

АВТОБУСНАЯ СТАНЦИЯ «КРАСНОГВАРДЕЙСКАЯ» г. МОСКВА





Поздравляем с Днем Победы!

Дорогие наши ветераны, редакция издания "Российские Автобусные Линии" поздравляет Вас с 61-ой годовщиной Победы в Великой Отечественной войне.

День 9 Мая 1945 года стал величайшим событием в истории человечества XX века. Он показал всему миру величие духа советского народа, его мужество и самоотверженность в эти суровые годы, небывалую волю к победе, безграничную любовь к своей Отчизне. Неувядаемой славой покрыли себя все, кто сражался за Родину: известные и безымянные бойцы, труженники тыла.

В сердцах ветеранов, в памяти благодарных потомков живы и жить будут герои Великой Отечественной.

Глубокая Вам благодарность и низкий поклон за ратный и мирный труд, жизненную мудрость и активную гражданскую позицию.

Желаем всем Вам на долгие годы крепкого здоровья, мира и благополучия!



ПРЕЗИДЕНТ ПАРТНЕРСТВА	4
ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА	
- "О дополнительных мерах по обеспечению ускорения выполнения Постановления Правительства г. Москвы от 18.01.2005 № 24-ПП".....	6
НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ СОВЕТ ПАРТНЕРСТВА	
- Комментарий Председателя Наблюдательного Совета	6
МОСКОВСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ	
- "Роль отраслевых союзов и ассоциаций в защите прав и гарантий ответственности субъектов автотранспортного бизнеса".....	8
- Перечень документов необходимых для решения вопроса об организации регулярного автобусного маршрута между субъектами РФ	10
НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ	
- Распоряжение Первого заместителя Мэра Москвы в Правительстве Москвы "О создании комиссии по обследованию трасс движения по территории г. Москвы регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов" от 16 июня 2005 г. № 158-РЗМ.....	11
Комментарий советника партнерства о нормах ЕВРО-2.....	12
ОБСУЖДАЕМ ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ № 24-пп ОТ 18.01.2005	
- "Рельсы для автобуса"	13
ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ	
- Модель ПАЗ 4230-01 "АВРОРА".....	15
- Модель ПАЗ 4230-03 "АВРОРА"	15
- Центральный Торговый Дом "Русские автобусы".....	19
МОСКВА: АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ	
- Автостанция "Красногвардейская".....	21
АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: КОММЕНТАРИИ ЮРИСТА	
- Проблемы и особенности правового регулирования транспортного обслуживания населения.....	23
- К новому в законодательстве о рекламе.....	24
МЕЖДУНАРОДНЫЕ НОВОСТИ	25,29
РЕГИОНЫ: АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ	
- "Бесценные автовокзалы".....	26
- Комментарий.....	27
МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	
- Концеры MoоторРейси АО.....	28
ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕВОЙ РАССЫЛКИ ИЗДАНИЯ	30

Отраслевое ежемесячное издание, специализированное в области пассажирских автобусных перевозок «Российские Автобусные Линии» № 3/ май 2006
Распространяется бесплатно во всех регионах России, странах СНГ и Зарубежья.

Учредитель:

Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

Экспертный совет:

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

Над номером работали:

Л.В. Козлова, Г.Д. Шахматов, А.И. Левятов, Р.А. Андрианов,
А.Ю. Авдоничев, И.В. Баранова, Хайкин Е.В.

Полное или частичное воспроизведение или копирование материалов и публикаций допускается только с разрешения редакции.
Мнение редакции не всегда совпадает с точкой зрения авторов публикуемых статей.

Тираж 750 экз.

Адрес редакции:
115419 г. Москва, 2-й Роцинский проезд, дом 8, п/я 123
Тел./факс: (495) 232-67-70; E-mail: info@rosbuslines.ru



МУЗЫРЯ Никита Игоревич
*Председатель Совета директоров
 ОАО «Группа Автолайн»*

Никита Музыря принадлежит к числу тех, кто пришел в бизнес почти вместе с его появлением в России. Став студентом экономического факультета Университета Дружбы народов им. П. Лумумбы, сразу начал работать в семейном предприятии агентом по снабжению, техником, а затем и начальником транспортного отдела. После Университета продолжил образование в Швейцарской бизнес-школе по специальности бизнес-администрирование. В 1996 г. получил степень магистра экономики, в совершенстве знает английский и испанский языки. Опыт работы в начале 90-х в сочетании с хорошим экономическим образованием, сплав практики и теории - это основа успешной деятельности Президента одного из крупнейших пассажирских автотранспортных холдингов России.

Корреспондент нашего издания встретился с Никитой Игоревичем, который любезно согласился ответить на ряд наших вопросов.

- Никита Игоревич, назовите, пожалуйста, какие основные проблемы, с которыми Вам приходилось или приходится сталкиваться?

- На первоначальном этапе главной проблемой было построение системы работы. Одно дело, когда у тебя 10-15 машин, другое - две, две с половиной тысячи. Старую схему управления использовать уже нельзя, потому что она опирается на государственную поддержку, а новая система в 90-е годы была совсем «дикая». Приходилось вырабатывать свой подход, используя все плюсы советской схемы работы транспортного предприятия, и при этом, учитывать реалии современной России. Я считаю, что во многом нам это удалось, сегодня у нас стройная, прозрачная и контролируемая система управления. Именно такая технология управления этой сферой бизнеса и является одним из наших конкурентных преимуществ. Сейчас, когда внутренняя система работы отлажена, прикладываем все усилия, прежде всего через участие в профильных общественных

организациях, чтобы была отлажена и государственная система регулирования пассажирских автоперевозок. Отсутствие четкого законодательства, регламентирующего деятельность перевозчиков, то есть отсутствие понятных «правил игры» на рынке пассажирских перевозок, на сегодняшнем этапе один из основных тормозов, выражаясь «автомобильным» языком, в развитии этой сферы услуг. Времена, когда в России можно было «ловить рыбку в мутной воде», к счастью, проходят. Работа по понятным правилам позволяет развивать бизнес, обновлять автобусный парк, закупая более дорогую импортную технику, а это значит, что в конечном итоге, выигрывает пассажир, который хочет и должен пользоваться безопасными и комфортными транспортными услугами.

- Вы руководите крупнейшей частной автотранспортной компанией, занимающейся перевозками пассажиров, а помимо этого активно участвуете в работе общественных организаций, являетесь советником мэра Москвы, губернатора Московской области и руководителя Департамента транспорта и связи столицы. Это не мешает бизнесу?

- Как я уже сказал, основной проблемой сегодняшнего дня для пассажирских автоперевозок и их развития, является отсутствие четкой законодательной базы. Как вице-президент Союза транспортников России и президент Московского транспортного Союза считаю участие в разработке такого законодательства своей первоочередной задачей. В Московской области уже принят закон, регламентирующий пассажирские перевозки, готовится постановление Правительства Москвы. МТС внес свои предложения, они обсуждаются. И, на мой взгляд, это хорошо, когда в обсуждении законов на стадии их разработки принимают участие специалисты практики. Московский транспортный союз активно участвовал в разработке закона о такси, у нас есть ряд предложений по реформированию системы пассажирского автотранспорта в Москве, который может и должен быть бездотационным. Во всех этих вопросах мы сотрудничаем с Правительством Москвы.

- Давайте вернемся непосредственно к «Автолайну». «Автолайн» сегодня - что это?

- «Группа Автолайн» сегодня это транспортный холдинг, основная сфера деятельности которого - регулярные пассажирские автобусные перевозки в Москве и Московской области. Мы уже больше десяти лет успешно работаем на рынке пассажирских перевозок. Являясь предприятиями городского пассажирского транспорта общего пользования, включены в городскую и областную транспортную сеть, выполняем городской и областной заказ по осуществлению перевозок микро-автобусами и автобусами по маршрутам в городе и области в соответствии с программами Правительства Москвы и Московской области в городах Железнодорожный, Лыткарино, Мытищи, Троицк, Химки, Балашиха, Красногорск, Одинцово. Сегодня на линиях Москвы и Московской области ежедневно работает свыше 2000 автобусов с



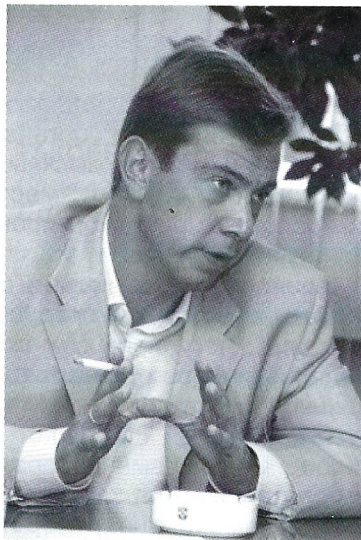
гербом "Автолайн", обслуживая более 300 маршрутов: 263 городских и 111 пригородных. В общей сложности автотранспорт "Группы Автолайн" перевозит свыше 15 млн пассажиров в месяц. Штат компании насчитывает более 7000 сотрудников. Стратегическая задача этого года - переход на новый подвижной состав. На смену отечественной «Газели», которая в свое время дала возможность выжить и развиваться городским маршрутным перевозкам и по всей России, и в Москве, приходят другие автобусы. К концу 2006 года по нашим расчетам, более 50% всего парка "Группы Автолайн" будут составлять импортные автобусы. Мы продолжаем закупать "Форды", "Богданы", автобусы большой вместимости "Скании", пробуем в работе "Мерседесы". Уровень развития нашей компании, существующие сегодня лизинговые схемы - все это позволило нам принять такое решение. Жаль, что на сегодняшний день российский автопром не может предложить перевозчикам модель городского автобуса, оптимально отвечающего современным требованиям. Поэтому мы работаем над созданием собственного городского автобуса.

- У "Автолайна" немало наград, какая из них, на Ваш взгляд, наиболее значимая?

- Действительно, труд тысяч людей, работа-

ющих в компании, не раз был отмечен и государственными органами власти, и общественными организациями. Я бы не стал ранжировать наши общие успехи по степени важности, ведь все они отражают разные стороны нашей деятельности. Мы регулярно становимся победителями городского конкурса «За безопасность движения», а наши водители признаются лучшими водителями г. Москвы. Это важно. Как важно и то, что бренд "Автолайн" признан самым социально-ориентированным брендом России. Мы по собственной инициативе, с самого основания компании, предоставляем от одного до пяти посадочных мест льготникам. Кстати, несмотря на принятие 122 Закона о монетизации льгот, эта практика сохранена на нашем транспорте. Мы поддерживаем футбольную команду инвалидов, мы являемся партнером федерации бобслея и скелетона России. Имя "Автолайн" стало почти именем нарицательным - так в народе называют любую маршрутку. Мы часто от этого незаслуженно страдаем, ведь все проблемы и недочеты в этой сфере пассажирских перевозок тоже по инерции связывают с нами. Но, с другой стороны, в "Автолайне" понимают: народная марка - это самое высокое звание, которое ежедневно, работой тысяч людей, нужно доказывать на дорогах.

ПРЕЗИДЕНТ БЕЗ ГАЛСТУКА



Год рождения - 25 марта 1971 г.
Место Рождения - г. Москва, Россия
Гражданство - Россия
Семейное положение - женат
Дети - две дочери

Советник Мэра г. Москвы,
 Советник Губернатора Московской области,
 Вице-президент Союза транспортников России,
 Вице-президент "Российского Автотранспортного Союза",
 Президент "Московского Транспортного Союза",
 Президент Московской региональной организации поддержки малого и среднего бизнеса "Опора России",
 Почетный Президент Федерации бобслея России,
 Президент Некоммерческого партнерства "ЕТС "Российские Автобусные Линии"

"ГРУППА АВТОЛАЙН" В ЧИСЛАХ:

- Около 20 компаний входит в группу;
- 220 миллионов перевезенных пассажиров в год;
- Более 7 000 сотрудников;
- Более 300 маршрутов в Москве и Московской области;
- Около 2500 собственного подвижного состава (к концу 2006 года 50% подвижного состава станет импортным).



**ЛОРАН Борис Олегович**

*Председатель Правления
НП "ЕТС "Российские Автобусные Линии"
Руководитель группы компаний
"Русские Автобусные Линии"*

О дополнительных мерах по обеспечению ускорения выполнения Постановления Правительства г. Москвы №24-ПП от 18.01.2005.

Москва является местом сосредоточения пассажиропотоков, перемещаемых различными видами транспорта. Отправления поездов, воздушных и речных судов, перевозящих пассажиров, регламентированы различными нормативно-правовыми актами, тогда как сектор международных и межрегиональных пассажирских автоперевозок не контролируется должным образом.

На территории г. Москвы проведенными в рамках Рабочей группы по реализации п.4 Постановления и поручения Мэра г. Москвы Лужкова Ю.М. от 30.12.04г. № 4-19-16913/4-2 «О переносе междугородных станций от вокзалов на периферию города», созданной Приказом руководителя Департамента транспорта и связи г. Москвы Златина П.Д. от 25.07.05г. № 61-21-55/5гд, мероприятиями в 2004 - 2005г.г. выявлено 27 крупных точек отправления, прибытия и отстоя транспортных средств, осуществляющих международные и межрегиональные регулярные автобусные рейсы.

В основном данные перевозки осуществляются от привокзальных площадей, станций метро, торговых комплексов и рынков в направлении субъектов Федерации, входящих в Центральный, Волжский федеральные округа, Закавказье, страны Балтии, СНГ, Западной Европы. Нерегулярные (заказные, туристско-экскурсионные) рейсы отправляются от 100- 150 мест, меняющихся в зависимости от сезона. По объемам перемещаемого пассажиропотока межрегиональные и международные автобусные перевозки сопоставимы с железнодорожными перевозками. По мнению специалистов в области транспортных перевозок, ежедневно в Москву прибывает и отправляется более 3000 автобусов.

С учетом террористических угроз, объектами устремлений лиц, вынашивающих террористичес-

кие намерения, прежде всего, могут являться места концентрации пассажиропотока, а именно автовокзалы, автостанции и другие места отправления и прибытия международных и межрегиональных автобусных маршрутов (далее ПМАМ). Указанными маршрутами на территорию г. Москвы могут бесконтрольно прибывать и убывать лица, подозреваемые в причастности к диверсионно-террористической и экстремистской деятельности.

Нелегальные места прибытия и отправления автобусов являются точками концентрации уголовного элемента, организованной преступности, в сферу деятельности которой, в том числе, относится организация нелегальных пассажирских автоперевозок с указанных мест.

В настоящее время каких-либо действенных инструментов контроля за соблюдением владельцами автовокзалов (автостанций) мер антитеррористической и противодиверсионной безопасности в рамках действующего законодательства у органов ФСБ РФ и исполнительной власти г. Москвы не имеется.

В целях наведения порядка в секторе межрегиональных и международных пассажирских автоперевозок 18.01.05г. вышло Постановление Правительства г. Москвы № 24 МП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы» (далее Постановление), которое предписывает перевозчикам осуществлять свою деятельность от мест, отвечающих нормам безопасности пассажиров, подвижного состава, экологичности.

Указанное Постановление, хотя и не включает нормы антитеррористической и противодиверсионной защищенности автовокзалов, но создает перспективы для организации и проведения соответствующими правоохранительными органами необходимого комплекса оперативно-розыскных и антитеррористических мероприятий в местах концентрации пассажиропотока, регламентировав их организацию.

Данным Постановлением, основанным на федеральных нормативно-правовых актах, предусматривается осуществление регулярных международных и межрегиональных автоперевозок только от санкционированных органами исполнительной власти г. Москвы мест.

В целях предупреждения терроризма специалистами Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» определен и предлагается осуществить следующий комплекс организационно-технических мероприятий:

- Департаменту транспорта и связи г. Москвы, совместно с УФСБ РФ МО, ГУВД г. Москвы и Москомархитектуры разработать распорядительный документ, определяющий обязательные требования антитеррористической и противодиверсионной защищенности к пунктам отправления и прибытия международных и межрегиональных автобусных маршрутов, эксплуатирующимся на территории г. Москвы;

- Департаменту потребительского рынка г. Москвы совместно с Департаментом транспорта и связи и ГУВД г. Москвы, УФСБ РФ МО, разработать распорядительный документ, определяющий требования по обустройству и антитеррористической защищенности мест прибытия, отправления и отстоя транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и багажа к рыночным и торговым комплексам г. Москвы;

- Комитету по туризму г. Москвы, совместно с Департаментом транспорта и связи и ГУВД г. Москвы, УФСБ РФ МО, разработать распорядительный документ, определяющий требования по обустройству и антитеррористической защищенности мест прибытия, отправления и отстоя транспортных средств, осуществляющих туристско-экскурсионные перевозки;

- Москомархитектуре, Департаменту градостроительной политики, развития и реконструкции г. Москвы, Департаменту транспорта и связи г. Мос-

квы, префектурам административных округов г. Москвы принять незамедлительные меры по подбору земельных участков, проектированию и строительству автовокзалов;

- ГУВД г. Москвы, префектурам административных округов г. Москвы, Управлению ФНС по г. Москве, Центральному управлению госавтонадзора принять меры по прекращению эксплуатации несогласованных Правительством г. Москвы мест отправлений и прибытий международных и межрегиональных автобусных рейсов и привлечению к ответственности юридических и физических лиц, осуществляющих указанные перевозки и реализацию проездных документов в нарушение действующих нормативно-правовых актов;

- Департаменту транспорта и связи г. Москвы подготовить предложения о создании сектора межрегиональных и международных пассажирских автоперевозок за счет увеличения штатной численности Департамента.

НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ СОВЕТ НП "ЕТС "РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ"



ТАКСЕР Александр Семенович

*Председатель наблюдательного Совета
НП "ЕТС "Российские Автобусные Линии"*

Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» в настоящее время насчитывает, свыше 50-ти членов партнерства различных регионов России, активно участвует в обеспечении выполнения Постановления Правительства Москвы № 24-ПП от 18.01.2005. Члены партнерства, положительно воспринимая меры, принимаемые столичными властями, высказывают пожелания приведения нормативных актов в области автобусных перевозок в регионах по аналогии с московскими. И это неудивительно, мнения членов партнерства основаны на реальной ситуации, так как они являются действующими операторами рынка и видят обстановку в транспортном секторе на дорогах, а не в кабинете чиновника или на совещаниях.

Многие члены партнерства, представляющие регионы страны, не могут мириться с существованием в нашем городе многочисленных нелегальных мест прибытия и отправления автобусов, которые не только наносят финансовый ущерб бюджету столицы, но и являются местами сосредоточения уголовного элемента и объектами

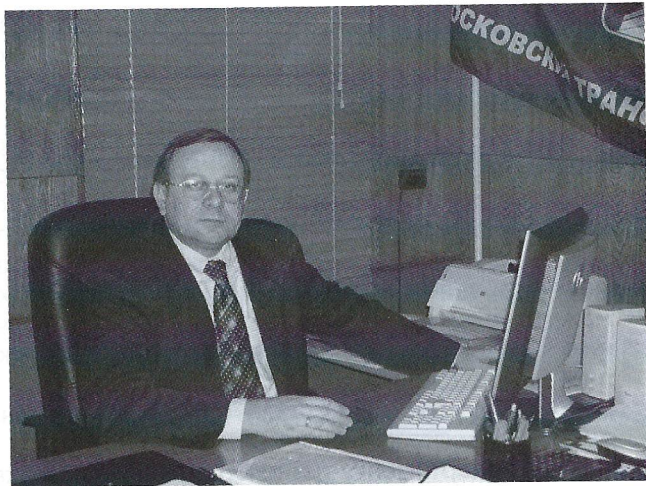
террористических проявлений. К сожалению, из-за нехватки кадров в силовых ведомствах проконтролировать исполнение Постановления довольно трудно, поэтому в основе работы по ликвидации условий порождающих нелегальный извоз, должны лежать экономические и организационные мероприятия.

Так, например, руководство компании «Русские Автобусные Линии», являющейся членом Некоммерческого Партнерства, выражает готовность, в случае закрытия точек извоза у станции метро «Юго-Западная и у Киевского вокзала», принять на диспетчерско-кассовое обслуживание перевозчиков из числа нелегалов, желающих войти в цивилизованный рынок на базе автостанции «Теплый Стан», обслуживающей всех легальных операторов Калужского региона.

В свою очередь автобусная станция «Теплый Стан», работающая по прогрессивной системе продажи билетов и обслуживания пассажиров, требует реконструкции для создания цивилизованных условий пассажирам. Попытки компании решить данный вопрос встречают непонимание и юридическое торможение со стороны отдельных работников Департамента транспорта и связи.

Чтобы лучше и оперативно реагировать на предложения практиков перевозчиков, назрела необходимость выделить в составе Департамента отдел или сектор по международным и межрегиональным перевозкам и автовокзалам.

Понимая все трудности реализации Постановления Правительства Москвы в деле организации межрегиональных и международных автобусных перевозок и маршрутов, наблюдательный Совет Некоммерческого Партнерства предлагает государственным структурам и ведомствам активно использовать потенциал общественных и некоммерческих организаций.



СВЕШНИКОВ Юрий Юрьевич
 Исполнительный директор
 Московского Транспортного Союза

«Роль отраслевых союзов и ассоциаций в защите прав и гарантий ответственности субъектов автотранспортного бизнеса» на Московском международном форуме «Грузовой автотранспорт: проблемы и перспективы» 27 апреля 2006 г.

Уважаемые дамы и господа, участники Московского международного форума!

Экономика - самостоятельный феномен со значительной долей саморегулирования, также как и ее сегмент - автотранспортный бизнес, и субъекты экономической деятельности используют различные возможности подобной регуляции. Отраслевые объединения юридических лиц (ассоциации и союзы) как некоммерческие организации с правами юридического лица могут координировать деятельность своих участников, выполняя тем самым и регулирующие функции.

«Московский транспортный союз» как некоммерческая организация был создан в 2003 г. в целях координации предпринимательской деятельности лиц, осуществляющих перевозки, а также представления и защиты их общих экономических и социальных интересов, совершенствования транспортной инфраструктуры региона, наиболее полного удовлетворения спроса в перевозках потребителей транспортных услуг. В наш Союз вошли как крупные системообразующие транспортные операторы, так и небольшие транспортные компании, имеющие менее 50-ти автомобилей. Сегодня в различных секторах рынка транспортных услуг, предприятия - члены Союза осуществляют до 70% грузопассажирских перевозок.

Какие же проблемы мы видим на пути дальнейшего развития автотранспортной отрасли, в том числе и реализации «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2020 года».

В этом концептуальном документе говорится:

«По мере развития рынка транспортных

услуг и саморегулируемых организаций и при условии внесения соответствующих изменений в законодательство Российской Федерации возможно делегирование отдельных функций, выполняемых государственными органами, указанным организациям.

Делегирование функций осуществляется адекватно развитию рынка транспортных услуг и саморегулируемых организаций транспорта, а также по мере совершенствования системы государственного управления.»

Формирование процедур саморегулирования, позволяющих формировать требования и условия доступа к оказанию услуг с привлечением организаций операторов, пользователей и их объединений.

Большинство проблем своего бизнеса транспортники привыкли решать самостоятельно, не рассчитывая на поддержку со стороны государства. Но есть проблемы, которые невозможно решить без сотрудничества с органами исполнительной и законодательной власти.

Эту важную работу и должны взять на себя союзы и ассоциации. В этом и состоит роль ассоциаций.

Люди объединяются, когда решение их проблем в одиночку просто невозможно, и организация эти проблемы решает.

Любое бизнес-объединение, а тем более отраслевое, прежде всего, призвано представлять интересы отрасли, а в частности, компаний - членов этого объединения, в органах власти. Призвано к установлению конструктивного диалога между бизнесом и властью.

Принципиальной особенностью общественных объединений, союзов является то, что они создаются не по указанию властей, а самими предпринимателями, то есть «снизу».

Почвой для объединения могут стать не только негативные стимулы, но и понимание того, что государственные структуры сами по себе не могут создать систему правил, которые удовлетворяли бы участников рынка и потребителей транспортных услуг.

Таким образом, объединившись в ассоциации и союзы, мы заменяем единоличное противостояние перевозчика и органов исполнительной власти - коллективным, что, как показывает опыт, более эффективно.

Предпринимательство является одним из наиболее стабильных и устойчивых классов в обществе, его опора, а, объединившись в союзы или в ассоциации, - становится важным звеном гражданского общества и социального партнерства.

Опыт большинства стран мира показывает, что только в случае активной роли государства и общественности в вопросе стимулирования и поощрения предпринимателей для решения определенных проблем общества это явление становится массовым. В свою очередь, вовлеченность предпринимательства в решение проблем общества представляет собой один из путей решения



социальных проблем.

С одной стороны, очевидно то, что в результате Административной реформы государство должно активнее делиться властью с бизнесом. С другой, - институт союзов и ассоциаций, т.е. саморегулируемых организаций, рассматривается как инструмент защиты предпринимателей от избыточного государственного контроля и необоснованного вмешательства в рыночные процессы.

Под саморегулированием понимается создание организаций для защиты прав неограниченного круга лиц, то есть публично-правовых организаций с функциями, свойственными органам государственной власти. Они нужны как противовес медлительности и консерватизму, свойственным государственному аппарату.

Саморегулируемые организации призваны занять место посредника между органами государственной власти, профессиональными участниками рынка и потребителями их услуг, увязать в едином комплексе интересы государства и деловых кругов.

Только один пример: сегодня в городе Москва зарегистрировано свыше 240 тыс. грузовых автомобилей, принадлежащих 25 тысячам владельцам. И в городе, пожалуй, нет ни одной организации, у которой имелась бы исчерпывающая информация по всем этим перевозчикам. Их объединение в одну или несколько ассоциаций - реальный выход из создавшегося положения.

Трудно переоценить роль отраслевых ассоциаций, союзов, общественных объединений, партнерств. Их голос - это выражение коллективных интересов предпринимателей, который трудно не услышать и не принять во внимание.

Сегодня созданы и продолжают создаваться общественные объединения, выполняющие роль своеобразной связи «бизнес - власть».

Именно социальное партнерство и социальное взаимодействие помогает, с одной стороны, органам власти успешно осуществлять именно социальное управление обществом. С другой стороны, объединения и союзы в ходе взаимодействия с органами власти (законодательной, исполнительной) могут способствовать решению многих проблем, стоящих перед членами их организаций, перед социальными слоями и группами, интересы которых они представляют.

Основная цель саморегулируемых организаций - регулирование и обеспечение деятельности профессионалов в сегменте транспортной деятельности. Общие регулятивные и охранительные меры часто устанавливают более высокий уровень требований к своим участникам, чем акты государственных органов. Это объяснимо, т.к. многие сферы деятельности требуют узкого профессионализма, собственных внутренних правил и регламентов. Поэтому и управлять здесь должны не просто менеджеры, а профессионалы, разбирающиеся во всех тонкостях транспортной работы.

Экономическая политика и реформы государственного аппарата исходят из того, что саморегулируемые организации могут наряду с госу-

дарственными органами участвовать и в регулировании экономики.

Помимо проекта ФЗ «О СРО», еще два федеральных закона учитывают их функционирование. Согласно Федеральному закону от 27 декабря 2002 г. N 184-ФЗ "О техническом регулировании", саморегулируемые организации наряду с органами власти, научными организациями, общественными объединениями предпринимателей и потребителей могут участвовать в экспертизе проектов технических регламентов, их представители могут входить в состав технических комитетов по стандартизации. Данный закон позволяет саморегулируемым организациям самостоятельно разрабатывать и утверждать стандарты для совершенствования производства и обеспечения качества продукции, выполнения работ, оказания услуг, а также для распространения и использования полученных в различных областях знаний результатов исследований (испытаний), измерений и разработок.

Можно сказать, что почти стихийно саморегулируемые организации выполняют свое предназначение, осуществляя регулирование, и достаточно серьезное, в своих областях. Многие из них существуют сами по себе, без каких бы то ни было нормативных упоминаний. Если это и отвечает их названию, то не отвечает государственной экономической политике, тем более в условиях, когда именно этим субъектам государство собирается передать (и отчасти уже передало) часть регулирующих функций, в том числе тех, которые признаны излишними для государственных органов.

В ближайшее время для перевозчиков два момента являются самыми важными: консолидация и активность. Развитие и организация транспортной отрасли возможны только через консолидацию интересов всех субъектов транспортной деятельности. Сейчас все зависит от общей активности в деятельности отраслевых союзов и ассоциаций перевозчиков и на региональном, и на федеральном уровнях. Уверен, что опыт Московского транспортного союза пригодится и другим региональным ассоциациям.

С самого начала своего существования МТС вступил в конструктивный диалог и установил хорошие партнерские отношения с Департаментом транспорта и связи города Москвы, с другими органами исполнительной власти, хорошие отношения сложились и с депутатским корпусом.

Исполнительная власть города, почувствовав в нашем Союзе серьезного партнера, стала активно привлекать нас для решения всех проблем транспортной отрасли столицы. Мы постоянные участники всех совещаний, Рабочих групп и комиссий по транспортным вопросам. Наши представители участвуют в проверках деятельности транспортных предприятий, в том числе и муниципальных. Большая совместная работа идет и в области разработки законодательных и нормативных документов. С нашим участием были подготовлены:

- Проект Закона «О такси в городе Москве»;
- Постановление Правительства, регулирующе-



щее порядок организации междугородных и международных автобусных маршрутов в г. Москве;

- Постановление Правительства «О порядке организации городских регулярных автобусных маршрутов»;

- «Отраслевая схема размещения объектов инфраструктуры такси в г. Москве»;

- Концепция развития сети автостанций в г. Москве.

Еще несколько примеров, где МТС встал на защиту коммерческих интересов своих членов:

- Внедрение системы бланков строгой отчетности (вместо ККМ) при оплате за проезд на городских автобусных маршрутах;

- Приостановка, по нашему обращению, действия транспортной лицензии у двух перевозчиков, грубо нарушавших условия лицензирования, что повлекло за собой человеческие жертвы;

- Юридическая помощь в судебных разбирательствах против недобросовестной конкуренции на рынке диспетчерских услуг в таксомоторной отрасли;

- Внедрение системы безналичных платежей за моторное топливо для предприятий членов МТС более, чем на 900 АЗС в Москве и Московской области;

- Создание и поддержка мощного Интернет сайта нашего Союза, где каждый из наших членов бесплатно размещает любую информацию о своей деятельности. В списке мероприятий, которые проводит МТС, организация и проведение обучающих семинаров для высшего управленческого звена и кадровых служб автотранспортных предприятий, организация тематических конференций, круглых столов, рабочих встреч по транспортной тематике.

Для своих членов мы разрабатываем требования к правилам, которые будут составлять в совокупности с лицензионными требованиями стандарт транспортного обслуживания тех или

иных видов автомобильного транспорта. Это:

- квалификация и специальное обучение (с последующей аттестацией) специалистов и водителей;

- специальная информационная атрибутика транспортных средств;

- обязательное использование контрольных технических средств (тахографы, таксометры и т.д.);

- требования по использованию участниками рынка автоперевозок элементов инфраструктуры;

- дополнительные требования, вытекающие из международных обязательств РФ, местных условий или условий перевозки.

Эти принципы мы постарались учесть при подготовке Кодекса членов МТС.

Еще хотелось бы отметить, что недостаточно только доброй воли добросовестных перевозчиков в их желании объединиться в союзы и ассоциации. Необходим тот законодательно закрепленный «пряник», который бы стимулировал эти объединительные процессы. Иначе несоюзные и недобросовестные перевозчики всегда будут находиться в более выгодных экономических условиях. Так, как это сегодня происходит на рынке таксомоторных перевозок, когда недобросовестные, а в большинстве своем нелегальные перевозчики создают серьезные проблемы легальным аккредитованным операторам такси.

В заключении необходимо отметить, что предпринимательство необходимо мотивировать к участию в работе объединений и союзов, так как конструктивное сотрудничество органов власти с объединениями в рамках действующего законодательства - это залог построения цивилизованного социального партнерства.

ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ РЕГУЛЯРНОГО АВТОБУСНОГО МАРШРУТА

Для решения вопроса об организации регулярного автобусного маршрута между субъектами РФ предоставляются следующие документы:

- Заявка (установленный бланк);
- Копии учредительных документов и копия свидетельства о регистрации юр. лица;
- Копия лицензии на осуществление перевозок;
- Документ, содержащий сведения о количестве и типе транспортных средств;
- Схема маршрута в виде графического условного изображения, с указанием остановочных пунктов, расстояний между ними, а также характерных

ориентиров (развилки дорог, перекрестков, ж/д переездов, мостов, тоннелей и т.д.);

- Расписание движения автобусов на маршруте;
- Размер платы за проезд и провоз багажа;
- График работы водителей на линии с указанием времени и пунктов внутрисменного и межсменного отдыха;
- Три паспорта маршрута;
- Копии договора с автовокзалом;
- Схема движения автобусов по г. Москве.

В следующем номере мы подробно опишем механизм согласования паспорта маршрута.



**ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МЭРА МОСКВЫ
В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ МОСКВЫ**

РАСПОРЯЖЕНИЕ
от 16 июня 2005 г. N 158-РЗМ

**О СОЗДАНИИ КОМИССИИ ПО ОБСЛЕДОВАНИЮ ТРАСС ДВИЖЕНИЯ
ПО ТЕРРИТОРИИ Г. МОСКВЫ РЕГУЛЯРНЫХ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ
И МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ
(ИЗВЛЕЧЕНИЕ)**

В целях обеспечения безопасности дорожного движения и в соответствии с п. 4.15 Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 8 января 1997 г. N 2:

1. Создать Комиссию по обследованию трасс движения по территории г. Москвы регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов (далее - Комиссия).
2. Утвердить:
 - 2.1. Состав Комиссии (приложение 1).
 - 2.2. Положение о Комиссии (приложение 2).
3. Контроль за выполнением настоящего распоряжения возложить на руководителя Департамента транспорта и связи города Москвы Златина П.А.

Первый заместитель Мэра Москвы
в Правительстве Москвы
П.Н. Аксенов

Приложение 2
к распоряжению первого заместителя
Мэра Москвы в Правительстве Москвы
от 16 июня 2005 г. N 158-РЗМ

ПОЛОЖЕНИЕ
О КОМИССИИ ПО ОБСЛЕДОВАНИЮ ТРАСС ДВИЖЕНИЯ ПО ТЕРРИТОРИИ
Г. МОСКВЫ РЕГУЛЯРНЫХ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ
АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ

1. Общие положения

1.1. Настоящее Положение определяет порядок работы Комиссии по обследованию трасс движения по территории г. Москвы регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов (далее - Комиссия), создаваемой с целью оценки соответствия технического состояния и уровня содержания автомобильных дорог, улиц, искусственных сооружений требованиям безопасности движения, а также общей оценки возможности осуществления автобусных перевозок.

1.2. Обследование трасс движения по территории г. Москвы регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов (далее - трассы) проводится в следующих случаях:

- перед началом эксплуатации пунктов отправления и прибытия автобусов регулярных межрегиональных и международных маршрутов;
- перед началом эксплуатации новой трассы от действующего пункта отправления и прибытия автобусов регулярных межрегиональных и международных маршрутов;
- на эксплуатируемых трассах - не реже двух раз в год (к осенне-зимнему и весенне-летнему периодам).

1.3. Техническое состояние автомобильных дорог, улиц, искусственных сооружений, по которым проходят трассы движения регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, должны удовлетворять требованиям безопасности движения, установленным соответствующими нормативными документами.

1.4. В случае невозможности участия члена Комиссии в обследовании трассы к участию в работе Комиссии может быть допущен представитель соответствующей организации на основании письменной доверенности.

1.5. Организационное и техническое обслуживание работы Комиссии возлагается на Департамент транспорта и связи города Москвы.

2. Порядок проведения обследования

2.1. Обследование трассы осуществляется путем объезда Комиссией на автобусе того же типа, который будет эксплуатироваться (или эксплуатируется) на маршрутах, проходящих по данной трассе.

2.2. В процессе обследования определяется уровень содержания дорог, улиц, искусственных сооружений, дается оценка соответствия их требованиям безопасности движения, установленным соответствующими нормативными документами.

Отмеченные членами Комиссии недостатки в техническом состоянии, оборудовании, содержании дорог, улиц, искусственных сооружений заносятся в бланки обследования (приложение 1 к настоящему Положению).

2.3. При обследовании трассы может проводиться сбор информации, необходимой для расчета (или уточнения) нормативов скорости, а также для составления (или уточнения) паспортов автобусных маршрутов.

3. Оформление результатов обследования

3.1. Результаты обследования оформляются актом (приложение 2 к настоящему Положению), в котором дается заключение Комиссии о возможности эксплуатации на данной трассе регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов. В случае выявления ее несоответствия требованиям безопасности (п. 1.3 настоящего Положения) в акте указываются недостатки в состоянии, оборудовании и содержании дорог, улиц, искусственных сооружений.

3.2. Акт подписывается членами Комиссии и передается в Департамент транспорта и связи города Москвы для решения вопроса о согласовании трассы, принятия мер по совершенствованию организации перевозок и повышению их безопасности.

Копии акта направляются:

- в организации, представленные в Комиссии;
- в организацию, эксплуатирующую пункт отправления и прибытия автобусных маршрутов, проходящих по обследуемой трассе;
- в автотранспортные предприятия, осуществляющие перевозку пассажиров на обследуемой трассе, для обеспечения соответствия подвижного состава дорожным условиям, использования для проведения инструктажей водителей, уточнения схем опасных участков, нормирования (корректировки) скоростей движения автобусов.

Комментарий советника партнерства по правовым вопросам Чаленко Л.А. о нормах ЕВРО-2.

В предыдущем номере нашего журнала была опубликована статья о порядке исполнения постановления Правительства Москвы № 24-ПП от 18 января 2005 года. В ней отмечалось, что Правительство Москвы установило, что автобусы, осуществляющие междугородные и международные перевозки в столице, должны соответствовать нормам Евро-2, но что это за нормы, в постановлении не разъяснено.

Эти нормы приведены в Правилах ЕЭК ООН № 83-04 и в приложении 2 технического регламента «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ», утвержденном Постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2005 года № 609. Согласно указанному приложению, к экологическому классу II, являющемуся эквивалентом норм Евро-2, относятся следующие автобусы:

- максимальной массой не более 3,5 т с искровыми двигателями (бензиновыми, газовыми) и дизелями: *уровни выбросов В, С, D соответственно, установленные Правилами ЕЭК ООН № 83-04;*
- максимальной массой свыше 3,5 т с газовыми двигателями и дизелями: *уровень выбросов*

В, установленный Правилами ЕЭК ООН № 83-4; - максимальной массой свыше 3,5 т с бензиновыми двигателями: нормы выбросов: CO- 55 г/кВт ч, C_mH_n - 2,4 г/кВт ч, NO_x -10 г/кВт ч, при испытаниях по правилам ЕЭК ООН № 49-03, испытательный цикл ESC.

Некоторые руководители автотранспортных предприятий считают, что указанный технический регламент распространяется только на вновь произведенные в Российской Федерации транспортные средства. Однако это ошибочная позиция. В самом названии технического регламента указано, что он определяет требования к выбросам автомобильной техники, выпускаемой в обращение, причем любым способом, а не только новым изготовлением.

Для подтверждения соответствия автотранспортных средств нормам Евро-2 и получения соответствующих сертификатов, в России имеются аккредитованный Государственный научный центр Российской Федерации по автомобилестроению НАМИ, расположенный в Москве и Научно - исследовательский центр по испытаниям и доводке автотехники, расположенный в городе Дмитрове Московской области. Аккредитованный центр для проведения соответствующих испытаний имеется и в Белоруссии - это Испытательный центр Минского автомобильного завода.

Рельсы для автобуса

КТО ПРОЛОЖИЛ ИХ НЕЛЕГАЛЬНЫМ ИЗВОЗЧИКАМ ОТ Ж/Д СТАНЦИИ "КАЛУГА-1" ДО МЕТРО "ЮГО-ЗАПАДНАЯ" СТОЛИЦЫ?



Есть примета: чем с большим шумом наводится порядок в какой-нибудь сфере, тем больше вероятность того, что беспорядок в ней будет сохранен. Такой говорильни, какая сопровождала последние месяцы решение в Калуге проблемы автобусного сообщения, город не знал с момента перехода с конной тяги на эту самую, автобусную. Сначала городская власть решительно "отрегулировала" внутригородские автобусные перевозки, впервые разделив главные маршруты между перевозчиками по своему, а не транспортников, разумению. Затем область, проявив большую смелость, с невероятным скрежетом вырвала главный городской автовокзал из центра города и пересадила его на железнодорожный.

Нелепой ситуация оставалась недолго - народ потихонечку привык. И даже в чем-то помянул областную власть добрым словом: мол, для транзитников стало удобней - все направления из одной точки. Столь универсальной в транспортном отношении Калуга раньше и впрямь никогда не была. Более того - таким универсальным в транспортном отношении городом, как Калуга, никто уже никогда не станет. А именно: чтобы с общего авто-ж/д-вокзала цивилизованно, по четко отрегулированному расписанию отправлялись не только легальные электрички в Москву, дизели - в Алексин, автобусы - в Юхнов, Киров и Авчурино и т.д., но и нелегальные "Икарусы" - в столицу. Общим числом до 25 штук ежедневно в одну сторону (до глухих затонов в районе метро "Юго-Западная") и точно таким же - в обратную (до новехонького калужского авто-ж/д-вокзала).

- "Ситуация абсурдная, - разводит руками зам. генерального директора компании "Русские автобусные линии", эксплуатирующей московский автовокзал "Теплый Стан", Дмитрий Раскин. - С калужского автовокзала, являющегося государственным предприятием, от специально выделенного перрона преспокойненько отправляются на Москву нелегальные автобусы. Если раньше, до строительства калужскими властями нового автовокзала, вся эта "чернуха" хоть как-то пряталась, во всяком случае, не лезла на легальный автовокзал, то сегодня по-хозяйски расположилась прямо на

государственном перроне. И никто ее не гоняет - ни власти городские, ни милиция, ни руководство автовокзала. Мы не понимаем - почему? Почему должны страдать законопослушные перевозчики - это Сухиничская и Козельская автоколонны, Калужская - 1306, наша ТПК "РАЛ", другие - только потому, что в Калуге кто-то прикрывает нелегальный извоз?"

Как пояснил администратор московского автовокзала "Теплый Стан" (именно сюда приходят легальные, скажем так, автобусы из Калуги) Алексей Разинков, с некоторых пор перевозчики, работающие на маршруте Калуга-Москва, стали жаловаться на снижение доходов. Причина оказалась весьма странной - открытие в Калуге нового автовокзала. Он-то и подкосил законопослушных извозчиков, из-под носа у которых (непосредственно с соседнего перрона) пассажиров стали забирать нелегальные. Без кассовой продажи билетов, обязательной страховки, налогов и т.п. Такой "конкуренции", как в Калуге, нигде у транспортников больше нет. Чтобы "подпольщики" белым днем под "государственными штандартами" бомбили легальных перевозчиков...

- "С Калуги-1, от кафе "Встреча" всегда ходили автобусы на Москву, - говорит директор калужского автовокзала Евгений Хохлов. - Но потом от жителей дома по ул.Ленина, 1 стали поступать жалобы, чтобы автобусы у них из-под окон убрали. Куда? Убрали сюда, на первый перрон. Автобусы эти ходят по своему расписанию. Всего 24 рейса..."

Договора с калужским автовокзалом, пояснил Евгений Хохлов, у них нет. Хотя позиция руководства автовокзала четкая: работать с перевозчиками только по договорам на основе паспортизованных маршрутов и продавать билеты на автобусы исключительно через кассу. Тем не менее ни один из этих пунктов в отношении первого перрона не работает: ни договоров с автобусниками, ни паспортов маршрутов, ни легальной продажи билетов, ни, соответственно, доходов в кассу. "Нас такая ситуация не устраивает", - вздыхает Евгений Хохлов.

Впрочем, это никак не влияет на ее устойчивость. Цена вопроса объясняет все. При стоимости автобусного билета до Москвы в 160 руб. "черный" калужский извоз даже при 50-процентной заполняемости машин может привозить в день своим невидимым покровителям до 100-120 тыс.руб. чистыми. В месяц - 3 миллиона. В год - 36 млн.руб., или 1 млн. евро. По некоторым данным, именно за такую сумму таинственные хозяева первого перрона готовы были уйти с него. И не душить легальных перевозчиков. Но у последних, судя по всему, таких денег не нашлось. Впрочем, даже если бы и нашлись, вряд ли бы кто стал их выкладывать - слишком зыбки гарантии. Калужские автобусные нелегалы могли просто перенести остановку в другое место - на ту же Московскую площадь - и продолжать собирать с Калуги свою транспортную дань. Поскольку главный инструмент собирания этой дани - связи в



высоких калужских кабинетах - в оговоренную цену продажи первого перрона не входил.

- Мы теряем от такого соседства от 20 до 30% выручки, - признается директор Козельского автотранспортного предприятия "АТЭК" - крупнейшего автобусного оператора Калужской области, Владимир Линьков. - С калужского автовокзала мы делаем 15 рейсов на Москву. Межгород плюс грузовой транспорт хоть как-то позволяют нам поддерживать автобусное сообщение внутри района и межрайонное. А перекроется межгород - обеспечивать муниципальные маршруты нам будет значительно сложнее. Непонятная какая-то конкуренция получается: одни работают на законной основе, продают билеты через кассу, платят налоги, оформляют страховку, отчисляют 16% автовокзалу, другие ничего этого не делают и делать, судя по всему, не собираются...

- Мы уверены, - говорит генеральный директор компании "Русские автобусные линии" Борис Лоран, - что калужский губернатор Анатолий Артамонов даже не подозревает о том, что творится у него на автовокзале. Во всяком случае, когда новый вокзал строился, то он сразу же распорядился, чтобы никаких нелегалов тут не было. Да и генеральное соглашение, подписанное автовокзалом "Теплый Стан" и автовокзалом "Калуга", этот момент также особо оговаривает. Москва эту позицию выдерживает свято. Кто был у нас на "Теплом Стане", знает, насколько серьезно все у нас организовано: охраняемый автовокзал, солидные перевозчики, паспортизованные маршруты, диспетчерская, продажа билетов через кассы строго по паспортам, со страховкой, как положено. Кстати, вопросы террористической угрозы никто ведь в Москве с повестки дня не снимал. И в этих условиях проблема "первого перрона" в Калуге, где откровенная транспортная нелегальщина пустила столь глубокие корни, нас просто шокировала...

Москва вот уже несколько лет бьется с нелегальным автобусным извозом и постепенно вытесняет его со своего транспортного рынка. Но не так быстро, как хотелось бы. Те же "черные" автобусы из Калуги все еще воровато ютятся на задворках

"Юго-Западной", благо у них есть возможность почувствовать себя вольготно на другом конце маршрута - в Калуге. Правда, говорят, месяц или два назад московские и калужские правоохранители поинтересовались, откуда именно идет в столицу столь мощный поток "автобусного спама". В итоге вышли на новый калужский автовокзал. Результат расследования оказался более чем наглядным - с первого перрона было снято расписание движения нелегальных автобусов в столицу. От чего, правда, они не перестали отходить отсюда с той же регулярностью, что и раньше.

Алексей МЕЛЬНИКОВ.

КСТАТИ

На этой неделе зам. председателя правительства РФ Александр Жуков и министр транспорта Игорь Левитин провели в "Белом доме" селекторное совещание, где подсчитали убытки общественного транспорта страны, главным образом связанные с монетизацией льгот. Выяснилось, что главная цель реформы - сделать транспортные перевозки рентабельными - не выполнена.

По мнению А.Жукова, в транспортных проблемах виновны региональные власти. Он подчеркнул, что федеральные субвенции в ходе монетизации привели к тому, что регионы существенно сократили субсидирование общественного транспорта из собственных бюджетов. Резко упала и доля инвестиций регионов в собственный транспорт - с 66% до 38%.

Представители регионов на селекторном совещании не стали объяснять причин убыточности своего муниципального транспорта. Минтранс же предложил свой способ борьбы за эффективность - отменить с 2007 года все федеральные дотации на транспорте.

*Газета "Деловая Провинция"
№18, 19 мая 2006*

НОВОСТИ

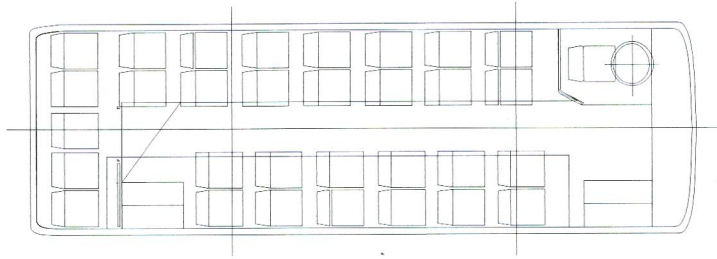
В Калуге подорожали пригородные междугородние перевозки

В апреле месяце для пассажиров Калужского автовокзала стало неприятным сюрпризом повышение тарифов на пригородные междугородние перевозки. На автовокзале объясняют подорожание билетов соответствующим нормативным актом министерства экономического развития Калужской области. В целом билеты подорожали примерно на 11 процентов.

16.05.2006



ПАЗ 4230-01 "АВРОРА" - автобус среднего класса для пригородных и междугородних перевозок



Класс автобуса	Средний
Ресурс кузова	8
Длина/ширина/высота	8370/2500/2995
База, мм	3600
Высота потолка в салоне, мм	1960
Количество / ширина дверей, мм	2 / 650 (выдвижного типа)
Зеркала	С подогревом и регулировкой
Общее число мест (в т.ч. посадочных)	54 (31)
Нагрузка на переднюю / заднюю ось, кг	3780 / 7260
Масса снаряженная / полная, кг	7070 / 11040
Емкость топливного бака, л	105
Мост	Р3АА
Рулевой механизм	МАЗ-64229 с гидроусилителем руля
Тормозная система	Пневматическая, двухконтурная, с разделением на контуры по осям; тормозные механизмы барабанные, ABS
Вентиляция	Естественная, через люки и форточки боковых окон
Система отопления	Жидкостная, от системы охлаждения двигателя, независимый подогреватель
Двигатель	ММЗ-245.9 / Cummins B140 (Euro-2)
Количество и расположение цилиндров	4R / 4R
Рабочий объем (л)	4,75 / 3,9
Мощность кВт (л.с.)	100 (136) при 2400 об/мин. / 104(140) при 2700 об/мин.
Макс. крутящий момент, Нм	460 при 1500 об/мин. / 502 при 1500 об/мин.
Расположение	Заднее, продольное
Контрольный расход топлива при 60 км/ч, л/100 км	19 / 18
Максимальная скорость км/ч	90 / 90
КПП	САЗ мех., 5-ст. / ZF S5-42 мех., 5-ст.

Центральный Торговый Дом "Русские Автобусы"

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

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



ПАЗ-4230-01 "АВРОРА"



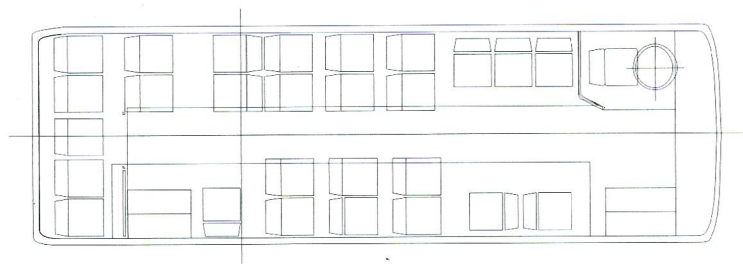


ПАЗ-4230-03 "АВРОРА"





ПАЗ-4230-03 "АВРОРА" - автобус среднего класса для городских и пригородных перевозок



Класс автобуса	Средний
Ресурс кузова	8
Длина/ширина/высота	8370/2500/2995
База, мм	3600
Высота потолка в салоне, мм	1960
Количество / ширина дверей, мм	2 / 726 (складного типа)
Зеркала	Без регулировки и подогрева
Общее число мест (в т.ч. посадочных)	56 (27)
Нагрузка на переднюю / заднюю ось, кг	3930 / 7045
Масса снаряженная / полная, кг	6920 / 10975
Емкость топливного бака, л	105
Мост	РЗАА
Рулевой механизм	МАЗ-64229 с гидроусилителем руля
Тормозная система	Пневматическая, двухконтурная, с разделением на контуры по осям; тормозные механизмы барабанные, ABS
Вентиляция	Естественная, через люки и форточки боковых окон
Система отопления	Жидкостная, от системы охлаждения двигателя, независимый подогреватель
Двигатель (тип)	ММЗ-245.9 / Cummins B 140 (Euro-2)
Количество и расположение цилиндров	4R / 4R
Рабочий объем (л)	4,75 / 3,9
Мощность дв., кВт (л.с.).	100 (136) при 2400 об/мин / 104(140) при 2700 об/мин
Макс крутящий момент, Нм	460 при 1500 об/мин. / 502 при 1500 об/мин.
Расположение	Заднее, продольное
Контрольный расход топлива при 60 км/ч, л/100 км	19 / 18
Максимальная скорость км/ч	90 / 90
КПП	САЗ мех., 5-ти ст. / ZF S5-42 мех., 5-ти ст.

Центральный Торговый Дом "Русские Автобусы"

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

Филиал "Санкт-Петербург"
196084, г. Санкт-Петербург, Московский пр., д.81
тел./факс: +7(812) 449-70-66



ОДИНЦОВ Николай Борисович
Управляющий директор
 ООО «ЦТД «Русские Автобусы»
 Группа ГАЗ

После принятия в прошлом году закона о монетизации льгот, многие перевозчики задумались о том, как сделать свой бизнес прибыльным и пришли к выводу, что это вполне возможно. В связи с этим существенно возрос интерес к предлагаемой на сегодняшний день автобусной технике. Благо выбрать есть из чего – свою технику предлагают как российские, так и зарубежные производители. «Русские Автобусы» в этой связи выгодно отличают ряд факторов. Прежде всего, наша компания способна предоставить заказчикам автобусы всех классов с полным циклом технического сопровождения для городских, пригородных, междугородних и туристических маршрутов.

Российская система дорог, особенно в регионах, существенно отличается от западных транспортных систем, где расстояние между населенными пунктами и областными/ районными центрами существенно меньше чем у нас. В России этих маршрутов много (до 300 км), но уровень пассажиропотока не высок. Тем не менее, он стабилен и автобусы, вмещающие порядка 30 пассажиров, в регионах необходимы. Именно для таких маршрутов мы и предлагаем автобусы ПАЗ-4230-01 «Аврора» и ПАЗ-4230-03 «Аврора».

Автобусы «Аврора» производятся в различных модификациях на Павловском автобусном заводе с 2001 г., но в последние годы их производство было перенесено на Курганский автобусный завод. С тех пор, в соответствии с пожеланиями перевозчиков, в конструкцию этих автобусов был внесен ряд изменений. На сегодняшний день автобусы «Аврора» выпускаются не только с двигателями Минского Моторного Завода, но и с двигателями Cummins, соответствующими нормам экологической безопасности Euro-2. Производятся городская/пригородная модификация ПАЗ-4230-03 «Аврора» и модификация ПАЗ-4230-01 «Аврора» для пригородных и междугородних маршрутов. В зависимости от назначения в автобусах варьируется число посадочных мест. В ПАЗ-4230-01 «Аврора» 31 посадочное место, что делает его

удобнее для междугородных и пригородных перевозок. По желанию заказчика устанавливаются мягкие регулируемые сидения (29). В салоне оборудуются багажные полки, имеются специальные багажные отсеки (до 1,75 куб. м). В ПАЗ-4230-03 «Аврора» предусмотрено 27 посадочных мест – благодаря этому в автобусе «разместилась» накопительная площадка, столь необходимая для городских маршрутов. Полная вместимость ПАЗ-4230-03 «Аврора» составляет 56 человек. Обе машины представляют собой 2-х дверные модификации, но ПАЗ-4230-01 «Аврора» оборудован дверьми поворотного типа, а ПАЗ-4230-03 «Аврора» - 2-х створчатыми, складными. Каркас кузова автобусов - это сварная конструкция из прямоугольных стальных труб, облицован оцинкованным стальным листом, стеклопластиковыми панелями. Колесные арки изготовлены из оцинкованной стали, а днище и колесные арки труб обработаны антикоррозионными материалами. Это увеличивает срок службы кузова до 8 лет.

Что же еще может привлечь внимание пассажиров к этим автобусам?

В новых моделях автобусов, производимых на предприятиях компании, пассажиров прежде всего привлекает удобство и безопасность. Удобные сидения с мягкой спинкой и различными вариантами обивки позволяют пассажирам комфортно себя чувствовать во время 3-4 часовой поездки. Современные силовые агрегаты в пути не раздражают шумом в салоне и вибрацией. В холодное время года в наших автобусах всегда тепло за счет применения целого комплекса адаптивных доработок.

Срок гарантии на эти машины – 70 тыс. км или год без ограничения пробега, а срок поставки – 30 дней.

Служба сервиса и гарантии в своей работе опирается на 5 основных правил:

- Планомерная модернизация оборудования
- Оптимизация производственных процессов
- Жесткий контроль приемки готовой продукции
- Обкатка

Предпродажная подготовка – весь этот комплекс мероприятий ведет к росту качества производимых автобусов.

С каждым годом мы уменьшаем сроки реагирования по гарантийным случаям – новый рубеж – 3-5 дней для сложных случаев.

Приобрести автобусы можно через организованную торговую сеть: центральный торговый дом в Москве, 4 филиала и более 50 дилеров в России и за рубежом. Стоимость ПАЗ 4230-01 «Аврора» составляет 1 343 000 р., а ПАЗ 4230-03 «Аврора» - 1 220 000 р.

ООО «ЦТД «Русские автобусы» Группа ГАЗ
 Адрес центрального офиса: 123290 г. Москва,
 ул. 2-я Магистральная, дом 8а, корпус 3.
 Телефон: +7 (495) 720-50-29, 720-50-63
 Факс: +7 (495) 720-50-06
 E-mail: Rap@ruspromauto.ru

АВТОБУСНАЯ СТАНЦИЯ КРАСНОГВАРДЕЙСКАЯ



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

Автобусная станция «Красногвардейская» расположена в южной части г. Москвы на расстоянии 1,5 км, от пересечения МКАД и Каширского шоссе и в 50-ти метрах от одноименной станции метрополитена. Автобусная станция «Красногвардейская» находится на отстойно-разворотной площадке 16-го автобусного парка ГУП «Мосгортранс».

Движение междугородных автобусов от МКАД до автобусной станции осуществляется по Ясеневой улице, а подъезд к самой станции организован по специально выделенной и отгороженной полосе. Расчетная пропускная способность автостанции составляет около двухсот отправок в сутки.

На автобусной станции имеется вся инфраструктура необходимая для организации перевозочного процесса и обслуживания пассажиров,



сохранность автобусов и безопасность пассажиров обеспечивается стационарными постами охраны.

Основанием для разработки вышеуказанного проекта явились:

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

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

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

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

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

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

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

В целях улучшения сложившейся ситуации на международных и междугородных автобусных перевозках пассажиров необходимо использовать имеющийся опыт и понимание важности накопившихся проблем для перехода от тактики выживания к стратегии развития. Назрела необходимость соединения разобщенных автотранспортных систем: городской, междугородной и международной - в единую транспортную систему.

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

Создание таких автостанций позволит разгрузить транспортные магистрали и центр города, значительно повысить качество пассажирских услуг, предоставляемых населению, включая пред-



варительную продажу билетов, расширить географию автобусных рейсов на внутренних и международных линиях, улучшить информационное обслуживание пассажиров с использованием современных технологий, позволяющих выдавать оперативную справочную информацию на остановочных пунктах и пересадочных узлах в реальном масштабе времени.

Использование на маршрутах комфортабельного подвижного состава с применением двигателей ЕВРО - 2 и ЕВРО - 3, отвечающего международным нормам, а также использование материально - технической базы предприятий ГУП "Мосгортранс" улучшит экологическую обстановку столицы, а также позволит повысить безопасность движения.

Схема движения транспорта и пассажиров на автобусной станции «Красногвардейская» разработана кафедрой «Организация и Безопасность движения» Университета МАДИ.

Введение в эксплуатацию подобных стан-

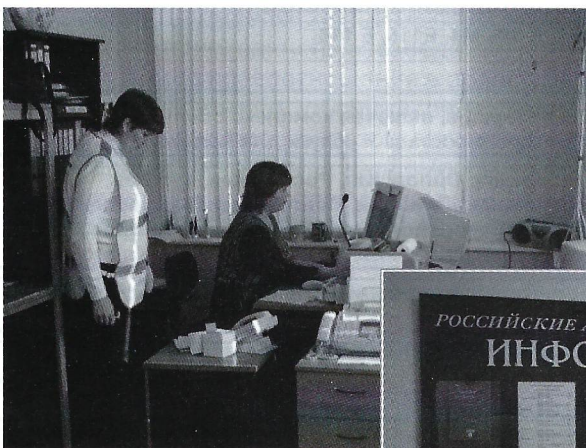
ций позволит получать следующие экономические и социальные выгоды для города:

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

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

На автобусной станции «Красногвардейская» предоставляются следующие дополнительные услуги

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



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



Наш адрес:
115419, Москва, Ореховый бульвар, дом 24, корпус 1г.

Контактные телефоны:
(495) 228-78-62, (495) 507-26-20

Центральный офис

ООО «Русские Автобусные Линии»:
115419, Москва, 2-й Рощинский проезд, дом 8, корпус 3.
(495) 232-67-70

info@russbusline.ru

Отдел организации перевозок:
(495) 232-67-90



Пункт отправления и прибытия автобусов регулярных межрегиональных и международных маршрутов		
1	Название пункта	Автобусная станция «Красногвардейская»
2	Эксплуатирующая организация	ООО «Русские Автобусные Линии»
3	Руководитель эксплуатирующей организации	Лоран Борис Олегович
4	Руководитель пункта	Раскин Дмитрий Александрович
5	Начальник отдела пассажирских перевозок	Токарева Наталья Александровна
	Режим работы	круглосуточно
6	Общая площадь земельного участка (га)	0,3 га
7	Общая площадь помещений (м ²):	2000 м ²
а)	зал ожидания	140 м ² , работает круглосуточно
б)	диспетчерская	19,7 м ² , работает круглосуточно
в)	количество касс	4, работают круглосуточно
	предварительная продажа билетов	от 10 до 30 дней, в зависимости от маршрута
г)	пункты питания	столовая, кафе, автоматы по продаже напитков и продуктов питания
д)	комната межрейсового отдыха водителей	есть
е)	наличие душевых кабин	нет
ж)	кабинет медицинского осмотра водителей	есть
8	Охрана объекта (кол-во постов)	3 поста ЧОП
9	Наличие охранных систем	есть
10	Наличие ограждения пешеходных зон	есть
11	Количество перронов:	
а)	прибытия – 2	Одновременно 2 автобуса
б)	отправления – 5	Одновременно 5 автобусов
12	Удалённость от станции метро (м)	70 м
13	Удалённость от МКАД (км.)	1,5 км
14	Время выезда от пункта до МКАД:	7 мин - в обычное время, 15 мин – в час пик
15	Мероприятия по реализации ФЗ о противодействии терроризму (обеспечение безопасности пассажиров)	Посты охраны, система видеонаблюдения, магнитные сканеры для проверки багажа
16	По состоянию на май 2006г.: ежедневных отправок	103
17	Наличие ведомостей с паспортными данными пассажиров	имеются
18	Обслуживаемые направления	ММ2, Е105, М4, Е115, Е 119
19	Кол-во обслуживаемых предприятий:	35
20	% отчислений	20% от тарифа, включая комплекс обслуживания подвижного состава и услуги для водителей
21	Перечень регионов обслуживаемых перевозчиками:	Московская, Орловская, Ростовская, Курская, Саратовская, Тульская, Волгоградская, Воронежская области, Ставропольский, Краснодарский края. Республики Калмыкия, Адыгея, Абхазия, Молдова.
22	Территория межрейсового отстоя автобусов	Территория автостанции и на ОРП 16-го парка ГУП «Мосгортранс»
23	Наличие доп. услуг а/с:	
а)	отправление факса	да
б)	междугородний и международный звонок	да
в)	ксерокопирование	да
г)	интернет	да



АППОЛОНОВ Евгений Васильевич

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

Проблемы и особенности правового регулирования транспортного обслуживания населения.

Действующее в настоящее время законодательство в области транспортного обслуживания населения не учитывает реалий сегодняшних дней и зачастую основывается на устаревших принципах, порожденных административной системой управления экономических отношений.

Принимаемые нормативные акты, регулирующие правоотношения в транспортной сфере, по существу являются «латанием дыр» в этом разделе законодательства. Действующие нормативные акты уже устарели, а новые носят разрозненный характер. Так, основополагающий Устав автомобильного транспорта РСФСР утвержден Постановлением Совета Министров РСФСР от 8 января 1969 года, Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в РСФСР утверждены 24.12.1987 г.

Отсутствие единого законодательного акта, регулирующего правоотношения в области организации транспортного обслуживания населения, организации регулярных автотранспортных маршрутов, привело к тому, что, например, до сих пор не существует Закона города Москвы об организации транспортного обслуживания населения, хотя аналогичный Закон был принят в Московской области 14.12.2005 года.

Существующая проблема возрастающего отставания в развитии дорожно-уличной сети от увеличивающихся потребностей населения в перевозках, связана, в том числе, с недостаточной оперативностью в принятии решений местными органами власти, регулируемыми данной областью правоотношений, и согласованием ими маршрутов и графиков движения при отсутствии необходимой для этого инфраструктуры, в том числе обо-

рудованных надлежащим образом остановочных пунктов.

Учитывая значительные пробелы в законодательстве в сфере транспортных общественных перевозок, не удивительно, что данные проблемы особенно остро стоят в крупнейшем транспортном регионе страны - в Московском регионе, где в настоящее время государственные перевозчики Мосгортранс и ГУП «Мострансавто» в силу бюджетных ограничений не в состоянии обеспечить население транспортными услугами в необходимом объеме и достойного качества.

Однако новые, оснащенные современным подвижным составом автотранспортные предприятия лишены возможности широкого участия в предоставлении населению качественных услуг. Коммерческие перевозчики фактически не привлекаются к осуществлению пассажирских перевозок по государственным и муниципальным заказам.

В такой ситуации необходимо организовать систему конкурсов для участия в них всех перевозчиков на конкурентной основе, что значительно повысит уровень предлагаемых услуг в сфере транспортных перевозок.

В настоящее же время существующая необоснованная либеральность нормативной базы позволяет недобросовестным перевозчикам, мелким транспортным фирмам, без какого-либо конкурсного отбора, работать на маршрутах Московского региона, при этом не предоставляя населению необходимое качество при перевозках пассажиров.

Так, одной из причин присутствия на рынке перевозчиков, оказывающих транспортные услуги ненадлежащего качества, является то, что по существующим нормам практически любой предприниматель может получить лицензию на осуществление перевозочной деятельности и беспрепятственно перевозить пассажиров в удобное для него время по самостоятельно установленному маршруту и тарифу.

Работающее в Москве Центральное управление Государственного автодорожного надзора не в состоянии контролировать и проверять все документы, которые представляет претендент на получение лицензии. Даже после получения такого документа Автодорожный надзор, иной раз, просто не в состоянии найти эту организацию или предпринимателя для проведения проверки на соблюдение им (необходимых) требований.

В связи с этим на дорогах Москвы и области работает большое количество транспортных средств, техническое состояние которых не выдерживает никакой критики. При этом перевозчики периодически грубо нарушают налоговое законодательство, Правила перевозок пассажиров и осуществляют свою деятельность без всякого контроля.

Как следствие - огромное количество дорожно-транспортных происшествий, сотни пострадавших пассажиров. Водители, управляющие данными транспортными средствами, зачастую не проходят обязательный предрейсовый медицинский контроль.



Качество предоставляемых услуг крайне низкое. Обращения в связи с необходимостью принятия мер по несанкционированным перевозкам в органы МВД не приносят должного результата в связи с «неподконтрольностью» этими структурами данных вопросов.

В случае ДТП или управления автомобилем в нетрезвом виде к водителям применяют меры административной, уголовной ответственности, при этом организаторы таких перевозок, являющиеся фактическими работодателями, на машинах которых работают указанные водители, всегда остаются вне зоны внимания правоохранительных органов.

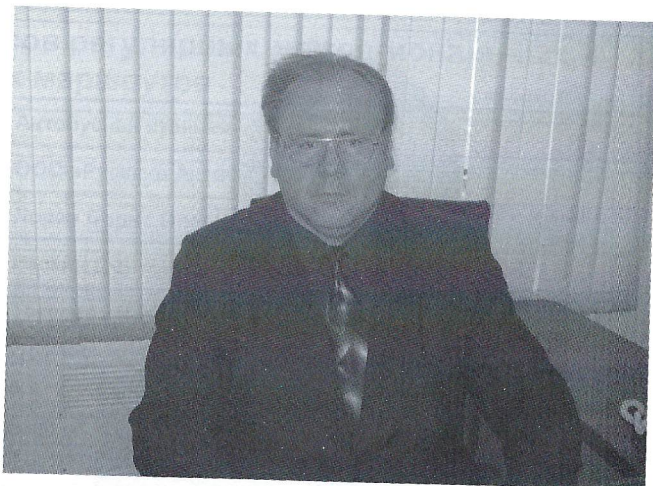
Даже отсутствие лицензии на перевозку пассажиров не является для правоохранительных органов правонарушением, а полномочий по выявлению и привлечению к ответственности у Центрального управления Государственного автодорожного надзора г. Москвы недостаточно.

Как исключение можно привести следующий пример. Когда в марте этого года предприниматель (кстати, не имеющий лицензии) незаконно использовал эмблему «Автолайна», он был привлечен ОВД Рязанского района г. Москвы к уголовной ответственности.

Также отметим, что, в соответствии с действующими нормами, причинение вреда здоровью пассажиров в случае ДТП, в настоящее время возмещается в размере 240 000 рублей независимо от количества лиц пострадавших в автоаварии. Указанная сумма предусмотрена правилами ОСАГО, и, несмотря на кажущуюся значительность, производимые платежи страховыми компаниями лишь в малой степени покрывают расходы на необходимое лечение и восстановление здоровья тех пассажиров, которым при аварии был причинен вред здоровью. В качестве примера можно привести несколько отчетных цифр за 2005 год из судебной практики нашего предприятия по аварийным делам.

Так, за год к предприятиям «Автолайна» было предъявлено 233 иска на сумму около 7 миллионов рублей, а выиграно нашими юристами более 5 миллионов. В свою очередь, в интересах предприятий «Автолайна» за тот же период было предъявлено 339 исков на сумму 2,5 миллиона рублей и практически все эти суммы были нами выиграны (97,6% всех исковых требований).

В настоящее время организацией перевозок пассажиров и соответствующей транспортной инфраструктурой занимаются и муниципальные образования, и специализированные транспортные ведомства, но в силу своих специфичных задач они решают свои проблемы, а организационной, объединяющей всех, единой системы не существует. Только вновь созданная нормативно-правовая база позволит разграничить полномочия, учесть интересы коммерческих организаций и пассажиров, навести порядок в транспортном законодательстве.



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

К новому в законодательстве о рекламе.

В предыдущем номере нашего журнала опубликована статья начальника Правового управления ООО «Управляющая компания «АВТОЛАЙН-ТРАНСЛАЙТ» Аполлонова Е.В., в которой обобщенно затронут вопрос о проблемах, которые могут (и почти наверняка будут) возникать перед автотранспортными предприятиями, транслирующими во время движения различные видеоматериалы, в том числе носящие рекламный характер, в связи со вступлением в законную силу нового Федерального закона Российской Федерации «О рекламе», особенно его статьи 20.

При изучении этого закона и сопоставлении отдельных его норм можно сделать вывод о том, что опасения автора статьи не напрасны.

Действительно, не в меру ретивые должностные лица могут привлекать к ответственности за нарушение указанного Федерального закона автовладельцев, использующих в салоне аудио- и видео технику, транслирующую радио- и телевизионные передачи, в которых производители программ используют рекламные материалы. И можно с очень большой долей вероятности предполагать, что они так и будут действовать, причем не единично.

Самый простой способ избавиться от таких проблем убрать из салонов транспортных средств телевизионную и радиоаппаратуру, позволяющую осуществлять трансляцию таких передач. Но что тогда скажут пассажиры, особенно на междугородних и международных автобусах, в которых соответствующие услуги давно стали нормой? Им ведь не объяснишь, что законодатель принятием нового закона создал им проблемы, которые могут быть решены только таким образом.

Но все же у организаций - перевозчиков имеются определенные правовые возможности оспаривания таких действий должностных лиц. В частности, при изучении текста статьи 20-й нового Федерального закона «О рекламе» становится ясно, что законодатель, прежде всего, имел в виду под распространением звуковой рекламы с



использованием транспортных средств случаи, когда такая реклама распространяется вне салона, а не внутри его. Это следует уже из названия указанной статьи: «Реклама **на** транспортных средствах и с их использованием». То есть уже в названии статьи заявлено, что предметом ее регулирования является такая реклама, которая обращена к неопределенному кругу лиц, находящихся **вне** салона автотранспортного средства, а не внутри него, иначе эта статья закона называлась бы «Реклама **в** транспортных средствах и с их использованием».

О таком толковании норм указанной статьи свидетельствует и ее часть 4, которая установила, что размещение **на** транспортных средствах отличительных знаков, указывающих на их принадлежность каким-либо лицам, не является рекламой. Эта норма касается, прежде всего, размещения логотипов предприятий владельцев транспортных средств, на их бортах, чтобы пассажиры и лица, осуществляющие контроль за движением транспорта, сразу понимали, с каким из перевозчиков они имеют дело.

Поэтому под запретом распространения звуковой рекламы с использованием транспортных средств и звукового сопровождения рекламы, распространяемой с использованием транспортных средств, следует понимать запрет случаев установления на бортах и крышах транспортных средств громкоговорящих устройств (мегафонов, динамиков, телевизоров, мониторов и т.п.), обращенных **на улицу**, а не в салон транспортного средства.

При трансляции аудио- и видеоматериалов, содержащих рекламу, внутри салона транспортного средства (особенно при междугородних и международных перевозках пассажиров) вообще

нельзя говорить о том, что перевозчик занимается распространением рекламы, прежде всего, потому, что рекламопроизводитель не заключает с ним договора на распространение рекламы. Такой договор он заключает с теле- или радиоккомпанией, которая и является рекламораспространителем. Тем более, что распространение рекламы в телепрограммах и телепередачах особо регулируется статьей 14-й Федерального закона «О рекламе», а в радиопрограммах и радиопередачах статьей 15-й указанного закона, в которых определены нормы размещения рекламы в различных программах, время, которое она занимает, и даже уровень звука рекламных материалов, который не должен превышать средней уровень звука программы, прерываемая рекламой.

И не было бы у Е.В. Аполлонова и у автора настоящей статьи оснований для опасений, указанных в начале, если бы в части нового Федерального закона Российской Федерации «О рекламе» было разъяснено, что понимается под распространением звуковой рекламы **с использованием** транспортных средств, а не только **на** них. Именно отсутствие такого пояснения дает возможность расширительного толкования этой нормы закона, о котором говорилось выше, а следовательно, создает почву для злоупотреблений лицам, осуществляющим контроль за применением этого закона.

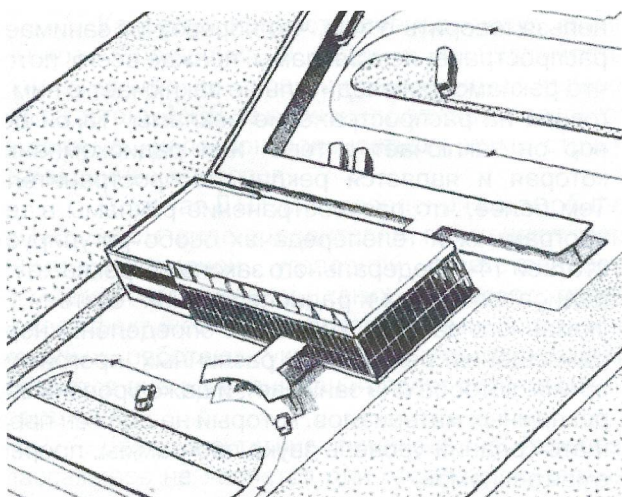
Поэтому за время, оставшееся до вступления закона в силу (до 1 июля 2006 года), заинтересованным организациям и лицам необходимо срочно добиться внесения в него соответствующего уточнения и дополнения, исключающего двойственное толкование его норм. Автор и издатель надеются, что настоящая статья также способствует этому.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ НОВОСТИ. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ ПассаЖИРОВ

10 октября 2005 года Комиссия МСОР при Европейском Союзе (ЕУС) приняла меморандум о правах пассажиров (который перекликается с принятым Европейской комиссией меморандумом «Права пассажиров городских и международных автобусов»). Этот документ обращает внимание Европейской комиссии на то, что следует разграничивать услуги по обеспечению местных и региональных международных перевозок на короткие расстояния и международные коммерческие транспортные услуги по обеспечению перевозок на дальние расстояния. Это следует учитывать потому, что данные услуги коренным образом отличаются друг от друга. Если Европейская комиссия решит возобновить работу над положением о международных автобусных перевозках на дальние расстояния, комиссия МСОР при Европейском Союзе рекомендует исключить из данного положения вопрос о местных и региональных автобусных перевозках (вне зависимости от того, являются ли подобные перевозки международными или нет). Принимая во внимание значительное улуч-

шение качества местного и регионального пассажирского транспорта в последние годы, Комиссия МСОР при Европейском Союзе не видит необходимости в регламентации на европейском уровне прав пассажиров данной категории. Вместо этого Комиссия рекомендует заключать добровольные соглашения между транспортными предприятиями и ответственными властями на местном и региональном уровне в соответствии с принципом субсидиарности. Что касается доступности информации для пассажиров и схем компенсаций за задержки транспорта, то во многих городах и регионах добровольные соглашения (пассажирские хартии, уполномоченные по рассмотрению жалоб и т.д.) уже существуют и доказали свою эффективность в повышении качества работы общественного транспорта и в усилении ориентации компаний на удовлетворение запросов граждан.

Информация опубликована по материалам журнала "Public Transport International" №1 2006.



«Бесценные» автовокзалы.

В эпоху плановой экономики и «общенародной» собственности взаиморасчеты между организациями носили достаточно условный характер, по сути, государство просто переключало деньги из левого кармана в правый. Любые тарифы и расценки на услуги регулировались опять же государством, в частности, тариф на обслуживание автовокзалом одного пассажира составлял 5% от стоимости билета. Чем было вызвано применение именно такая схема, история умалчивает, сомневаться в целесообразности государственных указов было как-то не принято, да и сами цены на билеты, если сравнивать, были копеечными даже в самые дальние уголки края.

На дворе давно другие времена. На российских просторах воцарилась ее величество Рыночная Экономика. Правда, получилась она в наших специфических условиях какая-то недоделанная... Иначе чем объяснить, что автовокзалы, как и двадцать лет назад, продают свои услуги не по фиксированной цене, складывающейся, как гласят экономические учебники, из затрат и прибыли, а все по той же процентной системе. Но уже не 5% от цены билета, а все 15, а то и больше.

Выбирать перевозчикам не приходится: в любом населенном пункте только один автовокзал. Даже в почти миллионном краевом центре конкуренция пока не приживается: несколько рейсов обслуживал Речной вокзал, но после отказа Енисейского речного пароходства от пассажирских перевозок по реке, был свернут и автобусный сегмент. Сегодня в роли альтернативного автовокзала пробуетея ЦАВС, но направлений у них пока совсем немного.

Сложившимся порядком оплаты услуг автовокзалов на междугородних перевозках заинтересовалось территориальное Управление Федеральной антимонопольной службы по Красноярскому краю.

«Рассмотрение фактов дела показало, что цены на услуги по продаже билетов, отправке и обслуживанию рейсов на всех автовокзалах края устанавливаются в процентном соотношении от стоимости билета, как правило, в размере 15%-

говорит заместитель руководителя территориального Управления Федеральной антимонопольной службы Евгений Львович Лужбин. Соответственно каждый перевозчик платит по-разному - в зависимости от дальности маршрута. При цене билета в 250-350 рублей за обслуживание одного пассажира автовокзал берет от 37 до 53 руб.».

Автовокзалы обосновывают ценовую политику тем, что фиксированные цены, формируемые на основе затрат, не покрывают расходов на обслуживание пригородных рейсов. Процентная схема введена с целью перекрестного субсидирования маршрутов с низкими тарифами за счет междугородних маршрутов.

Возникает вопрос: чью роль присвоил себе автовокзал? Только орган власти имеет право устанавливать тарифы, и то, доказав их обоснованность. Если же по социальным соображениям тариф на обслуживание пригородных перевозок низок и не обеспечивает рентабельность предприятия, то убытки должны покрываться за счет бюджетных средств.

У нас почему-то субсидированием занимается автовокзал, причем за счет других перевозчиков, не имеющих, как правило, никакого отношения к пригородным рейсам. Автовокзал берет на себя не предусмотренные законодательством функции по распределению чужих средств, что квалифицируется как вмешательство в хозяйственную деятельность субъектов, создание дискриминационных условий для части перевозчиков и ограничение принципов конкуренции.

Эти выводы послужили основанием для вынесения решения Федеральной антимонопольной службы о запрете существующей схемы оплаты услуг автовокзалов.

Мы попросили господина Лужбина прокомментировать данную ситуацию.

- Евгений Львович, а как сами автотранспортные предприятия, работающие на дальних рейсах, относятся к такой схеме? Их устраивает необходимость платить и за себя, и «за того парня»?

- Между прочим, самый интересный «аргумент», который приводят автовокзалы в свое оправдание, звучит так: «Ну, ведь никто же не возражает!..» Удивляет, что перевозчики, постоянно жалуясь на низкие тарифы, установленные местной администрацией, отсутствие оборотных средств на ремонт, обновление автобусного парка и многое другое, к автовокзалам никаких претензий не имеют. Руководитель автотранспортного предприятия, оплачивающий деятельность иных предприятий, обеспечивающий необоснованную, не подтвержденную никакой калькуляцией прибыль автовокзала, наносит серьезный экономический урон собственному предприятию. На наш взгляд, это противоречит не только нормальному поведению хозяйствующего субъекта в рыночных условиях, но и собственно здравому смыслу.

Возможно, у них просто нет выбора - даже Красноярск располагает одним-единственным автовокзалом, не говоря уж о более мелких городах...

Конечно, было бы лучше, чтобы в Краснояр-



ске работало три автовокзала, и перевозчики могли выбирать лучшие условия и ценовую политику. Но и в сложившихся условиях у директора предприятия есть право требовать установления экономически обоснованной цены. Вопрос может быть решен в Арбитражном суде или с помощью нашей службы.

Допускаю, что раньше руководители не думали о возможности регулирования цены - в силу привычки или традиций. Но этот вопрос мы подняли еще прошлой весной, обосновав недопустимость действий по ухудшению экономического положения собственных предприятий. Однако перевозчики продолжают заключать договора по необоснованным ценам. Столь нелогичное поведение позволяет вести речь об умысле. Более того, по нашим данным, регулярно проводятся совещания между представителями перевозчиков и автовокзала, на которых обсуждается политика взаимоотношений между предприятиями. Каковы основы этих взаимоотношений, можно только догадываться. Судя по всему, речь о конкуренции даже не идет. Между автовокзалами и перевозчиками сформировались иные схемы, которые мы намерены разрушить. А директорам стоит задуматься о том, что

экономический ущерб не так уж сложно доказать. Проведем нехитрый расчет: ЦАВС берет за обслуживание одного пассажира 10 руб., автовокзал - 60 руб. Если за сезон перевозчик доставил по назначению 25 тысяч пассажиров, автовокзалу он заплатит полтора миллиона, ЦАВС - 250 тысяч... Экономический ущерб налицо.

Какова картина с междугородными перевозками в других регионах страны?

Аналогичная схема оплаты действует по всей территории России. Минимальная ставка - 15%, для перевозчиков, работающих на межсубъектных маршрутах, она еще выше. Например, владельцы томского автовокзала установили для «чужих» перевозчиков размер отчислений в 25 %.

Надеемся, что этим делом мы создадим прецедент. Наше территориальное отделение подготовило аналитическую записку для Федеральной службы, и аналогичные меры по устранению нарушений владельцами автовокзалов антимонопольного законодательства будут предприняты на всей территории страны.

КОММЕНТАРИЙ

РАСКИН Дмитрий Александрович

Заместитель руководителя

Группы компаний «Русские Автобусные Линии»

Внимательно изучив изложенный материал, хотелось бы вступить в полемику с его авторами, которые; видимо, при подготовке статьи не стали вникать в суть проблемы, а привели в пример факты, лежащие на поверхности, на первый взгляд бесспорные, но требующие множества пояснений.

Лейтмотивом данного произведения по сути своей является вопрос: «Почему в СССР кассовый сбор автовокзалов составляет 5% от тарифа, а в настоящее время этот процент колеблется в районе 15-25%?».

На самом деле этот факт легко объясним. В условиях плановой экономики предприятия не имели проблем с оплатой аренды земли и помещений, не платили по коммерческим расценкам за коммунальные услуги, охрану объектов, уборку помещений и территории, и этот перечень можно дополнять бесконечно.

В качестве примера, могу привести деятельность компании «Русские Автобусные Линии», эксплуатирующей автобусные станции «Теплый Стан» и «Красногвардейская» в г. Москве. Процент кассового сбора на них составляет 20%. На первый взгляд низким его не назовешь. Но в этот сбор включено практически все, что необходимо водителю, приехавшему в столицу.

Тут и предрейсовый медицинский осмотр, и проверка технического состояния транспортного средства, мойка автобуса, комната отдыха водителей, санузел и мелкий ремонт в автобусных парках, охраняемое место для межрейсового отстоя. И все без дополнительной оплаты! При этом станции оборудованы системой видеонаблюдения, постами охраны, круглосуточно работает диспетчерская служба, в городе размещается реклама о маршрутах, которая в столице далеко недешева. Перечень можно еще продолжить, но и так понятно, что низкий процент кассового обслуживания не только заставит станции работать в убыток, но и не даст возможности предоставлять необходимые услуги для водителей и пассажиров, проводить мероприятия антитеррористической направленности, развивать инфраструктуру, модернизировать диспетчерскую службу, а также содержать контрольную службу, которая, пресекая несанкционированные посадки водителями безбилетных пассажиров, напрямую повышает доходность предприятий-перевозчиков.

В связи с изложенным, даже дилетанту становится понятно, что процент кассового обслуживания обуславливается не монополизмом автовокзалов, которых, кстати, только в г. Москве восемь, причем обслуживаемых разными организациями, а объективными факторами, позволяющими наводить порядок в этом сегменте рынка.


Хуго Осула

*Председатель совета ЗАО «Евролайнс Петербург»
Председатель правления MootorReisi AS (Эстония)
Член исполнительного комитета организации
EUROLINES*

Концерн MootorReisi AS

MootorReisi AS был основан в 1993 году эстонским капиталом с целью развития международного автобусного движения из Прибалтики в Западную Европу. К 1995 году предприятие стало лидером на рынке и надежным партнером для работающих в этой сфере компаний Западной Европы. Быстрое развитие автобусного движения Эстонии в разных сферах, в том числе в международном линейном сообщении, обеспечили следующие факторы:

- высокий уровень эстонского автобусного движения в Советском Союзе,
- проведенные государством экономические реформы, в том числе приватизация автобусного движения,
- доверие развивающегося частного банковского сектора к предпринимателям автобусной сферы,
- быстро развивающиеся контакты с автобусниками Скандинавии,
- потребность малого местного рынка для достижения успеха в выходе на международный уровень.

Важным для предпринимателей стало то обстоятельство, что Эстонская Республика не установила таможенных сборов на импорт использованных автобусов, и банки с 1993 года существенно снизили интрессы по лизингам автобусов.

В 1995 году MootorReisi AS вступило в члены организации EUROLINES. Это недоходная организация, которая объединяет крупнейшие автобусные предприятия Европы.

Члены организации согласовали следующие принципы:

- при обслуживании международных линий соблюдаются согласованные стандарты и

качество обслуживания,

- линейное движение по Европе основывается на взаимном партнерстве, сосредотачиваются силы по представлению общих интересов в комиссиях Европейского Союза и IRU,
- члены организации экономически независимы,
- линии обслуживаются под общей торговой маркой EUROLINES.

Эти соглашения были акцептированы в 2006 году 36-ю членами организации EUROLINES во всех государствах Евросоюза и во многих странах Восточной Европы.

MootorReisi AS работает под торговой маркой EUROLINES в Эстонии, Латвии, Литве, Финляндии и Петербурге. Линии обслуживаются 75-ю комфортабельными автобусами.

Успешный период эксплуатации международных линий большой протяженности, таких как: Прибалтика - Лондон, Прибалтика - Милан - Рим, Прибалтика - Германия, уступает место возрастающему рынку автобусных линий между соседними странами. В последнее время существенно увеличилось количество пассажиров на линиях Рига-Вильнюс, Рига-Таллинн. В 2005 году была создана успешная автобусная линия Хельсинки-Таллинн-Рига-Вильнюс-Варшава. Несмотря на это увеличивающиеся расходы, конкуренция между автобусными предприятиями и появление на рынке дешевых самолетных рейсов требуют от автобусных фирм для сохранения рентабельности новых стратегий.

Ключевыми словами для этого являются:

- партнерская логистика,
- притягивающие центры,
- локальная линейная сеть и глобальная сеть продажи,
- сотрудничество между рынками,
- современные инфотехнологические решения.

Российские международные автобусные линии составляют большую часть от европейской линейной сети. Конкурентоспособность российских предприятий на этом рынке достаточно высокая. Считаю важным обратить внимание на некоторые проблемы, решение которых сделало бы российские предприятия лидерами в Европе в данной сфере.

1. Очень высокий таможенный сбор на импорт автобусов. Обусловленные этим большие расходы еще компенсируются дешевым топливом и низкими расходами по оплате труда. К сожалению, эти расходные компоненты увеличиваются и уже в ближайшей перспективе ухудшится конкурентоспособность российских предприятий на паритетных линиях.

2. Непонимания при исполнении требований паритетности.

Три примера ситуации:

- линии Москва - Германия большинство фирм обслуживает зарегистрированными в Германии автобусами и российскими

водителями,
- линии Москва - Рига обслуживаются только зарегистрированными в Латвии автобусами и латышскими водителями,
- на линиях Россия - Эстония, Россия - Финляндия обеспечивается 90-95% паритетности автобусов и водителей.

Официальные органы должны дать предприятиям ясное руководство, что такое паритетность на международных линиях, и как ее обеспечивать при организации движения. Если это требование действует в Российской Федерации, то оно должно действовать во всех и для всех предприятий. Как регулируется требование паритетности на линии, если каждодневная организация движения не позволяет технически это сделать.

3. Регулярности требуют процедурные правила при прохождении границы на международных линиях.

Каково время ожидания автобуса и пассажиров и период контроля на границе. Какова ответ-

О фирме

Торговая марка EUROLINES объединяет 38 автобусных предприятий, автобусы которых, обслуживающие международные регулярные линии, осуществляют линейное движение по всей Европе.

Центры продажи EUROLINES находятся во всех крупнейших городах, обычно на автостанциях или железнодорожных вокзалах. В Эстонии продает билеты и обслуживает международные автобусные линии фирма МооторРейси АО под торговой маркой EUROLINES.

Мы создали удобное прямое сообщение со всеми крупными городами Германии и Прибалтики. Сейчас можно, воспользовавшись прямыми линиями, доехать до России, Украины и Польши.

С пересадками на линейные автобусы партнерских компаний можно доехать в любое государство и город Европы. Например, в Италию,

ответственность водителя и владельца автобуса, если пассажир спрятал в автобусе запрещенный товар, и др.

4. Инфраструктура автовокзалов не способствует развитию международного автобусного движения.

Желанием каждого предпринимателя является обслуживать пассажиров и продавать свои автобусные билеты на автовокзалах. К сожалению, нет ни в Москве, ни во многих других городах России автовокзалов, отвечающих международным требованиям, объединенных с современными системами инфотехнологии, связанных с логистикой городского и железнодорожного транспорта.

Пересекающие государственные границы автобусные линии нашли свое место в международных перевозках пассажиров. Задача предпринимателей сделать вместе с официальными структурами эту сферу еще более аtractive для наших клиентов.

Великобританию, Ирландию.

Чтобы добраться в желаемый пункт назначения, можете выбрать среди различных автобусных линий и времени отправления подходящее для Вас.

МооторРейси АО основано в 1993 году и с этого времени стало ведущим автобусным предприятием, обслуживающим международные автобусные линии Северной Европы. У предприятия имеются 58 автобусов со всеми удобствами, которые под торговой маркой EUROLINES обслуживают международные автобусные линии.

Немецкое линейное движение настроено на удобные двухэтажные автобусы - во всех автобусах имеются кондиционеры, видео, возможность перекусить. Увеличиваются инвестиции в развитие автобусного движения, особенно в приобретение удобных автобусов и в развитие сети продажи.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ НОВОСТИ

Автобусный терминал в Нойсе

«Немецкий подход к автоперевозкам»



До некоторых пор немецкий городок Нойс был ничем не примечателен - пока там не появился новый автобусный терминал по дизайну фирмы Wichmann. Всякий знает,

что дожидаться автобуса - занятие не из самых

приятных. То расписание не найти, то табло с номерами рейсов непонятно где расположено. А посмотришь на стройные металлические опоры, покатую стеклянную крышу, яркие большие панели с красными буквами - и уже веришь, что жизнь вполне себе упорядочена. Задачей архитекторов было также вписать терминал в окружающую среду - им это вполне удалось.

Информация опубликована по материалам журнала «Новый Век 2000», март 2006.



ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

Аппараты Полномочных Представителей Президента РФ в федеральных округах;

Совет Федерации Федерального Собрания РФ;

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

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

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

Генеральная прокуратура Российской Федерации;

Министерство внутренних дел Российской Федерации;

Администрации регионов Российской Федерации;

Министерства, департаменты и комитеты транспорта регионов Российской Федерации;

Управления внутренних дел регионов Российской Федерации;

Мэрия города Москвы;

Прокуратуры города Москвы и ее административных округов;

Департамент природопользования и охраны окружающей среды города Москвы;

Департамент транспорта и связи города Москвы;

Префектуры административных округов города Москвы;

Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения ГУВД города Москвы;

Российский Автотранспортный Союз – региональные отделения;

Московский Транспортный Союз;

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

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

Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт;

Региональные ВУЗы автотранспортного профиля;

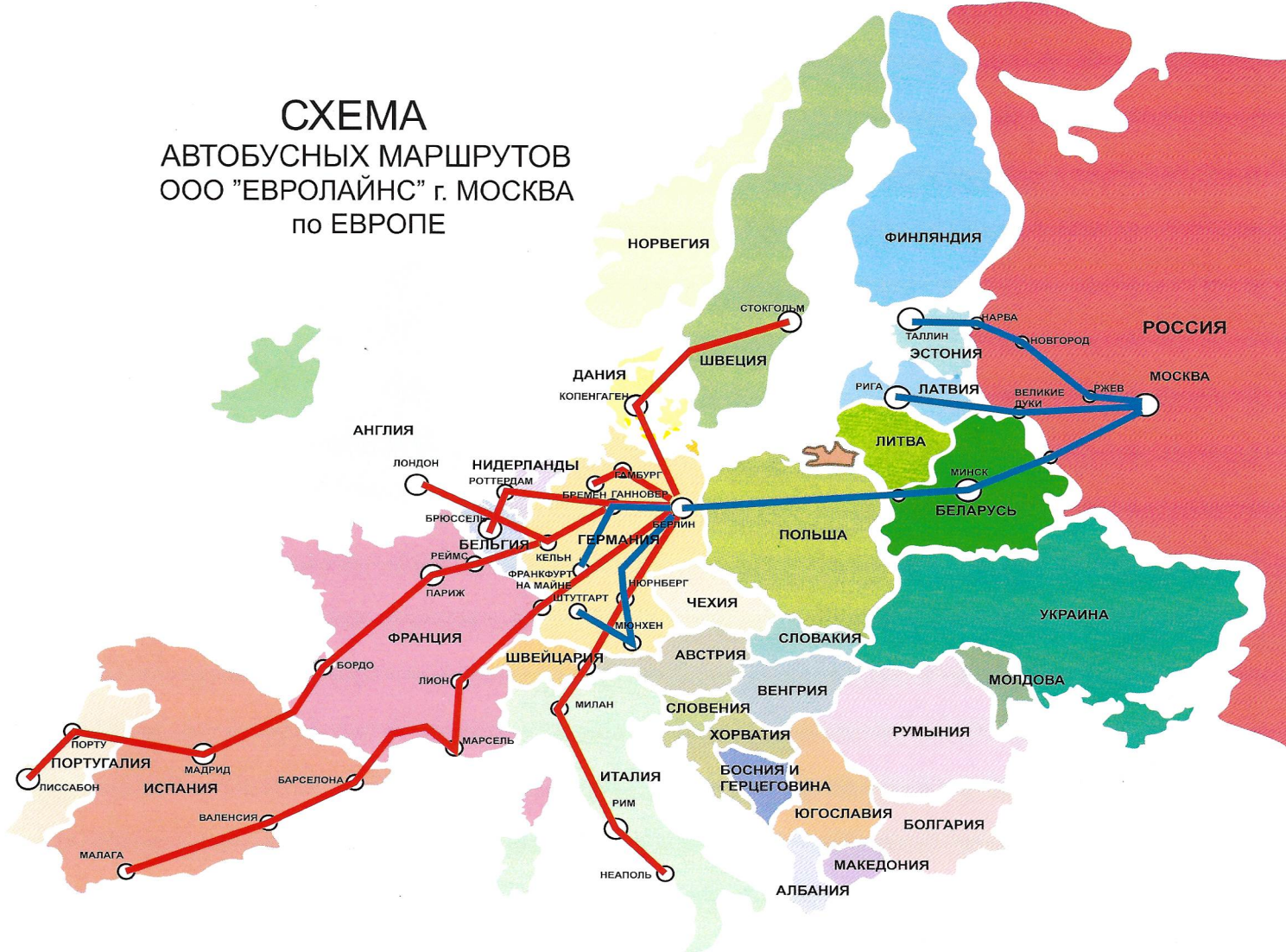
Московский автомобильно-дорожный институт (ГТУ);

Национальный фонд защиты прав потребителей;

Отечественные производители автобусов;

Зарубежные производители автобусов.

**СХЕМА
АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ
ООО "ЕВРОЛАЙНС" г. МОСКВА
по ЕВРОПЕ**



**СХЕМА
АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ
ООО "ЕВРОЛАЙНС" г. МОСКВА
по ГЕРМАНИИ**





МОСКОВСКИЙ ГОРОДСКОЙ КЛУБ ЮНЫХ АВТОМОБИЛИСТОВ

КАДРЫ- РЕШАЮТ ВСЁ!

Московский городской клуб юных автомобилистов (МГКЮА) - государственное учреждение дополнительного образования детей Департамента образования города Москвы.



МГКЮА является единственным городским учреждением дополнительного образования, которое совместно с УГИБДД г. Москвы занимается профилактикой детского дорожно-транспортного травматизма в городе Москве.

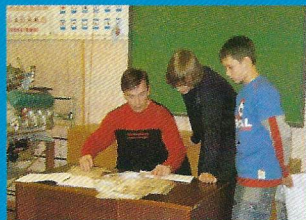


В образовательных программах клуба - создание необходимых условий для развития у подростков технического творчества и интереса к автомобильной технике, проведение конкурсов и олимпиад, чтение лекций в младших классах средних школ по Правилам и Безопасности дорожного движения.

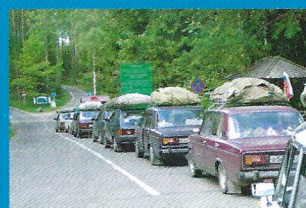


В МГКЮА ежегодно обучаются свыше 1300 детей со всех округов города Москвы. Обучение в клубе бесплатное. Занятия проводятся в течение

дня в удобное для подростков (от 13 до 18 лет) время, с учетом двух сменного обучения в школах и других образовательных учреждениях.



Для членов клуба в течение всего учебного года по воскресным дням, а также в дни зимних и весенних каникул проводятся туристические выезды по историческим местам Подмосковья. Во время летних каникул организуются автопробеги по стране продолжительностью в один месяц.



МГКЮА является в Москве методическим центром, который занимается проблемами детского и юношеского автоспорта и курирует по этим вопросам все учреждение дополнительного образования. Для обучения используются образовательные программы технической и спортивной направленности.



Команда МГКЮА на протяжении последних трех лет становилась победителем традиционных региональных юношеских



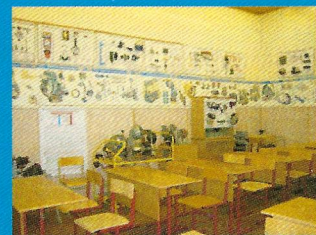
автомобильных ралли, проводимых в городе Санкт-Петербурге. Среди выпускников клуба - Мастера спорта по автоспорту, Мастера спорта международного класса, Заслуженные Мастера спорта, такие как Заслуженный мастер спорта России - Алексей Щукин:



МГКЮА по окончании обучения 1-й степени выдает удостоверение «Юного водителя», а при дальнейшем обучении подростки в возрасте 17-18 лет получают удостоверение водителя транспортных средств категории «В». Данная категория становится для подростков профессией и дает им право работать водителем в городе.



Клуб имеет 8 учебных классов, 2 мастерские, актовый зал, 6 административных помещений, отдельно стоящее здание учебного гаража на 24 автомобиля и один ремонтный бокс.



На 16-ти учебных автомобилях отрабатываются навыки вождения, 5 спортивных автомобилей участвуют в юношеских ралли и иных

автомобильных соревнованиях, 2 грузовых автомобиля используются для ежегодных многодневных автопробегов, включенных в летнюю оздоровительную программу.



Московский городской клуб юных автомобилистов был открыт в ноябре 1940 года и в 2005 году отметил свое 65-летие. Клуб размещается в здании, которое находится на балансе Управления охраны памятников г. Москвы, на правах аренды. (Охранно-арендный договор от 01.07.2001 г. № 392а, действует до 30.06.2006 г.)



Это здание, которое находится по адресу: ул. Летняя, дом 2 (район Люблино), было построено еще до 1917 года, и до 1966 года в нем размещалась средняя общеобразовательная школа № 1144.