



№ 1 МАРТ 2006

**ООО "ЦТД "РУССКИЕ АВТОБУСЫ"**

Г. МОСКВА, ТЕЛ./ФАКС: +7 (095) 720-50-63, 720-50-29, E-MAIL: RAP@BUS.RU

**ФИЛИАЛЫ ООО «ЦТД «РУССКИЕ АВТОБУСЫ»**

**ООО "Центральный Торговый Дом  
"Русские Автобусы", Филиал "Павлово"**  
г. Павлово, Нижегородская обл.,  
Тел./факс: +7 (83171) 3-12-59, 2-88-75, 3-30-71  
e-mail: market@paz.nnov.ru, bereg@paz.nnov.ru

**ООО "Центральный Торговый Дом  
"Русские Автобусы", Филиал "Курган"**  
г. Курган, тел./факс: +7 (3522) 44-41-92, 44-92-77  
e-mail: sale@tdkavz.ru

**ДИЛЕРЫ ООО «ЦТД «РУССКИЕ АВТОБУСЫ»**

**ЗАО "Автоцентр КрасГАЗсервис"**  
660020, г.Красноярск, ул.Спандаряна, 5/12  
тел.: (3912) 44-69-58 56-03-60  
e-mail: kgsnn@onlain.ru, kgs@krsk.ru

**ООО ТКЦ "ГАЗАТО"**  
420029, РТ, г. Казань ул. Гвардейская, 15  
тел.: (8432) 69-87-00 69-99-65  
e-mail: Muhtarov@akos.ru

**Ф-л ООО "Дальтехмашсервис"**  
680007, г.Хабаровск, ул.Юнгов,9  
тел.: (4212) 30-76-54, 79-42-19

**ЗАО "И.Т.Р. -Групп"**  
603106 г.Н.Новгород,  
ул.Адмирала Васюнина, 2  
тел.: (8312) 19-97-94  
e-mail: itr@list.ru

**ООО "Кемеровская  
металлопромышленная компания"**  
650070, г. Кемерово, ул.Тухачевского, д.60  
тел./факс (3842) 31-35-27, 31-23-78  
e-mail: sales@kmpk.ru  
www.kmpk.ru

**ЗАО "Литер НН"**  
603069, г. Н. Новгород ул. Ореховская, д. 80  
тел.: (8312) 94-91-75 92-31-86  
e-mail: liter@sandy.ru

**ЗАО "Межрегиональное объединение  
ТЕХИНКОМ"**  
123060, г. Москва, ул.Расплетина, д.5  
тел.: (095) 192-98-06, 192-66-61, 785-54-44  
факс: (095) 946-98-14  
e-mail: mro@techincom.ru  
www.techincom.ru

**ОАО "Пермтрансавто"**  
614056, г. Пермь ул. Соликамская 273-А  
тел./факс: (3422) 63-15-11, 63-14-95  
e-mail: permavto@permonline.ru  
www.permavto.permonline.ru

**ООО "Русавтопром"**  
443076, г.Самара,  
ул. Авроры/Аэродромная, 107/53  
тел.: (8462) 79-19-00 79-19-20  
e-mail: Veba@mail.vis.ru

**ООО ТЦ "Русский автобус"**  
600035, г. Владимир, ул. Куйбышева, д.4  
тел./факс: (0922) 43-15-02, 43-24-75  
e-mail: : bus@rusbus.ru  
www.rusbus.ru

**ООО "Региональный Альянс+"**  
664081 г.Иркутск,ул.Депутатская, 75  
тел.: (3952)23-51-55  
факс: 23-18-27  
e-mail:office@real.irkutsk.ru

**ОАО "АГАТ-1"**  
163002, г. Архангельск, пр. Московский, д.25  
тел/факс: (8182) 66-88-19, 66-88-94  
e-mail: agat1@atnet.ru

**ООО "Дальтехмашсервис"**  
690068, г.Владивосток, пр-т 100 лет Владивостоку,155  
тел.: (4232) 32-13-72 32-12-86  
e-mail: Dalteh@online, Vladivostok.ru

**ООО фирма "Интерпартнер"**  
426063 г. Ижевск ул. Промышленная 2  
тел/факс: (3412) 75-44-55, 75-32-03, 75-29-72  
e-mail: inpr@udmnet.ru  
www.inpr.udm.ru  
www.interpartner.ru

**ООО "Центральный Торговый Дом "Клен"**  
*Отдел продаж, сервиса, гарантии :*  
241517, Брянская область, г. Фокино, ул. Советская, д.2  
тел/факс: (08333) 9-71-55; (0832) 70-20-21  
*Отдел продаж :*  
Брянск, ул. Комсомольская, д.17  
тел.: (0832) 68-84-24  
тел/факс 68-84-25; 68-84-23  
*Отдел запасных частей:*  
Брянск, ул. Кромская, д.50  
тел.: (0832) 57-81-21  
e-mail: klen@online.debryansk.ru  
www.klen.debryansk.ru

**ЗАО "Ост-Авто"**  
454036 г.Челябинск, ул.Свердловский тракт, д.6  
Тел. (3512) 219363, 261472, 261463, 261481, 261454, 261445  
моб.702114, 788562.  
e-mail: sales@ost.rbauto.ru

**ООО "Петро ПАЗ"**  
196066, г. Санкт-Петербург, пр-т Московский, д.208/1  
тел/факс: (812) 373-98-37, (812) 371-56-36  
e-mail: petro-paz@mail.ru,  
petropaz@mail.spbnit.ru  
www.petropaz.ru

**ЗАО "Русавтопром-Ростов"**  
344009, г.Ростов-на-Дону, пр.Шолохова, 288  
тел.: (8632) 90-80-31 90-80-32  
e-mail: gvf@gvf.ru

**ТЦ "Русский Автобус"**  
606100, Нижегородская обл.  
г. Павлово ул. Конопляная, д. 8  
тел.: (83171) 2-12-20 2-12-19  
e-mail: bus@rusbus.ru  
www.rusbus.ru

**ЗАО "Сим-авто"**  
119602, г. Москва,  
ул. Академика Анохина, д.38, корп.1  
тел./факс (095) 785-72-12, 785-72-05  
e-mail: autobus\_sale@rbauto.ru,  
kolokour@rbauto.ru  
www.rbauto.ru



<b>ОТ РЕДАКЦИИ</b> .....	2
<b>ОБРАЩЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»</b> .....	3
<b>КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»</b> Обращение Председателя Координационного Совета.....	4
<b>ПРАВЛЕНИЕ НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»</b> Обращение Председателя Правления.....	5
Обращение исполнительного директора.....	6
<b>МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ</b> .....	8
<b>МОСКВА: ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ</b> .....	9
<b>МОСКОВСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ</b> .....	11
<b>ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ</b> .....	12
<b>МОСКВА: НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ</b> Постановление Правительства Москвы от 18.01.2005 г. № 24-ПП «ОБ ОРГАНИЗАЦИИ РЕГУЛЯРНЫХ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ, ПРОХОДЯЩИХ ПО ТЕРРИТОРИИ Г. МОСКВЫ».....	14
Схема расположения согласованных пунктов прибытия и отправления автобусов межрегиональных и международных маршрутов (ПМАМ).....	18
<b>ОБСУЖДАЕМ ХОД ВЫПОЛЕНИЯ ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ №24-ПП</b> .....	19, 21
<b>МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ. МЕЖДУГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ</b> .....	22
<b>СТРАХОВАНИЕ ПАССАЖИРОВ</b> .....	23
<b>ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕВОЙ РАССЫЛКИ ЖУРНАЛА</b> .....	24

Отраслевой ежемесячный журнал, специализированный в области пассажирских автобусных перевозок  
«Российские Автобусные Линии» № 1/ март 2006

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

**Адрес редакции:**

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

Учредитель НП «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, Е.В. Герасимова, А.И. Левятов, Р.А. Андрианов, Г.Д. Шахматов, А.Ю. Авдоницев  
Ж.А. Хомутова, И.В. Баранова, Н.В. Карлин

**Дизайн, верстка:** www.essko.ru

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

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

Тираж 400 экз.



Последние три года мы часто общаемся с руководителями транспортных компаний, индивидуальными предпринимателями, директорами автовокзалов, автостанций, чиновниками различных уровней, имеющими то или иное отношение к международным и междугородним автобусным перевозкам. Где найти нормативные документы, регулирующие эту сферу деятельности, где взять данные по статистике перевозок, адреса транспортных компании и государственных структур? Нам стало понятно, что у нас в стране нет единого информационного центра, освещающего вопросы развития, проблемы и перспективы этого сегмента рынка.

Чем должен стать журнал для непосредственных участников этой сферы пассажирских перевозок? На наш взгляд, прежде всего, источником информации - мы планируем публикацию самых важных законодательных актов, регулирующих автобусные перевозки. На страницах издания предполагается давать слово непосредственно компаниям перевозчикам, региональным отделениям РАСа и другим общественным организациям транспортников. В дискуссионном клубе мы поведем открытый и честный разговор с властью и коллегами о проблемах этой сферы бизнеса. В специализированных разделах журнала мы намерены размещать информацию, которая приблизит перевозчиков к последним научным разработкам в сфере транспорта и другим достижениям научного потенциала ВУЗов и НИИ, а так же познакомит напрямую с компаниями производителями отечественных и зарубежных автобусов. Регулярность выпуска нашего журнала позволит предоставить свежую информацию от источника прямо в руки непосредственному потребителю - операторам рынка межрегиональных и международных автобусных пассажирских перевозок.

Наш журнал будет адресно, бесплатно и оперативно рассылаться руководителям транспортных предприятий, индивидуальным предпринимателям - операторам рынка и во все государственные организации, имеющие отношения к указанной сфере деятельности.

Мы просим всех заинтересованных лиц, прочитавших пилотный выпуск журнала, дать свою оценку размещенным материалам и рекомендации по информационному наполнению журнала.

Мы уверены, что совместная работа и контакты позволят сделать данное издание настольной книгой - справочником для руководителей компаний операторов рынка, чиновников профильных комитетов и организаций, а так же настоящим подспорьем проводимой реформе транспортного комплекса страны.

---

**2-го марта 2006 года состоится заседание Межведомственной антитеррористической комиссии г. Москвы по вопросу "О состоянии антитеррористической защищенности мест прибытия и отправления транспортных средств, осуществляющих международные и межрегиональные автобусные перевозки".**

**Основные вопросы, обсуждаемые на заседании, а также решения, вынесенные по результатам заседания комиссии, будут подробно освещены в следующем выпуске журнала.**

---

**Редакционная коллегия:**

Адрес: 115419, г. Москва, 2-й Рощинский проезд, дом 8, строение 3

Телефон: 8 (495) 232-67-90, 720-64-75

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

Заказ журнала можно произвести по телефону 8(495) 232-67-90.

Предоставить статьи и материалы для размещения в следующих номерах

можно по электронной почте на адрес [info@rosbuslines.ru](mailto:info@rosbuslines.ru) или

по факсу 8 (495) 232-67-90.

---



**МУЗЫРЯ Никита Игоревич**  
 Президент УК "Автолайн-Транслайт",  
 Президент "Московского Транспортного Союза"

Регулярные, безопасные и комфортные автобусные пассажирские перевозки по территории Российской Федерации чрезвычайно востребованы населением нашей страны. По тарифам и удобству для пассажиров они составляют конкуренцию железнодорожным и авиаперевозкам.

К сожалению, этот сегмент транспортных услуг населению последние 15 лет оставался вне внимания властей и оказался в теневой части экономики страны. Объекты инфраструктуры в большинстве своем пришли в упадок, а подвижной состав изношен в среднем на 80 %.

Толчком для создания проекта "Единая Транспортная Система "Российские Автобусные Линии" явилось резкое увеличение спроса на цивилизованные услуги автобусных перевозок. "Дикий рынок" постепенно сдает позиции. Сегодня пассажир ценит удобство в приобретении и бронировании билетов, комфорт на автовокзалах и автостанциях.

В рамках реализации Целевой Федеральной программы "Развитие Транспортного Комплекса Российской Федерации на 2002 - 2010 годы" нами разработана единая диспетчерско-кассовая компьютерная программа для автовокзалов и автостанций, которая позволяет связать все автобусные станции страны в единую систему.

В течение последних двух лет проведены консультации с руководителями администраций и транспортных департаментов многих регионов, представителями ведущих транспортных компаний и автовокзалов, а также различными объединениями транспортников. К логистическим разработкам по совершенствованию маршрутной сети нами привлечены ведущие научные специалисты страны.

Как пилотный проект, в Москве созданы, и с 2003 г. успешно работают, два экспериментальных автовокзала, на которых отработаны основные технологии будущей Единой Транспортной Системы.

В августе 2005 года создано Некоммерческое Партнерство "Единая Транспортная Система "Российские Автобусные Линии" как объединение региональных транспортных автобусных предприятий, автовокзалов, транспортных научно-исследовательских институтов, производителей автобусов и т.д., с координационным советом, в который приглашены представители Минтранса, Российского Автотранспортного Союза, Транспортной инспекции, силовых министерств. На наш взгляд, такой комплексный подход к решению проблем междугородних и международных пассажирских автобусных перевозок позволит в максимально короткие сроки реформировать рынок, основываясь на деятельности реальных операторов, их потребностях и пожеланиях пассажиров.

Но при всех положительных тенденциях развития "Единой Транспортной Системы "Российские Автобусные Линии" существует ряд нерешенных вопросов. Основной - нехватка инвестиционных средств. Частично это объясняется несовершенством законодательства в этой сфере. Чтобы дать твердые гарантии инвесторам для развития объектов транспортной инфраструктуры и обновления парка подвижного состава, единой транспортной системе необходимо бюджетное финансирование. В первую очередь, для соединения всех автовокзалов страны в общую сеть с единой диспетчерско-кассовой программой с работой через Интернет. Это, в свою очередь, резко увеличит процент заполнения регулярных рейсов пассажирами и позволит создать систему касс по продаже билетов вне автовокзалов. Вторая проблема - цена на новые отечественные автобусы класса "Турист". Большинство операторов рынка не в состоянии покупать автобусы, средняя цена которых составляет 150 000 евро. Снижение цены автобусов на 30-40% возможно в случае отмены или снижения таможенных пошлин на ввозимые из-за рубежа шасси и комплектующие для автобусов отечественных производителей. При этом по сниженной цене подвижной состав должен продаваться только для использования на регулярных междугородних перевозках.

Отдельно требуется финансирование единого диспетчерско-информационного центра системы для анализа маршрутной сети, объема перевозок и освоения объемов транспортной работы востребованных населением. Такой центр позволит реализовать антитеррористические и антикриминальные мероприятия силовых министерств как на транспорте, так и на объектах транспортной инфраструктуры с максимальной

эффективностью.

Экономическая прозрачность рынка междугородных перевозок позволит существенно увеличить отчисления в бюджеты разных уровней и

повысить инвестиционную привлекательность этого сегмента транспортных услуг, а перевозки сделает более безопасными и комфортными.

### **ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА.**



**ВИНОКУРОВ Борис Аркадьевич**

*Президент Российской транспортно-экспедиционной компании "Ространссервис", Президент Московского областного транспортного союза*

Обращение Председателя координационного совета

***Уважаемые коллеги!***

За последние годы значительно выросли доходы населения Российской Федерации. Более быстрыми темпами развивается туризм, а следовательно и необходимость поездок пассажиров на общественном транспорте. Наиболее комфортабельным видом транспорта в междугородном и международном видах сообщений является автобус, когда пассажир за одну поездку может посетить ряд городов во время остановок автобуса.

В августе 2005 года для более активного реформирования рынка междугородных и международных автобусных пассажирских перевозок инициативной группой транспортников было создано Некоммерческое Партнерство "Единая Транспортная Система "Российские Автобусные Линии".

Наша главная цель - повысить уровень обслуживания на междугородных и международных автобусных рейсах, уделяя внимание безопасности

и качеству предоставляемых услуг. Министерство транспорта РФ в этих целях подготовило ряд законодательных актов, определяющих порядок работы пассажирского автомобильного транспорта на междугородных и международных линиях. Задачей создания структуры является обеспечение выполнения этих нормативных актов во избежание появления на линиях перевозчиков, работающих без соответствующих разрешений и ликвидации так называемого нелегального извоза пассажиров. Однако, сейчас значительные финансовые и людские ресурсы транспортных предприятий уходят на противодействие демпингующему нелегальному извозу, поддержку рекламно - информационного обеспечения своего маршрута, контроль за водителями, выполнение предприятием требований тех или иных нормативных актов, судебные разбирательства и тому подобное.

В рамках программы совершенствования транспортного комплекса Российской Федерации НП "ЕТС "Российские Автобусные Линии" возьмет на себя решение вопросов увеличения заполняемости автобусов, снижения затрат на выполнение рейсов, логистические разработки, статистику и анализ маршрутов, юридическую и финансовую помощь. Мы готовы участвовать в разработке нормативных актов и документов, системы безопасности перевозок и объектов транспортной инфраструктуры, в урегулировании спорных вопросов между перевозчиками. Некоммерческое Партнерство окажет содействие в приобретении современного подвижного состава, удовлетворяющего экологическим нормам и в привлечении инвестиций в транспортные предприятия.

***Предлагаем Вам рассмотреть вопрос о вступлении Вашей организации в члены Некоммерческого Партнерства "Единая Транспортная Система "Российские Автобусные Линии".***

**ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ.**



**ЛОРАН Борис Олегович**

*Руководитель проекта "Русские Автобусные Линии"*

В августе 2005 года создано Некоммерческое Партнерство "Единая Транспортная Система "Российские Автобусные Линии".

Главной стратегической задачей Партнерства является реформирование рынка междугородных и международных автобусных пассажирских перевозок и создание Единой Транспортной Системы "Российские Автобусные Линии" (далее ЕТС "Российские Автобусные Линии"). Модель ЕТС строится по принципу прямой связи "автовокзал - перевозчик - пассажир" с учетом потребностей каждой составляющей. Базирующаяся на регулируемом рынке с добросовестной конкуренцией, инновационных технологиях и управляемая централизованным логистическим центром, система в перспективе предполагает создание цивилизованной маршрутной сети на территории РФ.

Планируется, что в структуру "ЕТС "Российские Автобусные Линии" вольются государственные и коммерческие перевозчики, автовокзалы и автостанции, туристические фирмы. К участию в работе Координационного совета Партнерства будут приглашаться представители региональных Комитетов и Министерств Транспорта - по вопросам разработки и соблюдения нормативных документов, регламентирующих перевозки; Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и ГИБДД - по вопросам соблюдения правил перевозок и безопасности движения; ФСБ и МВД - по вопросам антитеррористических и антикриминальных профилактических мероприятий при осуществлении пассажирских перевозок и на автовокзалах; учебных и научных транспортных институтов - по вопросам использования научного потенциала в реформировании автобусного транспорта и привлечении молодых специалистов; различных региональных Объединений и Союзов перевозчиков, автовокзалов и транспортников - по

вопросам улучшения уровня обслуживания населения в секторе автобусных перевозок с учетом специфики каждого региона и расширение маршрутной сети.

На сегодняшний день функции центрального оператора и головного разработчика Единой Транспортной Системы взяла на себя группа компаний "Русские Автобусные Линии" (г. Москва)

Для реализации планов по созданию Единой Транспортной Системы ведется следующая работа:

- при непосредственном участии местных органов исполнительной власти разрабатываются региональные программы по включению сети автовокзалов и автостанций в единую систему, а так же по строительству новых объектов транспортной инфраструктуры;
- группа компаний проводит активную работу в региональных объединениях и союзах транспортников с целью выявления транспортных проблем каждого конкретного региона и более плотного взаимодействия с государственными организациями на местах;
- вводится единая система диспетчерско-кассового обслуживания перевозчиков в действующей сети автовокзалов;
- организуется единая диспетчерская служба для оптимизации работы транспортных предприятий и автовокзалов;
- создается рабочая группа из авторитетных транспортников, юристов и ученых для подготовки недостающих нормативных и ненормативных актов, востребованных рынком автобусных перевозок;
- разрабатывается система контроля личности пассажира и комплекс мероприятий для обеспечения безопасности автовокзалов и перевозок;
- осуществляется подготовка к внедрению единой общероссийской формы проездного документа на автобусных междугородных и международных перевозках по аналогии с воздушным и железнодорожным транспортом;
- реализуются различные инвестиционные проекты по созданию новых автовокзалов и развитию инфраструктуры существующих, а также по обновлению парка подвижного состава.
- формируется база данных добросовестных перевозчиков, обслуживающих маршрутную сеть с конечным или транзитным пунктом в столице.
- ведется постоянный мониторинг действующей маршрутной сети.

Автобусные пассажирские перевозки между населенными пунктами являются весомой составляющей экономики Российской Федерации. По многим параметрам они конкурируют с железнодорожными и авиационными перевозками. Вместе с тем в последнее десятилетие власти фактически выключили данный сектор рынка из

своего поля зрения, что в конечном итоге привело его в сферу теневого бизнеса.

Сегодня прогрессивные реформаторы - транспортники прилагают все усилия для приведения рынка автобусных перевозок в цивилизованную форму. Некоммерческое Партнерство "Единая Транспортная Система

"Российские Автобусные Линии" активизирует свою работу по координации деятельности всех заинтересованных юридических и физических лиц с целью ускорения реформирования сектора международных и междугородных автобусных перевозок в рамках целевой программы развития транспортного комплекса Российской Федерации.

### **ОБРАЩЕНИЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО ДИРЕКТОРА.**



**АРТАМОНОВ Михаил Михайлович**

Генеральный управляющий ООО "Транспортно-пассажирская Компания "Русские Автобусные Линии"

Тенденции развития автотранспортной отрасли страны, формирование рынка транспортных услуг в сфере пассажирских перевозок и анализ процессов, дающих импульс объединения участников указанной автотранспортной деятельности в союзы и некоммерческие партнерства, показывает, что они, как правило, носят узконаправленный характер, объединяя интересы участников по производственному или территориальному принципу. Многие из них не только не набирают обороты, но и теряют участников, замыкаются внутри региональных рамок и чахнут прямо на глазах. В результате - в проигрыше и транспортники, и автомобильная отрасль в целом. В связи с этим было предложено создать единую систему, способную обеспечить условия для объединения всех участников автотранспортной отрасли в сфере пассажирских перевозок на территории нашей страны. Некоммерческое партнерство предусматривает участие в нем не только транспортных предприятий, автовокзалов, их союзов и объединений, но и органов государственной власти разных уровней, осуществляющих регулирование в сфере

пассажирских перевозок (в пределах их компетенции), производителей и продавцов автобусов, участников туристического и страхового бизнесов.

Основными целями этого объединения являются активное содействие укреплению и всестороннему развитию российского рынка пассажирских перевозок, а также создание максимально благоприятных условий для членов некоммерческого партнерства "Единая транспортная система "Российские автобусные линии".

Руководителям заинтересованных организаций предлагается ознакомиться с выпиской из Устава партнерства. Полный текст Устава можно получить, обратившись в центральный офис партнерства.

### **ВЫПИСКА ИЗ УСТАВА НЕКОММЕРЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА "Единая транспортная система "Российские автобусные линии" (утвержденного 26 августа 2005 года)**

#### **3. ИСТОЧНИКИ ОБРАЗОВАНИЯ СРЕДСТВ И ИМУЩЕСТВА ПАРТНЕРСТВА**

**3.8.** При вступлении в Партнерство его члены уплачивают вступительный взнос.

**3.9.** Каждый член Партнерства обязан вносить регулярные членские взносы.

**3.10.** Оплата вступительных и членских взносов может осуществляться деньгами, ценными бумагами, другим имуществом или имущественными правами, имеющими денежную оценку. Размеры взносов, а также порядок, сроки и формы их внесения устанавливаются решением Общего собрания Партнерства.

#### **4. ЧЛЕНЫ ПАРТНЕРСТВА, ИХ ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ**

**4.1.** Членами Партнерства могут быть любые граждане и юридические лица, которые разделяют цели Партнерства и приняты в число его членов в порядке и на условиях, предусмотренных





настоящим Уставом. Иностранные граждане и иностранные юридические лица, лица без гражданства могут быть членами Партнерства, за исключением случаев, установленных федеральными законами или международными договорами Российской Федерации.

#### **4.2. Условия и порядок приема в члены Партнерства.**

4.2.1. Кандидат в члены Партнерства представляет Исполнительному директору соответствующее письменное заявление вместе с письменными рекомендациями не менее трех членов Партнерства.

4.2.3. В трехдневный срок после получения документов, указанных в п. 4.2.1. настоящего Устава, Исполнительный директор информирует всех членов Правления Партнерства о новом кандидате и о лицах (членах Партнерства) его рекомендовавшем.

4.2.5. Кандидат считается принятым в члены Партнерства с даты принятия соответствующего решения при наличии оплаты соответствующих взносов.

#### **4.4. Член Партнерства имеет право:**

- участвовать в управлении делами Партнерства;
- получать информацию о деятельности Партнерства на основании письменного запроса, адресованного Исполнительному директору;
- по своему усмотрению выходить из Партнерства;
- если иное не установлено федеральным законом или учредительными документами Партнерства, получать при выходе из Партнерства часть его имущества или стоимость этого имущества в пределах стоимости имущества, переданного членом Партнерства в его собственность, за исключением членских взносов, в порядке, предусмотренном учредительными документами Партнерства;
- получать в случае ликвидации Партнерства часть его имущества, оставшегося после расчетов с

кредиторами либо стоимость этого имущества в пределах стоимости имущества, переданного членом Партнерства в его собственность, если иное не предусмотрено федеральным законом или учредительными документами Партнерства;

- члены Партнерства могут иметь и другие права, предусмотренные его учредительными документами и не противоречащие законодательству.

#### **4.5. Член Партнерства обязан:**

- выполнять требования Устава, решения Общего собрания участников (членов) Партнерства, Правления Партнерства, принятых в соответствии с Уставом Партнерства в пределах их компетенции;
- своевременно уплачивать вступительный и членские взносы.

#### **4.6. Выход из Партнерства:**

4.6.1. Член Партнерства, желающий из него выйти, подает соответствующее заявление Исполнительному директору, который отмечает на заявлении день его поступления.

4.6.2. Член Партнерства считается вышедшим из Партнерства с даты подачи заявления о выходе из Партнерства.

#### **4.7. Исключение из Партнерства.**

4.7.1. Член Партнерства может быть исключен из Партнерства по решению остающихся членов в следующих случаях:

- нарушение Устава Партнерства;
- осуществление деятельности, нарушающей действующее законодательство, либо дискредитирующей цели Партнерства;
- неуплаты членских взносов.

4.7.3. Член Партнерства считается исключенным со дня, следующего за днем принятия решения об исключении.

**Адрес Правления Некоммерческого партнерства "Единая Транспортная Система "Российские Автобусные Линии" :**

**115419, г. Москва, 2-й Рошинский проезд, дом 8, строение 3.**

**Телефоны для справок: 8 (495) 232-67-90, 720-64-75.**

**Подробная информация о партнерстве будет размещена на нашем сайте: [www.rosbuslines.ru](http://www.rosbuslines.ru).**

**Информация о Группе компаний "Русские Автобусные Линии" будет размещена на сайте: [www.russbusline.ru](http://www.russbusline.ru)**



**МОСКВИЧЕВ Евгений Сергеевич**  
*Директор Департамента государственной  
 политики в области дорожного хозяйства,  
 автомобильного и городского пассажирского  
 транспорта Минтранса РФ*

Стратегической социально-экономической задачей государственной политики в сфере управления автотранспортным комплексом является обеспечение транспортных потребностей страны и ее населения, а также безопасности транспортной деятельности, охраны жизни и здоровья граждан.

Десять лет реформы - это большой срок. Сегодня мы очень хорошо знаем сложившиеся тенденции и нерешенные проблемы. Существует также ясное понимание стратегии дальнейшего развития.

Несмотря на усилия органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, местного самоуправления, транспортных компаний, в работе пассажирского транспорта продолжают сказываться негативные тенденции:

- снижение качества транспортного обслуживания населения на фоне роста его подвижности;
- прогрессирующее старение парка транспортных средств;
- отсутствие единой нормативно-правовой базы допуска и организации деятельности предприятий разных организационно-правовых форм и индивидуальных предпринимателей на рынке транспортного обслуживания.

Это позволяет сделать два вывода:

Первый - Россия не должна в очередной раз изобретать "велосипед".

Мы должны идти в русле общемировых тенденций к построению регулируемого рынка.

Второй - Реформа требует серьезного правового обеспечения.

Надо отдать должное: регионы и города многое делают для продвижения реформы на пассажирском транспорте. Однако, ситуация такова, что порой абсолютно целесообразные решения являются абсолютно незаконными (по

действующему законодательству). Именно поэтому, департамент видит свою главную задачу в формировании адекватного транспортного законодательства.

Это законодательство должно, с одной стороны, значительно расширить права органов исполнительной власти, отвечающих за организацию транспортного обслуживания населения в части допуска перевозчиков на маршрутную сеть.

С другой стороны, оно должно защитить перевозчиков от произвола тех же органов власти. Организация работы пассажирского транспорта в условиях регулируемого рынка требует высокой квалификации персонала транспортных администраций.

Во многих городах сейчас проводятся конкурсы и заключаются контракты с перевозчиками. Казалось бы, налицо все внешние атрибуты регулируемого рынка. Однако когда вникаешь в суть контрактов и в условия конкурса, начинаешь понимать, что к регулируемому рынку это не имеет никакого отношения.

Отсюда еще один вывод. Надо не только расширять права транспортных администраций, но и необходимо научить их пользоваться этими правами.

Именно поэтому Департаменту государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации будет интересно получать со страниц журнала информацию, статистику, объективную оценку деятельности в сфере транспортных услуг в регионах.

Мы глубоко убеждены, что только совместными усилиями добросовестных операторов рынка и органов исполнительной власти различных уровней позволят в кратчайшие сроки провести реформу и создать цивилизованную современную систему пассажирских перевозок.

**109012, Москва, ул. Рождественка, д. 1, стр. 1**  
**тел.: 8(495) 926-10-00**  
**[www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru)**



**ЗЛАТИН Павел Андреевич**

*Руководитель Департамента транспорта и связи,  
 Заслуженный работник транспорта РФ, доктор  
 экономических наук.*

В столице построят два новых автовокзала: у действующей станции метро "Черкизовская" и у проектируемой станции метро "Пронская".

В целях реализации схемы размещения автовокзалов в г. Москве Департаментом транспорта и связи города Москвы подготовлен проект распорядительного документа Правительства Москвы о строительстве в г. Москве 2-х автовокзалов: у действующей станции метро "Черкизовская" и у проектируемой станции метро "Пронская".

При этом, проектом распорядительного документа предусматривается вывод Щелковского автовокзала. В настоящее время проект распорядительного документа находится на согласовании в Правовом управлении Правительства Москвы.

В целях упорядочения сферы межрегиональных и международных автобусных перевозок Правительством Москвы принято постановление от 18 января 2005 г. № 24-ПП "Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы", в котором регламентированы требования по обязательному согласованию регулярных маршрутов и пунктов отправления и прибытия автобусов с Департаментом транспорта и связи города Москвы, а также сформирован минимальный набор требований к пунктам отправления и прибытия межрегиональных и международных маршрутов.

В настоящее время Департаментом транспорта и связи города Москвы согласованы следующие пункты прибытия и отправления регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов:

- **Щелковский автовокзал (Щелковское ш., 75/2, стр. 1), эксплуатирующая организация ГУП Московской области "Мострансавто"**

- **Городской аэровокзал (Ленинградский просп., 37, корп. 6), эксплуатирующая организация ООО "Аэровокзал".**

- **Автобусная станция на Рязанском проезде (со стороны Казанского вокзала), эксплуатирующая организация ОАО "Транстурсервис".**

- **Автобусная станция на площади Курского вокзала, эксплуатирующая организация ОАО "Транстурсервис".**

- **Автобусная станция "Домодедовская" (Ореховый бульв., вл. 14Г), эксплуатирующая организация ОАО "Транстурсервис".**

- **Автобусная станция "Теплый Стан" (Новоясеневский просп., 4) эксплуатирующая организация ООО "Русские автобусные линии".**

- **Автобусная станция "Красногвардейская" (Ореховый бульв., 26), эксплуатирующая организация ООО "Русские автобусные линии".**

- **Автобусная станция "Выхино" (ул. Хлобыстова, 7), эксплуатирующая организация ГУП Московской области "Мострансавто".**

Автобусные станции "Красногвардейская" и "Теплый Стан" созданы в рамках реализации совместного проекта ООО "Русские автобусные линии" и ГУП "Мосгортранс". Проект направлен на использование территорий отстойно-разворотных площадок городского транспорта, расположенных в близости от МКАД, для организации мини автобусных вокзалов, и согласован Департаментом транспорта и связи города Москвы. Автобусные станции "Красногвардейская" и "Теплый Стан" оборудованы кассами, залами ожидания, перронами посадки и высадки пассажиров, диспетчерскими пунктами и т.п.

ОАО "Транстурсервис" проводит работу по проектированию и строительству автобусных станций у Казанского и Курского железнодорожных вокзалов.

В целях реализации постановления Правительства Москвы от 18 января 2005 г. № 24-ПП приказом по Департаменту транспорта и связи города Москвы создана рабочая группа, целью работы которой является прекращение эксплуатации в г. Москве регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, а также пунктов отправления и прибытия таких маршрутов, не согласованных с Департаментом транспорта и связи города Москвы.

В состав рабочей группы включены представители Департамента транспорта и связи города Москвы, Департамента природопользования и охраны окружающей среды города Москвы, Центрального управления государственного автодорожного надзора, УГИБДД ГУВД г. Москвы, УБЭП ГУВД г. Москвы, УФСБ по городу Москве и Московской области, ОАТИ города Москвы, Ги и

УБЭП ГУВД г. Москвы, УФСБ по городу Москве и Московской области, ОАТИ города Москвы, Государственной земельной инспекции города Москвы, ГУП "Городская служба платных парковок", Московского горкома профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, Московского транспортного союза, Московского общества защиты потребителей.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения и в соответствии с п. 4.15 "Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами", утвержденного приказом Минтранса России от 8 января 1997 г. № 2, 16 июня 2005 г. Первым заместителем Мэра Москвы в Правительстве Москвы П.Н. Аксеновым подписано распоряжение № 158-РЗМ "О создании Комиссии по обследованию трасс движения по территории г. Москвы регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов".

В состав комиссии вошли представители Департамента транспорта и связи города Москвы, Департамента жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства города Москвы, УГИБДД ГУВД г. Москвы, Московской транспортной инспекции, ГУП "Мосгортранс", некоммерческой организации "Московский транспортный союз", Фонда содействия развитию транспортно-дорожного комплекса.

Департаментом транспорта и связи города Москвы проводится практическая работа по согласованию автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы. До настоящего времени Департаментом транспорта и связи города Москвы согласовано 22 международных и 71 межрегиональных автобусных маршрутов. Еще 5 международных и 64 межрегиональных маршрутов находятся на рассмотрении. Несколько маршрутов не были согласованы, т.к. места отправления и прибытия автобусов в г. Москве не являлись специально приспособленными для этого пунктами, а используемый тип автобусов не соответствовал виду перевозок.

Учитывая, что для нормализации ситуации в сфере межрегиональных и международных автобусных перевозок необходима разработка большого пакета нормативных документов по различным вопросам организации, функционирования и контроля таких перевозок, работа по их созданию будет вестись в несколько этапов.

При этом, многие вопросы будут прорабатываться во взаимодействии с Минтрансом России, Минтрансом Московской области и органами исполнительной власти других регионов России. В 2005-2006 гг. работа по разработке нормативной документации будет продолжена по следующим основным направлениям:

- порядок согласования маршрутов между Москвой и населенными пунктами Московской области;

- формирование требований по выделению автобусов регулярных маршрутов в транспортном потоке;

- организация периодического (планового и внепланового) контроля за работой действующих маршрутов;

- требования к типам автобусов, используемым на межрегиональных и международных маршрутах;

- требования к информационному обеспечению пассажиров;

- требования к техническому содержанию автобусов (включая техническое обслуживание, ремонт, внешний и внутренний вид).

- организация нерегулярных межрегиональных и международных перевозок;

- правила организации перевозок (включая детализацию общих требований федеральных нормативных документов к персоналу перевозчиков, диспетчерскому руководству перевозками, режимам труда и отдыха водителей и др.);

- правила перевозок пассажиров и багажа (включая порядок оплаты проезда, порядок работы касс по продаже билетов, порядок предварительного заказа, бронирования и возврата билетов, правила проезда пассажиров, правила провоза и хранения багажа и др.).

Вместе с тем, в Департаменте транспорта и связи города Москвы проводятся рабочие встречи с представителями автотранспортных предприятий г. Москвы, на которых перевозчикам разъясняется намеченная работа в данной сфере перевозок. При этом, большое внимание уделяется мерам по предотвращению террористических актов при осуществлении перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении. Такими мерами являются:

- согласование пунктов отправления и прибытия автобусов, мест отстоя автобусов и расписания движения в Департаменте транспорта и связи города Москвы; недопущение случаев изменения пунктов отправления и прибытия автобусов без согласования;

- техническое обеспечение экипажей автобусов средствами связи с целью получения оперативной информации о месте нахождения автобусов;

- введение именных билетов для пассажиров;

- предрейсовый и послерейсовый осмотр автобусов на наличие подозрительных предметов;

- проведение инструктажей водителей, ответственных руководителей и специалистов автотранспортных предприятий о мерах по предотвращению террористических актов.

**Адрес Департамента для обращения граждан и организаций: Россия, 119019, Москва, ул. Новый Арбат, 15**

**Телефон приемной: 8 (495) 957-05-22 / 957-05-28**

**Факс: 8 (495) 957-05-40**

**Сайт: www.dtis.ru**



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

Московский Транспортный Союз создан в декабре 2003 года как некоммерческая организация, объединяющая самый широкий круг предприятий и предпринимателей транспортной отрасли.

На сегодняшний момент в области городских пассажирских перевозок членами союза перевозится 80% пассажиров, в области таксомоторных перевозок - более 70%, в области междугородных и международных перевозок - более 50%.

За непродолжительный период работы союзом подготовлен ряд нормативно-законодательных документов в области пассажирского транспорта:

- разработан Законопроект "О такси в городе Москве";
- Разрабатывается Закон "О городском наземном пассажирском транспорте в городе Москве";
- подготовлено и выпущено постановление Правительства Москвы от 18 января 2005 года № 24-ПП "Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории города Москвы";
- подготовлен проект постановления "О порядке организации регулярных городских автобусных маршрутов".

В 2004 году при активном участии союза была проведена международная конференция по проблемам такси в странах Европы.

В сентябре 2004 года Департаментом транспорта и связи города Москвы Московскому Транспортному Союзу был вручен диплом за активное содействие в подготовке и проведении выставки "Транспорт и связь столицы".

Союз принимает участие во всех комиссиях и Рабочих группах в городе Москве, связанных с общественным транспортом. На сегодняшний момент это:

- комиссия по выдаче пропусков для грузового автотранспорта в Центр Москвы,
- Рабочая группа по подготовке проекта "Удобный транспорт для инвалидов",

- комиссия по проверке маршрутов следования международных и междугородных автобусов по территории города Москвы.

Союзом разработано информационное оснащение городских автобусов частных транспортных операторов, которое было введено с 1 апреля 2005 года.

По поручению Мэра г. Москвы в декабре 2004 года, феврале и марте 2005 года Союз участвовал в проверке подвижного состава и парков коммерческих операторов, осуществляющих пассажирские перевозки в городе Москве.

По заказу Департамента транспорта и связи города Москвы 24 апреля, 1 и 8 мая МТС осуществлял проверку объема и качества транспортной работы ГУП "Мосгортранс" по транспортному обслуживанию населения на специально организованных маршрутах в дни Пасхальных праздников.

В мае 2005 года Московский Транспортный Союз провел обучающий семинар для сотрудников высшего и среднего звена транспортных предприятий по теме: "Организация работы автотранспортного предприятия, осуществляющего пассажирские перевозки на регулярных автобусных маршрутах, обеспечение требований безопасной перевозки пассажиров, организация труда водителей".

11 августа 2005 года Московский Транспортный Союз совместно с ГУП "Мосавтотранс", Департаментом транспорта и связи города Москвы и Городским комитетом профсоюза работников автомобильного транспорта провел Круглый стол по вопросам разработки городской целевой программы реализации транспортной политики в сфере грузовых автомобильных перевозок.

С 2005 года Союз стал членом Московской Торгово-промышленной палаты и инициатором создания Гильдии логистических операторов.

В январе 2006 года Московский Транспортный Союз вошел в состав двух Рабочих групп Министерства транспорта РФ:

- по совершенствованию законодательной и правовой базы, регламентирующей деятельность грузового автомобильного транспорта,
- по формированию единого налогообложения грузового автомобильного транспорта.

С февраля 2006 года МТС является членом Экспертного совета при Комитете ГосДумы по энергетике, транспорту и связи.

Московский Транспортный Союз является членом Российского транспортного союза.

На сегодняшний момент МТС уже стал учредителем межрегиональной ассоциации "Единая транспортная система" Российские автобусные линии".

Московский Транспортный Союз в своей работе тесно сотрудничает с АСМАП, IRU и MCOT.



**ЗАНОЗИН Сергей Георгиевич**  
Директор дивизиона "Автобусы"  
ООО "УК "РусПромАвто"

Сегодня в России основная масса пассажирских перевозок приходится на автобусный сектор. Это означает, что и сектор автобусных перевозок и автобусная отрасль - приоритетны с точки зрения развития транспортно-пассажирского комплекса страны. Ведь социальная мобильность граждан имеет самое непосредственное отношение к состоянию экономики и является обязательным условием удвоения ВВП.

Если посмотреть на состояние этого самого автобусного парка, то, пожалуй, за исключением Москвы и Санкт-Петербурга, парк довольно сильно изношен. Автобусы со сроком эксплуатации более 10 лет составляют порядка 46 % от общего парка. Во многих регионах автобусов старше 10 лет более 60 %.

Понятно, что такое положение дел не является нормой. В конце концов, это имеет самое непосредственное отношение к безопасности пассажирских перевозок. Очевидно, что необходимо срочно принимать целый комплекс мер, как со стороны государства, так и со стороны производителей автобусной техники.

К слову сказать, в последнее время на федеральном уровне государство пошло на принятие и реализацию ряда решений, направленных на создание условий для формирования цивилизованного рынка перевозок, которые в совокупности должны способствовать решению проблемы. Прежде всего, автобусные перевозки, которые пока еще являются только потенциально прибыльным бизнесом, должны стать таковыми в реальности. Это и должно привести к обновлению автобусного парка.

Резервы для этого есть. На современном этапе нашим транспортникам покупать новую западную технику пока не под силу. Но и российские производители все это время не дремали. Если посмотреть на нашего крупнейшего автобусного

производителя - Дивизион "Автобусы" холдинга "РусПромАвто", то становится ясно, что успешно разрешить ситуацию с обновлением автобусного парка мы в состоянии и своими силами. Совокупные производственные мощности автобусных заводов компании (ПАЗ, ЛиАЗ, ГолАЗ, КАВЗ) в состоянии закрыть потребности внутреннего рынка. За 12 месяцев 2005 г. произведено более 18, 6 тысяч автобусов всех классов и назначений (что на 15.2% больше по сравнению с 2004 годом).

Причем это будет вполне качественная техника. Агрегатная база, которой комплектуются современные российские автобусы, качество кузова и сборки, позволяют давать гарантию на 10-12 лет эксплуатации, т.е. 1 млн. км. пробега. Это вполне соответствует мировым стандартам. Модельный ряд также позволяет говорить о широких возможностях компании. Это автобусная техника практически всех видов и назначений. Производится она под конкретного заказчика с учетом его пожеланий.

Решить проблему с обновлением автобусного парка на системном уровне можно только посредством усилий со стороны государства, и с учетом эффективной деятельности наших автобусных производителей. Последние, вот уже 3-й год достаточно успешно реализуют специальную региональную программу.

Без нее, было бы трудно как самим региональным перевозчикам, так и автобусным производителям. Главный принцип программы - долгосрочное системное партнерство. Компания, поставив технику в какой-либо регион, не прекращает на этом этапе свою работу с заказчиком. В принципе, ничего в этом необычного нет. На западе, это аксиома.

Конечно, у Дивизиона "Автобусы" как у лидера рынка есть определенные конкурентные преимущества. Это и срок и поставки техники, которые минимальны, что обусловлено значительными объемами производства. Это и гибкая система оплаты, включая различные финансовые схемы и оптимальные условия для клиента. Обязательным условием региональной программы также является техническое сопровождение заказа, сервисного и гарантийного обслуживания автобусной техники. Более того, компания зачастую выступает и в роли консультанта для транспортного предприятия.

В общем, по оценкам аналитиков рынка, при деятельном участии государства, перспективы у автобусных перевозок стать прибыльным бизнесом вполне неплохие. И вот тогда, когда автобусные перевозки впервые, кстати говоря, в нашей истории, станут не затратными, а прибыльными, парк автобусов придет в нормальное состояние.

## ГолАЗ-5291 "Круиз"



## ГолАЗ-5291 "Круз" на шасси Scania

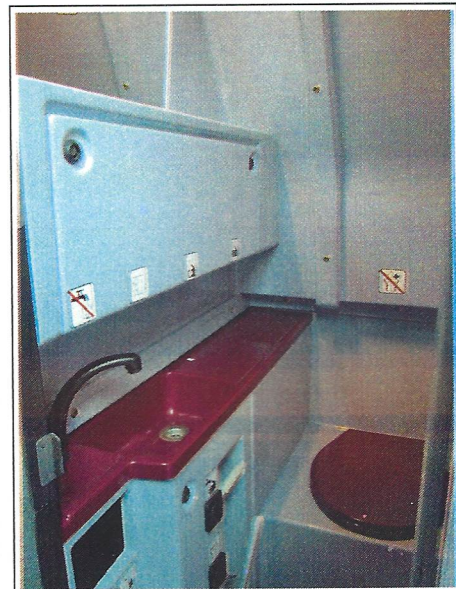
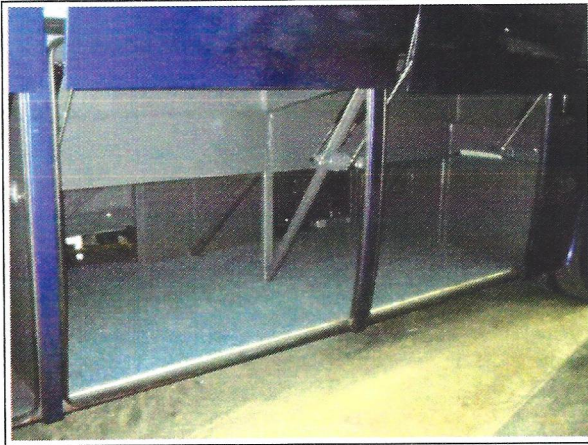
1. Кузов	Несущий, вагонной компоновки.
2. Длина/ширина/высота	12000/2500/3440
3. База, мм	5950
4. Количество/ширина дверей, мм	2/720
5. Min радиус разворота, м	11,2
6. Масса снаряженная / полная кг.	13000 / 18000
7. Количество посадочных мест	47
8. Двигатель	SCANIA DC 11 03 EBPO-3
9. КПП /механическая/	GR - 801 H (8-ступенчатая)
10. Рулевой механизм	ZF - 98412C
11. Передняя ось	Scania AMA 7500
12. Задний мост	Scania ADA 13000
13. Тип подвески	пневматическая
14. Тормозная система:	Рабочая: - барабанные тормозные механизмы с кулачковым разжимом и автоматической регулировкой зазора, с пневматическим приводом, оснащенный ABS, ASR. Стояночная: - тормозные механизмы задней оси с приводом от пружинных энергоаккумуляторов.
15. Шины	Вспомогательная: - моторный тормоз
16. Система отопления	295/80R22,5 (импортные)
17. Кондиционер	Совмещена с системой охлаждения двигателя.
18. Сиденье водителя	Мощность подогревателя Eberspecher - 35 кВт.
19. Пассажи́рские сидения	Thermo-King SR-50S
20. Лобовое стекло	Регулируемое, на пневматической подвеске
21. Остекление	Мягкие с высокой регулируемой спинкой
22. Обивка салона	Панорамное
23. Багажные полки	Стеклопакет, вклеенный без форточек
24. Индивидуальные сервис-блоки (освещение, обдув)	Тканевая
25. Аудиосистема	Обивка тканевая
26. Наружные зеркала	Имеются
27. Шторка солнцезащитная	"Blaupunkt"
28. Противотуманные фары	С электроподогревом
29. Объем багажного отсека	Имеется
30. Объем топливного бака	Имеются
31. Тахограф	10 куб.м.
32. Замки на технических отсеках	465 литров
33. Замки на дверях	Имеется
34. Замок на мотоотсеке	Имеются
35. Аккумуляторные батареи	Имеются
36. Стеклоочистители	Имеются
37. Цвет	Имеется 2 шт. - 220А/ч Горизонтальные Белый



## ГолАЗ-5291 "Крузиз" на шасси Hyundai

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Кузов</li> <li>2. Длина/ширина/высота</li> <li>3. База, мм</li> <li>4. Количество/ширина дверей, мм</li> <li>5. Min радиус разворота, м</li> <li>6. Количество посадочных мест</li> <li>7. Двигатель</li>   <li>8. Сцепление</li>   <li>9. КПП /механическая/</li> <li>10. Рулевой механизм</li>   <li>11. Передняя ось</li> <li>12. Задний мост</li> <li>13. Передняя подвеска</li>   <li>14. Задняя подвеска</li>   <li>15. Тормозная система:</li>   <li>16. Колёса</li> <li>17. Система отопления</li>   <li>18. Генератор</li> <li>19. Аккумуляторные батареи</li> <li>20. Напряжение сети</li> <li>21. Ёмкость топливного бака</li> <li>22. Сиденье водителя</li> <li>23. Пассажи́рские сидения</li> <li>24. Лобовое стекло</li> <li>25. Остекление</li> <li>26. Обивка салона</li> <li>27. Багажные полки</li> <li>28. Аудиосистема</li> <li>29. Наружные зеркала</li> <li>30. Шторка солнцезащитная</li> <li>31. Противотуманные фары</li> <li>32. Объём багажного отсека</li> <li>33. Тахограф</li> <li>34. Замки на технических отсеках</li> <li>35. Замки на дверях</li> <li>36. Замок на мотоотсеке</li> <li>37. Стеклоочистители</li> <li>38. Цвет</li> <li>39. Дополнительные опции</li> </ol>	<p>Несущий, вагонной компоновки. 12000/2500/3440</p> <p>6150</p> <p>2/720</p> <p>11,2</p> <p>47</p> <p>D6CA 38B (EURO-2), дизельный, рядный, 6-цилиндровый, с турбонаддувом, рабочий объём - 12,92 л, 279 кВт (380 л.с.) при 1900 об/мин</p> <p>Однодисковое, сухого типа с гидравлическим приводом и пневмоусилителем</p> <p>M12S5 (Direct Drive)-механическая (6-ступенчатая)</p> <p>С винтом и шариковой гайкой и встроенным гидроусилителем</p> <p>Балка двутаврового сечения</p> <p>Неразъёмная балка</p> <p>Зависимая на двух пневмобаллонах со стабилизатором поперечной устойчивости</p> <p>Зависимая на четырёх пневмобаллонах со стабилизатором поперечной устойчивости</p> <p>Рабочая:</p> <p>- 2-х контурная, барабанные тормозные механизмы с кулачковым разжимом и автоматической регулировкой зазора, с пневматическим приводом, оснащённым ABS, ASR.</p> <p>Стояночная:</p> <p>- тормозные механизмы задней оси с приводом от пружинных энергоаккумуляторов.</p> <p>Вспомогательная:</p> <p>- моторный тормоз</p> <p>8,25Тх22,5-165 (импортные)</p> <p>Совмещена с системой охлаждения двигателя.</p> <p>С независимым подогревателем.</p> <p>180 А</p> <p>2 шт. - 200 А/ч</p> <p>24 Вт</p> <p>400 литров</p> <p>Регулируемое, на пневматической подвеске</p> <p>Мягкие с высокой регулируемой спинкой</p> <p>Панорамное</p> <p>Одинарное с форточками</p> <p>ДБСП (пластик)</p> <p>Имеются</p> <p>"Урал"</p> <p>С электроподогревом</p> <p>Имеется</p> <p>Имеются</p> <p>7,5 куб.м.</p> <p>Имеется</p> <p>Имеются</p> <p>Имеются</p> <p>Имеются</p> <p>Горизонтальные</p> <p>По согласованию с заказчиком</p> <p>Видеосистема, кухня, туалет, спальное место водителя и т. д.</p>
--	--

## Комплектация автобуса ГолАЗ-5291 "Крузиз"





**ОДИНЦОВ Николай Борисович**

*Управляющий директор  
 ООО "ЦТД "Русские Автобусы"*

Одним из самых перспективных направлений в современной автобусной промышленности являются междугородные перевозки. Этот рынок является одним из наиболее динамично развивающихся.

Хотя еще сравнительно недавно ситуация выглядела весьма плачевно - до 2002 года на отечественном рынке присутствовали только поддержанные западные автобусы. Это было связано с тем, что междугородных автобусов отечественного производства на тот момент попросту не существовало. Однако в 2003 году после поднятия правительством пошлин на ввоз поддержанных автобусов ситуация изменилась. На это направление обратили внимание отечественные производители, в том числе и Дивизион "Автобусы" холдинга "РусПромАвто". Именно Дивизион "Автобусы" и выпустил ГолАЗ-5291 "Круиз" - первый отечественный туристический автобус. Конкуренция в этом направлении по-прежнему остается весьма жесткая, а потому за минувшие годы автобус не единожды модернизировался. Менеджеры компании не просто передают автобусы заказчикам, а постоянно следят за работой каждой машины, с тем что бы во время обратить внимание на ранее незамеченные недостатки, незамедлительно приступить к их устранению и учесть при модернизации новой автобусной техники.

ГолАЗ-5291 "Круиз" выпускается на шасси HYUNDAI AERO EXPRESS HSX и на шасси SCANIA (в зависимости от пожеланий покупателя). Салон автобуса оборудован с учетом последних достижений и европейских стандартов. Пассажирский салон рассчитан на комфортное

размещение 47 пассажиров. Яркий и изящный внешний дизайн автобуса качественно выделяют его в транспортном потоке. На автобус ГолАЗ-5291 "Круиз" установлен гарантийный срок продолжительностью в один год без ограничения пробега. Автобус практически не уступая в качестве западным конкурентам, стоит на порядок дешевле.

В зависимости от пожеланий заказчика, автобус можно оснастить и мониторами, и туалетом, и кухней - всем, что есть в зарубежных автобусах. Все это позволяет уверенно сказать, что ГолАЗ-5291 "Круиз" - это автобус европейского класса, у которого большое будущее.

Нашим клиентам мы предлагаем автобусы всех типов и назначений в сегменте "междугородные перевозки". И если для туристических маршрутов предлагается ГолАЗ-5291 "Круиз" и Андарэ-1000 (совместный проект дивизиона "Автобусы" и компании "Марко Поло"), то для междугородных перевозок (до 500 км) заказчиком предлагается ГолАЗ-ЛиАЗ-5256 на 45 посадочных мест с двигателями Caterpillar или ЯМЗ, автобус среднего класса КАВЗ-4238 "Аврора" удлиненный, на 35 посадочных мест. В январе 2006 года первые автобусы этой модели сошли с конвейера. КАВЗ-4238 - это новая разработка Курганского автобусного завода на базе модели ПА3-4230 "Аврора". У КАВЗ-4238 увеличено багажное отделение до 3,5 м<sup>3</sup>, автобус укомплектован дизельным двигателем Cummins B180 20, который соответствует нормам экологической безопасности Euro 2.

Сроки поставок продукции Дивизиона наиболее оптимальны по сравнению с конкурентами. В частности, ГолАЗ-5291 "Круиз" поставляется заказчику в течении 2-х месяцев, Андарэ-1000 - в течении 2 - 3-х месяцев, ГолАЗ-ЛиАЗ-5256 - в течении 2 - 4-х недель, а КАВЗ-4238 - в течении 1 месяца.

Для удобства наших клиентов предлагаются различные схемы оплаты. В зависимости от их пожеланий, автобусы могут быть оплачены либо по обычной схеме, либо по лизингу. Срок лизинга составляет 3 - 4 года, аванс - 10%, а удорожание за три года - от 25%.

Приглашаем к сотрудничеству организации, осуществляющие междугородные и туристические перевозки.

**ООО "ЦТД "Русские Автобусы" г.Москва**  
**Департамент "Междугородный,**  
**туристический автобус"**  
**тел./факс: 8 (495) 720-50-29 / 720-50-63**  
**e-mail: rap@bus.ru, www.bus.ru**

**ОТ РЕДАКЦИИ:** Прошел год с момента принятия Постановления Правительства г. Москвы № 24-ПП от 18.01.05г. Текст указанного Постановления был размещен в различных печатных изданиях и на сайте Правительства г. Москвы.

На сегодняшний день только около 10% региональных предприятий, обслуживающих автобусные маршруты с конечным или транзитным пунктом в столице, ознакомились с этим документом. Незнание закона не освобождает перевозчика от ответственности за его несоблюдение.

Мы решили полностью опубликовать вышеуказанный документ, а так же опубликовать в следующих номерах комментарии и разъяснения организаций, ответственных за его исполнение.

В отдельном разделе мы хотим провести форум по обсуждению Постановления Правительства г. Москвы №24-ПП всеми заинтересованными сторонами для совместной выработки дополнений к вышеуказанному постановлению

## **П РА В И Т Е Л Ъ С Т В О М О С К В Ы П О С Т А Н О В Л Е Н И Е**

**от 18 января 2005 года № 24-ПП**

### **ОБ ОРГАНИЗАЦИИ РЕГУЛЯРНЫХ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ, ПРОХОДЯЩИХ ПО ТЕРРИТОРИИ Г. МОСКВЫ.**

В целях упорядочения и развития сети регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы, обеспечения безопасности перевозок, повышения культуры и качества обслуживания пассажиров, создания цивилизованного рынка транспортных услуг Правительство Москвы постановляет:

1. Возложить на Департамент транспорта и связи города Москвы функции органа Правительства Москвы по:

- согласованию регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы, и ведению городского реестра этих маршрутов;
- взаимодействию с органами исполнительной власти Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, структурными подразделениями Правительства Москвы, общественными объединениями, автотранспортными предприятиями и индивидуальными предпринимателями по вопросам организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы.

2. Утвердить:

2.1. Порядок согласования регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов (приложение 1).

2.2. Временное положение о пунктах отправления и прибытия автобусов регулярных межрегиональных и международных маршрутов (приложение 2).

3. Установить, что все действующие регулярные межрегиональные и международные автобусные маршруты, проходящие по территории г. Москвы, открытые до принятия настоящего постановления, а также все действующие пункты отправления и прибытия автобусов таких маршрутов должны быть согласованы с Департаментом транспорта и связи города Москвы до 1 июня 2005 г.

4. Департаменту транспорта и связи города Москвы совместно с УГИБДД ГУВД г. Москвы и Московской транспортной инспекцией с 1 июля 2005 года принять предусмотренные действующим законодательством меры по прекращению эксплуатации в г. Москве регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, а также пунктов отправления и прибытия автобусов таких маршрутов, не согласованных с Департаментом транспорта и связи города Москвы.

5. Департаменту транспорта и связи города Москвы:

5.1. Подготовить в установленном порядке обращение в Министерство транспорта Российской Федерации по вопросу необходимости разработки нормативной документации, регламентирующей вопросы организации и контроля межрегиональных и международных автобусных перевозок.

5.2. До 1 июля 2005 года разработать порядок согласования регулярных автобусных маршрутов между г. Москвой и населенными пунктами Московской области.

6. Москомархитектуре разработать схему размещения пунктов отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов с учетом разработанной ГУП "НИИПИ Генплана Москвы" схемы размещения автовокзалов в г. Москве и требований природоохранного законодательства.

7. Возложить на Департамент транспорта и связи города Москвы функции заказчика на проектные работы по обустройству пунктов отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов.

8. Возложить на Департамент градостроительной политики, развития и реконструкции города Москвы функции городского инвестора по строительству пунктов отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов.

9. Департаменту транспорта и связи города Москвы выдать заказ Москомархитектуре на разработку исходно-разрешительной документации по размещению первоочередных пунктов отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов.

10. Москомархитектуре по заявке Департамента транспорта и связи города Москвы оформить в установленном порядке исходно-разрешительную документацию на отвод участков под размещение первоочередных пунктов отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов.

11. Считать утратившим силу распоряжение Правительства Москвы от 24 сентября 2002 г. № 1414 - РП "О мерах по упорядочению движения и парковки в г. Москве автобусов, осуществляющих регулярные междугородные и международные перевозки".

12. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на первого заместителя Мэра Москвы в Правительстве Москвы Аксенова П.Н.

**Мэр Москвы**

**Ю.М.Лужков**

*Приложение 1 к постановлению Правительства Москвы от 18 января 2005 г. № 24 - ПП*

## **ПОРЯДОК СОГЛАСОВАНИЯ РЕГУЛЯРНЫХ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ.**

### **1. Общие положения**

1.1. Настоящий Порядок распространяется на регулярные межрегиональные и международные автобусные маршруты, проходящие по территории г. Москвы, за исключением маршрутов между г. Москвой и населенными пунктами Московской области (далее - маршруты).

1.2. Объектами согласования маршрутов являются:

- пункты посадки и высадки пассажиров в г. Москве;
- трасса движения маршрута по территории г. Москвы;
- расписание прибытия и отправления автобусов в г. Москве.

1.3. Настоящий Порядок распространяется на всех юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории г. Москвы по указанным в п. 1.1 настоящего Порядка маршрутам.

1.4. Условиями согласования маршрутов являются:

- обеспечение безопасности дорожного движения;
- организация отправления и прибытия автобусов от специально организованного пункта, согласованного с Департаментом транспорта и связи города Москвы;
- наличие достаточной пропускной способности дорог и улиц г. Москвы, по которым проходит маршрут;
- эксплуатация на маршрутах автобусов класса II и III по ГОСТ Р 41.36 - 99, а также полупултора - и двухэтажных автобусов, приспособленных для перевозок пассажиров на дальние расстояния, у которых нормы выбросов вредных веществ в атмосферу соответствуют требованиям ЕВРО - 2;
- наличие условий для обеспечения межрейсового отстоя, предрейсового технического осмотра автобусов, предрейсовых (послерейсовых) медицинских осмотров водителей;
- отсутствие на территории г. Москвы промежуточных остановочных пунктов маршрута, на которых предусмотрено осуществление посадки пассажиров;
- использование существующих автозаправочных станций для заправки автобусов.

1.5. Процедура согласования маршрутов осуществляется Департаментом транспорта и связи города Москвы по принципу "одного окна".

### **2. Порядок согласования маршрутов**

2.1. Для принятия решения о возможности согласования маршрута в Департамент транспорта и связи

города Москвы направляются:

- сведения о перевозчике(ах): наименование, адрес, фамилия, имя, отчество, телефон руководителя и лица, ответственного за организацию перевозок;
- сведения об автобусах, предназначенных для обслуживания маршрута, включая марки (модели), государственные регистрационные номера, год выпуска и документы, подтверждающие соответствие транспортных средств требованиям ЕВРО - 2 по выбросам вредных веществ в атмосферу;
- схема маршрута (в части, проходящей по территории г. Москвы);
- расписание движения автобусов на маршруте;
- документы, подтверждающие возможность обеспечения межрейсового отстоя, проведения предрейсового технического осмотра автобусов и предрейсовых (послерейсовых) медицинских осмотров водителей;
- копия договора с автовокзалом, автостанцией (или другим специально организованным пунктом) на организацию отправления и прибытия автобусов, включающего расписание движения автобусов.

**2.2.** После получения комплекта документов (п. 2.1) Департамент транспорта и связи города Москвы или по его поручению другая уполномоченная организация:

- проверяет комплектность и правильность оформления представленных документов;
- при необходимости вносит предложения по корректировке расписания движения с целью обеспечения координированного движения автобусов на вновь открываемом и существующих маршрутах;
- оценивает возможности перевозчика по обеспечению межрейсового отстоя, проведения предрейсового технического осмотра автобусов и предрейсовых (послерейсовых) медицинских осмотров водителей.

**2.3.** Департамент транспорта и связи города Москвы обобщает материалы рассмотрения представленных документов и принимает одно из следующих решений:

- о согласовании открытия маршрута на срок от 1 до 3 лет;
- об аргументированном отказе в согласовании маршрута.

Решение об отказе в согласовании принимается в случаях:

- несоответствия представленных документов требованиям п. 2.1 настоящего Порядка;
- отсутствия хотя бы одного условия согласования маршрута (п. 1.4).

**2.4.** Срок работ по согласованию маршрутов в Департаменте транспорта и связи города Москвы - не более 1 месяца со дня поступления комплекта документов.

**2.5.** Результаты согласования направляются Департаментом транспорта и связи города Москвы в организацию, представившую комплект документов на согласование.

**2.6.** В случае принятия положительного решения Департамент транспорта и связи города Москвы заносит сведения о согласованном маршруте в городской реестр.

**2.7.** Изменения трассы движения маршрута по г. Москве и расписания прибытия и отправления автобусов в г. Москве должны согласовываться с Департаментом транспорта и связи города Москвы в течение одного месяца с момента внесения изменения.

**2.8.** Департамент транспорта и связи города Москвы может принять решение о приостановлении (отзыве) согласования в следующих случаях:

- получения от органов ГИБДД официальной информации о несоответствии дорожных условий на маршруте требованиям безопасности дорожного движения или несоответствия автобусов техническим требованиям, изложенным в п. 1.4 настоящего Порядка;
- ходатайства органов, обеспечивающих государственный контроль и надзор (в т.ч. экологический) на территории г. Москвы;
- неоднократного несоблюдения заявленного расписания отправления автобусов;
- организации в г. Москве несогласованных пунктов (в т.ч. промежуточных) отправления и прибытия автобусов;
- на основании заявления перевозчика, представляемого не менее чем за 10 дней до заявленного срока закрытия маршрута.

Информация о приостановлении (отзыве) согласования направляется Департаментом транспорта и связи города Москвы перевозчику, в Министерство транспорта Российской Федерации, в органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, по территориям которых проходит маршрут, в органы государственного контроля и надзора.

В городской реестр регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы, вносятся соответствующие отметки.

**ВРЕМЕННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ  
О ПУНКТАХ ОТПРАВЛЕНИЯ И ПРИБЫТИЯ АВТОБУСОВ РЕГУЛЯРНЫХ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ И  
МЕЖДУНАРОДНЫХ МАРШРУТОВ.**

**1. Общие положения**

1.1. Настоящее Положение разработано в целях формирования единых минимальных требований к организации пунктов отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов (далее - ПМAM) в г. Москве.

1.2. В настоящем Положении определены:

- порядок согласования работы ПМAM;
- требования к обустройству ПМAM.

1.3. Подбор мест расположения ПМAM осуществляется с учетом существующих мест, приспособленных для отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов.

1.4. Основными задачами ПМAM являются:

- организация отправления и прибытия автобусов, включая посадку и высадку пассажиров;
- продажа проездных документов на проезд пассажиров и провоз багажа;
- информационное обеспечение пассажиров по вопросам организации перевозок;
- диспетчерское руководство перевозками пассажиров.

1.5. Настоящее Положение распространяется на всех юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих эксплуатацию ПМAM на территории г. Москвы.

**2. Порядок согласования работы ПМAM**

2.1. Для согласования работы ПМAM эксплуатирующая организация должна направить в Департамент транспорта и связи города Москвы следующие документы:

- заявку (приложение 1);
- копии учредительных документов и копию свидетельства о государственной регистрации юридического лица (индивидуального предпринимателя);
- 2 экземпляра паспорта ПМAM (приложение 2);
- копии документов, подтверждающих право пользования земельным участком и помещениями, на которых расположен ПМAM.

2.2. Департамент транспорта и связи города Москвы проводит экспертизу представленных документов и при ее положительном завершении организует обследование ПМAM с привлечением представителей Департамента природопользования и охраны окружающей среды города Москвы, Москомархитектуры, УГИБДД ГУВД г. Москвы, Московской транспортной инспекции, ГУП "Мосгортранс", префектуры административного округа г. Москвы, на территории которого расположен ПМAM.

2.3. По результатам обследования Департамент транспорта и связи города Москвы принимает одно из следующих решений:

- о согласовании работы ПМAM на срок от 1 до 5 лет;
- об аргументированном отказе в согласовании работы ПМAM.

2.4. Все изменения, вносимые в паспорт ПМAM, должны согласовываться с Департаментом транспорта и связи города Москвы в течение одного месяца с момента внесения изменения.

2.5. Организация, эксплуатирующая ПМAM, обязана в 10 - дневный срок проинформировать Департамент транспорта и связи города Москвы в случаях:

- начала обслуживания новых автобусных маршрутов;
- прекращения обслуживания действующих автобусных маршрутов;
- изменения расписания отправления и прибытия автобусных маршрутов.

**3. Требования к обустройству ПМAM**

3.1. ПМAM должны иметь:

- выделенные места остановки автобусов (перроны) для посадки и высадки пассажиров;
- кассы по продаже билетов;
- залы (или другие оборудованные места) ожидания рейса, туалетные комнаты (или другие условия пользования бытовыми услугами);
- визуальное и звуковое информационное обеспечение пассажиров;
- места кратковременной стоянки автобусов.

3.2. Визуальная информация должна наноситься на таблицы, схемы, указатели и включать в себя:

- план ПМAM;
- схемы автобусных маршрутов, отправляющихся от ПМAM;

- расписание отправления и прибытия автобусов с указанием организаций, эксплуатирующих маршруты;
- таблицы стоимости проезда и провоза багажа;
- план эвакуации пассажиров и персонала ПМАМ в экстренных случаях;
- информацию о режиме и порядке работы касс по продаже билетов.

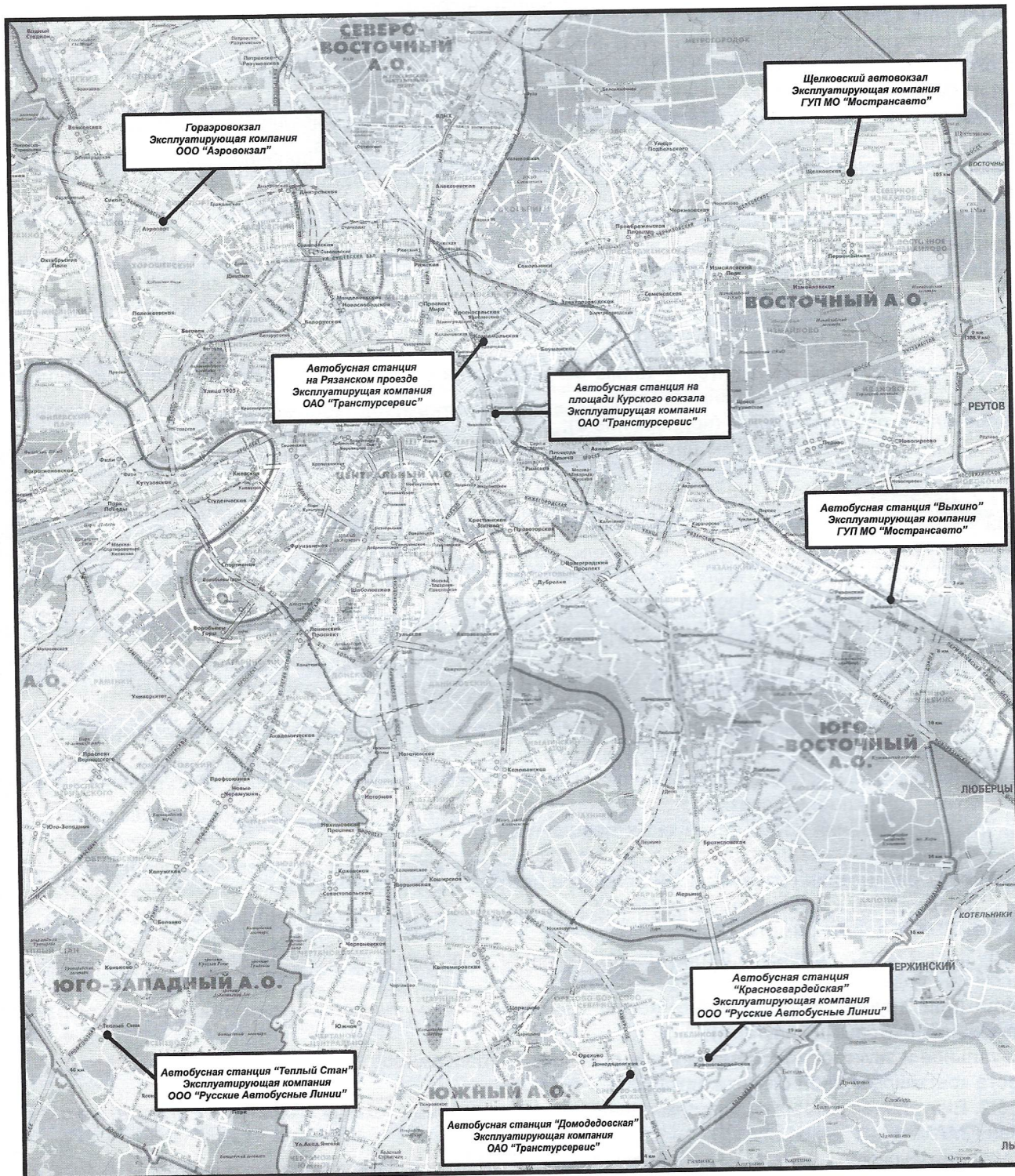
3.3. Звуковая информация должна осуществляться через систему громкоговорящей связи и включать в себя информацию о прибытии и отпадлении автобусов, об отмене или задержке рейсов.

## СХЕМА

расположения согласованных пунктов отправления и прибытия автобусов межрегиональных и международных маршрутов (ПМАМ)

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ 24-ПП от 18 января 2005 года.

СООТВЕТСТВИЕ ОБЪЕКТОВ НА 6 ФЕВРАЛЯ 2006





С переходом российской экономики на рыночные условия значительно вырос объем межрегиональных и международных автобусных перевозок, осуществляемых через территорию Москвы. При этом пункты посадки-высадки пассажиров возникали стихийно. Их местоположение определялось, в основном, сложившимся скоплением потенциальных клиентов (железнодорожные вокзалы, посольства, станции метро, рынки и т.д.).

В целях упорядочения и развития регулярных автобусных перевозок Правительством Москвы принято постановление от 18 января 2005 г. № 24-ПП "Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы".

В постановлении прописана необходимость обязательного согласования регулярных маршрутов и пунктов отправления и прибытия автобусов с Департаментом транспорта и связи города Москвы, а также сформирован минимальный набор требований к ним. Пункты должны иметь выделенные остановки для посадки и высадки пассажиров, кассы по продаже билетов, залы ожидания, визуальное и звуковое информационное обеспечение, места кратковременной стоянки автобусов.

К настоящему времени Департаментом транспорта и связи города Москвы согласовано 8 пунктов посадки и высадки пассажиров:

- АВ "Щелковский",
- "Горазеровокзал",
- АС "Красногвардейская",
- АС "Теплый Стан",
- АС "Казанский ж/д вокзал",
- АС "Курский ж/д вокзал",
- АС "Домодедовская",
- АС "Выхино"

Для контроля над реализацией Постановления, приказом по Департаменту транспорта и связи Москвы, создана рабочая группа, в которую вошли представители Департамента природопользования и охраны окружающей среды столицы, Центрального управления государственного автодорожного надзора, Управления ГИБДД ГУВД г. Москвы, Управления БЭП ГУВД г. Москвы, Управления ФСБ по городу Москве и Московской области, ОАТИ города Москвы, Государственной земельной инспекции города Москвы, ГУП "Городская служба платных парковок", Московского горкома профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, Московского транспортного союза, Московского общества защиты потребителей.

Рабочей группой были проверены наиболее крупные стихийные пункты отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов: на площадях Белорусского, Павелецкого и Киевского вокзалов, ул. Бутырский

Вал, ул. Академика Пилюгина. По результатам инспекций, префектурам административных округов, на территории которых расположены указанные места, и ГУВД г. Москвы направлена просьба о принятии мер по прекращению их нецелевого использования.

Несмотря на проделанную в 2005 г. работу по упорядочению межрегиональных и международных автобусных перевозок, остается много нерешенных задач.

Одним из приоритетных направлений является строительство в городе Москве достаточного количества автовокзалов, способных качественно обслужить возрастающий объем межрегиональных и международных перевозок и имеющих необходимый уровень антитеррористической защищенности.

В 2001 г. НИИПИ Генплана г. Москвы была разработана "Схема размещения автовокзалов в Москве". В 2004-2005 гг. Департамент транспорта и связи города Москвы готовил проекты распорядительных документов, предусматривающих утверждение адресного перечня размещения автовокзалов и мероприятия по их строительству. Однако они так и не были согласованы. Вместе с тем, Департамент транспорта и связи Москвы вышел с инициативой актуализации "Схемы размещения автовокзалов в Москве" и подбора новых мест для автовокзалов.

В настоящее время активная работа ведется по трем участкам, указанным в схеме НИИПИ Генплана г. Москвы. Горазеровокзал уже функционирует в качестве автовокзала. Разработан план мероприятий по перебазированию автовокзала у станции метро "Щелковская" в район станции метро "Черкизовская". В Департамент градостроительной политики, развития и реконструкции города Москвы направлена просьба включить автовокзал в районе проектируемой станции метрополитена "Пронская" в списки объектов, подлежащих вынесению на конкурсы и аукционы в 2006-2007 гг.

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

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

В постановлении Правительства Москвы от 18 января 2005 г. № 24-ПП по инициативе

выявлено в ходе проверок, проведенных Рабочей группой.

В постановлении Правительства Москвы от 18 января 2005 г. № 24-ПП по инициативе Департамента природопользования и охраны окружающей среды города Москвы установлено также требование о соответствии автобусов, эксплуатируемых на регулярных маршрутах, требованиям ЕВРО-2. Реализация данного требования, наверное, в наибольшей степени, осложнила работу по упорядочению межрегиональных и международных перевозок. Хотя многие перевозчики, стремясь поддерживать качество предоставляемых услуг, и так стремятся обновлять подвижной состав, но всё же большинство эксплуатируемых автобусов не соответствуют требованиям ЕВРО-2. При этом действующее законодательство не предъявляет подобного требования ни к одному виду перевозок автомобильным транспортом в г. Москве.

Из-за высокой стоимости автобусов не все операторы в состоянии одновременно обновить свой парк. Многим добросовестным перевозчикам, не сумевшим согласовать действующие маршруты по причине несоответствия подвижного состава требованиям ЕВРО-2, приходится искать способы "обойти" требования постановления Правительства Москвы. Один из самых часто используемых вариантов уклонения - декларация своих перевозок как нерегулярных, а потому не подпадающих под действие указанного документа.

Следует отметить, что сдерживающим фактором развития межрегиональных и международных автобусных перевозок является отсутствие чётко разработанной нормативно-правовой базы

федерального уровня.

Принятые в советское время, нормативные документы в настоящее время не имеют необходимого юридического статуса и практически не работают, а действующие документы очень слабо регламентируют вопросы межрегиональных и международных автобусных перевозок. В частности, отсутствует обязательное требование об отправлении автобусов только от обустроенных пунктов (автовокзалов, автостанций), а также требования по их обустройству.

В марте 2005 г. первым заместителем Мэра Москвы в Правительстве Москвы П.Н. Аксеновым в адрес Министра транспорта Российской Федерации И.Е. Левитина было направлено обращение по вопросу необходимости регламентации на федеральном уровне вопросов организации и контроля межрегиональных и международных автобусных перевозок. В ответе Минтранса России указывалось, что подготовлены и находятся на заключительном этапе согласований проекты федеральных законов "Устав автомобильного транспорта Российской Федерации" и "Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения автомобильным и городским наземным электрическим пассажирским транспортом на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации".

Однако до сих пор эти законы не приняты. И даже если это случится в ближайшем будущем, потребуется значительное время для разработки подзаконных актов, определяющих правила организации перевозок и требования к инфраструктуре перевозок.

**Свешников Ю.Ю**

*Исполнительный директор Московского  
Транспортного союза*

---

### **Уважаемые читатели!**

***Предлагаем Вам принять участие в обсуждении ситуации сложившейся на рынке междугородных и международных пассажирских автобусных перевозок, в связи с выполнением Постановления Правительства г. Москвы № 24-ПП от 18.01.2005 года.***

---



**ТАКСЕР Александр Семенович**

Советник Префекта ЮЗАО г. Москвы  
 Советник Руководителя проекта "Русские Автобусные Линии"

Расширение сети официальных пунктов прибытия и отправления - удар по "черным" перевозкам.

Транспортная система, связывающая невидимыми нитями Москву с другими городами нашей страны и зарубежья, чрезвычайно важна и для столицы и для провинции. Регулярные пассажирские междугородние и международные автобусные перевозки пользуются значительным спросом.

На сегодняшний день, ситуация в Москве сложилась таким образом, что пункты отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов в основном размещены в местах массового скопления людей - на привокзальных и рыночных площадях, у крупных торговых центров.

Поручением мэра г. Москвы Лужковым Ю.М. от 30.12.04 №4-19-16913/4-2 "О переносе междугородних станций от вокзалов на периферию города" предусмотрено упорядочение размещения указанных пунктов. Данные меры повысят антитеррористическую защищенность объектов транспортной инфраструктуры и разгрузят центральные магистрали Москвы.

Однако, практика остается прежней. Поручение мэра перенести пункты на окраины города выполняется медленно или вообще не выполняется в административных округах. Так, с октября прошлого года решается вопрос о создании пунктов на Варшавском шоссе, в районе м. "ул. Академика Янгеля".

Невыполнение поручения мэра и Постановления Правительства №24-ПП от 18.01.2005 приводит к созданию условий для возникновения "черного" извоза. Официальных пунктов посадки - высадки пассажиров на январь 2006 всего 8, а неконтролируемые пункты отправления и прибытия возникают как грибы, примерно в тех же местах где предполагается размещение официальных станций.

Еще один "больной вопрос" - это "черный" извоз на площадях железнодорожных вокзалов. Предложения по созданию официальных пунктов прибытия и отправления межрегиональных и международных автобусных пассажирских перевозок не встречает понимания со стороны отдельных руководителей местных органов власти и железнодорожных вокзалов. При таком подходе все кассовые сборы, минуя бюджет, идут прямо в карман перевозчикам. Любопытен тот факт, что при наличии открытого "черного извоза", указанные руководители находят "объективные" причины отказа в размещении официальных пунктов прибытия - отправления с кассами по продаже билетов и другими дополнительными услугами. Все это снижает возможность контроля за безопасностью пассажирских перевозок, способствует развитию "черного" рынка, снижает антитеррористическую защищенность мест прибытия и отправления транспортных средств, осуществляющих межрегиональные автобусные перевозки.

Вместе с тем, имеются и положительные примеры отношения к существующим проблемам со стороны административных округов.

Так, в Юго-Западном административном округе более 2-х лет успешно работает экспериментальный автовокзал в "Теплом Стане". При активном участии префектуры решается вопрос о строительстве современного автовокзала, наводится порядок на улице Пилюгина - в январе текущего года в префектуре проведено совещание по проблемам организации официального пункта прибытия и отправления, выработан ряд предложений антитеррористического характера.

Объем межрегиональных и международных автобусных перевозок растет с каждым годом. В связи с этим, самыми неотложными задачами мы считаем:

- ускоренное создание легальных пунктов отправления и прибытия автобусов;
- определение рациональных трасс движения автобусных маршрутов по городу;
- создание единой автоматизированной системы продажи билетов с регистрацией пассажиров, вводом их личных данных в компьютер (по аналогии с практикой продажи билетов на железнодорожном и авиационном транспорте);
- доведение до пассажиров единого расписания движения автобусов.

Решение этих задач позволит вывести эту сферу транспортных услуг из под влияния теневого бизнеса, пополнить бюджет города, улучшить качество и безопасность междугородних и международных автобусных перевозок.



**МОСЕЙКОВ Сергей Васильевич**  
Генеральный директор НП "АСМОП"

**Участие общественной организации  
осуществлении мероприятий по обеспечению  
безопасности дорожного движения**

Некоммерческое Партнерство автотранспортников "АСМОП" создано более 10 лет назад. За это время партнерство объединило в своих рядах 149 членов, здесь и крупнейшие пассажирские перевозчики как Мострансавто и Автолайн, так и учебные комбинаты, международные грузоперевозчики и частные предприятия по таксомоторным перевозкам, экспедиторская компания МАДИ-Лоджистик и товаропроизводители, как "Тонар" и т.д.

В рыночных условиях, привлечь к себе можно только конкретными действиями и эти действия создают имидж общественной организации, которая не только отстаивает интересы своих членов, но активно участвует в формировании правового поля на региональном и федеральном уровнях.

В соответствии с этим и построена программа и задачи деятельности НП "АСМОП". Мы являемся членами комиссии Министерства транспорта Московской области:

- по законодательной деятельности,
- по допуску перевозчиков на маршруты

Принимаем участие в различных рабочих группах Министерства транспорта Московской области. НП "АСМОП" является членом "Российского автотранспортного союза" и соответственно его представителем по Московскому региону. В соответствии с "Временным регламентом по оформлению документов на осуществление перевозки пассажиров в международном регулярном автобусном сообщении" от 25.02.2003г., нами проводится работа по экспертизе документов, а также проверка с выездом на место совместно с сотрудниками МОО РТИ самих предприятий

осуществляющих паритетные международные пассажирские перевозки с Российской стороны. При осуществлении экспертизы особое внимание уделяется графику режима труда и отдыха водителя при движении по маршруту, а также наличие на предприятии аттестованных специалистов руководящего и среднего звена. Работа партнерства с перевозчиком продолжается и после получения им соответствующих разрешений. Так в марте 2004 г. нами было направлено письмо в ФСБ по Москве и Московской области с просьбой оказать содействие в организации миграционных служб на автовокзалах осуществляющих международные отправки, к сожалению результата нет.

Сегодня аналогичная работа проводится и в рамках Приказа Министерства транспорта РФ № 178 от 14 августа 2003 года, утвердившего "Порядок формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации", и письма заместителя Министра транспорта РФ А.В. Колика от 08 сентября 2003 года № АК -5/236-ис о работе по оформлению документов на открытие новых и переоформлению действующих автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации. Надо отметить, что сегодня совместно с УГИБДД Московской области определен порядок согласования схем движения в паспортах межсубъектных маршрутов. НП "АСМОП" принимает активное участие во всех мероприятиях проводимых МОО РТИ по проверке предприятий автотранспортного комплекса и рейдах.

И это только малая часть работы, проводимая нашим Партнерством. Только общественная организация может всех объединить и выражать мнение большинства, а также донести до своих членов изменения или требования новых нормативных актов. Только совместными действиями всех структур власти и общественных организаций можно повысить безопасность на дорогах и автотранспорте в целом.

**Некоммерческое партнерство  
автотранспортников "АСМОП".**

**Адрес: 109544, г. Москва,  
Новорогожская ул., д. 15  
Телефон 8 (495) 911-80-04**



**ИВАНУШКО Павел Николаевич**

Генеральный директор  
 ОАО "Страховая компания "ОТЕЧЕСТВО"

**Услуга, которая выгодна всем**

Чем выше уровень жизни в стране, тем лучше в этой стране развиты технологии, сфера услуг, вместе с этим, и страхование. Важный сектор экономики любой страны - система страхования. Она оказывает стабилизирующее влияние на поддержание материального благополучия населения, и на предпринимательскую деятельность.

Какие же выгоды и экономию несет в себе страхование?

Возьмем, к примеру, классический полис страхования от несчастных случаев - денежные выплаты в результате травм, ожогов, потери трудоспособности. Человек, приобретающий данный полис, защищает себя - в случае наступления несчастного случая всегда можно положиться на то, что выплаченных денег будет достаточно для покрытия незапланированных расходов.

Как всякая выгодная услуга, страхование не может существовать не развиваясь. Появляются новые специально разработанные программы для максимально полного удовлетворения запросов клиентов. В страховой компании "Отечество" - это программы "Практичный водитель", "Студент", "Стройзащита", "Квартираэкспресс", "Дача-экспресс", "Медовый месяц", "Дамский угодник" и др.

В самом деле - случаи, с которыми человек сталкивается в своей жизни, нельзя спрогнозировать, значит должен существовать некий механизм защиты (страхование), который если и не предотвратит неприятности, то, по крайней мере, поможет легче перенести последствия несчастья.

Первая выгода страхования - это финансовая экономия.

Страховой полис стоит гораздо меньше, чем траты на восстановление утраченного имущества, здоровья или компенсация недополученного заработка в результате последствий несчастного случая.

Вторая выгода - экономия времени.

В результате несчастного случая, человеку предстоят незапланированные расходы. Время, потраченное на поиск денежных средств, значительно снижается, если на руках у страхователя имеется полис, по которому он получает компенсацию.

Выгода третья - спокойствие. Учитывая наш сложный ежедневный ритм жизни, имея на руках полис - клиент обретает спокойствие. На сумму страховой выплаты можно отремонтировать автомобиль, восстановить имущество, получить качественные платные медицинские услуги. Рассмотренные выше выгоды в полной мере демонстрируют удобства страхования - современному человеку не надо это доказывать.

Для справки: во всем мире неизменным атрибутом успешности любого человека, кем бы он ни был, чем бы ни занимался, является наличие страхового полиса.

Хорошим показателем развивающегося рынка и мобильности оказания страховых услуг - является страхование пассажиров автобусов.

СК "Отечество" заключила договор с ООО "Русские автобусные линии" на страхование от несчастных случаев пассажиров автобусов, отправляющихся с автовокзалов "Российские автобусные линии".

Клиент по желанию может одновременно с билетом приобрести страховой полис в кассе. При покупке билета пассажиры уже не отмахиваются от кассира, предлагающего страховку. Покупают полис, чтобы чувствовать себя в дороге спокойнее.

Действие полиса начинается на территории автовокзала с момента передачи билета до прибытия на конечный пункт, а также в местах остановок автобуса.

Если в пути произойдет несчастный случай, то отпечатанный купон на билете будет служить пассажирам документом, подтверждающим наличие страхового полиса.

Информация о застрахованных пассажирах по оперативным каналам ежедневно передается в СК "Отечество" специалистам, которые всегда готовы прийти на помощь своим страхователям.

Страхование уже и в России становится неотъемлемой частью жизни людей. Людей, кто думает о завтрашнем дне и не рассчитывает на "авось", людей, признавших жизненную необходимость и экономию страхования - услуги, которая выгодна всем.

**Россия, 123557 Москва, Пресненский Вал, д.14**

**Тел.: 8 (495) 540-92-30, 105-05-75**

**Факс: 8 (495) 105-75-05**

**www.otechestvo.ru**



**ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ЖУРНАЛА**

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

## ДИЛЕРЫ ООО «ЦТД «РУССКИЕ АВТОБУСЫ»

### ООО "ТД "Сибирьавтоцентр"

656011, Алтайский край г.Барнаул, ул. Кулагина, д.6  
тел./факс (3852) 75-29-43, 77-18-36  
e-mail: sibac@alt.ru

### ООО "Синегорье-Авто"

Челябинская обл., г.Озерск, пр. Победы, д.19  
тел./факс: (3512) 28-03-30, 28-09-80, 21-82-57, 22-37-38  
e-mail: sin-avto@chel.surnet.ru  
http:// www. sinegor-avto.ru

### ООО "Предприятие "Стройкомплект"

620017, г. Екатеринбург ул. Старых большевиков, 18  
тел.: (343) 378-31-70, 334-44-34  
e-mail: transport@skomplekt.ru

### ООО "ПКФ"Томский автосалон"

634050, г. Томск пр. Ленина, д.55, оф.90  
тел./факс (3822) 53-20-58, 53-27-81, 53-04-50  
e-mail: tomavto@mail.tomsknet.ru, tomavto@mail.ru  
http:// www.tomavto.ru

### ОАО "Тюменнефтеспецтранс"

625000 г. Тюмень ул. 8 Марта 1.  
тел/факс: (3452) 25-24-66.  
e-mail: oao\_tnst@sibtel.ru

### ЗАО "Уралавтоснаб"

г.Уфа, ул. Сельская Богородская, 57  
тел.: (3472) 74-94-98 74-55-39  
факс 79-78-37

### ООО "ЯрКамп"

150047, г. Ярославль, ул. Белинского, д.26, оф.1  
тел/факс: (0852) 73-77-73, 51-82-79, 74-86-69  
e-mail: kampauto@yarslavl.ru  
http:// www.yarkamp.ru

### ООО "СКАТ- ПЛЮС"

194100, Санкт-Петербург,  
ул. Новолитовская, д.12  
тел.: (812) 245-45-93,  
тел/факс: (812) 245-41-89  
e-mail: skatplus@mail.ru  
www.skatplus.hotmail.ru

### ООО "Техцентр"

400081. г. Волгоград, ул. Краснополянская д.23  
тел.: (8442) 95-26-68, 95-26-83, 95-26-88  
e-mail: mail@tehcentr.ru  
www.tehcentr.ru

### ООО "Трансавто"

628400, Ханты-Мансийский АО, г. Сургут,  
ул. Быстринская, д. 9  
тел./факс (3462) 32-83-51, 35-75-80  
e-mail: stransavto@surguttel.ru  
www.transavtos.ru

### ООО "Управление комплектации и производственно-технического обеспечения - Тюменьавтотранс"

625003 г. Тюмень ул. Железнодорожная 54.  
тел/факс: (3452) 46-23-80

### НП ТК "Южуралтранс"

454048, г.Челябинск, ул.Энтузиастов, 15Д  
тел.: (3512) 66-59-71 66-54-22  
e-mail: Uut@chel.surnet.ru

## ДИЛЕРЫ ВЭД

### Компания Vento Trading Limited

AZ-1022, Азербайджан, г.Баку, ул. Иззета Гамидова, 7  
тел.: (99412) 499-30-04  
факс: (99412) 499-30-08  
e-mail: vento\_baku@mail.ru

### АРМЕНИЯ

#### "КАРКОМАВТО"

г. Ереван, ул.Комитаса, 47  
тел.: (3741) 23-91-91  
факс: (3741) 28-03-50  
e-mail: shrafael@arminco.com

### БЕЛАРУСЬ

#### "КМ Авто"

Минская обл., г.Борисов, ул.Днепровская, 58  
тел.: (1777) 9-53-84, 9-55-52  
e-mail: kmauto@mail.bn.by  
www.kmauto.com.by

### МОЛДОВА

#### "Continent"

г. Кишинев, ул.Арборилор, 17/1  
тел.: (3732) 73-95-35, 73-95-24  
e-mail: continent@ mdl.net

### КУБА

#### "Russia Automotriz S.A."

Калле ла Кумпарсита 1373, Суите 701, Монтевидео, Уругвай  
тел.: (598) 2-903-2278, (537) 2043558, (537) 2043552  
e-mail: rasa\_habana@mtc.co.cu, rasa1@mtc.co.cu  
http://www.ladaamerica.com

### "Вираз"

г. Алматы, ул.Байзакова, 303  
тел.: (3272) 74-02-02  
факс: (3272) 74-21-10  
e-mail: virazh@asdc.kz  
www.virazh.kz

### "КазАвтобусПром"

г. Алматы, ул.Байзакова, 303  
тел.: (3272) 74-07-13 74-07-23  
e-mail: kazautoprom@mail.kz

### КЫРГЫЗСТАН

#### ОсОО LAзияАвтоЦентр,

г. Бишкек, Восточная промзона, ул. Горького, 38  
тел. (996 312) 63-15-94, 63-15-96  
Исполнительный директор Колесников С. И.

### УЗБЕКИСТАН

#### СП "ПАЗавтотранstechцентр"

г.Ташкент, ул.Огородная, 42  
тел.: (998 712) 68-84-18, 68-84-20  
e-mail: pazcentre@tps.uz  
Генеральный директор Акрамов Воситхон Анварович

### УКРАИНА

#### "Автоинвестстрой"

г.Киев, ул.Зоологическая, 5а  
тел.: (044) 230-05-50  
e-mail: Beschastnykh\_nb@ais.com.ua  
www.ais.com.ua

### РУМЫНИЯ

#### ROMCAR RUSSIAN BUSES S.A.

011858, Румыния, г. Бухарест,  
пл. Шарля деГолля д. 4-6  
тел.: +7 40 212 301 851



ГРУППА  
**АВТОЛАЙН**

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЁР РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ БОБСЛЕЯ.

