-портал, главными целями которого являются:

- создание удобного клиентского сервиса и продвижение информации о междугородных, междугородных и городских транспортных маршрутах;
- повышение пассажирооборота транспортных компаний;
- привлечение на рынок транспортных перевозок новых клиентов.

Главным выигрышным качеством портала является то, что на него будет привлекаться целевая аудитория рынка пассажирских перевозок: активная молодежь, постоянные пользователи услуг пассажирских перевозок, туристы.

Вы можете бесплатно разместить информацию о Вашей транспортной компании и ее маршрутах на *rusavtobus.ru*. Просто сообщите нам об этом по телефону, электронной почте или заполните форму на сайте.

Также вы можете сделать заказ на размещение рекламы. К каждому клиенту мы подходим индивидуально.

***www.rusavtobus.ru***  
***info@rusavtobus.ru***  
**тел: 8(901)53420-06**

## **«ЕДИНАЯ РОССИЯ» – С ОФИЦИАЛЬНОГО САЙТА ПАРТИИ**

**Председатель Высшего совета Партии «Единая Россия», Председатель Государственной Думы Борис Грызлов - о транспортной стратегии России**

Россия - крупнейшая страна мира. Такая территория - результат труда, а часто и героизма многих поколений россиян. Чтобы просто узнать эту землю, отстоять ее, освоить, они буквально пешком проходили Сибирь, выйдя в итоге к Тихому океану. Именно так строилось наше государство.

Это - беспримерный исторический подвиг. Но в современной экономике мы не вправе повторять его вновь и вновь. Сегодня, когда речь идет о перемещениях миллиардов тонн грузов и сотен миллионов пассажиров на тысячекилометровые расстояния, Россия просто обязана располагать эффективной, основанной на лучших технологических решениях транспортной системой.

В данном направлении предстоит многое сделать. Речь, пожалуй, идет о наиболее дорогостоящих модернизационных программах, которые только стоят перед государством и обществом. За 6 лет на соответствующие цели планируется направить свыше 13 трлн. рублей. Чтобы они дали должную отдачу, осуществлять эти программы предстоит в строжайшем соответствии с четкими, понятными принципами и приоритетами.

**1. Модернизация транспорта должна быть комплексной. Необходимо увязывать между собой развитие всех основных сегментов отрасли.**

Бессмысленно наращивать мощности портов, если они не будут должным образом обеспечены железнодорожными, автомобильными и иными коммуникациями. Столь же неэффективно и развивать аэроузел в случае, если пассажиру, чтобы добраться до него из города, требуется столько же времени, сколько на перелет в соседнюю страну.

Транспортный комплекс должен модернизироваться в рамках единого замысла. Сегодня такая работа идет: и в рамках программы развития транспорта на 2010-2015гг., и в рамках долгосрочной стратегии до 2030 года.

**2. «Важнейшая задача именно государства - развитие инфраструктуры». Эти слова Владимира Путина отражают еще один важнейший принцип: государство не вправе ослаблять внимание к проблемам данного сектора. Это сфера его прямой ответственности перед гражданами.**

Федеральная программа развития транспортной системы России на 2010-2015 годы предусматривает огромные объемы финансирования. Из федерального бюджета на соответствующие цели будет направлено около 4,7 трлн. рублей. Это создаст предпосылки к кардинальному улучшению ситуации.

**3. Нужно создавать максимально благоприятные условия для частных инвесторов и других участников. Транспорт - отрасль, в которой способны работать многие тысячи предприятий всех форм собственности: от малого бизнеса до огромных компаний.**

Уже сейчас здесь есть реальные успехи. Достаточно сказать, что на отечественных железных дорогах, по состоянию на конец 2007 года, работало 340 тысяч частных грузовых вагонов. А ведь когда-то этот сегмент был полностью монопольным.

Другой пример - развитие аэропортов. Регионы готовы инвестировать в их модернизацию значительные средства. Нужно лишь создавать соответствующие условия. Пример: Вологодская область, которая планирует вложить в развитие своего аэродромного хозяйства 2,5 млрд. рублей.

**4. Важнейшая задача транспортной стратегии - территориальное развитие. Достаточно сказать, что число населенных пунктов, не связанных с транспортной сетью страны всепогодными дорогами с твердым покрытием, достигает 40 тысяч. В них живут миллионы людей.**

Появление новых транспортных коммуникаций способно кардинально улучшить социально-экономическую ситуацию территорий, способствовать хозяйственному освоению огромных пространств. Так, уже нынешней осенью, как ожидается, начнет функционировать (пока в реверсном режиме) участок нефтепровода «Восточная Сибирь - Тихий океан» (ВСТО) протяженностью 1100 километров. Это станет заметным шагом к освоению природных богатств востока России.

**5. Развитие транспортной системы в первую очередь должно быть ориентировано на «расшивку узких мест экономики», т.е. устранение инфраструктурных препятствий для экономического роста.**





С одной стороны, речь идет о доступе к ресурсам. Причем отнюдь не только о полезных ископаемых, как в случае с ВСТО. Например, реконструкция трассы «Москва-Дон» обеспечит доступ сельхозпродукции с юга страны в центральные районы, и доступ миллионов туристов на черноморское побережье и на Кавказ. А это и развитие АПК, и туристической отрасли, и борьба с продовольственной инфляцией.

С другой стороны, уже сейчас с острейшими транспортными проблемами сталкиваются крупнейшие города России, мегаполисы и их пригороды. А ведь они - важнейшие точки экономического роста. Поэтому очень важно поддержать развитие их транспортной инфраструктуры: дорог, тоннелей и т.д. Один из многих примеров - строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги в Московской области, которое позволит разгрузить столицу. При этом до 25% общей стоимости трассы (а она оценивается в 520 млрд. рублей) составят частные инвестиции.

**6. Модернизация транспорта должно основываться на самых современных технологиях и способствовать развитию инновационного сектора. Например, согласно прогнозам, к 2015 году для собственных российских нужд может быть построено до 700 самолетов. Подобный спрос - тот самый фундамент, на котором базируется восстановление российской авиационной промышленности.**

Помимо самолетов, транспортникам потребуется многое другое: от железнодорожных локомотивов до дорожно-строительной техники. Этот шанс необходимо использовать.

**7. Необходимо развивать транспорт как самостоятельную отрасль. Железные дороги, порты, трубопроводы - это не просто сети, «обслуживающие» экономику. Это еще и прибыльный бизнес. Было бы глупо упускать его, отдавая на откуп странам-конкурентам.**

Предстоит, в первую очередь, переориентировать отечественные экспортные потоки на российские порты. К 2015 году их производственная мощность должна увеличиться на 454 млн. тонн. Более чем в 2 раза вырастет тоннаж флота под российским флагом.

Очень важно научиться должным образом использовать транзитный потенциал. Пока, по мнению специалистов, он реализуется максимум на 10-20%. Именно поэтому исключительное значение имеют такие международные проекты, как строительство Прикаспийского газопровода; канала, связывающего Каспийский и Черноморский бассейны; модернизация трассы М5 (Москва - Челябинск), и т.д.

**8. Модернизация транспорта требует стратегического планирования. Речь идет о сложных и дорогостоящих программах. Поэтому необходимо иметь план развития отрасли на длительную перспективу.**

В России уже есть примеры реального применения такого подхода. Это, например, Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации, рассчитанная до 2030 года - т.е. более чем на 20 лет. Учитывая масштабы поставленных в документе задач только длина железных дорог должна вырасти на 20 тысяч километров - подобный подход является единственно верным.

**9. Проводимые преобразования должны строиться на принципе социальной ответственности.**

Данная проблема имеет множество аспектов. Так, сколь бы сложные проблемы не стояли в рамках программы развития железных дорог, они не должны решаться за счет пассажиров. Очень важно и решить вопросы, связанные с высокими ценами на авиаперелеты с Дальнего Востока. Транспорт обеспечивает целостность России, и люди должны иметь максимум доступных возможностей для передвижения по всей территории страны.

Вопрос экстраординарной важности - снижение смертности вследствие ДТП. Ее предстоит сократить минимум в 1,5 раза. И это - задача ближайших трех лет.

Возможно, социальные аспекты кому-то покажутся не столь важными, как экономические. Их трудно выразить в триллионах рублей и миллиардах тонн. Но в действительности они, как минимум, столь же значимы, и должны решаться параллельно экономическим. Потому что в конечном счете и модернизация транспорта, и все другие преобразования нужны не просто государству. Они нужны людям.

«Трибуна», август 2008 года  
 Постоянный адрес документа <http://www.edinros.ru/news.html?id=134074>

## Целевая рассылка издания

Аппараты Полномочных представителей Президента РФ в федеральных округах;  
Совет Федерации Федерального Собрания РФ;  
Государственная Дума Федерального Собрания РФ – Комитет по транспорту;  
Министерство транспорта Российской Федерации – Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта РФ;  
Управления Федеральной службы безопасности Российской Федерации в регионах (Подразделения, обеспечивающие безопасность на транспорте);  
Генеральная прокуратура Российской Федерации;  
Министерство внутренних дел Российской Федерации;  
Администрации субъектов Российской Федерации;  
Министерства, департаменты и комитеты транспорта субъектов Российской Федерации;  
Управления внутренних дел субъектов 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 междугородные маршруты;  
Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт;  
Региональные ВУЗы автотранспортного профиля;  
Московский автомобильно-дорожный институт (ГТУ);  
Национальный фонд защиты прав потребителей;  
Отечественные производители автобусов;  
Зарубежные производители автобусов.

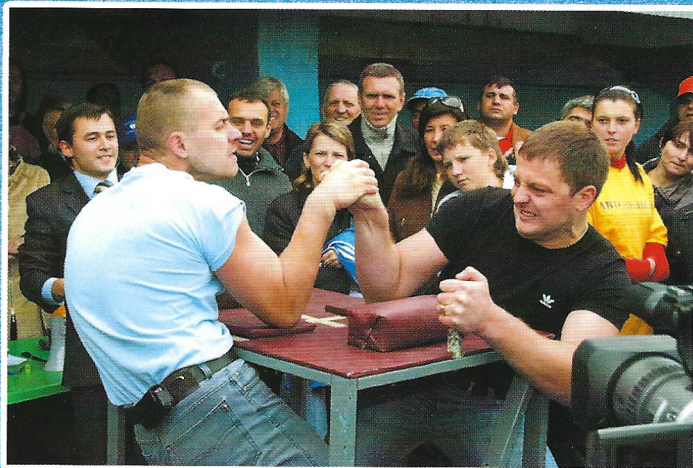
# Московский Международный Автомобильный Салон-2008 и 4-я Международная автомобильная выставка «Интеравто»





группа  
**АВТОЛАЙН**

## Спортивный праздник Автолайна: победили сильнейшие!



На стадионе проводились соревнования по мини-футболу, дартсу, легкой атлетике, армрестлингу и другим видам спорта. За победу сражались команды 11 наших автопредприятий. Победителем в общем зачете стала команда ООО «Автокольцо». Вторыми стали спортсмены ООО «Авторауд». Третье место заняла команда ООО «Автолайн-Троицк». Победители состязаний будут отстаивать честь Автолайна на городских соревнованиях, которые состоятся в октябре на стадионе «Октябрь».

