

**ОТЧЁТНЫЙ ДОКЛАД**  
**Правления и Исполнительной Дирекции МАП ГЭТ**  
Вице-Президент КОРОЛЬКОВ С.К.

г. Москва

5 февраля 2015 г.

*Период работы — с июля 2010 г. по февраль 2015 г.*

Уважаемые коллеги, члены Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта! Уважаемые гости!

**Общие положения**

Год 2015 — это юбилейный год для МАП ГЭТ. В 1990 году, 25 лет тому назад, единодушным решением руководителей предприятий ГЭТ Советского Союза была реализована идея создания организации, которая будет объединять предприятия городского электротранспорта в целях сохранения устойчивых профессиональных связей и более интенсивного развития отрасли. Были определены приоритеты деятельности Ассоциации: содействие научно-техническому прогрессу на городском транспорте, активный обмен опытом по повышению экономической эффективности работы эксплуатационных предприятий и уровня технического обслуживания подвижного состава, развитие городской маршрутной сети, обеспечение безопасности движения, модернизация инфраструктуры и целый ряд других задач. И может быть исключительно важное — это поддержание и сохранение устойчивых взаимно полезных и дружеских связей между предприятиями отрасли.

Нужно отметить, что все 25 лет усилия по достижению поставленных целей постоянно находили своё отражение в работе Ассоциации, и Ассоциация в большей мере осуществила и сохранила своё предназначение. В состав ассоциации входили практически все предприятия ГЭТ городов Советского Союза. Активность членов была очень высока и авторитет самой организации всегда был неоспорим.

В то же время за прошедшие 25 лет произошли большие изменения в Ассоциации. Из всесоюзной Ассоциации, после распада СССР, она превратилась в Международную организацию, сохранив в своём составе большинство предприятий ГЭТ России и стран СНГ. За истекшие годы изменилась и содержательная составляющая деятельности МАП ГЭТ. Гигантскими темпами развивались в этот период во всём мире промышленные и информационные технологии. Конечно, они нашли своё применение во всех отраслях промышленности, в том числе и на транспорте, что существенно сказалось на целевой ориентации функционирования организации.

Быстро развивающийся процесс автомобилизации на постсоветском пространстве тоже внёс свои глобальные коррективы в направленность деятельности МАП ГЭТ. Цель активного развития превратилась в ряде случаев в необходимость реального выживания.

К огромному сожалению, выжить удалось не всем трамвайно-троллейбусным предприятиям. Ряд городов России приостановил или прекратил работу городского электротранспорта. Некоторые города ограничились сокращением маршрутной сети. В общей сложности инфраструктура ГЭТ сократилась на 18–20%, а перевозка пассажиров уменьшилась более чем в 3 раза. Многие предприятия, которые сохранили свою деятельность, из-за острого бюджетного дефицита местных органов власти и остаточного принципа финансирования находятся в состоянии крайней ограниченности в средствах и возможностях. Более 80% трамвайного и более 70% троллейбусного парка эксплуатируется в «послеамортизационном» периоде. Путь хозяйство, системы энергоснабжения, производственная база находятся в крайне изношенном состоянии. Естественно, вызвать чувство симпатии у пассажиров такой транспорт не может. Тем не менее, доля пассажироперевозок городским электротранспортом остается значительной и составляет 30% от общегородских пассажирских перевозок. Поэтому улучшение состояния и обеспечение развития ГЭТ сегодня является архиважной задачей, как для исполнительных органов власти, так и различных общественных структур, включая нашу Ассоциацию.

Ассоциация с благодарностью оценивает плодотворные усилия, прилагаемые для развития и роста влияния отрасли Президентами Ассоциации Александром Михайловичем УЛЬЯНОВЫМ, Владимиром Александровичем ВЛАСОВЫМ, Валерием Александровичем АЛЁШИНЫМ, Олегом Георгиевичем ТИРБАХОМ, Юрием Николаевичем ГОРЛИНЫМ и Александром Владимировичем МИРОШНИКОМ. Члены Ассоциации также понимают, что вся тяжесть и ответственность в организационной и подготовительной работе Ассоциации выполняется её Исполнительной дирекцией, к работе которой мы относимся с полным уважением и доверием. Исполнительную дирекцию возглавляли В.А. Алёшин, О.Г. Тирбах, И.В. Гуделайтис и в настоящий момент Л.В. Казакова. Огромное спасибо Вам, дорогие коллеги, и всем сотрудникам Исполнительной дирекции!

## Отчётный период

Текущий период деятельности Правления Ассоциации и Исполнительной дирекции отсчитывается от конференции, прошедшей в городе Иркутске в 2010 году. Конференция избрала своим Президентом Александра Владимировича МИРОШНИКА, руководителя Екатеринбургского трамвайно-троллейбусного управления и Правление в составе 16 человек, включая Президента и четырёх вице-президентов Ассоциации: Бориса Иосифовича ТКАЧУКА, Сергея Ивановича ПАРФЁНОВА, Галину Васильевну ГЕРЦ и Сергея Константиновича КОРОЛЬКОВА.

Полгода спустя на собрании Ассоциации в г. Челябинске в ноябре 2011 года Исполнительным Директором была избрана Людмила Владимировна КАЗАКОВА.

Что же представляла собой Ассоциация ГЭТ в период с 2010 по 2015 годы? Структурная составляющая ассоциации в динамике также имеет свою характерную особенность. Значительная часть вступающих членов была представлена предприятиями, производящими подвижной состав ГЭТ и комплектующие к нему, разработчиками и изготовителями новых технологий для городского пассажирского транспорта, производителями инфраструктуры для ГЭТ и коммерческими организациями, специализирующимися на продвижении продукции ГЭТ.

Всего за период с 2010 по 2014 г. в МАП ГЭТ вступило 19 организаций. Особенность этого периода заключается в том, что приоритет электротранспортных предприятий, изначально заложенный идеологией ассоциации, стал несколько снижаться в основном за счёт уменьшения числа эксплуатационных предприятий, а также за счёт вступления новых членов — предприятий производства и услуг. Сравнение начала и конца отчётного периода по составу ассоциации выглядит следующим образом:

	2010 год		2014 год	
Численность МАП ГЭТ	162	100%	143	100%
В том числе эксплуатационные предприятия	98	60.5%	77	53.8%
Предприятия изготовители и поставщики сервисных услуг	49	30.2%	52	36.4%
Профильные институты и НИИ	2	1.2%	2	1.4%
Коммерческие организации	13	8.0%	12	8.4%

Как видите, уважаемые коллеги, состав членов ассоциации имеет тенденцию к сокращению, причём главным образом за счёт уменьшения доли эксплуатационных предприятий. В чем же причина происходящего?

*Во-первых*, это связано с углублениями кризисных процессов в отрасли городских пассажирских перевозок из-за отсутствия федерального нормативно-правового регулирования. Долгожданный закон об организации регулярных городских пассажирских перевозок так до сих пор не принят. В городах Российской Федерации, где находится основная часть эксплуатационных предприятий-членов МАП ГЭТ, муниципальные перевозчики пассажирского транспорта находятся в острой конкурентной борьбе с коммерческими перевозчиками. Отношения эти не регулируются или слабо регулируются местными органами власти, в чьём ведении находится городской пассажирский транспорт. Муниципальный

транспорт, в том числе ГЭТ, особенно, транспорт большой и особо большой вместимости, рассчитанный на большие пассажиропотоки, неуклонно теряет пассажира, который «растаскивается» неуправляемым или слабо контролируемым по количеству коммерческим транспортом. «Классические» предприятия-перевозчики, эксплуатирующие подвижной состав большой вместимости, беднеют, сокращаются, закрываются. В лучшем случае, сливаются, объединяя горэлектротранспорт с автобусным транспортом. Но это уже новые предприятия, которые не всегда сохраняют своё присутствие и членство в ассоциации.

*Мы не говорим о том, что электротранспорт должен быть только муниципальным, мы говорим о необходимости социальной ответственности власти в создании равной и конкурентной среды при формировании экономически обоснованной маршрутной сети и тарифов перевозок, учитывающей очевидные экологические и социальные преимущества электротранспорта.*

*Во-вторых,* в последние годы идёт активное и часто не долгосрочное перестроение руководящего состава предприятий ГЭТ, что само по себе осложняет ситуацию. Период работы в должности директора транспортного предприятия 5 лет сейчас уже считается большим. За такой короткий период руководители не всегда успевают профессионально освоиться, не то чтобы включиться в активную работу ассоциации.

*Учитывая этот аспект, возрастает роль ветеранов ассоциации в передаче опыта и товарищеского духа отношений коллег и накопленных положительных результатов деятельности МАП ГЭТ.*

## **Общероссийское отраслевое объединение работодателей «ГЭТ»**

Президент ассоциации, Правление и Исполнительная дирекция, грамотно и своевременно должны осознавать и оценивать изменение ситуации в отрасли и правильно на неё реагировать. Опыт показывает, что сотрудничество в едином целевом и функциональном поле с Общероссийским отраслевым объединением работодателей «ГЭТ», которое на правах коллективного члена входит в состав МАП ГЭТ и составляет 47% её общего состава, способствует работе Ассоциации. Более того, эти две организации органично срабатываются, дополняя друг друга. Как вы помните, уважаемые коллеги, в 2009 году в Москве состоялось заседание ОООР «ГЭТ», где было принято решение о вхождении Объединения в состав Ассоциации и создании единой Исполнительной дирекции, действующей по согласованному плану, утверждённому Президентом МАП ГЭТ и Председателем Совета ОООР «ГЭТ».

Прежде всего, это сотрудничество проявляется в разработке и поэтапной реализации программного документа — «Стратегии развития ГЭТ», а также предложения — «Основные принципы развития транспортных систем городов». Созданием этих программных документов в период поиска государствами постсоветского пространства наиболее эффективных путей развития отрасли городского пассажирского транспорта наша ассоциация проявила свою чёткую позицию относительно модели устройства и организации управления городскими пассажирскими перевозками. Заключается она в планомерном создании и развитии комплексной маршрутной схемы города на основе градостроительного плана и с учётом действующих пассажиропотоков, установлении единых минимальных стандартов качества обслуживания, обеспечении нормативно-технического регулирования для всех перевозчиков, необходимости поднятия на федеральный уровень основных вопросов правового и технического регулирования в отрасли. Такая общая позиция сформировалась в ассоциации и общероссийском объединении на основе профессионального знания дела и опыта членов ассоциации и наших коллег из других зарубежных стран.

Активное продвижение принятой идеологии — одна из важнейших задач сегодняшней деятельности ассоциации. В лагере сторонников этой идеологии находится вся отраслевая наука, руководители муниципальных предприятий, общественность, представленная пассажирами, например, движение «Город и транспорт», фонд «Городские проекты» и др. Противники этой идеологии — те, кто не за прозрачные рыночные, а за «базарные» отношения в сфере городских пассажирских перевозок. «Базарные» отношения — это то, что на улицах большинства городов есть сейчас. Это вытеснение из сферы деятельности транспорта большой

вместимости и в первую очередь ГЭТ, нерыночный захват выгодных маршрутов и прочее. Вопросы безопасности, высокопрофессиональной подготовки кадров, экологии, социальной ответственности, доступности общественного транспорта для маломобильных категорий граждан, современные системы навигации, унифицированные системы оплаты проезда, создание комфортных и эстетичных условий для пассажиров — это трудно решаемые проблемы в условиях отсутствия национальных стандартов качества перевозок и должного контроля над их соблюдением. Но это как раз те задачи, которые обязана решать городская власть для жителей городов. Международная ассоциация и Общероссийское объединение работодателей прилагают серьёзные усилия для продвижения выработанной стратегии: это и стремление к участию в законотворчестве, и активное использование СМИ для её пропаганды как среди транспортного сообщества, так и среди администраций городов, депутатского корпуса, просто граждан.

С целью правового закрепления положений Стратегии было инициировано и проведено в апреле 2013 года Комитетом по транспорту ГД заседание с вопросом «О нормативно-правовом регулировании деятельности городского электрического транспорта». На это заседание по нашему предложению были приглашены представители отрасли ГЭТ из городов России, ответственные руководители ряда министерств. Председателем совета ОООР «ГЭТ» был подготовлен доклад о положении дел в отрасли. Выступили руководители предприятий-перевозчиков, заводов-изготовителей подвижного состава, профсоюзные деятели. Все единодушно констатировали кризисное состояние городского электрического транспорта и тесно связанного с ним отечественного транспортного машиностроения. Высказывалась обеспокоенность необратимыми процессами, уже происходящими в этой сфере. Правление ассоциации, Совет ОООР «ГЭТ», Исполнительная дирекция, а также актив руководителей разработали и предложили заседанию Комитета проект рекомендательного документа, содержащий перечень предложений для включения в проект закона «О регулярных пассажирских перевозках».

К огромному сожалению, Комитет по транспорту, закончив слушания и приняв подготовленные предложения, ограничился тем, что принял к сведению полученную информацию и не принял пока никаких решений.

Тем не менее, жизнь не стоит на месте и здоровое, справедливое, разумное начало всё равно пробивает себе дорогу. В целом ряде городов, не без трудностей, конечно, начали разрабатываться и внедряться программы транспортного развития.

*Руководство МАП ГЭТ высоко оценивает положительный опыт работы Общероссийского отраслевого объединения «ГЭТ» и считает важным моментом своей деятельности способствовать созданию и поддержке деятельности национальных ассоциаций и союзов для повышения результативности работы отрасли и тесного плодотворного взаимодействия между коллегами. Такие формальные или неформальные объединения уже существуют в Белоруссии, Казахстане, Молдове и других странах.*

## **Научно-практическая деятельность. Конференции и выставки**

Для того, чтобы продемонстрировать свои достижения, лучший опыт, новые разработки, обсудить идеи и найти решения, с 2011 года наша ассоциация, в последние годы — совместно с Международной ассоциацией «Метро» проводит ежегодную международную выставку-форум продукции и услуг для электротранспорта «ЭлектроТранс». Традиционно она проходит в апреле–мае на одной из выставочных площадок Москвы. В этом году «ЭлектроТранс-2015» состоится 13-15 мая в Сокольниках. Постепенно это мероприятие приобретает всё больший авторитет как в транспортном сообществе и смежных отраслях, так и среди властных структур и обычных граждан. Количество участников выставки, а также количество посетителей достаточно велико и имеет тенденцию роста.

Во время проведения форумов «ЭлектроТранс» прошли четыре тематические конференции:

1. 2011 год: «Электротранспорт — основа системы общественного транспорта современного города»

2. 2012 год: «Тенденции развития ЛРТ в России и СНГ»
3. 2013 год: «Современные концепции развития ГЭТ в системе городских пассажирских перевозок»
4. 2014 год: «Лицо города — общественный транспорт. Прогрессивные решения в структуре, функционировании, оснащении», «Пути модернизации транспортной инфраструктуры муниципальных образований. Успешный опыт городов России и зарубежных стран».

В формате круглых столов обсуждались вопросы:

1. 2011 год: «Опыт сохранения и развития сети горэлектротранспорта. Перспектива ЛРТ»
2. 2012 год: «Законодательные проблемы реформирования ГЭТ»
3. 2013 год: «Планирование транспортной инфраструктуры. Эксплуатация ТПУ»
4. 2014 год: «Развитие транспортного машиностроения. Перспективный подвижной состав»

Особый интерес к выставке, конечно, проявляют сами транспортники и специалисты, работающие в области защиты экологии; нередкие гости — молодежь и студенты.

Деловая программа всегда представлена большой конференцией по тематике ГЭТ, рядом круглых столов, семинаров по всем направлениям деятельности предприятий ГЭТ. Так, предстоящая конференция на форуме «ЭлектроТранс 2015» будет посвящена теме исполнения законов «О транспортной безопасности», «О технических осмотрах транспортных средств», «О страховании пассажиров», «О госзакупках». Ни для кого из Вас, коллеги, не секрет, что эти четыре закона являются самыми проблемными в исполнении для предприятий пассажирского транспорта и особенно ГЭТ. В настоящее время ведутся переговоры с рядом министерств о взаимодействии по подготовке к обсуждению этих тем и участию в них представителей профильных министерств. Мы надеемся, что это даст определённый импульс к разрешению пока абсолютно неподвижных вопросов в отношении электротранспорта по требованиям вышеуказанных законов.

Нельзя не остановиться и на выставочной части. На ней представлен обширный перечень новых разработок. Это низкопольные троллейбусные и трамвайные вагоны нового поколения, подвижной состав с автономным ходом, образцы техники с применением новых материалов, энергоэффективное оборудование, электронные системы управления тяговым приводом, системы бортовой диагностики, системы кондиционирования, устройства обеспечения доступности для маломобильных граждан. Современные образцы подвижного состава представляют заводы УКВЗ, «Уралтрансмаш» — по выпуску трамваев, «Тролза», «Транс-Альфа», «Белкоммунмаш», СВАРЗ-МАЗ — по выпуску троллейбусов. К сожалению, прекратил свою деятельность ПТМЗ в Санкт-Петербурге. В то же время, новая компания «Транспортные системы» разработала и начала выпускать трамвайные вагоны широкого модельного ряда и самых современных характеристик.

Достаточно большую долю в обновлении парка подвижного состава ГЭТ занимает модернизация. Целый ряд эксплуатационных предприятий на собственной производственной базе проводят восстановительные работы, включая капитальный ремонт трамваев и троллейбусов с глубокой модернизацией.

Широко представлены в экспозиции выставки «ЭлектроТранс» комплектующие для подвижного состава ГЭТ, новые технологии оплаты проезда и учёта пассажиропотока, информационные системы, контрольно-измерительные приборы.

Отдельная тема — инфраструктура ГЭТ и вообще городская транспортная инфраструктура. По мнению многих членов ассоциации, выставка-форум «ЭлектроТранс» — это важнейший элемент в деятельности ассоциации, объединяющий одновременно несколько направлений работы.

В соответствии с годовым планом мероприятий, за истёкший период были проведены научно-практические конференции с различной тематикой, технические семинары. Причём они были подготовлены как по инициативе и при участии Правления и Исполнительной дирекции МАП ГЭТ, так и в рамках региона, по инициативе отдельных членов МАП ГЭТ или региональной группы. Это, безусловно, положительный фактор. Особенно хочется отметить в

этом плане активность Московской региональной группы, Уральской региональной группы с центром в Челябинске и Сибирской — в Новосибирске. Предприятие города Москвы «Мосгортранс» проводит на регулярной основе научно-технические советы (НТС) с различной тематикой по проблемным и перспективным вопросам городского пассажирского транспорта с приглашением заинтересованных организаций и коллег.

*Правление считает очень важным проведение тематических конференций и выставок с всё более глубоким рассмотрением проблем отрасли, подготовкой рекомендаций и проектов законодательных инициатив. С этой целью было бы крайне желательным усиление состава Исполнительной дирекции соизидательными работниками, способными выполнить подготовительную работу по разработке таких документов. Поддержку таким инициативам могли бы оказать предприятия-производители оборудования и поставщики услуг для создания правовых условий для сохранения и устойчивого развития рынка ГЭТ. Такой подход позволит перейти от корпоративных инициатив отдельных членов к проведению отраслевой компании.*

## **Отчёты и бюджет**

Ежегодно в конце календарного года проводились совместные заседания Правления МАП ГЭТ и Совета ОООР «ГЭТ», где заслушивались отчёты Исполнительной дирекции о выполненной за год работе, динамике изменения состава ассоциации и перемещениях в руководящих органах, исполнении обязательств предприятий по уплате членских взносов, ходе выполнения бюджета. Здесь же утверждался бюджет на следующий год, план мероприятий и размер членских и вступительных взносов. Так, за отчётный период шкала взносов изменилась один раз в три года в ноябре 2011 года на 2012–2014 гг. и в декабре 2014 года на предстоящий период.

## **Профессиональное мастерство и повышение квалификации**

Ещё одним очень важным направлением работы ассоциации является повышение уровня профессионального мастерства водителей горэлектротранспорта и укрепление престижа профессии водителя. Минтранс РФ как федеральный ведомственный орган, уделяя этому вопросу серьёзное внимание, включил в ФЦП по обеспечению безопасности движения статьи расходов на проведение конкурсов профмастерства водителей, в том числе и ГЭТ. Мы считаем этот факт чрезвычайно важным результатом нашей с вами совместной работы. Конкурсы профмастерства водителей трамвая и троллейбуса проводятся с 1974 года. До 2010 года отраслевое ведомство в лице министерства оказывало только организационную поддержку в этом вопросе. Начиная с 2011 года, Минтранс стал заказчиком и организатором этих конкурсов в соответствии с ФЦП. Он же финансирует проведение и призовой фонд победителям. Исполнительная дирекция с этого времени участвует в качестве подрядчика, исполнителя работ и тем самым зарабатывает деньги для пополнения бюджета ассоциации.

*Конкурсы и выставка — это два инициативных мероприятия Ассоциации, которые увеличивают статью доходов в бюджете ассоциации и способствуют умеренному росту суммы членских взносов.*

Конкурсы проводятся как всероссийские, но всегда в качестве гостей приглашаются к участию водители предприятий из стран СНГ, что по факту делает их международными. Последний конкурс Минтранс хотел провести в Крыму, но по ряду обстоятельств мы были вынуждены перенести его проведение в г. Ижевск, где за самый короткий срок было всё подготовлено и проведено на высоком уровне. За что от имени Правления хочется поблагодарить Батова Андрея Александровича и в его лице коллектив предприятия «Ижгорэлектротранс». Победителям конкурса награды вручаются на торжественном собрании Минтранса в День работников автомобильного и городского пассажирского транспорта.

*Примечательно, что установление профессионального праздника городских транспортников произошло исключительно по инициативе и благодаря усилиям нашей Ассоциации и Российского профсоюза жизнеобеспечения. Праздник был установлен в июне 2012 года Указом Президента РФ и празднуется ежегодно в последнее воскресенье октября.*

Коллеги! Нельзя не затронуть ещё несколько тем, которые находятся в поле ответственности Правления и Исполнительной дирекции. Это повышение квалификации и аттестация руководителей эксплуатационных предприятий. Несмотря на то, что нормативно-техническая документация устарела и юридически недействительна, аттестацию руководителей по ней никто не отменял. За неимением на федеральном уровне никаких структур, уполномоченных это делать и категорическим нежеланием в регионах органами муниципального управления этим заниматься, эта забота легла на плечи дирекции. В плановом порядке 2 раза в год для членов МАП ГЭТ в Москве на базе специализированного высшего учебного заведения проводится 40-часовая подготовка и аттестация на знание ПТЭ и технологии ремонта колёсных пар трамваев.

*Проблематика формирования нормативной и правовой базы деятельности ГЭТ должна остаться в программе работы МАП ГЭТ и быть выделена в отдельные проект её работы.*

## **Информационное обеспечение деятельности МАП ГЭТ**

Вы знаете, уважаемые коллеги, что основным информационным носителем на протяжении многих лет был информационный бюллетень Ассоциации, который готовила и рассылала Исполнительная дирекция 2 раза в год. В настоящее время, начиная с 2010 года, у ассоциации есть свой интернет ресурс — совмещенный веб-сайт Ассоциации и Объединения [www.mapget.ru](http://www.mapget.ru). Возможно, он развивается медленно, неполно и не всегда оперативно пополняется информацией. Этому есть определённые объективные организационные и финансовые причины, но главное — он есть, и мы все, и не только члены ассоциации, а все желающие и равнодушные могут заходить на сайт для получения необходимой оперативной и стратегической информации и обмениваться интересными новостями. Уверен, что при небольших дополнительных усилиях членов Ассоциации мы сможем активизировать работу на сайте, что послужит на пользу всей отрасли.

## **Международная деятельность**

Созданная как всесоюзная ассоциация, наша организация получила статус международной благодаря активной позиции в этом вопросе Олега Георгиевича Тирбаха, Президента Ассоциации с 1995 по 2001 год, человека удивительной судьбы и безоговорочного сторонника благородных целей Ассоциации. Сохранение и преобразование существовавших ранее республиканских связей в разряд международных потребовал от Президента и членов ассоциации не малых усилий. К сожалению, изменение политических и экономических ориентиров в государствах постсоветского пространства привело к изменению состава её членов. Ассоциацию покинули предприятия Латвии, Литвы и Эстонии, а впоследствии и украинская корпорация электротранспортников. После закрытия электротранспортных предприятий в Грузии и Азербайджане и Туркмении её представители тоже покинули ассоциацию. Непростая обстановка сложилась в государствах Азиатского региона: Казахстане, Узбекистане и Армении. В целом сохранили свой устойчивый интерес к развитию электротранспорта в России, Белоруссии, Таджикистане, Молдавии и Приднестровье, Киргизии.

Членами МАП ГЭТ являются предприятия Монголии и Чехии.

*Правление считает чрезвычайно важным расширение нашей членской базы за счёт активного и заинтересованного вовлечения предприятий стран СНГ и евразийского региона со схожим состоянием государственных экономик в работу МАП ГЭТ. Перспективным представляется вовлечение в работу Ассоциации эксплуатационных предприятий Китая.*

Вместе с тем необходимо сохранять и поддерживать отношения с авторитетными международными транспортными ассоциациями и объединениями. В конце 1990-х — начале 2000-х годов МАП ГЭТ был членом Международного союза общественного транспорта (МСОТ) — наверное, самого представительного объединения предприятий и администраций общественного транспорта: от водного — до пригородного железнодорожного. Членство во МСОТ было предоставлено на льготных условиях на ограниченное время. Достичь

приемлемого соглашения для коллективного членства МАП ГЭТ во МСОТ после окончания льготного периода пока не удалось, но членами Правления ведётся постоянная переговорная работа. Некоторые члены нашей ассоциации являются индивидуальными членами МСОТ и принимают участие в его деятельности. МСОТ — открытое объединение и приветствует всех транспортников (в том числе и не своих членов) на публичных мероприятиях: выставках и конгрессах. Делегация МАП ГЭТ не раз принимала участие во всемирных конгрессах МСОТ.

Российские представители и члены нашей ассоциации занимают влиятельные посты во МСОТ: П.В. Иванов, заместитель председателя Правительства МО и С.К. Корольков (ваш слуга) входят в состав политсовета МСОТ, Д.В. Пегов, руководитель московского метрополитена — председатель Исполкома Евразийской секции МСОТ, а Е.Ф. Михайлов, руководитель ГУП «Мосгортранс» — председатель Ассамблеи Евразийской секции.

Следует подчеркнуть, что проблематике транспорта стран с развивающейся экономикой МСОТ уделяет крайне мало внимания и практически не раскрывает её особенностей.

*МАП ГЭТ в этом плане является на сегодняшний день единственной крупной ассоциацией электротранспортных предприятий, находящихся в близких политических, правовых и экономических условиях, что, несомненно, мы обязаны учесть в своей работе.*

В тоже время участие в работе МСОТ крайне важно для ознакомления с современными методами финансирования и регулирования городского транспорта, сверке собственных и общепринятых приоритетов в принятии управленческих решений, для обмена опытом по эффективности и целесообразности использованию новых технических решений на подвижном составе и в инфраструктуре.

*Правление считает важным выработать наиболее приемлемую форму взаимодействия, обмена информацией и проведению совместных мероприятий с МСОТ. Такой опыт у нас имеется — успешная конференция по ЛРТ в Санкт-Петербурге в 2011 году.*

## **Организационная структура Ассоциации**

Уважаемые коллеги! В соответствии с Уставом вся деятельность ассоциации организовывается органами управления ассоциацией. Высшим органом управления является Собрание членов ассоциации. Собрание правомочно, если на нём присутствует не менее половины членов. Для принятия решения по выборам Президента и членов Правления необходимо 2/3 голосов от числа присутствующих на собрании. Между собраниями управляющими и организующими органами Ассоциации являются Президент, Правление и Исполнительный директор. Все органы выборные. Выборный период — 4 года. Правление возглавляется Президентом. В состав действующего Правления входят 15 членов. Из них 4 вице-президента и 10 членов, включая Исполнительного директора. Такая структура и численность отвечает потребностям организации работы и может быть сохранена. Направления деятельности и ответственные за направления деятельности, безусловно, могут меняться. Члены Правления, представляющие регионы, занимаются вопросами привлечения к проводимым мероприятиям максимально большего числа участников, контролируют своевременность уплаты членских взносов, способствуют вовлечению новых членов в Ассоциацию.

На сегодня, как уже говорилось ранее, численность ассоциации составляет 142 члена. На последнем Правлении МАП ГЭТ за длительную неуплату членских взносов (в течение 3 лет) и потерю связи с ассоциацией были исключены и выведены из состава ассоциации в общей сложности 22 организации. Из числа оставшихся полностью оплатили взносы на 2014 год 69 организаций, частично оплатили — 16, не оплатили — 57 организаций. Сумма задолженности по 2014 году составляет 1880 тыс. рублей и 11500 евро. В процентном отношении это составляет 52,9%. Правление и Исполнительная дирекция вели работу в соответствии с Уставом и утверждёнными годовыми планами мероприятий. В функции Исполнительной дирекции входила организационная подготовка мероприятий и их проведение совместно с предприятием, на базе которого это мероприятие проводилось. Дирекция также является центром сбора, обработки и обмена информацией — оперативным штабом МАП ГЭТ. За отчётный период научно-практические конференции и заседания Правления прошли в



следующих городах: Вологда, Ярославль, Пермь, Нижнекамск, Ижевск, Пятигорск, Краснодар (на базе отдыха в Анапе), Кишинёв, Санкт-Петербург, Москва, Ереван.

Бухгалтерский учёт деятельности ассоциация (отчёт ревизионной комиссии об этом заслушаем) вела в соответствии с требованиями действующего законодательства РФ.

Уважаемые коллеги и друзья, сегодня нам предстоит выбрать Президента ассоциации и Правление на очередной период. В преддверие выборов были проведены активные компании в поддержку кандидатов. Мы ожидаем, что в своих выступлениях претенденты на пост Президента Ассоциации раскроют основные программные моменты своего видения путей развития и повышения авторитета Ассоциации. Я искренне надеюсь на то, что нам удастся объективно оценить профессиональный опыт, влияние и возможности кандидатов, их приверженность идеалам ассоциации, а наши решения будут продиктованы исключительно здравым смыслом и пользой делу.

Я желаю нам конструктивной и успешной конференции.

Спасибо за внимание!

**Вице-президент МАП ГЭТ  
КОРОЛЬКОВ С.К.**