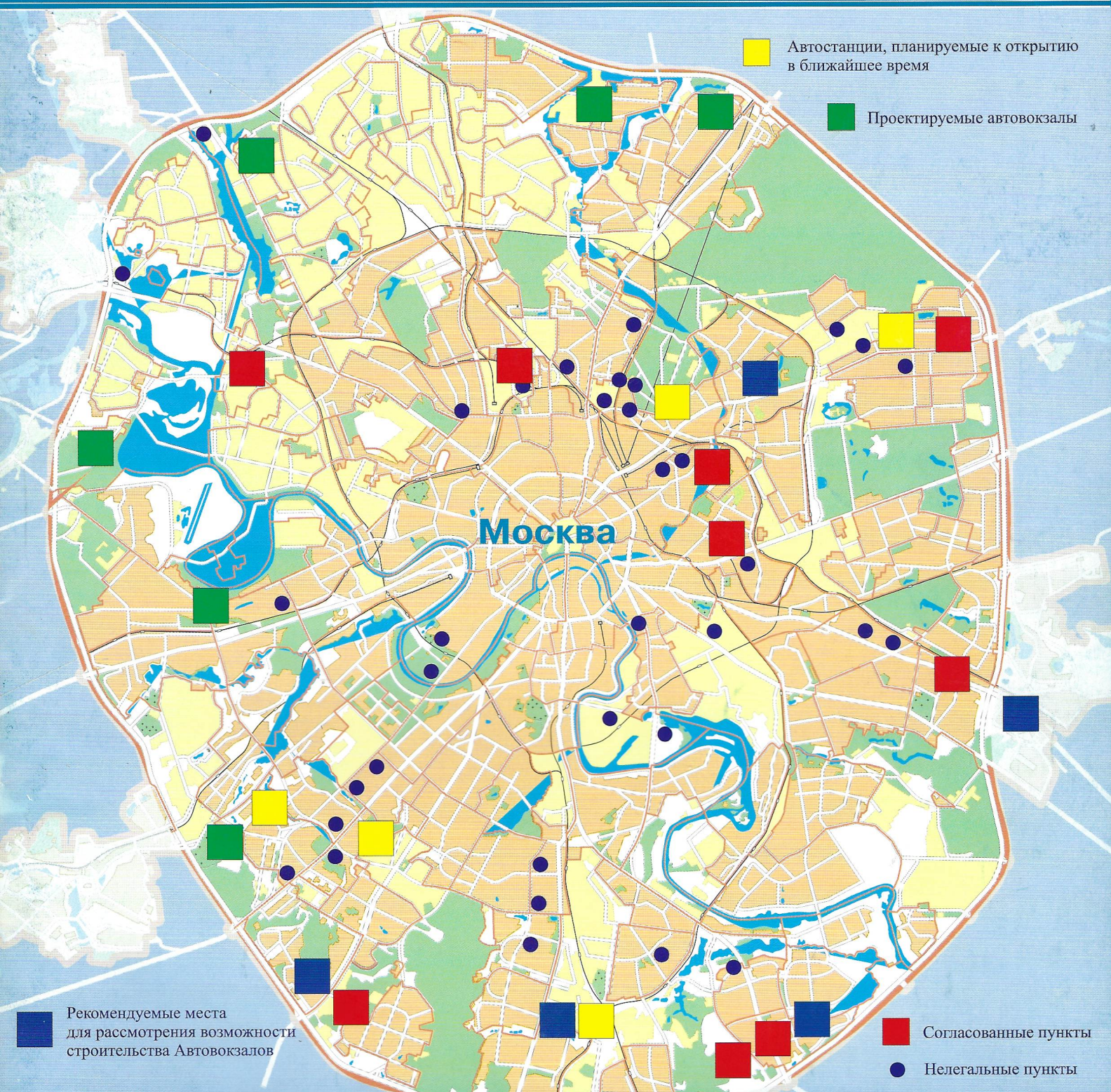


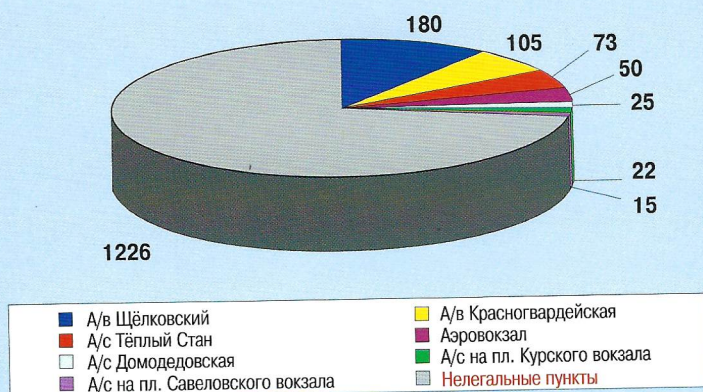
РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

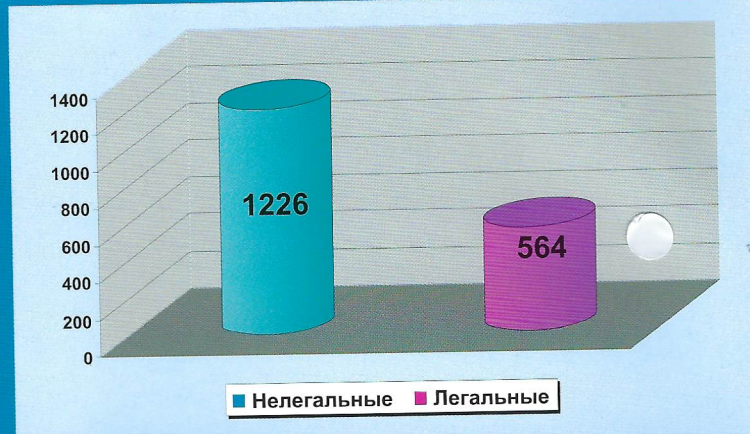


Борьба с нелегальным "извозом" — главная задача на пути становления рынка цивилизованных пассажирских автобусных перевозок

Сравнительные данные по междугородным автобусным перевозкам в Москве



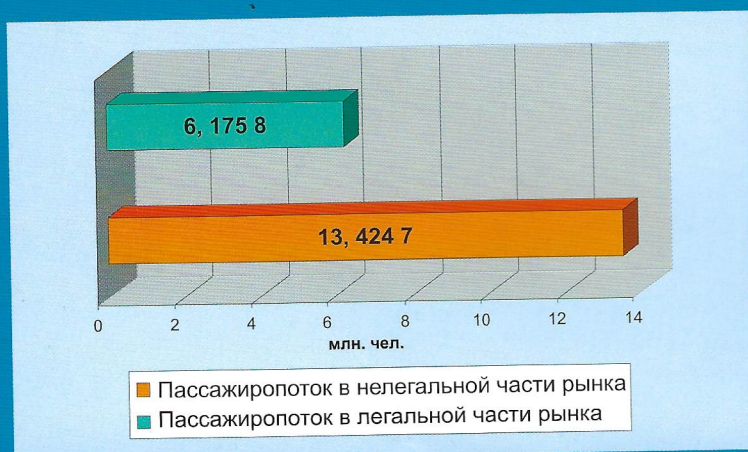
Объем рынка междугородных перевозок ежедневно



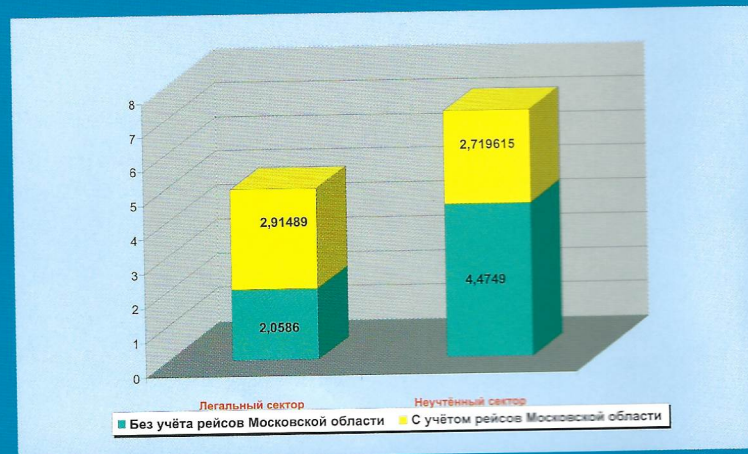
Количество междугородных отправок ежедневно



Количество пунктов прибытия-отправления



Объем пассажиропотока за 2006 год



Финансовый оборот междугородных автобусных перевозок за 2006г. (млрд.руб.)

Решение вопроса пресечения нелегального "извоза" позволит в несколько раз повысить эффективность пассажирских перевозок, обеспечить их безопасность, увеличить приток средств в местные бюджеты без ущемления прав пассажиров.

ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА

- Проект размещения объектов транспортной инфраструктуры в г. Москве - путь к цивилизованным перевозкам (Б.О. Лоран).....4
- Список членов Некоммерческого партнерства на 01 сентября 2007г.....9

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ

- Что удобно пассажирам - то выгодно перевозчикам (А.И. Левятов).....12
- Автостанции Москвы (С.В. Мосейков).....14

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

- Положительные тенденции в деятельности Ивановских перевозчиков (Д.А. Кузнецов).....15
- «Ивавтотранс» выходит на межгород (В.В. Чугунов).....16

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ

- Транспорт Смоленщины (О.В. Соболев).....17

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ АВТОБУСОВ

- Новые партнеры - новые успехи (ООО «ЦТД «Русские Автобусы»).....18
- Приближая будущее («Волжанин»).....23

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: МОСКОВСКИЙ РЕГИОН

- Московские мастера 2007.....24
- Что такое rusavtobus.ru?.....24
- 3-я Международная автомобильная выставка «ИНТЕРАВТО».....25
- Префект ЦАО г. Москвы требует избавиться от нелегальных мест отправления междугородных автобусов.....25

МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

- Когда груз везет автобус.....26

РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

- Решение Первой конференции Российского автотранспортного союза «О мерах содействию упорядочения автотранспортного обеспечения экономики и социальной сферы в субъектах Российской Федерации».....29

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

- Обеспечит конкуренцию новый закон о транспортном обслуживании.....31
- Продолжение Проекта «Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом».....32

ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕВОЙ РАССЫЛКИ ИЗДАНИЯ.....38

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

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

Редакция издания не всегда разделяет мнение авторов публикуемых статей.

Экспертный Совет:

И.Д. Марчук - Президент Российского автотранспортного союза

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

С.А. Федоров - Первый заместитель Президента - Председателя Совета директоров ООО «Управляющая компания «Автолайн-Транслайт»

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

Ю.Ю. Свешников - Исполнительный директор Московского Транспортного Союза

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

Над номером работали:

Г.Д. Шахматов, А.В. Галкин, Д.А. Кузнецов, И.В. Баранова, А.И. Левятов, В.Г. Игнатов, М.Т. Тедорадзе, М.В. Григошина

Адрес Правления Партнерства:

115419, г. Москва, 2-Рощинский проезд, дом 8, корп. 3, п\я 123

Тел.\факс (495)633-12-89

E-mail: info@rosbuslines.ru

www.rosbuslines.ru

Проект размещения объектов транспортной инфраструктуры в г. Москве – путь к цивилизованным перевозкам



Фото: Председатель Правления НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» - Лоран Б.О.

В настоящее время назрела необходимость кардинально поменять подход к ситуации по решению транспортной проблемы, сложившейся в междугородных автобусных пассажирских перевозках. Проблему должны решать компании - инвесторы в комплексе с городскими и местными властями, а не одиночные перевозчики и малые организации. Определять стратегию развития в каждом регионе должны местные власти, но при этом, совершенно очевидно, необходимо учитывать накопившийся опыт работы в данном секторе транспортных услуг. Задачу приведения рынка перевозок к цивилизованным принципам можно реализовать только при условии принятия продуманных грамотных решений, соблюдая нормативы действующего законодательства и реализацией новых прогрессивных разработок в этой области. Предложения в этом направлении должны содержать весь комплекс мероприятий по реализации поставленных задач, с учетом развития смежных направлений в техническом, экономическом и социальном развитии каждого региона. Один из вариантов такого проекта представлен для рассмотрения в Правительстве Москвы Некоммерческим Партнерством «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии». В проекте рассматривается один из возможных (и наиболее приемлемых в сложившихся условиях) с нашей точки зрения, вариантов развития инфраструктуры междугородных автобусных перевозок в г. Москве.

Москва является центральным узлом транспортных автобусных перевозок европейской части России, но так исторически сложилось, что подавляющее большинство перевозчиков прибывают в Москву из регионов. В этой связи не представляется возможным создания в городе предприятий - перевозчиков, которые бы занимались непосредственно междугородными перевозками

как таковыми, по примеру действующих в городе крупных городских автобусных компаний-перевозчиков Мосгортранса, Автолайна и др. И это, кстати говоря, является в сложившейся обстановке даже плюсом. Не нужно дополнительных площадей, которых и так не хватает в Москве под организацию стоянок автобусов, частично разгружается поток транспорта в городе, уменьшается нагрузка на бензоколонках и т.д. Все это до настоящего времени снимало с городского хозяйства часть проблем, возникающих перед властями при регулировании пассажирских перевозок на междугородных маршрутах. Однако в результате усложнилась ситуация с оставшимся комплексом проблем перевозок, а именно отсутствие цивилизованных пунктов посадки-высадки пассажиров, со всеми вытекающими последствиями – приобретение билетов, отсутствие мест ожидания для пассажиров, отсутствие расписания движения, обеспечение безопасности, гарантированности рейсов, отсутствие площадок межрейсового отстоя автобусов, технического осмотра транспорта и многое другое.

1. Состояние рынка междугородных автобусных перевозок в г. Москве на июнь 2007 года

1.1. Легальная часть рынка

Согласовано 9 пунктов прибытия – отправления, зарегистрировано в реестре Департамента Транспорта и Связи 178 междугородных маршрутов, общее количество отправок – 564 рейса, из них:

1. Автовокзал «Щёлковский» - 180 отправок ежедневно;
2. Городской Аэровокзал - 50 отправок ежедневно;
3. Автостанция «Красногвардейская» - 105 отправок ежедневно;
4. Автостанция «Тёплый Стан» - 73 отправления ежедневно;
5. Автостанция «Домодедовская» - 25 отправок ежедневно;
6. Автостанция «Рязанский проезд» - 60 отправок ежедневно;
7. Автостанция на площади Курского вокзала - 22 отправления ежедневно;
8. Автостанция «Выхино» - 34 отправления ежедневно;
9. Автостанция на площади Савеловского вокзала - 15 отправок ежедневно.

1.2. Нелегальная часть рынка

28 пунктов прибытия - отправления, общее количество маршрутов - 242, ежедневных отправок - 1226 рейсов.

Еще более критично складывается ситуация на междугородных перевозках по маршрутам **Москва - Московская область**. Подавляющее большинство транспорта в Москву из Московской области прибывает на незарегистрированные площадки, посадка-высадка пассажиров происходит в непригодных для этого местах. Исключения составляют лишь две легальные станции «Красногвардейская» и «Выхино». На июнь 2007г. можно привести следующие статистические данные.

Пункты прибытия-отправления: 33 пункта (из них легальных лишь 2).

Ежедневных отправок: 8757 отправок (из них легальных 1280 - на станции Выхино и 51 - на станции Красногвардейская)

В предлагаемом проекте дано обоснование решения поднятых вопросов с учетом практической их реализации на примере 2-х действующих автостанций - «Красногвардейская» и «Теплый Стан». При реализации совместного проекта ООО «Русские Автобусные Линии» и ГУП «Мосгортранс» удалось не только организовать нормальную работу по обслуживанию автобусов, осуществляющих междугородные перевозки, но и наработать практические схемы реализации многих проблем, возникших в процессе работы.

2. Предложения для стабилизации ситуации на рынке до ввода в эксплуатацию проектируемых автовокзалов

- Организовать на каждой вылетной магистрали города за пределами 3-его транспортного кольца автостанцию с расчетной мощностью для обслуживания существующего объема перевозок из регионов РФ по ее географическому расположению.

- Размещать автостанции вблизи МКАД в непосредственной близости от станций метрополитена, желательно, в составе Транспортно Пересадочных Узлов.

- Определять эксплуатирующую компанию для каждой конкретной станции на конкурсной основе (конкурс проводит Департамент транспорта и связи Правительства Москвы).

- По существующим фактически сложившимся пунктам прибытия - отправления в черте третьего транспортного кольца столицы определить географическое направление обслуживаемых ими маршрутов и, на конкурсной основе, передать в управление компании, эксплуатирующей автостанцию с такой же географией маршрутов.

- Эксплуатирующая компания должна организовать экспрессные маршруты для перевозки пассажиров со стихийно сложившихся пунктов на автостанции, находящиеся в ее управлении, для постоянного привыкания пассажиров к новым пунктам прибытия - отправления автобусов. Для этого на привокзальной площади должна быть остановка только для экспрессного маршрута и на самом видном месте размещена информация с максимальным рекламно - информа-

ционным обеспечением, а также кассой текущей и предварительной продажи билетов.

- Стоимость проезда пассажира на экспрессном маршруте по г. Москве должна быть включена в стоимость междугородного билета в рамках тарифа.
- После существенного снижения пассажиропотока на каждом конкретном стихийном пункте эксплуатирующая компания сообщает об этом в Департамент Транспорта и Связи для последующей ликвидации этого пункта.

Наиболее перегруженные транспортные пункты:

- Ст. метро «Юго-Западная»,
- Ж/д платформа «Тушинская»,
- Уральская улица (район «Щелковского» автовокзала),
- Площадь Павелецкого вокзала,
- Площадь казанского вокзала,
- площадь Киевского вокзала,
- площадь Белорусского вокзала,
- ж/д платформа «Царицыно»,
- ст. метро «Южная»,
- ст. метро «Спортивная» (гостиница «Южная»),
- ст. метро «Измайловская», гостиница «Измайловская».

Для решения данной проблемы необходимо:

- Ускорить процесс выбора инвестора и приступить к строительству крупных автовокзалов около ст. метро «Тёплый Стан», «Аннино», «Красногвардейская», «Черкизовская» и платформы «Косино».

- Определить земельные участки под строительство автовокзалов в следующих районах города:

- Ст. метро «Планерная» в составе ТПУ,
- Ст. метро «Юго-Западная» в составе ТПУ,
- Ст. метро «Алтуфьево» в составе ТПУ,
- Ст. метро «Молодёжная» в составе ТПУ,
- Ж/д платформа «Лось» в составе ТПУ,
- Ст. метро «Речной Вокзал» в составе ТПУ.

- Способствовать созданию сети кассовых пунктов по продаже билетов на междугородные рейсы в различных районах города, в местах скопления потенциального пассажиропотока (торговые центры, рынки, прилегающие площади к железнодорожным вокзалам и т.д.).

- Создать под эгидой Департамента Транспорта и Связи г. Москвы рабочую группу из руководителей компаний, эксплуатирующих автовокзалов и автостанций для постоянного мониторинга рынка и оперативного принятия решений по его реформированию.

- Силовым ведомствам и другим структурам, входящим в действующую рабочую группу по контролю за выполнением Постановления Правительства Москвы № 24-ПП от 18.01.2005 «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы» усилить работу по пресечению нелегальных междугородных перевозок на территории г.Москвы.

• Департаменту Транспорта и Связи г. Москвы необходимо оперативно уведомлять административные органы регионов РФ, отвечающие за транспорт, о проводимой в Москве работе по реформированию рынка междугородных автобусных перевозок для совместных действий по пресечению нелегальных перевозок.

3. Предложение по размещению временных автостанций на территории г. Москвы

- ВАО ул. Уральская – разворотная площадка наземного городского транспорта
- ВАО ж/д платформа «Косино» - разворотная площадка наземного транспорта,
- ВАО около гостиничного комплекса «Измайлово»,
- ВАО ст. метро «Черкизовская»,

- ЗАО ст. метро «Юго-Западная» - разворотная площадка наземного городского транспорта,
- ЮЗАО ст. метро «Бульвар Дмитрия Донского», Б-р Дм. Донского д.2,
- ЮАО ст. метро «Аннино» вблизи от проектируемого автовокзала,
- ЮАО ст. метро «Царицыно» около ж/д платформы «Царицыно».
- ЦАО около гостиницы «Юность»,
- ВАО ст. метро «Планерная» - разворотная площадка наземного городского транспорта,
- СВАО ст. метро «Бибирево» - разворотная площадка наземного городского транспорта,
- Площади у Павелецкого, Киевского, и Белорусского вокзалов.

4. Предложение по совмещению пунктов прибытия – отправления автобусов в центральной части города с автостанциями на вылетных магистралях вблизи МКАД по географии обслуживаемой маршрутной сети

Расположение пункта	Рекомендуемая автостанция
- Площадь Павелецкого вокзала - Площадь Казанского вокзала - Ст. метро «Спортивная»	- Автостанция «Красногвардейская» - Автостанция «Домодедовская» С последующим переводом всех маршрутов на строящийся автовокзал у ст. метро «Красногвардейская». Распоряжение Правительства Москвы от 16.12.04. № 2522-РП
- Площадь Белорусского вокзала - Площадь Киевского вокзала - Ст. метро «Юго-Западная» - Площадь Ленинградского вокзала - Консульство Германии (Ленинский пр. д.95) - ул. Миклухо-Маклая	- Автостанция «Тёплый Стан» - Автостанция «Аэровокзал» С последующим переводом на строящийся автовокзал у ст. метро «Тёплый Стан» в составе ТПУ. Постановление Правительства Москвы от 16.01.07 № 10-ПП
- Ст. метро «Пражская» - Ж/д платформа «Царицыно» - Ст. метро «Орехово»	- Автостанция «Аннино» С последующим переносом на строящийся автовокзал у ст. метро «Аннино» Концепция НИИПИ Генплана
- Ст. метро «Щёлковская» - Ст. метро «Измайловская» - Площадь Казанского вокзала	- Автостанция на ул.Уральской С последующим переносом на строящийся автовокзал в промзоне «Калошино» Распоряжение Правительства Москвы от 02.03.07 № 352-РП

Основной нитью в предлагаемом проекте проходит **разделение функций между компаниями-перевозчиками и станционными компаниями (автовокзалами)**. Предлагается определить рациональное количество и места расположения так называемых мини - автовокзалов на главных вылетных автомагистралях столицы и закрепить за ними управляющие станционные компании (возможно на основе проведения конкурсов с участием городских хозяйственных структур). Эти

компании должны будут осуществлять на выделенных площадях возведение и дальнейшее функционирование этих мини автовокзалов.

5. Требования к эксплуатирующей компании автовокзала, автостанции или пункта прибытия – отправления междугородных и автобусов в г. Москве

• Эксплуатирующая компания не должна быть транспортной компанией (перевозчиком) во избежание недобросовестной конкуренции по отно-

шению к региональным транспортным компаниям, обслуживающимся на автовокзале (автостанции) указанной компании.

- Эксплуатирующая компания должна являться юридическим лицом (кроме индивидуальных предпринимателей), зарегистрированным на территории г. Москвы, с расчетным счетом в Московском банке. Учредителями компании должны являться, юридические или физические лица, зарегистрированные или проживающие в г. Москве соответственно.

- Эксплуатирующая компания либо ее штатные сотрудники должны иметь опыт работы в автовокзальной деятельности не менее 1 года во избежание появления подставных фирм, аффилированных к той или иной заинтересованной структурой теневого рынка.

- Эксплуатирующая компания должна вести продажу билетов в любой компьютерной диспетчерско-кассовой программе, адаптированной с существующими на территории РФ.

- Эксплуатирующая компания должна строго выполнять требования нормативных документов в сфере автобусных перевозок РФ и законы г. Москвы в указанном секторе рынка.

- Эксплуатирующая компания ежемесячно должна уведомлять Департамент Транспорта и Связи г. Москвы :

- о количестве выполненных рейсов перевозчиками,
- об объеме пассажиропотока,
- о заключении новых договоров с перевозчиками, либо расширением существующих,
- обо всех изменениях в маршрутных документах перевозчиков, нарушениях и жалобах.

Отметим, что в масштабах Москвы мини - автовокзал является объектом транспортной инфраструктуры, обслуживающий не менее 100 отправок автобусов в сутки. Вложения в данные комплексы, по опыту работы, весьма привлекательны для потенциальных инвесторов, ввиду относительно небольших начальных капиталовложений и быстрой окупаемости. Заинтересованность городских властей тоже весьма существенна, так как решается ряд параллельных проблем, определенных Городской Программой и районными подпрограммами развития города. В частности совместно:

- с Департаментом транспорта и связи решаются вопросы рационального прибытия и размещения иногороднего транспорта, его технической проверки и обслуживания, замены транспортного парка, с целью его обновления и улучшения экологической обстановки в городе

- с Департаментом экономического и финансового развития осуществляется контроль финансовых операций по легальной продаже билетов и налоговым отчислениям в казну города

- с Департаментом труда и занятости решаются вопросы создания новых мест для обеспечения политики занятости городского населения

- с Комитетом социальной защиты прорабатываются вопросы социальной защиты населения путем обеспечения льгот при проезде слаботехнических категорий граждан

- с Федеральной миграционной службой решаются вопросы по контролю перемещения иностранных граждан, законности их пребывания в столице, соблюдения паспортного режима

- с Комитетом по земельным вопросам и Главным Архитектурным управлением решаются вопросы наиболее удобного расположения данных мини автовокзалов, возведения зданий и сооружений, официального оформления разрешительной документации

- с Правоохранительными органами решаются вопросы обеспечения безопасности перевозок пассажиров, осуществляется контроль багажа и провозимых грузов, осуществляется контроль перемещения граждан с целью проведения предупредительных антитеррористических мероприятий, проводятся мероприятия по выявлению и выведению с рынка нелегальных перевозчиков

Пути реализации совместной деятельности по перечисленным направлениям затронуты в предлагаемом проекте и их возможно осуществлять на любых уровнях власти городских структур (район, префектура, город).

При существующей системе автобусных перевозок все вышеперечисленные мероприятия невозможно реализовать, так как в настоящее время до 60 % рынка занимают так называемые нелегальные перевозки, не поддающиеся никакому контролю стороны городских властей. Одним из положительных аспектов проекта является и то, что интересы компаний-перевозчиков при реализации данного проекта не только не ущемляются, но и существенно возрастают. Приобретая в партнеры современную мощную станционную компанию, они получают готовую структуру по обслуживанию своей деятельности, помощника во всех организационных вопросах, включая защиту правовых и финансовых интересов. По приблизительным подсчетам, при неконтролируемой продаже билетов «теневые» отчисления из кармана перевозчика в нелегальных перевозках достигают 35-40 % от стоимости билета. Выход «из тени» и легализация продажи билетов позволяют официально снизить этот процент до 15-20 %. Немудрено, что в последнее время все больше перевозчиков переводят свою деятельность в официальное русло и заключают постоянные договоры с легитимными автостанциями.

Хочется надеяться, что данный проект получит свое

дальнейшее одобрение и развитие на уровне городских структур и позволит начать, совместно с ними, его реализацию в самое ближайшее время.

Основанием для разработки Проекта послужили:

- Необходимость упорядочения движения и парковки в г. Москве автобусов, осуществляющих междугородные пассажирские перевозки;
- Отсутствие единой системы диспетчерско-кассового обслуживания перевозчиков и пассажиров в Москве для увеличения налоговых отчислений в бюджет города от междугородных автобусных перевозок;
- Отсутствие единого расписания междугородных рейсов, проходящих по территории г. Москвы;
- Недостаточное количество современных пунктов отправления-прибытия автобусов межрегиональных и международных маршрутов;
- Слабая координация развития региональных автобусных перевозок и повышения уровня безопасности движения, качества услуг и создания цивилизованного рынка междугородных перевозок;
- Малое участие в междугородных перевозках Московских операторов рынка.

При разработке проекта была поставлена задача проведения конкретных мероприятий, которые ускорят получение необходимого пассажирам результата - безопасность, комфорт, гарантия своевременности выполнения рейса и ещё целый ряд цивилизованных услуг. На основании этого были сформированы основные направления развития системы, а именно:

1. Создание сети автобусных вокзалов в Москве на вылетных магистралях вблизи МКАД, в том числе с использованием отстойно-разворотных площадок городского наземного транспорта.
2. Строительство крупных автовокзалов и автостанций в Москве.
3. Создание единой диспетчерско - кассовой системы обслуживания пассажиров и операторов рынка.
4. Создание единого расписания междугородных автобусных рейсов, проходящих по территории г. Москвы.
5. Использование материально - технической базы транспортных предприятий столицы для обслуживания подвижного состава иногородних перевозчиков на коммерческой основе.
6. Усиление антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры и междугородных перевозок.
7. Повышение налоговых отчислений в бюджет города от междугородных автобусных перевозок.
8. Разгрузка проблемных транспортных узлов и магистралей города от большегрузного иногороднего транспорта.
9. Использование перевозчиками экологически

чистого и исправного подвижного состава за счет контроля состояния и обслуживания в столичных транспортных предприятиях.

10. Повышение уровня безопасности дорожного движения в городе.

11. Создание новых рабочих мест.

6. Используемые нормативные документы:

- Распоряжение Правительства Москвы от 02.03.07 № 352 – РП «О переносе площадки для размещения автовокзалов, существующих автобусных станций у ст. метро «Щёлковская» в промзону «Калошино» (Восточный административный округ города Москвы);
- Постановление Правительства Москвы от 16.01.07 № 10 – ПП «О ходе реализации концепции строительства транспортно – пересадочных узлов в городе Москве»;
- Постановление Правительства Москвы от 25.04.06 № 274 – ПП «Об упорядочении размещения объектов мелкорозничной сети города Москвы»;
- Постановление Правительства Москвы от 18.01.05 № 24 – ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы»;
- Распоряжение Правительства Москвы от 16.12.2004 № 2522 – РП «О проектировании и строительстве автовокзала в районе станции метро «Красногвардейская» (Южный административный округ города Москвы);
- Приказ от 14.08.2003 № 178 «Об утверждении порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации»;
- Концепция размещения автовокзалов в г. Москве (НИ и ПИ Генплана);
- Распоряжение Премьера Правительства Москвы от 11.05.1993 № 837 – РП «О размещении автовокзалов и пассажирских автостанций в г. Москве»;
- Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического пассажирского транспорта Российской Федерации (проект);
- Национальный стандарт Российской Федерации услуги по придорожному сервису. Требования к автовокзалам (проект);
- Федеральный Закон «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 №16-ФЗ

**Председатель Правления
Лоран Б.О.**

Адрес Правления Партнерства:
115419, г. Москва, 2-Рощинский проезд, дом 8, корп. 3, п\я 123
Тел. \факс (495)633-12-89
E-mail: info@rosbuslines.ru

Список членов Некоммерческого партнерства по состоянию на 01 сентября 2007 года.

	Город	Организация	Руководитель
1	г. Алексин Тульская область	ООО «Алексинавто – 3»	Савин Николай Викторович
2	г. Алексин Тульская область	Индивидуальный предприниматель Большаков А.С.	Большаков Александр Сергеевич
3	г. Богородицк Тульская область	ООО «Богородицкавто – 2»	Устинов Николай Васильевич
4	г. Венев Тульская область	Некоммерческое партнерство «Веневское объединение независи- мых перевозчиков»	Чаладзе Васо Заурович
5	г. Венев Тульская область	Индивидуальный предприниматель Гречишкин А.В.	Гречишкин Альберт Владимирович
6	г. Венев Тульская область	ООО «Венеавто»	Грибков Сергей Владимирович
7	г. Венев Тульская область	Индивидуальный предприниматель Малазония П.А.	Малазония Паата Арониевич
8	г. Волгодонск Ростовская область	ООО «Дон-Экспресс»	Касарин Александр Иосифович
9	г. Дербент Республика Дагестан	ООО «Компания «Рамиль Моторс»	Гусейнов Гулам-Гусейн Рамисович
10	с. Дмитровское Ставропольский край	Индивидуальный предприниматель Капустян П.В.	Капустян Петр Васильевич
11	г.Ефремов Тульская область	ООО «АТП Экспресс»	Дятлова Татьяна Павловна
12	г. Жуков Калужская область	МУП «Жуковское ПАТП»	Вяльцев Александр Николаевич
13	г. Иваново	ОГУП «Ивановское производствен- ное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций»	Хорунжий Александр Юрьевич.
14	г. Иваново	Ивановский филиал ООО «Русские Автобусные Линии» (Группа компаний)	Левятов Антон Игоревич
15	г. Иваново	ОАО «Ивавтотранс»	Чугунов Виктор Валерьевич
16	г. Иваново	ООО «ХОРС-АВТО»	Шишкин Сергей Вячеславович
17	г. Иваново	Индивидуальный предприниматель Скворцов К.Н.	Скворцов Константин Николаевич
18	г. Иваново	Индивидуальный предприниматель Лядова М.В.	Лядова Марина Вячеславовна
19	г. Иваново	ИГОО «Федерация бокса и кикбокса города Иваново»	Зайцев Егор Николаевич
20	г. Иваново	ООО «Пионер»	Петров Игорь Валентинович
21	г. Иваново	Индивидуальный предприниматель Гундоров С.И.	Гундоров Сергей Иванович
22	г. Иваново	Индивидуальный предприниматель Александров Е.В.	Александров Евгений Васильевич
23	г. Иваново	ООО «ИВАВТОТРАНС»	Чугунов Виктор Валерьевич
24	г. Изобильный Ставропольский край	Индивидуальный предприниматель Зубко В.И.	Зубко Виктор Иванович
25	г.Йошкар-Ола Республика Марий –Эл	Индивидуальный предприниматель Кабилов И.Я.	Кабилов Ильдар Якубович

26	г. Кагул Республика Молдова	SRL «NIVILEN TUR» (ООО)	Креица Николай Георгиевич
27	г. Калуга	Некоммерческое Партнерство «Регион-Пассажи́р-Автотранс»	Хохлов Евгений Аркадьевич
28	г. Калуга	ООО «Трансавтотур»	Губенко Евгений Николаевич
29	г. Кимовск Тульская область	ООО «Кимовскавто – 2»	Попов Александр Иванович
30	г. Кинешма Ивановская область	Индивидуальный предприниматель Хохлов М.В.	Хохлов Михаил Викторович
31	г. Киреевск Тульская область	Индивидуальный предприниматель Храмов Г.В.	Храмов Геннадий Владимирович
32	г. Киреевск Тульская область	ООО «Веста – Тур»	Глинский Иван Викторович
33	г. Киров Калужская область	ООО «Автоколонна 1655»	Хлопенкова Любовь Егоровна
34	г. Киров Кировская область	ООО «ВятКамп»	Коптев Сергей Леонидович
35	д. Княжево Ивановская область	ООО «ЛИДЕР-АВТО»	Котова Марина Владимировна
36	г. Козельск Калужская область	ЗАО «АТЭК»	Линьков Владимир Николаевич
37	г. Комсомольск Ивановская область	МУП «Комсомольское Автотранс- портное предприятие»	Ерастов Василий Александрович
38	р. Кочубеевский Ставропольский край	Индивидуальный предприниматель Лебедева П.И.	Лебедева Полина Ивановна
39	г. Людиново Калужская область	ООО «Данас»	Чукалов Юрий Васильевич
40	г. Людиново Калужская область	ОАО «Транспортник»	Яшновский Игорь Александрович
41	г. Мещовск Калужская область	ООО «Калуга-Корея-Моторс»	Дзоян Карен Гургенович
42	г. Москва	ООО «Русские Автобусные Линии» (Группа компаний)	Лоран Борис Олегович
43	г. Москва	ООО «Деловые Традиции»	Панов Александр Сергеевич
44	г. Москва	Московский Транспортный Союз (Некоммерческая организация)	Свешников Юрий Юрьевич
45	г. Москва	ООО «Европа - Лайт»	Седов Анатолий Иванович
46	г. Москва	ООО «АвтоТранс-М»	Годин Лев Израилевич
47	г. Москва	ОАО «Страховая Компания «Отечество»	Иванушко Павел Николаевич
48	г. Москва	ООО «Центральный Торговый Дом «Русские Автобусы»	Одинцов Николай Борисович
49	г. Москва	ЗАО «Таксомоторный парк № 20»	Теслер Ефим Руфимович
50	г. Москва	ЗАО «ТК «Новаторрус-Инвест»	Кац Александр Соломонович
51	г. Москва	ООО «Арина-Айс»	Васканян Сергей Арониевич
52	г. Москва	ООО «Сатурн-Трэвел»	Барсов Владимир Яковлевич

53	г. Москва	ООО «Евролайнс»	Емельяненко Людмила Николаевна
54	г. Новомосковск Тульская область	ООО «ПИК»	Кондрашкин Вячеслав Александрович
55	п. Ново-Томицы Ивановская область	Индивидуальный предприниматель Егоров Е.В.	Егоров Евгений Васильевич
56	г. Новочебоксарск Чувашская республика	Индивидуальный предприниматель Надежкин С.М.	Надежкин Сергей Михайлович
57	г. Обнинск Калужская область	Индивидуальный предприниматель Манги Э.В.	Манги Эрна Владимировна
58	г. Обнинск Калужская область	ОАО «Автотранс»	Охрименко Александр Петрович
59	с. Подвязновский Ивановская обл. асть	ООО «ЭКСПРЕСС-АВТО»	Каратаев Сергей Алексеевич
60	п. Савино Ивановская область	Савинское Муниципальное Унитарное ПАТП	Клубков Владимир Анатольевич
61	г. Санкт - Петербург	ООО «Петроком сервис»	Попков Михаил Юрьевич
62	г. Смоленск	Смоленский филиал ООО «Русские Автобусные Линии» (Группа компаний)	Игнатов Вадим Геннадьевич
63	г. Сороки Республика Молдова	SRL «SORALEKS-TUR»	Гросу Георгий Николаевич
64	г. Смоленск	ООО «Арвокрис»	Юневич Франц Иосифович
65	г. Ставрополь	ЗАО «ЭРА»	Шапошников Вячеслав Алексеевич
66	г. Ставрополь	Индивидуальный предприниматель Слинько Д.И.	Слинько Денис Иванович
67	г. Ставрополь	ООО «Автолайн-Юг»	Слинько Денис Иванович
68	г. Суворов Тульская область	ООО «Суворовавто»	Заболотнов Олег Николаевич
69	г. Сухиничи Калужская область	ЗАО «Межавтотранс»	Дзоян Гурген Степаевич
70	г. Тбилиси Республика Грузия	ООО «Свири»	Кикабидзе Виктор Николаевич
71	г. Тейково Ивановская область	ООО «ГАЗЕЛЬ»	Котов Александр Юрьевич
72	г. Тула	Некоммерческая организация «Тульская ассоциация автотранс- портных предприятий»	Митяев Николай Алексеевич
73	г. Тула	ООО «Независимое предприятие «Транспортное обслуживание ре- монт автомобилей»	Митяев Николай Алексеевич
74	г. Тула	ООО «МИГ «Тулатранс»	Митяев Николай Алексеевич
75	г. Тула	Некоммерческая организация «Тульский областной транспортный Союз»	Бритвин Геннадий Васильевич
76	г. Тула	ООО «Тульский лайн»	Ховренко Станислав Викторович
77	г. Тула	ОАО «Тулаавтотранс»	Анисимов Владимир Алексеевич
78	г. Тула	ООО «Тульская транспортная ком- пания»	Соломатин Юрий Васильевич
79	г. Тула	Индивидуальный предприниматель Григорьева Е.В.	Григорьева Елена Владимировна
80	г. Тула	ООО «Автомобильные Перевозки МТ Тульское «Динамо»	Перчикова Ольга Алексеевна

81	г. Тула	Индивидуальный Предприниматель Худяков О.В.	Худяков Олег Валерьевич
82	г. Узловая Тульская область	ООО «Дубовкаавто»	Зубарев Виктор Владимирович
83	г. Фурманов Ивановская область	Индивидуальный предприниматель Расторгуев В.Л.	Расторгуев Валерий Львович
84	г. Фурманов Ивановская область	Индивидуальный предприниматель Исаков А.Г.	Исаков Алексей Георгиевич
85	г. Фурманов Ивановская область	ООО «Автотракт»	Смородин Владимир Николаевич
86	г. Щекино Тульская область	Индивидуальный предприниматель Макаров С.В.	Макаров Сергей Владимирович
87	г. Чебоксары Республика Чувашская	ООО «Транспортная компания «Якорь»	Кутин Алексей Владимирович
88	г. Шуя Ивановская область	ООО ПО «Люксавтотранс»	Джишкариани Гела Джарназович
89	г. Шуя Ивановская область	Индивидуальный предприниматель Джишкариани Т.Д.	Джишкариани Тамара Джарназиевна
90	г. Южа Ивановская область	ОАО «Автомобилист»	Мусатов Евгений Львович

От редакции:

За период с июня 2006г. по август 2007г. количество членов Некоммерческого партнерства увеличилось на 40%, и на сегодняшний день составляет **90 организаций**, в том числе **74 предприятия – перевозчика**, которые непосредственно осуществляют междугородные перевозки по территории Российской Федерации, а также международные перевозки в Молдавию, Беларусь и Грузию.

В настоящее время на указанных предприятиях насчитывается **более 900 единиц эксплуатируемого подвижного состава**.

В Партнерстве представлены автовокзалы и станции Москвы, Московской, Смоленской, Ивановской, Калужской, Тульской, Орловской, Брянской областей и Ставропольского края общим количеством **70 объектов транспортной инфраструктуры**.

Ежедневно в рамках Единой Транспортной Системы осуществляется более 1430 отправлений, по городам России.

Что удобно пассажирам – то выгодно перевозчикам

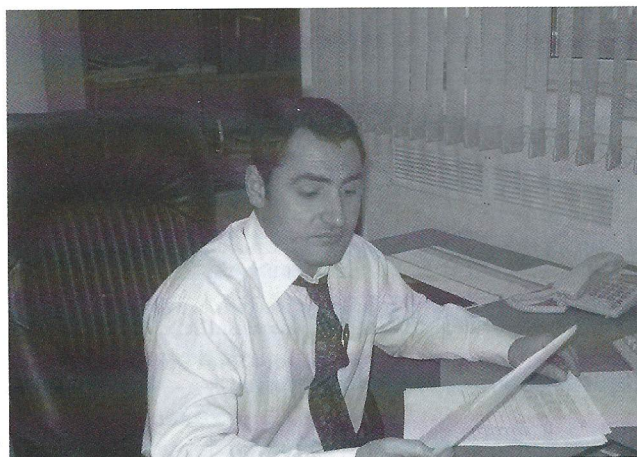


Фото: Директор автостанции «Красногвардейская» -
Левятов А.И. (г. Москва)

Летний сезон 2007 г. подошел к своему экватору, и в работе компании ООО «Русские Автобусные Линии» наступил пик автобусных перевозок.

Увеличился поток пассажиров практически на всех маршрутах, но особенно это коснулось южных направлений. Появились новые и возобновлены старые автобусные маршруты (Москва – Ростов, Москва – Сочи, Москва – Анапа - Геленджик, Москва – Краснодар и другие маршруты южного направления). Для сравнения можно привести пример роста пассажиропотока на автобусной станции «Красногвардейская». За июнь-июль 2006 г. на станции было перевезено 88,5 тысяч пассажиров, а за аналогичный период 2007 г. уже 113,3 тысячи пассажиров. На южных направлениях пассажиропоток в общей сложности увеличился по сравнению

с прошлым годом на 25-30% и составил, к примеру, за июнь 2006 г. – 2635 пассажиров, за июнь 2007 г. – 4040 пассажиров. При этом количество рейсов увеличилось несущественно (с 206 до 216 выходов). Из приведенных цифр видно, что коэффициент загрузки каждого рейса возрос в 1,4 раза, что позволило резко увеличить эффективность автобусных перевозок. Хочется отметить интересное и полезное нововведение двух перевозчиков – членов Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», а именно ИП Гундаров С.И. (г. Иваново) и ИП Джишкариани Т.Д. (г. Шуя), по так называемой дополнительной загрузке. Эти два перевозчика выполняют перевозки по маршрутам Иваново – Сочи, Анапа, Геленджик. При проведении рейсов они делают транзитную остановку на станции «Красногвардейская» в Москве и принимают на свободные места дополнительных попутных пассажиров. Новшество пришлось по душе многим пассажирам, да и перевозчикам это оказалось выгодно, наполняемость автобусов резко возросла.

Постоянно возрастают требования к качеству предоставляемых услуг как к компаниям, эксплуатирующим автостанции, так и к перевозчикам, и это понятно, так как пассажиры стали более строго подходить к оценке всего комплекса обслуживания, а именно комфорта, безопасности перевозок, а также возможности предварительного заказа и приобретения проездных билетов. В мае 2007 года ООО «Русские автобусные линии» провело сертификацию своих автостанций, тем самым установив новый уровень отношений между пассажирами и перевозчиками при организации цивилизованного рынка перевозок. Изменились в лучшую сторону условия и для самих перевозчиков. К их услугам – возможность отдыха водителей между рейсами, медицинское обслуживание, профилактический технический осмотр подвижного состава. В свою очередь, перевозчики вынуждены встраиваться в общую систему перевозок, в частности обновлять подвижной состав и приобретать автобусы, отвечающие экологическим требованиям, установленным в Москве и России. Это взаимодействие будет способствовать достижению совместных целей перевозчика и пассажира, направленных на обеспечение качественного обслуживания пассажиров, соответствующих современным требованиям автобусных перевозок. Можно привести множество примеров, наглядно характеризующих достижение компромисса между участниками процесса перевозок. Перевозчик «Автотранссервис-13», выполняющий рейсы по маршруту Москва-Серебряные Пруды Московской области, три раза в день осуществляет рейсы автобусом повышенной комфортности (оснащенным кондиционером и TV с DVD плеером). Несмотря на то, что стоимость билета в таких автобусах увеличена со 170 до 180



Фото: А\с Красногвардейская г. Москва - перроны посадки-высадки пассажиров (г. Москва)

руб., эти рейсы пользуются популярностью среди пассажиров. Другой перевозчик ООО «РоудЛайнс», выполняющий рейсы по маршруту Брянск-Москва, установил в одном из своих автобусов холодильник, которым во время пути могут воспользоваться пассажиры (положить для охлаждения напитки и скоропортящиеся продукты). «Вы не поверите - с восторгом рассказывает перевозчик - но после каждого рейса пассажиры подходят и благодарят меня за введенное новшество и говорят, что будут ездить только на этом автобусе». Подавляющее большинство перевозчиков предоставляют скидки на проезд детям, причем весьма существенные, до 50% от стоимости билета. Постепенно улучшается обстановка с подвижным составом. За июнь-июль 2007 г. практически все перевозчики, прибывающие на станцию «Красногвардейская» прекратили использовать на междугородных перевозках автомобили марки «ГАЗель». Каширское и Ступинское ПАТП выполняют планомерную замену старых автобусов, марки «Мерседес -0303» на более современную модель «Мерседес – 0345».

Даже эти немногие перечисленные новшества наглядно показывают, что для дальнейшей нормальной работы на рынке перевозок необходимо находить пути для взаимопонимания, как со стороны пассажиров, так и со стороны перевозчиков. Как показывает практика, только те перевозчики, которые будут стремиться к улучшению качества своих перевозок, предоставлять дополнительные услуги при выполнении рейсов, совершенствовать подвижной состав, в дальнейшем смогут сохранять за собой лидирующие позиции в нелегкой конкурентной борьбе и претендовать на внимание со стороны пассажиров, а следовательно и на развитие своей деятельности.

Левятов А.И.

**Директор автостанции «Красногвардейская»
(г. Москва)**

Автостанции Москвы.



Фото: Директор Управления межгородских и международных автобусных перевозок Московского Транспортного Союза - Мосейков С.В.

С августа 2007 г. на должность директора Управления межгородских и международных автобусных перевозок **Московского Транспортного Союза** назначен Мосейков Сергей Валерьевич.

Объективка

Родился в 1965г.

Образование высшее – окончил Московский Государственный Университет Сервиса 2003-2007г.г. Генеральный директор Московского областного транспортного союза «АСМОР» 2000-2003г.г. – Заместитель генерального директора ЗАО «Мособлтрансгентство»- занимался управлением имущественного комплекса и развитием транспортно-экспедиционного комплекса предприятия на территории Московского региона (37 филиалов). 1999-2000 – Главный инженер ООО «Автолайн-Центр» 1998-1999 – ведущий инженер по организации транспортного обслуживания предприятия - ООО «Межрегионгаз» филиал в г.Москве.

В соответствии с указанием Федеральной службы по надзору в сфере транспорта проводятся проверки пунктов отправления международных и межсубъектных автобусных маршрутов, а так же комиссионное обследование ряда автостанций г.Москвы на предмет их соответствия п.п.2.2 «Временного положения о пунктах отправления и прибытия автобусов регулярных межрегиональных и междугородных маршрутов», утвержденного Постановлением Правительства Москвы от 18.01.2005 №24-ПП. В состав комиссии входят представители от заинтересованных организаций: Департамента земельных ресурсов, Департамента природопользования и охраны

окружающей среды, Москомархитектуры, УГИБДД ГУВД по г.Москве, УФСБ РФ по г.Москве и Московской области, Управление Госавтонадзора, Префектур округов и Московского транспортного союза. Были обследованы действующие объекты, эксплуатируемые Управлением автовокзалов и автостанций ГУП «Мострансавто» на ст. метро «Выхино» и ст.метро «Щелковская», а так же ряд других пунктов отправки межсубъектных маршрутов. Данные проверки позволили выявить ряд нарушений, которые стали предметом предписаний Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Не осталось без внимания УФСБ по г.Москве и Московской области отсутствие проводимых мероприятий по исполнению недавно вступившего в силу Федерального закона №16 от 09.02.2007 «О транспортной безопасности». К сожалению, продажа именных билетов сегодня осуществляется только в трех точках, это автостанции «Красногвардейская» и «Теплый стан» (эксплуатирующая организация ООО «Русские Автобусные Линии») и м. «Аэропорт»-Горазэровокзал» (эксплуатирующая организация ООО «Аэровокзал»). Понятно, что еще нет всех подзаконных актов, но есть закон, который требуется исполнять.

Основным же итогом прошедших проверок стал тот факт, что достаточно большое количество перевозчиков игнорирует выполнение Постановления Правительства г.Москвы № 24 от 18.01.2005 в части экологического класса используемого подвижного состава (Евро-2), а так же не имеют оформленных паспортов маршрутов в соответствии с Приказом №178 от 14.08.2003 Министерством транспорта РФ. Необходимо отметить, что эти законодательные требования действуют уже несколько лет, а нерадивые перевозчики так и не смогли принять адекватных мер по замене подвижного состава и согласованию документации.

Каков же результат? Департамент транспорта и связи г. Москвы принял жесткое, но справедливое решение – прекратить перевозки, не отвечающие требованиям федерального и Московского законодательства, привести в соответствие с Приказом №178 от 14.08.2003 Минтранса РФ все пассажирские перевозки между Москвой и Московской областью. Вынесет свое решение и Федеральная служба по надзору в сфере транспорта.

Остается надеется, что перевозчики тоже сделают правильные выводы.

Мосейков С.В.

Директор Управления межгородских и международных автобусных перевозок Московского Транспортного Союза

Положительные тенденции в деятельности Ивановских перевозчиков



Фото: Директор ОГУП «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» - Хорунжий А.Ю.

По состоянию на конец 2006 года отрасль пассажирских перевозок автотранспортом в Ивановской области находилась в плачевном состоянии. Этому способствовали общая выработка ресурса транспортного парка предприятий области, а также активное нежелание перевозчиков вкладывать полученную прибыль в обновление подвижного состава.

Правительством Ивановской области в сложившейся ситуации было принято единственно правильное решение, о назначении нового директора ОГУП «Ивановское ПОА и ПА». После длительной процедуры рассмотрения всех возможных кандидатур на должность директора был приглашен опытный управленец, имеющий большой стаж руководящей работы, а также опыт работы в одном из крупнейших транспортных холдингов – Александр Юрьевич Хорунжий.

Организаторский и руководящий талант Хорунжего А.Ю. вкупе с богатым опытом и знанием местных реалий его заместителей Романова А.А. и Содманенко Т.Б. дал незамедлительные результаты. На данный момент времени:

- налажено тесное взаимодействие с органами исполнительной власти Ивановской области в части реализации законодательных и нормативных актов федерального и местного уровня;
- доходы Ивановского автовокзала за прошедший период 2007 года, по сравнению с аналогичным периодом 2006 года, увеличились, в среднем, на 30 %, пассажиропоток возрос на 8 – 10% за счет расширения маршрутной сети и введения дополнительных рейсов, а также увеличения арендной платы для частных предпринимателей и организаций, осуществляющих свою деятельность на автовокзалах и автостанциях, входящих в состав ОГУП «Ивановское ПОА и ПА»;
- ведутся переговоры с руководством Северной же-

лезной дороги о субаренде привокзальной площади у железнодорожного вокзала в городе Кинешма Ивановской области с целью ликвидации пункта отправления транспорта нелегальных перевозчиков, улучшения качества обслуживания пассажиров и увеличения доходов ОГУП «Ивановское ПОА и ПА»;

- привлечение к сотрудничеству ЧОП «Алькор» позволило полностью перекрыть доступ нелегальным перевозчикам и асоциальным личностям на территорию Ивановского автовокзала;
- вследствие ряда мероприятий ограничен доступ частного грузового и легкового автотранспорта на территорию Ивановского автовокзала, что обеспечило безопасность дорожного движения и общую безопасность пассажиров;
- в течение всего года проводится текущий и косметический ремонт здания Ивановского автовокзала, а также многих других автовокзалов и автостанций области. Ввиду возросшего уровня доходов были увеличены объёмы ремонтных работ и их финансирование;
- разработан проект нового здания автовокзала в городе Иваново (в данный момент ведется активная работа по привлечению инвесторов для осуществления данного проекта);
- в результате активной агитационной деятельности значительная часть нелегальных перевозчиков перешла под эгиду ОГУП «Ивановское ПОА и ПА», заключив с ним договоры на диспетчерско - кассовое обслуживание;
- введены штрафные санкции для перевозчиков за срывы рейсов и ненадлежащее состояние автобусов, что дало перевозчикам стимул к обновлению подвижного состава, привело к улучшению качества обслуживания пассажиров, снижению количества срывов и увеличило доходы как ОГУП «Ивановское ПОА и ПА», так и самих перевозчиков;
- для организации пункта общественного питания на Ивановском автовокзале был привлечен опытный и перспективный партнер ИП Мартынова Е.Ю. На данный момент буфет вокзала может полностью обеспечить потребности пассажиров в качественном и недорогом питании и ежедневно получает благодарные отклики от посетителей.

Это только основные достижения. Список мог бы быть больше, но бюрократические проволочки и несогласованность действий различных чиновников, а также агрессивные и провокационные действия нелегальных перевозчиков и криминальных структур, сотрудничающих с ними, не позволяют А.Ю. Хорунжему полностью реализовать планы по восстановлению транспортной сети в регионе, хотя это, безусловно, только дело времени.

Юрист ОГУП «Ивановское ПОА и ПА»
Кузнецов Д.А.

«Ивавтотранс» выходит на межгород

В феврале 2007 года группа «Автолайн» в лице учреждённого предприятия «Ивавтотранс» вошла на Ивановский рынок пассажирских перевозок. Изначально проект предусматривал развитие только внутримunicipальных маршрутов на территории г. Иваново. С этой целью на территорию областного центра через лизинговую компанию было поставлено 36 городских автобусов малого класса «Богдан» и 3 городских автобуса большого класса «Скания» с целью единовременного выставления всех автобусов на уже действующие городские маршруты. К великому сожалению, неконструктивная позиция муниципальных властей не позволила осуществить вхождение «Ивавтотранс» на маршруты в соответствии с рассчитанным бизнес-планом. Также отрицательно сказались низкие тарифные ставки билетов на городских маршрутах. В результате, на протяжении более чем трёх месяцев два десятка машин простаивало в парке, что привело к возрастанию кредиторской задолженности «Ивавтотранс» перед лизинговой компанией.

Исходя из сложившейся ситуации, специалисты «Ивавтотранс» начали искать пути решения для преодоления возникших трудностей. В результате изучения рынка пассажирских перевозок был сделан вывод: только комплексный подход к перевозкам поможет выйти из финансовых неурядиц и наладить нормальную экономику проекта. Междугородные перевозки - вот ключ решения проблемы! В срочном порядке начали производиться экономические расчёты рентабельности междугородных перевозок на различные направления. В конечном итоге родилось предложение о параллельном развитии на базе «Ивавтотранс» нескольких направлений пассажиро-перевозок: внутримunicipальные, пригородные, и как «локомотив» проекта, междугородные. Первой ласточкой междугородных рейсов стал маршрут Иваново-Кинешма, который в настоящий момент успешно эксплуатируется. Руководство группы «Автолайн» поддержало предложение «Ивавтотранс», в результате чего была произведена закупка пяти автобусов междугородного класса на 45 посадочных мест улучшенной комплектации с кондиционерами, производства Мичуринского автобусного завода. Уже к концу сентября эти машины встанут на междугородные рейсы сообщением Иваново-Москва. Хотелось бы пояснить для читателей, почему выбор пал именно на Мичуринские автобусы. Причин несколько. Первая из них - относительно низкая продажная стоимость - 2.700 т. руб., что даёт очень хорошую окупаемость данных автобусов на подгонном плече в 300-400 км в один конец маршрута. По опыту наших коллег из Суздальского ПАТП, окупаемость «Мичуринцев» составила всего полтора года,



Фото: Открытие маршрутов Ивавтотранса 09.04.2007г.

что для молодых транспортных предприятий является крайне существенным фактором. Вторая причина - ремонтпригодность. Не секрет, что ремонтная база в регионах оставляет желать лучшего, а значит, ремонт и обслуживание подвижного состава, скомплектованного из импортных составляющих, становится неподъёмным бременем из-за очень большой, для регионалов, стоимости запасных частей и ТО на специализированных станциях. И третья причина, не основная, но все-таки достаточно серьёзная - заключение между ООО «Ивавтотранс» и Мичуринским автобусным заводом договора о дилерстве «Ивавтотранс» в отношении Мичуринских автобусов. Данный договор даёт определённые преференции и позволяет «Ивавтотранс» создать сопутствующий бизнес. В настоящий момент готовится к открытию ещё один маршрут, сообщением Иваново-Владимир. Владимирское направление рассматривается «Ивавтотрансом» как одно из ключевых, дающее возможность предприятию осваивать Владимирскую область и сопряжённые с ней территории.

В общем, наш небольшой, но подтверждённый работой опыт, говорит о том, что при вхождении на региональный рынок пассажирских перевозок только комплексный, вкпе с междугородними перевозками, подход, сможет обеспечить динамику и экономику региональных проектов.

Чугунов В.В.
Директор ООО «Ивавтотранс»

Транспорт Смоленщины

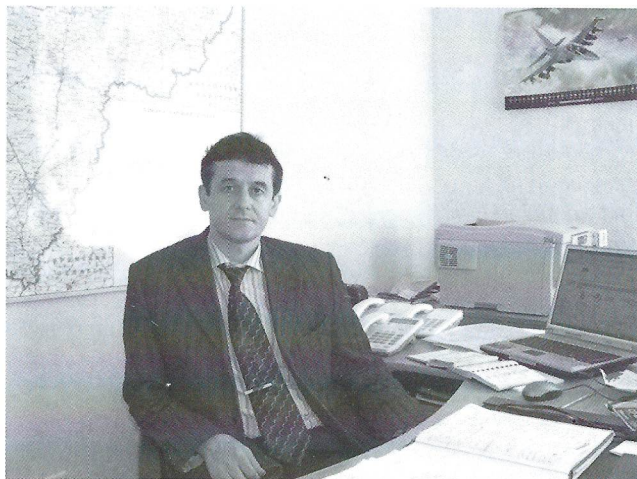


Фото: Начальник Департамента Транспорта Смоленской области - Соболев О.В.

Устойчивое развитие транспорта является гарантией единства экономического пространства, обеспечения целостности и национальной безопасности государства.

Интеграция России в систему мировой торговли, выход на новые рынки требуют модернизации транспортной инфраструктуры, снижения транспортных издержек и ускорения товародвижения. Для ускоренного развития «новой экономики», малого и среднего бизнеса необходима развитая транспортная сеть, высокий уровень региональной транспортной доступности и мобильности трудовых ресурсов.

Сегодня, когда для потребителя все важнее становятся скорость доставки и гибкость транспортного сервиса, именно автотранспорту предстоит в первую очередь обеспечивать рост высокотехнологичных, наукоемких отраслей, малого и среднего бизнеса.

Роль транспорта в Смоленской области определяется ее исключительным географическим положением. Через нее проходят кратчайшие автомобильные и железнодорожные магистрали, связывающие Западную Европу с Центральной Россией.

Смоленщина - одна из наиболее близких к Западной Европе областей России. В связи с этим большое экономическое значение имеет развитие логистических и терминальных комплексов, расположенных в притрасовых зонах международных транспортных коридоров, проходящих по территории области. По данным Смоленской таможни, основным получателем грузов является в настоящее время Москва. В то же время значительная часть экспортно-импортных и транзитных грузопотоков приходится на глубинные районы страны.

Являясь уникальным узлом с развитой транспортной инфраструктурой, по которому проходит 2-ой международный транспортный коридор и рокадный маршрут Север-Юг, Смоленская область располагает необходи-

мыми территориальными и сырьевыми ресурсами, а также значительным техническим и интеллектуальным потенциалом, развитой транспортной коммуникационной системой.

Крупнейшие транспортные узлы - Смоленск, Вязьма, Рославль - располагают мощными складскими комплексами с подъездными путями и сортировочными узлами.

Кроме двух наших столиц - Москвы и Санкт-Петербурга, Смоленская область - единственная, в которой на таком уровне и в такой комплексной форме могут быть предоставлены транспортно-коммуникационные услуги.

Географическое положение области и складывающаяся инфраструктура - одни из важнейших самостоятельных ресурсов регионального развития. Транспортная отрасль может стать одним из локомотивов развития экономики Смоленской области.

В ближайшие годы подвергнутся модернизации головные участки федеральных автодорог Москва - Минск (на территории Московской области) и Санкт-Петербург - Псков - Невель (на территории Ленинградской области), что обязательно скажется на дорожном хозяйстве области.

Следующим этапом, как неминувшее совпадение интересов России и европейских инвесторов, станет дальнейшее развитие этих двух транспортных коридоров на территории Смоленской области. В отношении автодороги Москва-Минск (М-1) в откорректированной федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» (утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 31.05.06 №338) предусмотрены как реконструкция автомобильной дороги М-1 «Беларусь» от границы с Республикой Беларусь до г.Москвы, так и строительство скоростной автомагистрали Москва-Минск.

В свою очередь, Администрация Смоленской области считает целесообразным поэтапное решение проблемы, и, в качестве первого шага, предлагает реконструировать автомагистраль Москва-Минск с целью введения платного участка Вязьма-Смоленск, как наиболее подготовленного. Использование механизма государственно-частного партнерства позволит привлечь государственные средства - федерального бюджета (Инвестиционного фонда РФ) и бюджета Смоленской области, а также частных инвесторов.

Весомую роль в социально-экономическом развитии области играет автомобильный и железнодорожный транспорт.

По состоянию на 01.08.2006 автобусами общего пользования перевезено 35,8 млн. человек, пассажирооборот составил 342,0 млн. пассажиро-километров.

Помимо организаций автомобильного транспорта и

других организаций, осуществляющих перевозочную деятельность, перевозки пассажиров на маршрутах общего пользования выполняются автобусами, находящимися в собственности физических лиц. В январе-июле 2006 года ими было перевезено 46,8 млн. человек, пассажирооборот составил 330,6 млн. пассажиро-километров.

За 7 месяцев 2007 года организациями автомобильного транспорта перевезено 1743,6 тыс. т грузов, грузооборот составил 702,9 млн. т-км. Железнодорожным транспортом перевезено 4917,2 тыс. т грузов, грузооборот составил 10169 млн. т-км.

В условиях отсутствия Федерального закона о пассажирских перевозках Департаментом Смоленской области по промышленности, коммуникациям, науке и новым

технологиям при участии ассоциации «Смолавототранс» и Смоленского отделения Российской транспортной инспекции разработан проект областного закона «О пассажирских перевозках автомобильным транспортом в Смоленской области», который устанавливает правовые, экономические и социальные основы организации и осуществления пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Смоленской области, определяет полномочия и предметы ведения администрации Смоленской области и органов местного самоуправления в сфере деятельности автомобильного пассажирского транспорта общего пользования.

Соболев О.В.

**Начальник Департамента транспорта
Смоленской области**

Новые партнеры – новые успехи



Не секрет, что у многих производителей сложилось ошибочное мнение о том, что зарубежная автобусная техника «a priori» лучше отечественной. Но подобной утверждение в корне не верно. Продукция «Группы ГАЗ» тому наилучшее подтверждение. В рамках своей работы холдинг стремится к постоянному обновлению и усовершенствованию своего модельного ряда, а так же к расширению деловых контактов. Примером такого успешного сотрудничества является работа Дивизиона «Автобусы» (автобусное направление «Группы ГАЗ») и бразильской компании Marcopolo.

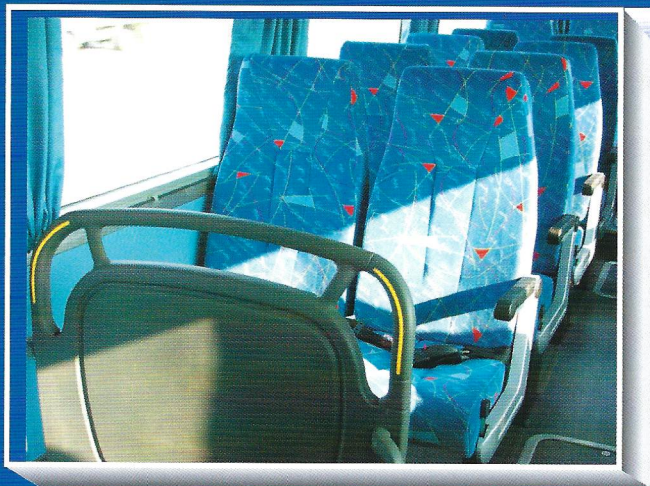
Сотрудничество двух лидеров отрасли позволило не только расширить модельный ряд. Прежде всего - это открывшиеся возможности для производства автобусов в новых, более низких, ценовых сегментах, но при этом более качественных! Совместное ведение проекта позволит увеличить объемы производства в несколько раз. Сочетание богатейшего опыта Marcopolo и «Группы ГАЗ» позволяет рассчитывать на успешное продвижение новых автобусов на рынках

России, СНГ и дальнего зарубежья.

Одним из примеров плодотворного сотрудничества является автобус малого класса «REAL» (увидеть его можно было уже в августе этого года на выставке «Интеравто 2007»). Это автобус малого класса на шасси Hyundai, рассчитан на 22 посадочных места и предназначен для работы на городских и пригородных маршрутах. Современный дизайн, стильный салон и ходовая поставленные ведущими мировыми производителями, позволяет назвать «REAL» открытием года.

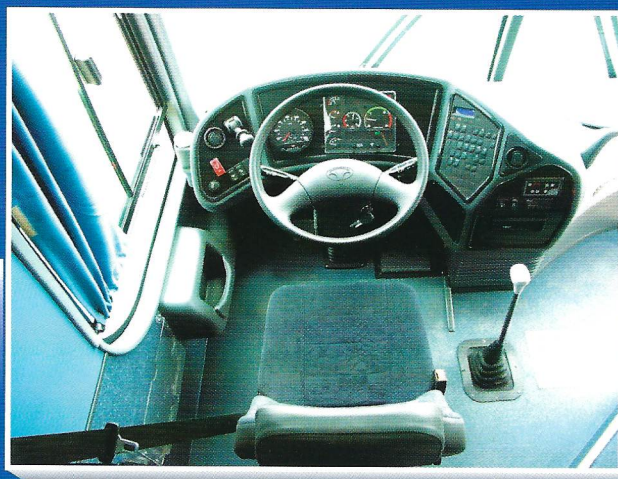
Это уже не первый совместный проект. Автобусы «Андаре-850» и «Андаре-1000» собираются на Голицынском Автобусном Заводе и уже успели привлечь интерес у покупателей, прежде всего, выгодным сочетанием цены и качества. «Андаре-850» - это междугородный автобус большого класса. Он оборудован кондиционером, сервис блоками с индивидуальным освещением и подачей воздуха, высоко комфортабельными регулируемым сидениями (регулируемая спинка, подлокотники, механизм перемещения в центр, сетки, столики) импортной аудио системой и багажником на 5,6 м3. Каркас автобуса сделан из оцинкованных труб (внутренние полости труб обработаны мовилем), борта, люки и двери «Андаре-850» изготовлены из алюминиевых листов, крыша, передняя и задняя маски - из пластика. Многоступенчатая антикоррозийная обработка и окраска по технологии фирмы Akzo Nobel. «Андаре 1000» - автобус туристического класса, изготавливаемый на самоходном шасси Scania или Hyundai по той же технологии, что и Андаре 850.

ООО «Центральный торговый дом «Русские Автобусы»



Салон междугородного автобуса Андаре 850 вместимостью 47 посадочных мест + 1 место для водителя, + 1 место для гида, отвечает самым современным требованиям.

Место водителя: сиденье на пневмоподвеске, органы управления DAEWOO. Зеркала заднего обзора исполнены на кронштейнах в пластиковых обтекателях, с подогревом.



В штатную комплектацию входит кондиционер (индивидуальная разводка на каждого пассажира), двойное остекление, багажные полки, тканевая обивка. Люки вентиляции открываются в двухнаправлении.



В комфортном салоне установлены отдельные регулируемые сиденья для каждого пассажира с высоким подголовником, установленные на подиуме, возможна установка упоров для ног, ремней безопасности.

Вход: Предусмотрена подсветка входа. По желанию заказчика могут быть установлены мини-кухня, биотуалет.

Андаре-850 - это междугородний автобус большого кондиционером, сервис блоками с индивидуальным освещением, высоко комфортабельными регулируемыми сидениями, подлокотники, механизм перемещения в центр, сетки, система и сквозным багажником на 5, 6 м³. Каркас оцинкованных труб (внутренние полости труб обработаны), двери Андаре-850 изготовлены из алюминиевых листов, крышки маски - из пластика. Многоступенчатая антикоррозийная технология фирмы Akzo Nobel. Подвеска на пневмоподушке.



ООО «Центральный торговый дом «Русские Автобусы»

г. Москва ул. 2-я Магистральная, д. 8а, корпус 3

Телефон: (495) 720-50-29, 720-50-63

Факс: (495) 720-50-06

сса. Он оборудуется
ем и подачей воздуха,
регулируемая спинка,
ки) импортной аудио
автобуса сделан из
илем), борта, люки и
а, передняя и задняя
работка и окраска по



Андаре-850

Тип кузова	Несущий, вагонной компоновки
Ресурс кузова, лет	12
Колесная формула	4x2
Длина / ширина / высота, мм	12300/2500/3565
База, мм	6560
Высота потолка в салоне, мм	2000
Количество/ширина дверей	2/передняя -750, задняя-800
Общее число мест (в т.ч. посадочных)	47+1
Минимальный радиус разворота, м	11,2
Масса снаряженная / полная, кг	13731 / 17861
Нагрузка на переднюю / заднюю ось, кг	6368 / 11493
Объем багажного отсека, куб.м	5,6
Емкость топливного бака, л	400
Шасси	DAEWOO
Рулевой механизм	В составе шасси
Тормозная система	Рабочая – барабанные тормозные механизмы с кулачковым разжимом и автоматической регулировкой зазора, с пневматическим приводом, оснащенным ABS, ASR Стояночная – тормозные механизмы задней оси с приводом от пружинных энергоаккумуляторов Вспомогательная-моторный тормоз
Вентиляция	Кондиционер Webasto, 2 потолочных аварийно - вентиляционных люка
Система отопления	Конвекторного типа, интегрированная с системой охлаждения двигателя, с независимым жидкостным подогревателем Webasto
Силовой агрегат	
Двигатель	DAEWOO DV 15 Tis
Количество и расположение цилиндров	8V
Нормы экологической безопасности	Евро -2
Рабочий объем, л	14,618
Мощность двигателя, кВт (л.с.)	287 (390) при – 2200 мин ⁻¹
Макс. крутящий момент, Нм	1600 при 1300 мин ⁻¹
Расположение	Заднее, продольное
Максимальная скорость, км / ч	140
КПП /механическая/	T-15DS5A (6+1)

Приближая будущее

«Волжанин» представил низкопольный автобус «Стрим-15» и начинает разработку моделей с гибридными и электрическими двигателями



«Делать ставку на инновации» - так «Волжанин» определяет стратегию своего развития. В 2003 году завод первым в России предложил новую концепцию перевозок для мегаполисов с высоким пассажиропотоком и представил 15-метровый автобус «6270». Сегодня эта модель получила новое воплощение в низкопольном кузове из долговечного алюминиевого сплава. В 2007 году «Волжанин» выпустил городской «длинномер» «СитиРитм-15».

Первые испытания машины состоялись весной на полигоне «НИЦИАМТ» в г. Дмитров, где «СитиРитм-15» успешно прошел сертификационные тесты. В настоящее время завод приступает к серийному выпуску модели.

В отличие от предшественника, собиравшегося на базе шасси «Скания», агрегатная база нового автобуса почти целиком немецкая. «Волжанин» совместно с партнерами из компаний «Deutz», «ZF» и «Wabco» подобрал оптимальный набор компонентов и создал собственное шасси, которое уже сейчас вызывает большой интерес у транспортников.

Являясь представителем новой линейки низкопольных автобусов, «СитиРитм-15» сохранил главные преимущества выпущенной в прошлом году 12-метровой версии: экологичность, сниженный расход топлива в городском цикле, высокую скорость посадки и высадки пассажиров, подвеску с функцией килинга, компьютерное управление всеми

важными системами.

Разработка и запуск в производство «длинномера» во многом стали ответом на запросы одного из стратегических партнеров «Волжанина» - компании «Мосгортранс». Именно Москва является основным потребителем волжских автобусов - сегодня их в столичном регионе уже более двухсот.

О развитии и углублении двухсторонних связей шла речь во время недавнего визита на завод представительной делегации Правительства Москвы во главе с первым заместителем Юрия Лужкова Петром Аксеновым.

Столичные власти выразили не только удовлетворение качеством продукции предприятия, прошедшей 5-летнюю проверку на московских маршрутах, но и уверенность, что именно волжский автобусный завод станет ключевым партнером в реализации масштабного проекта по замене существующего транспорта на экологически-чистый.

«Волжанин» совместно с рядом компаний и научных институтов Италии и Германии уже приступил к подобным разработкам. Производство моделей с электрическими и гибридными двигателями планируется начать в следующем году.

**По материалам
Пресс-служба «Волжанин»**

Фото: Международная выставка «Коммерческий автотранспорт 2007» - ComTrans



Московские Мастера 2007



1 место - Урвичев Александр (ООО «Автокольцо»)
2 место - Хасянов Равиль (ООО «Мир дорог»)
3 место - Панфилов Виталий (ООО «Северный тракт»)

Ежегодно в Москве проводится конкурс «Московские мастера» среди представителей различных профессий.

Группа компаний «Автолайн» является постоянным участником и неоднократным победителем этого престижного конкурса. В 2007 году за право называться «Лучшим по профессии» боролись 32 представителя из 16 автопредприятий столицы. Водители соревновались в знании правил дорожного движения, техобслуживании автомобилей и скоростном маневрировании. В этом году все призовые места в номинации «Лучший водитель маршрутного

микроавтобуса» (как в командном, так и в индивидуальном зачете) заняли наши водители.

«Профессия водителя маршрутного такси в городе очень востребована, а сейчас она стала массовой профессией. Конкуренция большая. Но водители «Автолайна» всегда самые сильные соперники, так как на предприятиях Группы идет очень серьезная подготовка к конкурсу. Когда выходят и показывают свое мастерство конкурсанты от Автолайна, их сразу видно: это и хорошая динамика, и лучшие показатели по знанию ПДД», - заметил заместитель Председателя горкома профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Н.Д. Силкин, возглавлявший конкурсное судейство.

30 августа в Колонном зале Дома Союзов прошла торжественная церемония награждения победителей, затем в ГЦКЗ «Россия» состоялся праздничный концерт в форме большого тематического театрализованного представления с приглашением победителей Конкурса за 10 лет и членов их семей, участников и организаторов Конкурса, представителей трудовых коллективов, ветеранов труда и общественных организаций города Москвы.

С приветствием к победителям Конкурса и гостям праздника обратились Мэр Москвы Ю.М. Лужков, Председатель Московской Городской Думы В.М. Платонов, Председатель Московской Федерации Профсоюзов М.Д. Нагайцев, Председатель Московской Конфедерации промышленников и предпринимателей (работодателей) Е.В. Панина.

Возможно, в следующем году в программу соревнований, помимо традиционных проверки знаний ПДД, технического конкурса и фигурного вождения автомобиля, будет добавлен новый этап - «Культурное обслуживание пассажиров».

По материалам
Пресс центр Группы «Автолайн»

Что такое rusavtobus.ru?

Это Интернет-портал, главными целями которого являются:

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

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

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

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

www.rusavtobus.ru
info@rusavtobus.ru
тел: 8(901)534-20-06

3-я Международная автомобильная выставка «ИНТЕРАВТО»

В конце августа 2007 года прошла самая популярная и динамично развивающаяся автомобильная выставка в России – 3-я Международная выставка «Интеравто-2007».

По количественным показателям выставка «Интеравто» практически достигла уровня Московского Международного Автомобильного Салона 2006.

В экспозициях «Интеравто» были представлены актуальные тренды и новинки от зарубежных и отечественных автопроизводителей.

Композиционно автомобильная выставка в этом году была поделена на три раздела: легковые автомобили, автокомпоненты и коммерческий транспорт. Экспозиция коммерческого транспорта, то есть автомобилей специального назначения (скорые помощи, автобусы, грузовые машины, автоприцепы), – инновация «Интеравто-2007». Особо следует отметить, что новый раздел экспозиции, посвященный специальному транспорту, был представлен в только что открывшемся третьем павильоне МВЦ «Крокус Экспо».

Одним из самых серьезных составляющих успешности выставки стала насыщенная деловая программа, которая была ориентирована на широкий круг профессионалов отрасли.

В рамках «Интеравто-2007» состоялись 6-й Конгресс технологов автомобилестроения, кон-

ференция «Коммерческий транспорт в России – 2007», 2-й Международный автомобильный форум «Российский автопром: стратегия и потенциал интеграции», 9-я конференция «Двигатели для российских автомобилей», конференция «Проблемы развития коммерческого транспорта». Помимо этого, на «Интеравто-2007», в рамках раздела коммерческий транспорт, прошел конкурс «Автобус выставки». Исходя из оценок авторитетного экспертного совета, а также мнения 1500 посетителей, заполнивших анкеты, места распределились следующим образом:

- Лучший автобус выставки малой вместимости – Нефаз 32997
- Лучший автобус выставки средней вместимости – МАЗ 226
- Лучший автобус выставки большой вместимости – ЛиАЗ 5292
- Лучший туристический автобус выставки – MIDIBUS IK 308

Всего за время работы выставки «Интеравто-2007» МВЦ «Крокус Экспо» посетило свыше 560 000 человек, среди которых было немало именитых персон, включая первого заместителя Председателя Государственной Думы РФ Олега Морозова, заместителя Министра транспорта РФ Евгения Москвичева, руководителя Федерального агентства по промышленности Бориса Алешина и других.

По материалам выставки

НОВОСТИ:

Префект ЦАО требует избавиться от нелегальных мест отправления междугородних автобусов



Столичные власти требуют избавиться от междугородних автобусных маршрутов, «организованных» с площадей возле железнодорожных вокзалов. Как сообщил сегодня на заседании коллеги префектуры Центрального административного округа Москвы

префект округа Сергей Байдаков, с нелегальными стоянками сложилась вопиющая ситуация. В связи с этим префект поручил ГИБДД принять срочные меры, для того, чтобы разобраться с проблемой. «Если необходимо, устройте постоянное дежурство на неделю, на месяц, на столько, на сколько это необходимо, пока нелегальные стоянки не будут ликвидированы как класс», - сказал Байдаков.

В настоящий момент в Москве существует только девять утвержденных мест отправления и прибытия междугородних и международных автобусных маршрутов (Щелковский автовокзал, Горазеровокзал, автостанции «Выхино», «Красногвардейская», «Домодедовская», «Теплый Стан», а также пункты отправления и прибытия автобусов у Казанского и Курского и Савеловского вокзалов). Однако, достаточно большое количество автобусов отправляются с нелегальных мест (площади Павелецкого, Ярославского, Ленинградского вокзалов, многие станции московского метро).

*По материалам
Транспортного сервера Москвы
www.ditis.ru*

Когда груз везет автобус

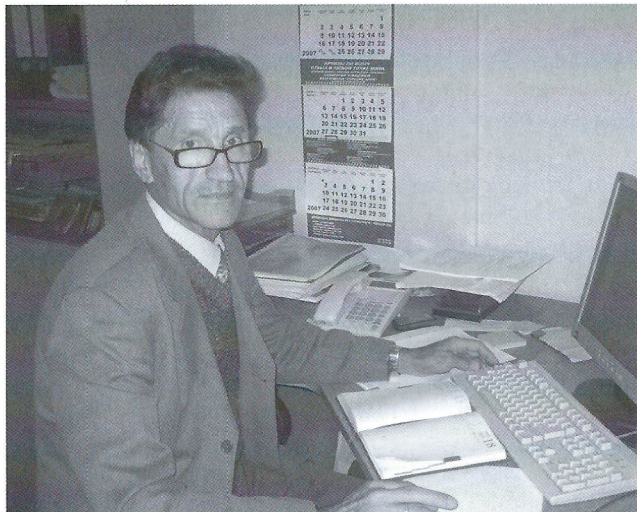


Фото: Начальник отдела региональных проектов ООО «Русские Автобусные Линии» - Шахматов Г.Д.

Наверняка многие из тех, кому доводилось бывать в Европе, обращали внимание на мчащиеся по дорогам междугородные автобусы, которые, подобно грузовикам, тянули за собой тентованные прицепы средних размеров. В нашей стране такого почти не увидишь – коммерческая доставка грузов среди пассажирских перевозчиков практикуется лишь некоторыми частниками, предоставляющими свои автобусы для вояжей коммерсантов-челноков. Но ситуация меняется – за внедрение системы доставки грузов междугородным пассажирским транспортом, получившей название «Автобус-груз», взялось Общество с ограниченной ответственностью «Русские Автобусные Линии». Как будет функционировать подобная система в российских условиях и каковы у нее перспективы, нашему журналу рассказал начальник отдела региональных проектов «Русских Автобусных Линий» Геннадий Шахматов.

Какова технология системы доставки грузов автобусами и в чем ее привлекательность?

На первый взгляд в подобной технологии ничего сложного нет: по статистике, большинство междугородных автобусов отправляются в рейс с багажными отделениями, часто оказывающимися пустыми более чем наполовину! Поэтому решение догрузить их коммерческим грузом, как говорится, лежит на поверхности. Как это делается на практике? Грузоотправитель привозит груз на автобусную станцию и сдает его диспетчеру, который, в свою очередь, организует его загрузку в автобус. В точке прибытия все повторяется с точностью до наоборот – диспетчер принимает доставленный

груз и передает его получателю. По срокам доставки грузовладелец остается в хорошем выигрыше – если он соотносит организацию перевозки с расписанием движения автобусов, времени на нее уходит существенно меньше, чем, скажем, в случае отправки железной дорогой или грузовиком – ведь в этих случаях время тратится на заполнение вагона или кузова. Сколько на это уйдет часов, а может, и дней, прогнозировать трудно, тогда как автобус гарантировано отправится к месту доставки согласно расписанию, вне зависимости от того, заполнится у него багажное отделение или нет. Но, стоит учитывать, что все сказанное распространяется только на отправку компактных грузов – другие в багажном отсеке автобуса, объем которого в среднем составляет 10 м³, перевозить попросту невозможно, а до специальных автобусных прицепов, которые используют европейские перевозчики, мы пока просто не доросли – объемы не те.

И, тем не менее, несмотря на сравнительно небольшие объемы перевозок грузов междугородными автобусами, при правильной организации они могут приносить хорошую прибыль. По словам руководителей компании Cargobus, организовавших подобную систему в Эстонии, «грузовая» составляющая приносит автобусным перевозчикам прибыль не меньшую, а иногда так даже большую, чем «пассажирская»! Ведь себестоимость доставки грузов подобным способом можно условно назвать нулевой – автобус все равно ведь уходит в рейс, все расходы на который уже заложены в проданные пассажирам билеты.

Откуда к нам пришла идея перевозки грузов автобусами и с какого времени «Русские Автобусные Линии» начали ее внедрение?

В 2005 году председатель правления НП «Единая Транспортная Система (ЕТС) Российские Автобусные Линии» Борис Лоран побывал в Эстонии, где коллеги познакомили его с принципами организации подобной системы – там она хорошо развита и отлично себя зарекомендовала. После этого такую же систему было решено внедрить и у нас. Правда, и «ЕТС Российские Автобусные Линии», и ООО «Русские Автобусные Линии» в тот момент сами находились в достаточно сложных условиях становления своей деятельности, на «грузовую» составляющую которой просто не всегда оставалось время. Тем не менее, пусть медленно, но мы продвигались в выбранном направлении, и, начиная с нынешнего года, стали оказывать услуги по доставке грузов российским заказчикам. Сегодня мы на регулярной основе возим товары наших клиентов на маршрутах Москва-Ставрополь, Москва-Волгоград и Москва-Ростов. У нас даже успел

сформироваться круг постоянных заказчиков, значительную часть которых составляют компании, занимающиеся полиграфией или подготовкой различных документов. Есть среди них производители и продавцы мелкогабаритных изделий, в том числе запчастей. Одним словом, наши услуги востребованы среди тех, кому надо отправлять свой товар регулярно, но в небольших объемах.

Конечно, активно пользуются данной услугой и физические лица, которым требуется отправить обычные посылки, поздравить своих родственников и друзей с праздником. Именно посылки в нашей ситуации можно признать идеальным грузом для данного типа перевозок. Правда, к их содержанию мы относимся очень требовательно, может быть даже более требовательно, чем это предписано существующим законодательством. По нашим правилам при передаче посылки диспетчеру грузоотправитель должен продемонстрировать ее содержимое на предмет отсутствия запрещенных к перевозке предметов. Если получаем отказ – посылку не принимаем, поскольку в противном случае пострадает безопасность едущих в автобусе



Фото: А\с «Теплый Стан» (г. Москва)

- Почему в России система перевозки грузов автобусами, при всех сулящих ею выгодах, внедряется достаточно медленно?

- Помимо уже названных мной субъективных причин, связанных с организационными процессами в нашей компании, этому есть еще и объективные причины.

Дело в том, что система перевозки грузов автобусами может быстро развиваться и продуктивно функционировать лишь в том случае, если достаточно сильно развиты и нормально функционируют сами междугородные автобусные перевозки. В нашей стране они, как известно любой участвующей в них компании, еще очень сильно далеки от идеала. Так что оперативно развернуть на их основе систему перевозки автобусами хотя бы на большей части существующей маршрутной сети сегодня невозможно в принципе. Поэтому скорость

распространения подобной системы будет прямо пропорциональна темпам развития и вхождения в цивилизованные рамки внутрироссийских междугородных пассажирских перевозок.

Еще одна причина – между различными автобусными перевозчиками сегодня нет должного взаимодействия и доверия. Ведь для организации доставки грузов междугородными автобусами мало желания кого-то одного – в этом процессе в большинстве случаев необходимо деятельное участие как минимум двух компаний – одна отправляет груз, другая принимает. Особенно это актуально при перевозке прицепами – ведь по прибытии его далеко не всегда можно будет загрузить достаточно быстро и отправить назад с тем же автобусом. Значит, какое-то время прицеп будет находиться в месте доставки, то есть по сути в руках перевозчика-конкурента. Если у того нет хотя бы мало-мальски партнерских отношений, а еще лучше – совместной заинтересованности с компанией-отправителем, то возиться с этим прицепом он не будет. Поэтому для организации системы доставки грузов автобусов прежде надо наладить тесные, доверительные и взаимовыгодные отношения между различными транспортными компаниями.

И еще одна немаловажная деталь: осуществление автобусных грузовых перевозок возможно только внутри нашей страны – международные перевозки упрутся в проблему таможни. Ведь перевозимым автобусами грузам придется пересекать границу на тех же условиях, что пересекают границу грузы в кузовах грузовиков. Во-первых, это гарантировано вызовет сложности с оформлением документов, во-вторых, автобусы лишатся права проходить через таможенный пункт без очереди («зеленые коридоры», в частности, организованы для них на границах с Беларусью и Украиной) и будут по много часов простаивать в одной очереди с многочисленными «фурами». В Европе таких проблем нет – сейчас там границы стали условными. У нас же грузам непросто преодолевать пограничные рубежи даже между бывшими союзными республиками.

- Когда в России система «Автобус-груз» начнет работать, что называется, в полную силу?

- Поскольку, как я уже говорил, развитие перевозок грузов междугородными автобусами во многом зависит от развития самих автобусных перевозок, точно на этот вопрос ответить непросто. Если говорить конкретно об ООО «Русские Автобусные Линии», то более-менее отлаженную систему, я думаю, мы наладим уже в следующем году. Что нужно для этого сделать?

Во-первых, разработать и утвердить ряд документов, на основе которых будут взаимодействовать все участники таких перевозок. Хотя каких-то разрешительных документов, кроме тех, что уже есть в распоряжении любого автобусного перевоз-



чиков, по большому счету не нужно, следует подготовить дополнительную документацию. Например, по приему-передаче грузов, по их хранению или по регламентированию действий водителя в случаях, когда ему самому придется взаимодействовать с грузополучателями, например, в местах промежуточных остановок.

Во-вторых, необходимо договориться со страховыми компаниями о страховании грузов. Мы, конечно, и сегодня работаем со многими из них, но, все же, прорабатывать условия и заключать соглашения о страховании именно грузов приходится отдельно.

В-третьих, нам необходимо расширить задействованный на грузоперевозках штат персонала. Например, сейчас бремя приема и выдачи перевозимых грузов лежит на диспетчерах, работающих на автобусных станциях. Но, в принципе, это не их работа, не их прямая обязанность. Поэтому на каждой автостанции, задействованной в системе, должен быть отдельный человек, который будет работать с грузоотправителями и грузополучателями. Кроме того, мы планируем оказывать такие услуги, как упаковка грузов, а также их хранение. Последнее необходимо, чтобы грузоотправителю или грузополучателю не требовалось подвозить свой товар непосредственно к прибытию или отбытию автобуса, что существенно облегчит нашим клиентам задачу. Планируем, что первые 24 часа хранения у нас будут бесплатными, а затем клиенту придется платить, причем по нарастающей – складирование грузов сейчас не дешево, поэтому мы заинтересованы, чтобы он оставался в наших руках как можно меньше времени.

Одним словом, нерешенных задач еще не мало, но, я думаю, в течение года нам удастся решить большинство из них. Ведь система перевозки грузов автобусами поможет укрепить свое положение большинству из ныне действующих пассажирских перевозчиков.

Наша справка

Некоммерческое Партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» (www.rosbuslines.ru) создано в августе 2005 года с целью реформирования рынка автобусных перевозок. Единая Транспортная Система строится на прямой связи «автовокзал – перевозчик – пассажир» и должна стать цивилизованной маршрутной сетью страны, обеспечивающей необходимый для населения объем междугородных пассажирских автобусных перевозок.

ООО «Русские Автобусные Линии» управляет автостанциями с одноименными названиями ближайших станций метро «Красногвардейская» и «Теплый Стан», а также рядом других пунктов прибытия-отправления в Москве и регионах. Основной учредитель «Русских Автобусных Линий» – компания «Автолайн».

Система Cargobus Eesti

В Европе доставкой грузов (главным образом посылок) с помощью междугородных рейсовых автобусов занимается эстонская компания Cargobus, представляющая собой товарищество с ограниченной ответственностью, созданное на базе исключительно эстонского капитала и зарегистрированное 1 марта 1992 года.

В настоящее время в объединенную систему по автобусной доставке грузов, получившую название Cargobus Eesti, входят 26 терминалов. Перевозки осуществляют 32 автобусные компании, услугами которых ежедневно пользуются примерно 2000 клиентов. Для удобства оформления отправляемых грузов большинство из них пользуется специальными пластиковыми карточками. С целью обеспечения доставки товара «от двери до двери» используется штат курьеров. Благодаря им грузоотправителям и грузополучателям в принципе нет необходимости приезжать на терминал самостоятельно.

Система Cargobus Eesti в настоящее время охватывает всю Прибалтику, а также Германию и Финляндию. Более подробно о данной системе, а также об условиях и ценах на перевозки можно узнать на сайте www.cargobus.ru

По материалам
Журнала «Коммерческий автомобиль»
Закурдаев Константин

РЕШЕНИЕ

Первой конференции Российского автотранспортного союза «О мерах по содействию упорядочения автотранспортного обеспечения экономики и социальной сферы в субъектах Российской Федерации»



Фото: Президент Российского автотранспортного союза
- Марчук И.Д.

28 июня 2007 года в г. Анапе проведена Первая конференция Российского автотранспортного союза «О мерах по содействию упорядочения автотранспортного обеспечения экономики и социальной сферы в субъектах Российской Федерации». По итогам конференции было принято Решение, и направлено всем членам Российского автотранспортного союза для сведения и подготовки предложений в план мероприятий РАСа по его реализации.

**Президент РАСа
Марчук И.Д.**

На Конференции участвовали — руководители организаций членов РАС, представители федеральных и региональных органов исполнительной власти, профсоюзных организаций, начальники автотранспортных предприятий, автовокзалов, органов по сертификации и другие приглашенные лица — всего 160 человек.

Обсудив доклады и выступления руководителей организаций-членов РАС, представителей федеральных и региональных органов исполнительной, предприятий и организаций транспорта участники Конференции отмечают.

Начало процессу оздоровления транспорта положил обозначенный Президентом Российской Федерации В.В.Путиным курс на укрепление транспортной инфраструктуры страны.

Принятие Правительством Российской Федерации в 2005 году Транспортной стратегии России и действия Минтранса России, направленные на повышение эффективности государственного регулирования и ускорение создания законодательства в сфере автомобильного транспорта, поддержаны многими субъектами Российской Федерации.

Активизировалась законотворческая работа в регионах. В Республике Татарстан, г.Москве, Московской, Воронежской, Новосибирской, Кемеровской областях и ряде других субъектов Российской Федерации приняты и претворяются в жизнь местные законы по повышению качества и доступности услуг пассажирского и эффективности работы грузового автотранспорта, упорядочению конкурентных отношений.

Имеются примеры локального решения транспортных задач на современной основе с применением передовых технологий, логистики и экспедирования. Новые транспортно-логистические центры на основе государственно-частного партнерства создаются в Республике Татарстан, Московской и Самарской областях, Краснодарском крае и других регионах России.

Основу транспортной системы страны продолжает составлять автомобильный транспорт. На, его долю приходится около 80% общего объема перевозок грузов (без трубопроводного) и 95% перевозок пассажиров с учетом городского электрического.

Вместе с тем, в работе этого вида транспорта сохраняется ряд серьезных недостатков.

Почти трехкратный переизбыток провозных мощностей и, связанные с ним значительные непроизводительные затраты грузового автотранспорта, увеличивают общегосударственные транспортные расходы, сдерживают развитие экономики и социальной сферы регионов, снижают конкурентоспособность производимой в России продукции.

Стало заметным отставание от общественных потребностей объемов и качества услуг пассажирского автотранспорта общего пользования, снижается их доступность.

Далеки от совершенства конкурентные отношения на транспортном рынке. Активно действует теневой сектор, серьезные объемы доходов уводятся от налогообложения, не снижается аварийность.

Отдельные виды автотранспортной деятельности остаются вне поля зрения органов власти и правового регулирования на федеральном и региональном уровнях. Механизмы регулирования и допуска перевозчиков к

рынку транспортных услуг отсутствуют. Очень медленно решаются вопросы обновления подвижного состава и ликвидации убыточности автопредприятий. Не решаются проблемы восстановления и модернизации инфраструктуры автомобильного транспорта, унификации услуг, координации работы с другими видами транспорта, определения перспектив развития. Не рассматриваются вопросы создания терминальных систем на приграничных территориях.

В федеральных программах последних лет и годовых бюджетах автомобильный транспорт нигде не фигурирует. Тогда как большинство субъектов Российской Федерации являются дотационными и требующая затрат работа по его реформированию, даже на основе государственно-частного партнерства, может оказаться неэффективной.

Вызвать интерес потенциальных инвесторов к этой важнейшей сфере хозяйственной деятельности страны в таких условиях практически нереально.

В целях устранения указанных недостатков, повышения роли и значения ассоциаций (союзов) автомобильного транспорта в деле упорядочения работы автотранспорта в регионах России участники Конференции рекомендуют следующее.

1. Считать приоритетной задачей организаций - членов РАС изучение новых прогрессивных форм организации автотранспортного обеспечения экономики и социальной сферы регионов, выработку конструктивных предложений местным органам власти по решению актуальных текущих и перспективных вопросов модернизации и развития автотранспорта.

2. Российскому автотранспортному союзу:

2.1. Осуществить комплекс мер, направленных на совершенствование системы транспортного обеспечения отраслей экономики и социальной сферы регионов и в частности:

- обобщить опыт восстановления и укрепления инфраструктур грузового и пассажирского автотранспорта, подготовить материалы и предложения по его освоению в регионах России;

- изучить опыт создания и работы управляющих компаний различной деловой ориентации. Предложения по формированию регулирующих, инженерно-технологических и других структур, обеспечивающих высокоэффективную работу автомобильного транспорта, вынести для обсуждения с организациями - членами РАС и представителями администраций регионов с целью выработки рекомендаций органам власти всех уровней.

2.2 Обратиться к администрациям регионов и органам местного самоуправления с предложением использовать потенциал Союза и его организаций на местах в разработке и проведении мероприятий по реформированию автотранспорта в соответствии с положениями Транспортной стратегии России.

2.3 Просить администрации регионов и органы местного самоуправления:

- освободить от земельного налога юридических лиц - субъектов автотранспортной деятельности, осуществляющих строительство или реконструкцию объектов автотранспортной инфраструктуры на период до ввода этих объектов в эксплуатацию в сфере грузового автотранспорта, и на установленный законодательно срок (5-10 лет) на пассажирском автотранспорте;

- ограничить до минимума транспортный налог на грузовые автомобили и автобусы, находящиеся в собственности (на праве хозяйственного ведения или оперативного управления) организаций, основным видом деятельности которых является осуществление пассажирских или грузовых перевозок (пункт 2 статьи 358 Налогового кодекса);

- обеспечить реализацию Федерального закона № 122-ФЗ в отношении граждан, имеющих льготы на проезд автомобильным транспортом с соблюдением условия - каждая поездка пассажира, имеющего льготы, оплачивается перевозчику в размерах, соответствующих тарифам и формам оплаты, установленных для всех граждан, исключив проезд по единому социальному проездному билету;

- рассмотреть вопрос о наделении ассоциаций (союзов) автомобильного транспорта правом исполнения отдельных функций, связанных с осуществлением государственного регулирования в соответствующих сферах деятельности.

2.4 Обратиться к федеральным органам исполнительной власти с просьбами:

- разработать в дополнение к Концепции повышения эффективности межбюджетных отношений и качества управления государственными и муниципальными финансами в Российской Федерации на 2006-2008 годы нормативно-правовую основу привлечения средств федерального бюджета для обеспечения модернизации и развития предприятий пассажирского автотранспорта общего пользования в регионах России; - разработать и утвердить для применения в субъектах Российской Федерации методику расчета тарифов на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом, обеспечивающих рентабельность перевозок не ниже 20 % и порядок выделения дотаций из бюджетов всех уровней на нужды автотранспорта, не обеспеченные реальными доходами;

- рассмотреть вопрос о реструктуризации долгов пассажирских транспортных предприятий и внесению соответствующей поправки в проект федерального закона «О федеральном бюджете на 2008 – 2010 годы»;

- установить унифицированные учет и отчетность, характеризующие работу автомобильного транспорта, имея в виду создание возможности для применения в этой сфере методов государственного регулирования, механизмов допуска к профессии, допуска к рынку услуг.

3. Другие вопросы и предложения, высказанные на Первой конференции РАС, учесть в рабочих планах и мероприятиях РАС на 2007-2008 годы.

*Принято единогласно участниками Первой конференции
Российского автотранспортного союза 28 июня 2007 года.*

Обеспечит конкуренцию новый закон о транспортном обслуживании



Ситуация, которая сложилась в российских городах на рынке пассажирских автомобильных перевозок, вызывает массу нареканий со стороны пассажиров, государственных органов и самих перевозчиков. Кое-где исполнительная власть ведет постоянный контроль за работой частного пассажирского транспорта, но эти меры, к сожалению, нерезультативны. Чтобы разрешить ситуацию, был разработан проект закона "Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения в РФ", принятый депутатами в первом чтении в последнюю неделю работы весенней сессии.

Как указано в пояснительной записке к проекту закона, основной его целью является формирование правовых условий, обеспечивающих доступ перевозчика на локальные рынки транспортных услуг в любом субъекте РФ и муниципальном образовании. Он направлен на развитие конкуренции перевозчиков как основного механизма повышения качества и эффективности пассажирских перевозок.

Более 85 процентов всех перевозок пассажиров автомобильным и городским наземным электрическим пассажирским транспортом осуществляется на маршрутах регулярного сообщения. При этом такие маршруты не отвечают ни принципу защиты конкуренции,

ни общим требованиям элементарной безопасности. Кроме того, данная сфера общественных отношений практически не урегулирована на федеральном уровне, а в регионах стандарты пассажирских перевозок могут существенно отличаться друг от друга, а нередко и противоречить общегосударственным нормам.

После вступления в силу закона перевозчики будут вынуждены соревноваться между собой за право остаться на рынке, а к осуществлению регулярных пассажирских перевозок будут допущены лишь те хозяйствующие субъекты, которые пройдут конкурсный отбор. Конкурс будет проводиться по двум основным критериям - качество перевозок и их цена. Соответственно, чем выше качество предоставляемых перевозчиком услуг и ниже их цена, тем больше шансов у предпринимателей остаться в рыночном сегменте.

После того как конкурсный отбор пройден, перевозчики, в обязательном порядке, должны будут заключить с органом исполнительной власти субъекта или органом местной власти соглашение на осуществление услуг по перевозке пассажиров. Такое соглашение будет иметь гражданско-правовую природу и содержать в себе все признаки гражданских договоров. В нем должен быть предусмотрен перечень необходимых условий транспортного обслуживания населения, принципы такого обслуживания, требования к перевозчику, его обязанности, меры гражданско-правовой, а также административной ответственности за невыполнение или ненадлежащее выполнение обязанностей. Кроме прочего, в соглашении также будут детально прописаны формы и методы государственного контроля над деятельностью перевозчика, что, по мнению законодателей, сможет оказать существенное влияние на укрепление дисциплины и повышение добросовестности "маршрутчиков".

Ежегодно на конкурс будет выставляться не более 20% от общего количества маршрутов того или иного муниципалитета либо субъекта РФ. С 2011 года один перевозчик сможет работать не более чем на 65% маршрутов муниципалитета.

Согласно законопроекту администрации муниципалитетов и субъектов РФ получают право укомплектовывать маршруты, то есть требовать от перевозчика выставлять на одни маршруты автобусы большой вместимости, на другие - малой, устанавливать вместимость и виды транспортных средств, а также вести реестр всех перевозчиков. При этом муниципальные власти смогут закрывать маршрут, расторгать договоры на обслуживание маршрута при банкротстве того или иного перевозчика, аннулировании или истечении срока его лицензии на перевозки.

Законопроект устанавливает иную классификацию маршрутов пассажирского транспорта - вместо городского, пригородного, междугородного он будет подразделяться на "муниципальный", "межмуниципальный" и "межсубъектный". Так, согласно ст. 3 законопроекта межмуниципальный маршрут - это маршрут регулярного сообщения, пролегающий в границах территории одного субъекта РФ между муниципальными районами, или между городскими округами, или между городским округом и муниципальным районом; межсубъектный маршрут - маршрут регулярного сообщения, пролегающий в границах территорий двух и более субъектов РФ; муниципальный маршрут - маршрут регулярного сообщения, пролегающий в границах территории поселения (включая города федерального значения) или между поселениями в границах территории одного му-

ниципального района.

Кроме того, с принятием закона органы муниципальной власти будут наделены правом устанавливать размер оплаты за проезд в общественном транспорте на территории своего округа. Таким образом, полномочия по регулированию тарифов перейдут от региональной энергетической комиссии в руки местных субъектов.

Необходимость такого закона очевидна, но он, тем не менее, еще требует доработки. В частности, согласно отзыву Мосгордумы на законопроект следует установить обязательства органа исполнительной власти по оборудованию маршрута объектами транспортной инфраструктуры, а также исключить несанкционированные перевозки. Не определены перечень и порядок установления требований субъектов РФ и муниципальных образований, на территории которых размещены конечные пункты маршрута, по основным параметрам перевозки. В законопроекте доступность транспортных услуг для населения определяется исключительно в ценовых категориях. При этом не учтены вопросы обеспечения и доступности транспортных услуг для лиц с ограниченными возможностями передвижения (инвалидов).

По материалам
www.transportrussia.ru
от 27.07.2007

ОТ РЕДАКЦИИ

В предыдущем номере издания (№ 11 май-июнь 2007) была опубликована часть проекта «Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом».

Предлагаем вашему вниманию продолжение проекта этого документа.

ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ И багажа Автомобильным и ГОРОДСКИМ НАЗЕМНЫМ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ТРАНСПОРТОМ

проект

2.8. Перевозка багажа в багажных автомобилях

2.8.14. По желанию пассажира автовокзал (автостанция) назначения уведомляет получателя о прибытии багажа, следовавшего в багажном автомобиле. Автовокзал (автостанция) назначения уведомляет получателя о прибытии багажа в течение двух суток, не считая дня прибытия багажа. При невостробовании багажа в течение 10 суток уведомление должно быть послано автовокзалом (автостанцией) назначения вторично. За каждое уведомление взимается плата, установленная владельцем автовокзала (автостанции). Если автовокзал (автостанция) назначения не уведомил пассажира о прибытии багажа в установленный срок в случаях, когда на него возложена такая обязанность, то он лишается права на получение платы за просроченные дни хранения багажа до направления уведомления.

2.8.15. В случае непредъявления получателем багажной квитанции, но при предъявлении билета на проезд, по которому была принята отправка, багаж выдается получателю по письменному заявлению (при предъявлении доказательств принадлежности ему отправки: точные признаки тары или упаковки вещей, опись содержимого) под расписку с указанием фамилии, имени, отчества и постоянного места жительства получателя (согласно паспорту или другому документу, удостоверяющему его личность).

2.8.16. В случае утраты багажной квитанции, по которой совершалась перевозка мелких домашних животных, собак, птиц и пчел, они могут быть выданы получателю по предъявлении им документа, удостоверяющего личность, и доказательств принадлежности ему данного багажа. Выдача производится под расписку с указанием фамилии, имени, отчества и

места жительства получателя.

2.8.17. В случае неприбытия багажа уполномоченное должностное лицо автовокзала (автостанции) пункта назначения на оборотной стороне багажной квитанции после истечения срока доставки багажа делает отметку "Багаж не прибыл" (нужно составлять акт, а не делать отметки???), проставляет штамп с обозначением года, месяца и числа и получает от получателя заявление, в котором должен быть указан почтовый адрес для отправки уведомления о прибытии багажа. Плата за уведомление в этом случае не взимается. В случае прибытия указанного багажа автовокзал (автостанция) назначения в тот же день направляет получателю уведомление заказным письмом, заказной открыткой и сообщает об этом дополнительно по телефону.

2.8.18. Деньги в размере стоимости утраченного багажа выплачиваются его владельцу под расписку. В указанной расписке получатель багажа может заявить адрес и контактные телефоны для уведомления его о найденном багаже. В случае обнаружения багажа получатель получает его в течение 30 дней с момента уведомления о прибытии багажа при условии возврата платежей, ранее выплаченных ему за утрату багажа.

2.8.19. Если с получением багажа удовлетворяются все требования получателя, то акт об утрате багажа остается у перевозчика, а при частичном удовлетворении требований на копии акта у получателя делается отметка за подписью уполномоченного должностного лица перевозчика о выдаче найденных мест багажа.

2.8.20. При недостатке веса, части мест или повреждении багаж выдается получателю, если он согласен получить его в таком виде. Багажная квитанция при этом остается у перевозчика, а получателю багажа по его требованию, только после составления им описи перевозимых багажом вещей и последующего вскрытия мест и проверки содержимого багажа, выдается второй экземпляр акта, в котором, кроме данных о недостатке или повреждении багажа, должны быть указаны фамилия и место жительства получателя, а также сумма объявленной стоимости, если она была объявлена. На основании акта получатель вправе получить найденные места багажа. В случае если по желанию получателя поврежденный багаж выдается без вскрытия и составления описи вещей, в акте и багажной квитанции делается отметка "получен без претензий", заверенная подписью получателя. Выплаты по актам с такой отметкой не производятся.

2.8.21. В случае отправления багажа по вине перевозчика в пункт, не указанный в багажной квитанции, переотправка его производится по досылочной багажной квитанции, в которой указывается номер основной багажной квитанции. Излишне взысканные деньги возвращаются получателю багажа. Плата за хранение багажа в таких случаях не взимается.

2.9. Возврат суммы, уплаченной за проезд и провоз ручной клади, багажа

2.9.1. В случаях, предусмотренных Федеральным законом «Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации», перевозчик обязан вернуть пассажиру уплаченные деньги за проезд и провоз ручной клади, багажа в междугородном сообщении.

2.9.2. Возврат денег за проезд и провоз ручной клади, багажа производится по распоряжению уполномоченного должностного лица автовокзала (автостанции), где пассажир приобрел билет или где была прекращена перевозка. Проездной билет, билет на провоз ручной клади, багажная квитанция погашается наложением на оборотной стороне штампа «Возврат» с указанием даты и времени (часы, минуты) (часы, минуты) сдачи пассажиром проездного билета, билета на провоз ручной клади, багажной квитанции и размера возврата (полностью или с удержанием установленного процента стоимости).

2.9.3. Деньги выдаются кассиром под расписку пассажира в ведомости для приема проездных билетов, билетов на провоз ручной клади, багажных квитанций, в которой указываются дата, номер рейса, наименование маршрута, номер и стоимость проездного билета, билета на провоз ручной клади, багажной квитанции.

2.9.4. Погашение билета, билета на провоз ручной клади, багажной квитанции подтверждается подписью уполномоченного должностного лица автовокзала (автостанции).

2.9.5. Возврат денег за перевозку отдельных групп пассажиров по заявке предприятия, организации или учреждения производится уполномоченному лицу соответствующего предприятия, организации или учреждения в порядке, описанном в статьях 2.9.2 - 2.9.4.

2.10. Забытые и найденные вещи

2.10.1. Во всех случаях обнаружения в транспортных средствах или на объектах транспортной инфраструктуры забытых вещей и при подтверждении отсутствия в них угрожающих жизни пассажиров и работников автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта предметов уполномоченное должностное лицо автовокзала (автостанции), а при отсутствии – уполномоченное должностное лицо перевозчика должен составить приемо-сдаточный акт в двух экземплярах с подробным описанием внешнего вида найденных вещей и обстоятельств их обнаружения по форме согласно приложению 5.

2.10.2. Такие вещи, как сумка, узел, мешок, чемодан, и иные должны пломбироваться или опечатываться, а перед этим вскрываться в присутствии представителя органов внутренних дел.

2.10.3. После составления приемо-сдаточного акта вещи подлежат сдаче на склад забытых вещей под расписку кладовщика на обоих экземплярах указанного акта, один из которых остается в книге актов, а другой передается кладовщику вместе с вещами.

2.10.4. При поступлении вещей на склад должно быть проверено их соответствие записям в книге актов.

2.10.5. Принятые на склад вещи должны быть занесены в специальную книгу учета найденных вещей, которая ведется по установленной форме (приложение б) и выдается перевозчиком на ответственное хранение заведующему складом найденных вещей.

2.10.6. При несоответствии вещей записям в приемо-сдаточном акте вещи на склад не принимаются и возвращаются вместе с указанным актом для уточнения и соответствующего оформления.

2.10.7. Найденные вещи, за исключением указанных в п. 2.10.8, 2.10.9 настоящих правил, должны храниться непосредственно на складе найденных вещей в течение трех месяцев в специально оборудованном для этого помещении, исключающем хищение или порчу.

2.10.8. Пищевые продукты, в том числе консервированные, по истечении 10 суток, а в рассыпном виде и скоропортящиеся - по истечении суток хранения подлежат уничтожению. Уничтожение пищевых продуктов оформляется актом комиссии, которая в каждом конкретном случае назначается перевозчиком.

2.10.9. Поступившие на склад найденных вещей:

а) оружие, патроны и взрывчатые вещества должны немедленно передаваться по акту местным органам внутренних дел;

б) удостоверения личности, паспорта передаются по акту местным органам внутренних дел;

в) деньги, включая иностранную валюту, ценные бумаги, золотые, серебряные вещи и другие драгоценности подлежат передаче по акту не позднее следующего дня в кассу автовокзала, автостанции или перевозчика, которая в течение суток после получения этих ценностей должна передать их на хранение в местное отделение банка с оформлением передачи ценностей в установленном порядке.

2.10.10. По истечении установленного срока найденные и невостребованные вещи подлежат реализации в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации.

2.10.11. Если при поездке в междугороднем сообщении пассажир, прибывший в пункт назначения, выйдя из транспортного средства, обнаружит, что им в транспортном средстве забыты вещи, он должен обратиться к уполномоченному должностному лицу автовокзала (автостанции). Уполномоченное должностное лицо автовокзала (автостанции) по письменному заявлению пассажира о случившемся обязано немедленно подать служебную телеграмму, факс, сообщение по электронной почте или телефонограмму в адрес ближайшего автовокзала, автостанции по ходу следования транспортного средства, с указанием в этой телеграмме, факсе, сообщении или телефонограмме места, которое занимал пассажир, с описанием забытых вещей и с требованием пересылки их к месту нахождения пассажира. Все расходы, связанные с возвратом вещей в таких случаях (подача телеграммы, факса или телефонограммы, упаковка, перевозка и иные), производятся за счет их владельца с оформлением квитанции разных сборов.

2.10.12. Лицо, потребовавшее выдачи найденных вещей, должно доказать свое право на них, указав письменно точные признаки вещей, их содержимое или предъявив ключи к замкам, запирающим вещи. Если вещи хранятся на автовокзале (автостанции) или у перевозчика, то они выдаются владельцу по распоряжению уполномоченного должностного лица автовокзала (автостанции) или уполномоченного должностного лица перевозчика после проверки документов, удостоверяющих личность лица, потребовавшего выдачи указанных вещей. Если вещи переданы на реализацию или хранение сторонним организациям, то заявление об их выдаче рассматривает уполномоченное должностное лицо автовокзала (автостанции) или уполномоченное должностное лицо перевозчика, которые передали вещи на хранение или реализацию.

2.10.13. Малоценные вещи и деньги в сумме до одного минимального размера оплаты труда, установленного в Российской Федерации, могут быть выданы при обращении владельца в день их находки (до сдачи их на склад или в кассу) непосредственно дежурным по автовокзалу (автостанции) или уполномоченным должностным лицом перевозчика по предъявлении паспорта или другого документа, удостоверяющего личность, с составлением акта (указывается фамилия, имя, отчество владельца, номер его паспорта, кем и когда он выдан, адрес постоянного места жительства).

2.10.14. При получении вещей лицо, потребовавшее их выдачи, должно оплатить автовокзалу (автостанции) или перевозчику, выдавшим найденные вещи, все причитающиеся им платежи (за хранение, упаковку и иные платежи), а также выдать расписку в получении вещей с указанием в ней своего постоянного места жительства и номера документа, удостоверяющего его личность. В получении причитающейся суммы за хранение вещей выдается квитанция разных сборов установленного образца.

2.11. Контроль за наличием билетов, квитанций на провоз ручной клади, багажных квитанций

2.11.1. Контроль за наличием у пассажиров билетов, квитанций на провоз ручной клади, багажных квитанций осуществляется в пути следования транспортного средства и перед посадкой.

2.11.2. Контроль за наличием у пассажиров билетов, квитанций на провоз ручной клади, багажных квитанций осуществляется должностными лицами, на которые нормативными правовыми субъектами Российской Федерации, муниципальными правовыми актами возложен такой контроль (далее контролирующие лица).

2.11.3. Пассажир считается безбилетным в случае если он:

а) находится в транспортном средстве без билета;

б) предъявил поддельный билет;

в) предъявил билет, срок действия которого истек или в котором указана фамилия, номер документа, удостоверяющего личность, не соответствующие фамилии пассажира, номеру, указанному в документе, удостоверяющем личность пассажира;

г) предъявил ранее использованный билет;

д) предъявил билет, предназначенный для лиц, которым предоставлены преимущества по оплате проезда, не имея при себе документа, подтверждающего право пользования таким билетом.

2.11.4. Безбилетный пассажир обязан уплатить контролирующему лицу штраф в установленном размере. При уплате штрафа пассажиру выдается квитанция установленной формы с указанием взысканной суммы. Одновременно с уплатой штрафа безбилетный пассажир обязан оплатить контролирующему лицу стоимость проезда и провоза багажа, а также ручной клади ручной клади сверх установленной нормы бесплатного провоза от пункта посадки до пункта назначения. Если безбилетный пассажир заявляет о желании покинуть транспортное средство, он, помимо штрафа, обязан оплатить контролирующему лицу стоимость проезда и провоза багажа, а также ручной клади сверх установленной нормы бесплатного провоза до пункта, в котором он покинет транспортное средство. Если невозможно определить пункт начала поездки пассажира, не имеющего билета на проезд, стоимость проезда и провоза багажа, а также ручной клади сверх установленной нормы бесплатного провоза исчисляется по расстоянию от начального пункта отправления до пункта следования.

2.11.5. При непредъявлении пассажиром документа, подтверждающего право приобретения билета с использованием преимуществ по оплате проезда, указанный билет изымается. Изъятие билета оформляется актом, первый экземпляр которого выдается пассажиру, а второй - направляется органу, оформившему билет, для проведения служебного расследования.

2.11.6. При обнаружении дефектного билета длительного пользования он изымается у пассажира. Изъятие дефектного билета оформляется актом, первый экземпляр которого вручается пассажиру и служит основанием для получения бесплатно нового билета длительного пользования по месту выдачи дефектного билета.

2.11.7. При возникновении сомнения относительно возраста детей, провозимых бесплатно, контролирующие лица вправе потребовать предъявления соответствующих документов, подтверждающих возраст ребенка (свидетельство о рождении, паспорт родителей с записью о рождении ребенка и т.д.).

2.11.8. Контролирующие лица при обнаружении провоза пассажиром без оплаты багажа или ручной клади сверх установленной нормы бесплатного провоза взыскивают с такого пассажира штраф в установленном размере. При уплате штрафа пассажиру выдается квитанция установленной формы с указанием взысканной суммы. Одновременно с уплатой штрафа пассажир обязан оплатить контролирующему лицу стоимость провоза багажа, ручной клади сверх установленной нормы бесплатного провоза от пункта посадки до пункта назначения. Если пассажир заявляет о желании покинуть транспортное средство, он, помимо штрафа, обязан оплатить контролирующему лицу стоимость провоза багажа, а также стоимость провоза ручной клади сверх установленной нормы бесплатного провоза до пункта, в котором он покинет транспортное средство.

3. Заказные перевозки пассажиров и багажа

3.1. Предоставление транспортного средства для заказной перевозки пассажиров и багажа

3.1.1. Заказная перевозка пассажиров и багажа осуществляется транспортными средствами, предоставляемыми на основании письменного договора фрахтования.

3.1.2. Условия договора фрахтования определяются соглашением сторон с учетом положений Федерального закона «Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации».

3.1.3. Договором фрахтования может предусматриваться использование транспортных средств для перевозки неопределенного или определенного круга лиц.

3.1.4. В случае если договором фрахтования предусматривается использование транспортных средств для перевозки определенного круга лиц, указанным договором устанавливается порядок допуска ответствующих лиц для посадки в транспортное средство с учетом положений пункта 3.1.5 настоящих Правил.

3.1.5. Допуск лиц, определенных договором фрахтования, для посадки в транспортное средство, предоставленное для заказной перевозки пассажиров и багажа, осуществляется:

- на основании предъявления указанными лицами фрахтовщику документов (удостоверения личности, билета, экскурсионной путевки и т.п.), удостоверяющих право пользования предоставленным транспортным средством;
- в соответствии со списком пассажиров, представленном фрахтовщику фрахтователем;
- в соответствии с указаниями представителя фрахтователя, ответственного за осуществление заказной перевозки.

3.16. Копия договора фрахтования транспортного средства для заказной перевозки пассажиров и багажа должна находиться в каждом транспортном средстве, осуществляющем указанную перевозку.

3.17. В случае осуществления разовых заказных перевозок пассажиров и багажа заключение договора фрахтования может удостоверяться заказом-нарядом на предоставление транспортных средств для заказной перевозки пассажиров и багажа. Форма и порядок заполнения заказа-наряда на предоставление транспортного средства для заказной перевозки пассажиров устанавливается согласно приложению 7 к настоящим правилам.

3.18. Для сопровождения детей, перевозимых группами, фрахтователь обязан выделить преподавателей или специаль-

но назначенных взрослых лиц из расчета один сопровождающий на не более чем 15 детей.

3.19. Для сопровождения детей, перевозимых колонной транспортных средств, фрахтователь обязан выделить медицинских работников, а также уведомить органы федеральной службы по обеспечению безопасности дорожного движения для решения вопроса о сопровождении колонны специальными транспортными средствами. Копия указанного уведомления прилагается к договору фрахтования или заказу-наряду на предоставление транспортного средства для заказной перевозки пассажиров и багажа.

3.2. Внешнее оформление транспортных средств, предоставляемых для заказной перевозки пассажиров и багажа

3.2.1. Внешнее оформление транспортных средств, предоставляемых для заказной перевозки пассажиров и багажа должно, как минимум, включать

- 1) передний, боковой и задний трафареты с надписью «Заказной»;
- 2) краткое наименование фраховщика.

3.2.2. Передний трафарет с надписью «Заказной» помещается в застекленной нише над ветровым стеклом транспортного средства или в нижнем правом углу ветрового стекла. Размер трафарета определяется по размеру ниши в лобовой части кузова транспортного средства.

3.2.3. Боковой трафарет с надписью «Заказной» устанавливается:

- 1) на транспортных средствах с одной дверью - с левой стороны двери;
- 2) на транспортных средствах с двумя и тремя дверями - справа от последней двери;
- 3) транспортных средствах с четырьмя дверями - с левой стороны второй двери и правой стороны четвертой двери.

3.2.4. Задний трафарет с надписью «Заказной» устанавливается в правом нижнем углу заднего окна по ходу транспортного средства.

3.2.5. Краткое наименование фраховщика указывается снаружи над ветровым стеклом и (или) на правом по ходу движения борту транспортного средства.

3.2.6. В случае если договором фрахтования предусматривается использование транспортных средств для заказной перевозки неопределенного круга лиц в нижнем правом углу ветрового стекла помещается указатель маршрута и трафарет с надписью «Проезд бесплатный». На указателе размещаются наименования конечного и, при их наличии, промежуточных остановочных пунктов маршрута.

3.2.7. Размеры надписей на указателях и трафаретах должны обеспечивать их хорошую видимость с расстояния не менее 3 метров.

3.2.8. Фрахтовщик обязан без дополнительной платы предоставить фрахтователю право размещения на транспортном средстве дополнительной информации, связанной с осуществлением заказной перевозки пассажиров и багажа, при условии, что это не создаст помех водителю в управлении транспортным средством.

3.3. Остановочные пункты транспортных средств, предоставляемых для заказной перевозки неопределенного круга лиц

3.3.1. Остановочные пункты транспортных средств, предоставляемых для заказной перевозки неопределенного круга лиц, оборудуются указателями, определяющими место остановки транспортного средства для посадки и высадки пассажиров.

3.3.2. На указателях должна быть размещена следующая информация:

- 1) условное изображение транспортного средства (автобуса, троллейбуса, трамвая), которым осуществляются заказные перевозки пассажиров и багажа;
- 2) название конечного и, при их наличии, промежуточных остановочных пунктов маршрута;
- 3) время начала и окончания движения по маршруту;
- 4) расписание отправления транспортных средств (для заказных перевозок пассажиров и багажа, осуществляемых по расписанию).

3.3.3. Наименования остановочных пунктов наносятся на двух языках: в верхней строке - на национальном языке субъекта Российской Федерации, в нижней - на русском языке.

3.3.4. Указатели остановочных пунктов должны устанавливаться с таким расчетом, чтобы обеспечивать хорошую видимость их водителями и пешеходами с расстояния до 3 метров. В темное время суток указатели остановочных пунктов должны быть освещены.

3.3.5. Допускается совмещение остановочных пунктов транспортных средств, предоставляемых для заказной перевозки неопределенного круга лиц, с остановочными пунктами маршрутов регулярного сообщения. В этом случае указанные остановочные пункты должны быть оборудованы отдельными указателями для заказных и регулярных перевозок пассажиров и багажа.

4. Таксомоторные перевозки пассажиров и багажа

4.1. Предоставление транспортного средства для таксомоторной перевозки пассажиров и багажа

4.1.1. Транспортное средство для таксомоторной перевозки пассажиров и багажа предоставляется:

1) на основе предварительного заказа;

2) без предварительного заказа.

4.1.2. Предварительные заказы на предоставление транспортного средства для таксомоторной перевозки пассажиров и багажа принимаются с использованием любых средств связи.

4.1.3. Фрахтовщик обязан зарегистрировать принятый к исполнению предварительный заказ в Журнале регистрации, посредством внесения в него, как минимум, следующих данных:

1) номер заказа;

2) дата принятия заказа;

3) дата выполнения заказа;

4) адрес места подачи транспортного средства;

5) тип и марка предоставленного транспортного средства;

6) время подачи транспортного средства.

4.1.4. Номер принятого к исполнению предварительного заказа вместе с номером государственной регистрации предоставляемого транспортного средства сообщается фрахтователю.

4.1.5. Предоставление транспортного средства для таксомоторной перевозки пассажиров и багажа без предварительного заказа осуществляется на стоянках легковых таксомоторов, а также на улично-дорожной сети посредством жеста рукой. Готовность предоставить транспортное средство для таксомоторной перевозки пассажиров и багажа подтверждается включением опознавательного фонаря «свободен».

4.1.6. При следовании транспортного средства к месту постоянной стоянки после завершения рабочего дня в правом нижнем углу ветрового стекла должна быть помещена табличка «в парк». В этом случае транспортное средство может быть предоставлено для выполнения таксомоторной перевозки только в пункт назначения, расположенный вблизи места постоянной стоянки.

4.1.7. Маршрут движения определяется фрахтователем. Если таковой предложен не будет, водитель транспортного средства обязан осуществить перевозку по кратчайшему маршруту.

4.2. Перевозка багажа, провоз ручной клади

4.2.1. В салоне транспортного средства разрешается провозить в качестве ручной клади вещи, которые свободно проходят через дверные проемы, не загрязняют и не портят сидений, не мешают водителю управлять транспортным средством и пользоваться зеркалом заднего вида.

4.2.2. Багаж перевозится в багажном отделении транспортного средства. Габариты багажа должны позволять осуществлять его перевозку с закрытой крышкой багажного отделения. Перевозка багажа без сопровождения владельца не допускается.

4.2.3. Не допускается к перевозке багажом и провозу в составе ручной клади взрывчатых и опасных (легковоспламеняющиеся, взрывчатые, токсичные, коррозионные и другие) веществ, режущих предметов и огнестрельного оружия без чехлов и упаковки, животных и птиц (кроме собак мелких пород в намордниках и на поводках, кошек в корзинах и мелких птиц в клетках или в специальных контейнерах).

4.3. Оформление и оборудование транспортного средства

4.3.1. Транспортное средство, предоставленное для таксомоторной перевозки пассажиров и багажа, должно быть оборудовано опознавательным фонарем «свободен» оранжевого цвета, устанавливаемого на крыше автомобиля.

4.3.2. На обоих бортах транспортного средства наносится композиция из черных квадратов, расположенных в шахматном порядке.

4.3.3. В случае если плата за пользование транспортным средством осуществляется на основании тарифов за расстояние перевозки и (или) время использования, оно должно быть оборудовано таксометром.

4.3.4. На обоих бортах транспортного средства указывается полное или краткое наименование фрахтовщика. Размеры надписей на борту транспортного средства должны обеспечивать хорошую видимость с расстояния не менее 3 м.

4.3.5. Внутри салона в нижнем правом углу ветрового стекла размещается табличка с указанием времени окончания рабочей смены.

4.3.6. На передней панели автомобиля справа от водителя размещаются: сведения о тарифах, визитная карточка водителя с фотографией, наименование и номера контактных телефонов контролирующей организации.

4.3.7. В салоне транспортного средства должна находиться брошюра о правилах пользования транспортным средством, предоставляемым для выполнения таксомоторной перевозки пассажиров и багажа, которая предоставляется фрахтователю по его требованию.

Продолжение Проекта «Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом» будет опубликован в следующем номере нашего издания.

Целевая рассылка издания

- 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);
- Генеральная прокуратура Российской Федерации;
- Министерство внутренних дел Российской Федерации;
- Администрации регионов Российской Федерации;
- Министерства, департаменты и комитеты транспорта регионов Российской Федерации;
- Управления внутренних дел регионов Российской Федерации;
- Мэрия г. Москвы;
- Прокуратуры города Москвы и ее административных округов;
- Департамент природопользования и охраны окружающей среды города Москвы;
- Департамент транспорта и связи города Москвы;
- Префектуры административных округов города Москвы;
- Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения ГУВД города Москвы;
- Российский автотранспортный союз – региональные отделения;
- Московский Транспортный Союз;
- Члены некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»;
- Транспортные компании и индивидуальные предприниматели, обслуживающие международные и междугородные маршруты;
- Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт;
- Региональные ВУЗы автотранспортного профиля;
- Московский автомобильно-дорожный институт (ГТУ);
- Национальный фонд защиты прав потребителей;
- Отечественные производители автобусов;
- Зарубежные производители автобусов.



Смоленское региональное отделение РОСПО активно участвует в развитии НП «ЕТС « Российские Российские Автобусные Линии» в Смоленской области

«Вы нам только шепните – мы на помощь придём!...»

Уже четвёртый год существует и активно действует на героической смоленской земле региональное отделение **Общероссийской общественной организации «Российская организация сотрудников правоохранительных органов» - РОСПО**. Инициаторами создания на Смоленщине этой общественной организации стали кадровые офицеры спецподразделений смоленской милиции. Возглавляет Смоленское региональное отделение РОСПО полковник внутренней службы Вячеслав Эдуардович Попов.

Казалось бы, четыре года – срок относительно небольшой. Но, тем не менее, сделано за это время немало. И без преувеличения можно сказать, что достижения у смоленского отделения РОСПО весьма серьёзные. Многому впору позавидовать или взять за образец любой другой, мало-мальски уважающей себя общественной организации.

Прежде всего – это та реальная помощь и поддержка, которую смоленское региональное отделение РОСПО оказывает ветеранам службы в правоохранительных органах, семьям погибших в «горячих точках» и от рук вооружённых преступников сотрудников подразделений специального назначения. В Смоленской области таких семей – 12. В числе получающих ежемесячное денежное пособие от РОСПО семьи Героев России Алексея Буханова, Владимира Максакова, Александра Панова. А в канун празднования дня Великой Победы, по обращению руководства УФСИН по Смоленской области, из средств РОСПО была оказана материальная помощь ветеранам службы в системе исполнения наказаний. Можно только представить удивление и радость ветеранов, которым члены Правления РОСПО привозили деньги и букеты цветов прямо домой, сделав настоящий сюрприз к празднику. Выделяются смоленским отделением РОСПО и средства на лечение бойцов спецподразделений, получивших ранения и увечья в ходе антитеррористической операции в Чечне.

Особую заботу уделяет Смоленская региональная организация РОСПО военно-патриотическому воспитанию молодёжи, её спортивной и физической подготовке. С этой целью организация оказывает шефскую помощь ДЮСШ № 7, которую возглавляет тренер по самбо, 6-ти кратный чемпион мира среди ветеранов, заслуженный мастер спорта и член РОСПО Олег Владимирович Долгишев. В апреле этого одна из воспитанниц школы – Егорова Людмила завоевала титул чемпионки России по борьбе самбо среди студентов и сейчас готовится к чемпионату мира, который будет проходить в декабре 2007 года в Москве. Под эгидой РОСПО и при организационной поддержке Управления Федеральной службы исполнения наказаний по Смоленской области в феврале проводится ежегодный Международный юношеский турнир по волейболу - с участием команд из Белоруссии и России, - посвящённый памяти погибших сотрудников подразделений специального назначения. На турнир – ровесник самого смоленского отделения РОСПО – всегда приглашаются родные погибших. В числе организуемых РОСПО спортивных акций – молодёжный турнир по шахматам на Соколей горе, ряд других мероприятий.

Не оставляют члены РОСПО своим вниманием и детей, оставшихся без попечения родителей. Смоленская региональное отделение шефствует над православным приходом в Смогирях, оказывая помощь местному настоятелю в обустройстве своеобразного «семейного приюта», в котором получают духовно-нравственное воспитание дети из интернатных учреждений. По праздникам для воспитанников Ярцевского дома-интерната члены РОСПО совместно с сотрудниками УФСИН по Смоленской области организуют «сладкие столы», детишки получают подарки. В прошлом году организация приобрела для интерната домашний кинотеатр.

Многих, наверное, удивит, что все средства организации формируются исключительно за счёт членских взносов и добровольных пожертвований. Но, тем не менее – это так. При этом с каждым годом смоленское региональное отделение РОСПО расширяет сферу своей деятельности. Растут и его ряды. На сегодняшний день в организации состоит уже около ста человек. Большинство – действующие сотрудники правоохранительных органов и подразделений специального назначения, прошедшие не одну «горячую точку». Есть и те, кто, выйдя на пенсию, занимается бизнесом – и оказывает помощь организации. Когда ребята из РОСПО, собираясь вместе по торжественным случаям, надевают парадные мундиры – глаза присутствующих буквально слепит от сияния бесчисленного количества боевых орденов и медалей на кителях. Но в составе РОСПО ни один человек не работает ради наград и неких «политических дивидендов». Просто таково жизненное кредо этих сегодняшних «рыцарей без страха и упрёка» - служить России и помогать людям.



Советник Центрального Совета РОСПО, полковник внутренней службы Ходченков В. В. поздравляет с Днем Победы ветерана УИН Ребикова А. И. и вручает подарки и материальную помощь.

Сотрудники подразделений специального назначения Смоленской области вручают цветы, подарки и материальную помощь родственникам погибших спецназовцев.



Команды участников турнира.

Открытие четвертого международного турнира по волейболу среди юношей, посвященного памяти погибших сотрудников подразделений специального назначения Смоленской области 19-21 февраля 2007 года. Турнир проводится ежегодно под эгидой Смоленского регионального отделения РОСПО и организационной поддержке УФСИН России по Смоленской области. Справа начальник УФСИН России по Смоленской области, полковник внутренней службы Коновалов И. В. В центре председатель Смоленского регионального отделения РОСПО, полковник внутренней службы Попов В. Э., выступает с приветственной речью. Слева отец Анатолий, освещающий турнир.

