

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 1 (45) январь–февраль

2013

Читайте в номере:

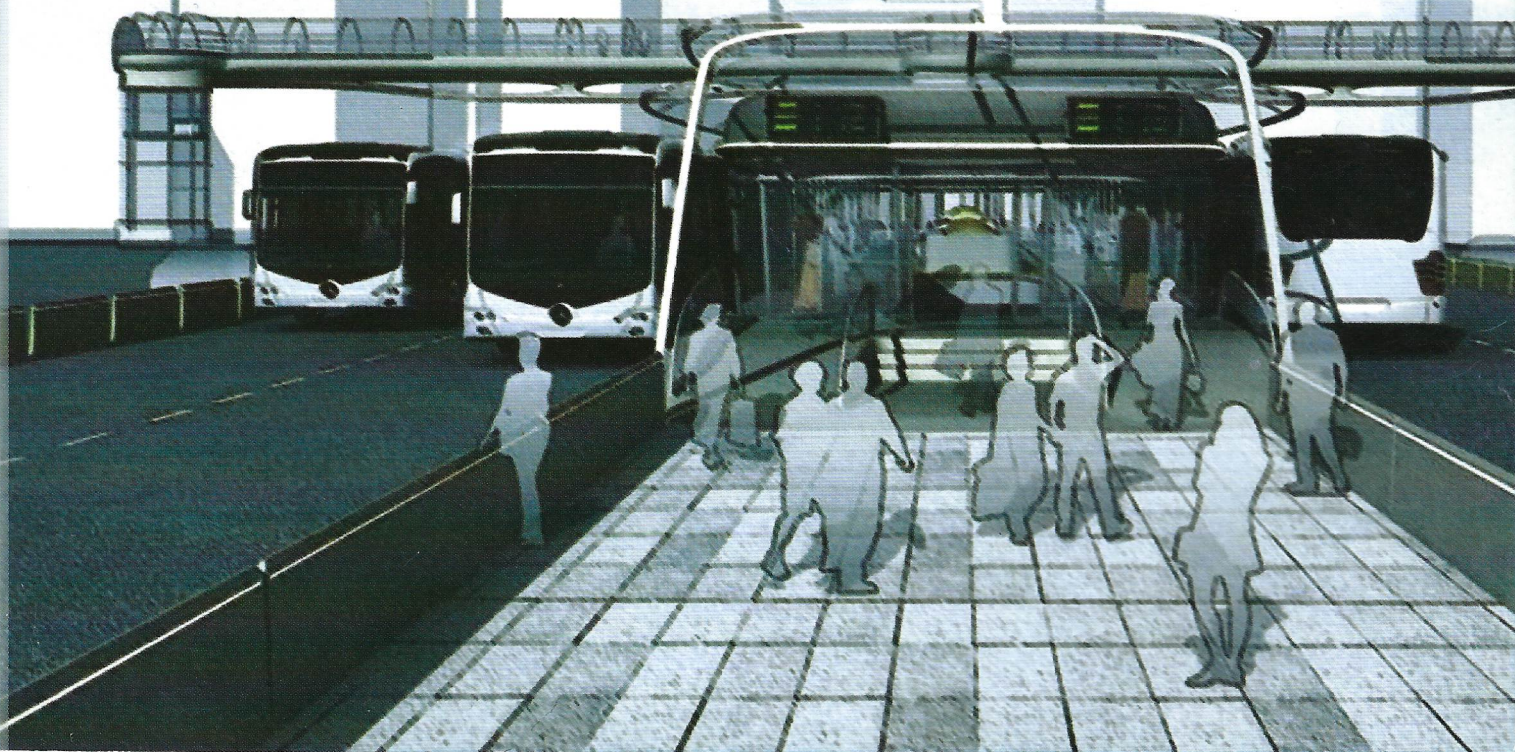
**Президент страны одобрил концепцию
развития столичного транспорта**

с. 3

Максим Ликсутов

**Городской общественный
транспорт должен быть удобным
для пассажиров**

с. 38





НОРИЛЬСКИЙ НИКЕЛЬ
негосударственный пенсионный фонд

*Создаем будущее
вместе!*



8 800 700-00-51

звонок по России бесплатный

www.npfnn.ru

18 лет работы на пенсионном рынке.

1-ое место по привлечению застрахованных лиц по ОПС в 2010 году.

Более миллиона застрахованных лиц.

Национальное Рейтинговое Агентство ежегодно подтверждает
рейтинг «АА» – очень высокая надежность.

Собственное имущество Фонда – **более 37 млрд.** рублей, в том числе, около 27 млрд. пенсионных накоплений и около 10 млрд. пенсионных резервов.

Доходность выше, чем в государственной управляющей компании*.

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 ГОДА

Бюллетень зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации: ПИ № ФС77-38352 от 11 декабря 2009 г.

Учредитель: Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны»

Периодичность выхода:

от 6 до 12 выпусков в год

Тираж: 10 000 экз.

Распространение: подписка и целевая рассылка

Регион распространения: Москва и регионы, страны СНГ и ЕС

Экспертный совет:

Винокуров Б.А. – президент Московского областного транспортного союза

Герани В.Д. – профессор кафедры «Логистика» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ)

Енин Д.В. – к.т.н., заведующий научно-исследовательским отделом

ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»

Жарков С.А. – председатель Правления ОАО «БАНК СГБ»

Иванов П.В. – генеральный директор ГУП «Мосгортранс»

Левятов А.И. – член правления НП

«Развитие автовокзалов страны»

Липсиц Л.М. – директор Департамента

государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта

Лоран Б.О. – автор и руководитель проекта «Единая транспортная система «Российские Автобусные Линии»

Петрова А.П. – директор-руководитель научного центра ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»

Старовойтов О.И. – президент Российского автотранспортного союза

Яровенко А.С. – председатель Правления НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны»

Главный редактор: Б.О. Лоран

Шеф-редактор: В.А. Зайцев

Советник главного редактора: Г.Д. Шахматов

Отдел рекламы: А.Е. Лоран, И.А. Дадашов

Юридическое сопровождение:

М.М. Желыбинцева, М.В. Бойко

Отдел подписки и распространения:

А.А. Голощуков, С.Н. Маракулин

Корреспонденты: А.С. Суинова, С.П. Дубовицкая

Фотограф: Ю.П. Данченко, Д.П. Юдин

Дизайн и верстка: Т.Ю. Котелкина

Корректор: О.И. Церковская, С.А. Калининченко

Ответственный секретарь: С.И. Жаркова

Адрес редакции:

119571, г. Москва,

Ленинский проспект, д. 158, офис 310

тел.: +7 (495) 739-34-00, (495) 232-15-24

E-mail: info@rosbuslines.ru

Мнение редакции не всегда может совпадать с мнением авторов. За точность и достоверность изложенной информации отвечают авторы.

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.



Цена свободная.

Подписано
в печать 10.12.2012 г.

Отпечатано в типографии
ООО «КНТ СинемаПринт»,
Москва, 117485,
ул. Бултерова, д. 4, к. 3;
тел.: +7 (495) 627-55-58

| | |
|--|----------------------------|
| СЛОВО РЕДАКТОРА | 3 |
| МОСКОВСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ | |
| ♦ Медведев пока не видит улучшения ситуации в Московском транспортном узле, несмотря на крупные инвестиции | 3 |
| РЖД И МЭРИЯ | |
| ♦ Развязать узел | 7 |
| МОСКВА | |
| ♦ Интервью М. Ликсутова о новых проездных билетах | 8 |
| МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ | |
| ♦ В Калмыкии повышаются тарифы на междугородные перевозки | 10 |
| ♦ Стоит поучиться | 10 |
| МЕЖВЕДОМСТВЕННАЯ КОМИССИЯ | |
| ♦ Прекращены незаконные перевозки пассажиров ООО «РЖД-Трансфер Ярославль» | 13 |
| МОСКОВСКИЙ РЕГИОН | |
| ♦ Рынок автобусных пассажирских перевозок в Москве и Московской области | 15 |
| РОСТРАНСНАДЗОР | |
| ♦ Принцип единоначалия | 17 |
| ♦ Автоматизация набирает «Скорость» | 19 |
| ЭКИПИРОВКА | |
| ♦ Надежность. Удобство. Безопасность | 22 |
| ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ | |
| ♦ Новости прокуратуры | 23 |
| ПРОБЛЕМЫ ОТРАСЛИ | |
| ♦ Противостоять коллапсу | 24 |
| ♦ Автобусы идут без объявления войны | 27 |
| ГУП «МОСГОРТРАНС» | |
| ♦ Московские маршруты: быстро и комфортно | 31 |
| НАШИ ПАРТНЕРЫ | |
| ♦ Сокращаем название, расширяем возможности! | 34 |
| ♦ Помогаем бизнесу автомобильных перевозок. Деньгами | 37 |
| МЕГАПОЛИС | |
| ♦ Утверждены границы размещения и технико-экономические показатели 10 ТПУ на Малом кольце Московской железной дороги | 41 |
| ЮБИЛЕЙ | |
| ♦ Транспортному Союзу Сибири исполнилось 10 лет | 44 |
| ПЕРСОНА | |
| ♦ Министром транспорта Подмосковья назначен Александр Зайцев | 48 |
| МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ | |
| ♦ Более 50 ТПУ могут появиться в Подмосковье к 2016 году | 49 |
| ♦ Около 12 млрд руб выделят до 2014 г. Подмосковью на строительство дорог | 50 |
| АВТОВОКЗАЛЫ | 51, 52, 56, 57, 58, 59, 60 |
| ♦ Вспомнили о пассажирах | 51 |
| ♦ Липецкий автовокзал де-факто станет международным (инфографика) | 52 |
| ♦ Развитием абаканского автовокзала займется Сергей Цириульников | 57 |
| ♦ Автобусный вокзал может стать одним из первых совместных проектов Ленобласти и Петербурга в развитии транспортной инфраструктуры | 59 |
| ♦ Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» | 59 |
| ♦ Борьбу с незаконными перевозчиками поставят на колеса | 60 |
| ♦ Утвержден новый состав совета по развитию транспортной системы | 60 |
| НОВОСТИ | |
| ♦ Борьбу с незаконными перевозчиками поставят на колеса | 60 |
| ♦ Утвержден новый состав совета по развитию транспортной системы | 60 |
| РАЛЛИ | |
| ♦ Тест на скорость и надежность | 61 |
| НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ | 62 |



Уважаемые читатели!

Начало 2013 года показало, что власть не отдыхает и практически с первого рабочего дня продолжает активно работать.

В январе Президент Российской Федерации Владимир Путин обсудил с мэром Москвы перспективы решения транспортных проблем столицы и одобрил концепцию развития столичного транспорта.

11 января Председатель Правительства России Дмитрий Медведев провел рабочую встречу по вопросу развития Московского транспортного узла. Определенная критика темпов реализации программы, прозвучавшая с его стороны, является показателем постоянного контроля власти за решением транспортных проблем и состоянием отрасли. Также это является движущим стимулом. Постоянная перегруженность городских транспортных систем в Российской Федерации приводит к серьезным экономическим потерям. Эти проблемы нельзя решить в одночасье, но прогрессом является то, что не только Москва и Санкт-Петербург занялись решением транспортных проблем, но и другие российские города – Казань и Калининград – где также осуществляются крупные региональные проекты в этой области.

15 января руководство Минтранса РФ провело встречу с членами Комитета по транспорту Государственной Думы Федерального Собрания РФ. Речь шла о дальнейшем развитии нормативно-правовой базы отрасли, и глава Минтранса выразил надежду на продолжение конструктивного сотрудничества с профильным комитетом Государственной Думы.

Кроме того, в Москве прошло несколько совещаний по вопросам развития автовокзалов, усиления контроля межсубъектных перевозок и пресечения деятельности нелегальных перевозчиков, инициатором которых стало наше Некоммерческое партнерство. Власть услышала, и пошел процесс диалога и действий. Это еще раз подтверждает постулат «Говори и будешь услышан». Хочется также отметить, что московские власти строят реалистичные планы по модернизации транспортной инфраструктуры столицы в области междугородных перевозок и созданию цивилизованного рынка. Проблем в транспорте много, и в рамках конкретного сектора надо не сидеть и ждать, когда дойдет твоя очередь, а устанавливать конструктивный диалог и добиваться наведения порядка в своем секторе и, в первую очередь, предоставлять объективную информацию по ситуации, а власть сама примет правильное решение в рамках действующего законодательства.

За полгода при проверке маршрутов в Москве было выявлено около шести тысяч различных административных нарушений, которые выразились в следующем: самовольное изменение автономного маршрута, отсутствие согласования, а также несоответствие нормам внешнего и внутреннего оборудования транспортных средств, которые транспортные предприятия должны соблюдать.

Напоминаем, что с 1 января 2013 года вступил в силу Федеральный закон № 67-ФЗ от 14 июня 2012 года «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном», который вызвал большой резонанс среди автотранспортного сообщества. Это новый вид обязательного страхования, который защищает как интересы пассажиров, так и интересы перевозчиков. Надеемся на то, что данный закон принесет положительные результаты. На страницах нашего журнала мы будем подробно освещать новые законы в транспортной отрасли.

Отдельно отметим юбилей Транспортного Союза Сибири. Поздравляем коллег, чьими приоритетными задачами являются безопасность пассажиров, культура обслуживания и качество перевозок по Сибирскому федеральному округу!

Так что, коллеги, 2013 год начался, началась серьезная и ответственная работа, а точнее, она продолжается. Год змеи подсказывает нам, что надо быть мудрее и дальновиднее. Давайте работать с еще большей отдачей, а оценит нас Его Величество Пассажир.

С уважением,

Борис Лоран

МЕДВЕДЕВ ПОКА НЕ ВИДИТ УЛУЧШЕНИЯ СИТУАЦИИ В МОСКОВСКОМ ТРАНСПОРТНОМ УЗЛЕ, НЕСМОТРЯ НА КРУПНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ

11 января Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев провел рабочую встречу по вопросу развития Московского транспортного узла.

В мероприятии приняли участие министр транспорта РФ Максим Соколов, мэр Москвы Сергей Собянин, и.о. губернатора Московской области Андрей Воробьев, президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

Стенограмма начала встречи:

Д. Медведев: Так, ну что, вернемся к проблеме развития Московского транспортного узла. У нас сегодня такая рабочая встреча по итогам и в развитие того совещания, которое было относительно недавно. Мы тогда говорили о необходимости корректировки положений Транспортной стратегии России до 2030 года и об актуализации программы развития транспортного комплекса Московского региона до 2020 года. Ситуация остается напряженной: инвестиции нужны значительные – как государственные, так и частные инвестиции; нужна планомерная работа федерального министерства, городского и областного правительств и, конечно, компаний-перевозчиков и нужны современные подходы к регулированию транспортных потоков.

Важнейшей остается задача модернизации Московского железнодорожного узла. Речь идет об организации пассажирских перевозок по так называемому Малому кольцу, выво-

де грузовых дворов и подъездных путей из центра города. 30 декабря Правительством России утверждена государственная программа «Развитие транспортной системы на период до 2020 года». В период с 2015 по 2020 годы планируется выделять по 17,5 млрд рублей ежегодно на развитие железнодорожной инфраструктуры столичного региона. В ближайшие годы «Российские железные дороги» и Правительство Москвы планируют осуществить реконструкцию пяти радиальных направлений: Ярославского, Горьковского, Курского, Казанского и Савеловского.

Кроме того, в 2013 году Московской области выделяются дополнительные субсидии из федерального бюджета на софинансирование объектов дорожной инфраструктуры. Сумма составляет практически 12 млрд рублей. Они пойдут на строительство разноразмерных развязок и путепроводов в местах пересечения автомобильных трасс с железнодорожными путями.

И еще несколько слов о том, насколько важно эффективное регулирование транспортных потоков. Правительством Москвы принято решение о поэтапной разгрузке Московской кольцевой автодороги от грузового автотранспорта. Решение, конечно, непростое,



и очевидно, что одновременно нужно строить современные транспортно-логистические комплексы, а также заниматься оборудованием специализированных стоянок. Действия федеральных структур в этом плане тоже пока не на высоте, то же самое могу сказать и о Московской области. Все мы в этом смысле запаздываем, нужно двигаться быстрее. Сроки начала строительства Центральной кольцевой автодороги неоднократно сдвигались: первоначально строительство должно было начаться в 2011 году, в настоящий момент ведется только подготовка территории на ряде участков. Нам нужно восполнять это время.

Специализированные автомобильные стоянки также должны строиться везде, и на территории Московской области в значительной мере. Рассчитываю, что работа по перераспределению грузопотоков в сторону области все-таки будет ускорена.

Рациональная организация междугородных автобусных перевозок также даст положи-

тельный эффект, позволит упорядочить и стояку, и движение автобусов, особенно на тех территориях, которые примыкают к вокзалам и станциям.

Я думаю, что вот круг вопросов, которые мы могли бы с вами коротко рассмотреть сегодня. Пожалуйста, Максим Юрьевич (*обращаясь к М. Соколову*), Вам – слово.

М. Соколов (*министр транспорта Российской Федерации*): Уважаемый Дмитрий Анатольевич! Уважаемые коллеги! Действительно, транспортная система Московского транспортного узла имеет значение не только для непосредственных регионов, двух субъектов – Москвы и Московской области, но и для страны в целом. И на совещании, которое прошло в прошлом году 19 сентября, как раз рассматривались основные итоги этой работы и были даны Ваши поручения по увеличению или улучшению эффективности. В развитие этих поручений нами было проведено два координационных совета с участием мэра Москвы Сергея Семеновича Собянина и исполняющего обязанности губернатора Московской области Андрея Юрьевича Воробьева, где были всесторонне рассмотрены и ход дальнейших работ по реализации и выполнению этих поручений, и мероприятия по развитию Московского транспортного узла.

Если говорить в отраслевом разрезе, то в части железнодорожного транспорта было обозначено, что общий объем средств на развитие пригородного сообщения составляет порядка 236 млрд рублей: за счет средств федерального бюджета – примерно 53 млрд рублей, средств бюджета Москвы –

47,5 млрд рублей, и средств РЖД – порядка 44 млрд рублей. У нас был определенный недостаток средств в размере 97 млрд рублей, которые мы за счет наших инструментов бюджетного планирования и бюджета 2015 года, который был принят, 2013–2015 годов, за этот период, и госпрограммы, которая была подписана Вами в конце декабря прошлого года, этот дефицит как бы устранили и нашли источники для его финансирования.

Д. Медведев: Сейчас дефицита нет?

М. Соколов: Сейчас дефицита нет. Более того, выполняя те решения, которые были приняты на этом совещании, ускоренными темпами в прошлом году нами было направлено на финансирование программ развития железной дороги 43,245 млрд рублей на реализацию приоритетных проектов: это Москва – Ново-Переделкино, Москва-Смоленская – Усово, Рабочий поселок – Трехгорка, а также строительство четвертого главного пути на участке Москва – Крюково. Таким образом, к тем запланированным ежегодным 17 млрд мы за счет аккумулирования средств 2013 и 2014 годов в прошлом году направили дополнительно опережающим порядком 25 млрд рублей, и это позволит РЖД, соответственно, ускорить работы и скоординировано...

Д. Медведев: Получается 17 и 25?.. Правильно я понимаю?

М. Соколов: 17,6 млрд было запланировано в 2012 году, и дополнительно, за счет смещения с 2013 и 2014 годов, еще было направлено 25 млрд. Но если говорить в целом о развитии железнодорожной инфраструктуры, то за период, про-

шедший с сентябрьского совещания, мы увидели, что еще ряд направлений нуждается в дополнительной проработке.

Д. Медведев: Какие?

М. Соколов: Это проекты «Большое Домодедово» и парк «Россия» (тогда по понятным причинам этот проект еще не обсуждался на сентябрьском совещании), это транспортное обеспечение аэропорта «Внуково», который был завершен в конце прошлого года, на полное развитие, и у нас были запланированы средства в размере 15 млрд рублей, в том числе и на уменьшение дискретности пассажирского сообщения. Но в рамках совещания, которое было перед открытием нового терминала во «Внуково», позиции РЖД и мэра Москвы говорили о том, что надо бы увеличить еще объем финансирования по этому направлению. Мы сейчас прорабатываем эти предложения. В том числе не обсуждались проекты, связанные со строительством ветки в северную часть аэропорта «Шереметьево», если говорить о его полном развитии на будущие периоды. То есть эти вопросы требуют дополнительной проработки, и мы и в рамках координационного совета, и в рамках взаимодействия с РЖД сейчас эти вопросы рассматриваем.

Что касается улично-дорожной сети, то, как Вы уже отметили, дополнительно в 2012 году распоряжением Правительства было выделено предоставление субсидий Москве в объеме 15 млрд рублей и Московской области в объеме 12 млрд рублей. Вместе с этим в рамках работы совместной рабочей группы (это тоже было Ваше поручение – создать эту рабо-

чую группу вместе с Минэкономразвития) был подготовлен перечень первоочередных мероприятий по развитию сети автомобильных дорог Московской области и Москвы, в том числе с акцентом на развитие путепроводов. И средства в размере 30 млрд рублей сейчас еще в бюджете не нашли своего документального оформления, но предложения уже подготовлены на 2013 год в размере 12 млрд рублей, соответственно на 2014 год – тоже в размере 12 млрд рублей и на 2015-й в размере 6 млрд рублей, то есть мы тоже подготовили предложение по ускоренному предоставлению этих средств в качестве субсидий на реализацию этих проектов, в первую очередь путепроводов, более 30%. Помимо этого мы также придаем особое значение развитию хордовых связей как на территории Московской области, так и Москвы. Они обеспечивают возможность перераспределения по Москве потоков большегрузного транспорта, что как раз крайне необходимо в связи с планируемым введением ограничения движения транспорта в пределах МКАД. И дополнительно, конечно, понимаем, что необходимо ускоренным образом развивать проект строительства Центральной кольцевой автодороги.

Если говорить о тех средствах, которые не вошли в нашу государственную программу до 2020 года, то по ЦКАД мы видим, что это третья секция, это участок от трассы М10 до трассы М7 в направлении Нижнего Новгорода, это примерно 56 млрд рублей. Они находятся сейчас за пределами, мы их видим в Стратегии развития транспортного комплекса до

2030 года, но в госпрограмму они не вошли.

Д. Медведев: То есть до 2020 года они не предусмотрены?

М. Соколов: До 2020 года мы их не видим, да, в бюджете. По крайней мере в инструменте бюджетного планирования, коим является государственная программа.

И Ногинск – Балашиха, там 45 млрд рублей.

Более того, по реализации мероприятий, связанных с ограничением движения, сейчас Москвой представлен план мероприятий – и нормативного регулирования, и по информированию участников дорожного сообщения, и административных мер. Этот план достаточно подробный, он состоит из более чем 30 разделов с соответствующими мероприятиями по каждому из разделов. Сейчас он прорабатывается, и мы до февраля в рамках нашего Координационного совета и специально созданной для этого рабочей группы проанализируем все мероприятия и в начале февраля, как и планировали, на очередном заседании Координационного совета рассмотрим уже практические мероприятия, для того чтобы максимально демпфировать тот возможный негатив, который может быть связан с введением этой меры. То есть мы понимаем, что мы должны делать и какие мероприятия должны в связи с этим быть реализованы.

Если подводить итог по финансовой составляющей на развитие дорожной инфраструктуры Московского транспортного узла, то в 2012 году на эти цели было направлено почти 29 млрд рублей. Это реконструкция дорог М9 «Балтия», М4 «Дон», М5

«Урал», Московского малого кольца и М8 «Холмогоры». По вводным объектам была завершена и введена в эксплуатацию развязка на 41-м км дороги М9 «Балтия», реконструкция участка автомобильной дороги М1 «Беларусь» (там как раз, где мы проводили совещание, 33–45-й км), М4 «Дон» на участке МКАД – Кашира и реконструкция путепровода на Московском малом кольце.

В Московский транспортный узел у нас входит еще и авиационная составляющая, поэтому буквально несколько слов по этому вопросу.

Д. Медведев: Мы как раз и сидим в этой самой составляющей.

М. Соколов: Да. По трем крупным, крупнейшим аэропортам в 2012 году было проведено работ в целом на сумму более 9 млрд рублей. Во «Внуково» – на 3,8 млрд, завершена реконструкция взлетно-посадочной полосы-1, и часть перрона... Небольшая часть осталась в связи с передачей земельных участков, мы это сделаем в первой половине 2013 года.

Д. Медведев: А там кто кому что передает-то?

М. Соколов: Дело все в том, что этот кусок территории вошел в состав Новой Москвы и, соответственно, возникла определенная задержка.

Д. Медведев: Просто логическая задержка.

М. Соколов: Да. В «Домодедово» было выполнено работ на сумму более 1 млрд рублей: это реконструкция и строительство соединительных рулежных дорожек, очистных сооружений, водозаборных сооружений, линий связи, управления, ряд других объектов. В «Шереметьево» – 4,3 млрд рублей:

это подготовка территории под строительство новой третьей взлетно-посадочной полосы и, соответственно, реконструкция перрона «Шереметьево-2».

Сейчас в рамках подготовки стратегии развития Московского транспортного узла в соответствии с рабочей группой, которую возглавляет Игорь Иванович Шувалов, был проведен конкурс и выбрана компания-консультант (это консорциум Lufthansa и Vegas Lex), которая определит в первой половине, даже в I квартале 2013 года, основные направления по дальнейшему развитию Московского авиационного узла, и в связи с этим будет определена оптимальная модель перевозок, которая войдет в качестве стратегической основы для планирования дальнейших мероприятий по развитию аэродромной и аэропортовой инфраструктуры. В том числе была проработана и возможность подключения или интеграции аэропорта в Калужской области.

Д. Медведев: Я недавно был в Калужской области. Там губернатор несколько раз обращался с предложением все-таки активнее вовлекать его в обсуждение вопросов развития Московского транспортного узла, такая интегральная вещь.

М. Соколов: В декабре мы несколько раз связывались с губернатором Артамоновым и в том числе обсуждали эти вопросы и подошли к подписанию соглашения в части развития совместной железнодорожной инфраструктуры, так что мы усилим нашу работу в этом направлении.

Если говорить об общих объемах средств в 2012 году, то из средств федерального бюджета

на развитие объектов Московского транспортного узла в целом был направлен 121 млрд рублей, из них на федеральные дороги – почти 29 млрд, субсидий на дороги Москвы – 15 млрд, на развитие дорожного хозяйства Московской области – 22 млрд, на аэропорты – больше 9 млрд, на железную дорогу – 43 млрд рублей с лишним и на развитие водного канала, канала Москвы, – более 2,5 млрд.

Если говорить о бюджетах последующих лет, то в 2013 году в данный момент предусмотрены средства федерального бюджета в целом в размере более 93 млрд, ну и, как мы видим, планируется еще порядка 12 млрд на развитие дорожного хозяйства и, в первую очередь, путепроводов. В 2014 году это 86,5 млрд и в 2015-м – 88,3 млрд рублей, но опять же без учета тех средств, о которых я сказал, – дополнительных субсидий Московской области на развитие дорожного хозяйства.

Д. Медведев: Миллиард – это большие... Толк будет от этого? Я думаю, что за все время, во всяком случае постсоветское, никогда такое количество денег не выделялось – просто несопоставимо ни с каким периодом, а облегчения все равно нет. Что будем делать?

М. Соколов: Дмитрий Анатольевич, дело все в том, что сейчас эти средства направляются в те проекты, которые пока еще не имеют своего логического завершения. Когда эти объекты будут введены в эксплуатацию и тем более взаимоувязаны со всеми другими видами транспорта, то есть и транспортно-пересадочные узлы, как Вы правильно говорили, и логистические комплексы, которые уже будут не только за внешней стороной МКАД, но и за внешней стороной ЦКАД, скажем так, расположены, – это, конечно, должно иметь синергетический эффект. И я уверен, что такие инвестиции в пределах ближайших двух-трех лет, конечно, должны иметь тот эффект, который почувствуют все жители и Московской области, и Москвы. И не только те, кто использует (я имею в виду, в первую очередь, перевозчиков) Московский транспортный узел в качестве транзитного коридора.

Д. Медведев: Наша цель состоит не в том, чтобы эти деньги израсходовать, а в том, чтобы работа Московского транспортного узла стала более оптимальной и, прежде всего, чтобы это почувствовали люди. Давайте приступим к обсуждению.

<http://www.mintrans.ru>



РАЗВЯЗАТЬ УЗЕЛ



Эффективное взаимодействие компании с правительством Москвы должно стать примером для других регионов

ОАО «РЖД» и столичное правительство подписали соглашение о развитии Московского железнодорожного узла до 2020 года.

Президент компании Владимир Якунин и мэр Москвы Сергей Собянин подписали соглашение на Рижском вокзале, где недавно была закончена реконструкция. Необходимость развития узла вызвана тем, что в ближайшие годы ожидается значительный рост пригородных перевозок. Если сейчас в год перевозят около 600 млн пассажиров, то к 2020-му к ним добавятся еще 450 млн человек. При этом учитывается, что электрички станут и внутригородским транспортом.

По словам Сергея Собянина, сейчас 40% жителей Подмосковья ежедневно ездят в столицу на личном транспорте или на автобусах. «А людям необходимо дать возможность приезжать в Москву на электричках,

чтобы снизить трафик на дорогах», – заявил мэр.

Владимир Якунин выразил надежду, что к реконструкции пригородного сообщения подключится и Московская область. «На примере столицы мы должны сделать следующий шаг в нашем взаимодействии с региональными властями. Абсолютно очевидно, что развитие пригородного сообщения – приоритет не только для Москвы и Санкт-Петербурга, но и для других крупных городских центров», – подчеркнул Владимир Якунин.

По соглашению на пяти основных направлениях узла – ярославском, горьковском, курском, казанском и савеловском – построят дополнительные главные пути. В первую очередь – на особо загруженных участках, связывающих вокзалы с городами-спутниками, где предполагается

продолжить внедрять ускоренные электрички.

Общая сумма, которую предполагается потратить на развитие пригородных перевозок, достигнет 260 млрд руб. А первоочередной вклад на самые «горячие» направления, составит 85,9 млрд руб. Из них городской бюджет выделит 47,4 млрд, ОАО «РЖД» – 38,5 млрд руб.

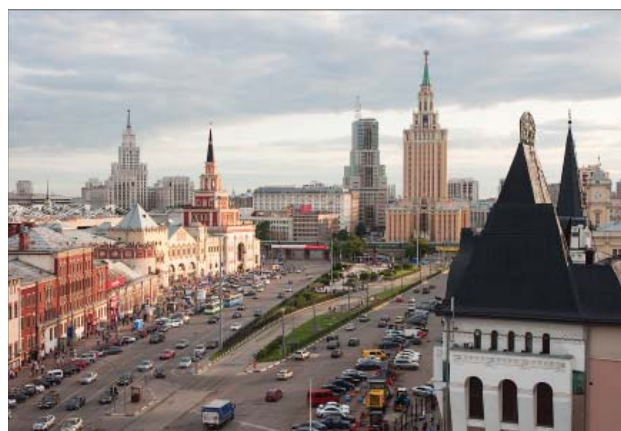
В ходе встречи Владимира Якунина и Сергея Собянина на Рижском вокзале им были представлены результаты реконструкции еще и Савеловского, и Павелецкого вокзалов. За ходом их реконструкции пресса следит регулярно.

Сергей Собянин отметил, что за два года вокзалы Москвы перестали быть криминальными точками, четко и в полном объеме выполнены договоренности и о благоустройстве при вокзальных площадей.

Владимир Якунин также отметил, что вокзалы становятся не просто воротами к железнодорожным путям, но и центрами социальной активности.

Теперь на очереди обновление Казанского, Белорусского, Ленинградского, Киевского и Ярославского вокзалов.

Юрий Можяев
<http://www.gudok.ru>



Интервью М. Ликсутова,
заместителя мэра
в Правительстве
Москвы, руководитель
Департамента
транспорта и развития
дорожно-транспортной
инфраструктуры г. Москвы
о новых проездных билетах

Ведущий Илья Колосов

Ведущий: Заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов гость «25-го часа», добрый вечер.

Максим Ликсутов: Добрый вечер.

Ведущий: Скажите, а что старое-то билетное меню, чем не устраивало? Цены? Ассортимент? Может быть, качество продукта?

Максим Ликсутов: На самом деле в стремлении быть современным и удобным для пассажиров общественного транспорта город стремится создать условия более комфортной поездки для... в первую очередь, для тех пассажиров, которые уже сейчас пользуются общественным транспортом. И хотел сказать вдобавок, вот, к той вступительной части, что для тех пассажиров, которые являются льготными категориями граждан, никаких изменений вот в данном случае не предусмотрено.

Ведущий: Изменения, которые могли их напугать, не должны пугать?

Максим Ликсутов: Для них ничего не меняется: как они пользовались своими социальными картами города Москвы, Московской области при поездке на городском общественном транспорте, для них все остается без изменений. Для них ничего не меняется, это, ну, такая важная информация, потому что, например, 55% пассажиров



метрополитена – это именно льготная категория граждан.

Ведущий: Я не принадлежу к льготным категориям граждан, я тот самый обыватель, который... когда ему говорят, что проезд будет стоить дешевле, начинает тут же искать подвох. И, как правило, находит. Я покупаю обычно билет на одну, две или пять поездок. Так вот, получается, что вот эти самые билеты теперь будут продаваться не у женщины в кассе, да, мило улыбающейся, а в автомате. И более того, как говорят, округлили мы стоимость, и они будут дороже на самом деле: не 28, а 30.

Максим Ликсутов: На самом деле не совсем так. Билеты, все разовые билеты сохраняются. Единственное, с 1 июля билеты разовые для автобуса, трамвая, троллейбуса и метрополитена можно будет купить через электронный кошелек, и стоимость их какая была, такая и осталась, и вы сможете это сделать, используя электронный кошелек, заранее его пополнив через 25 примерно тысяч точек приема платежей, которыми, может быть, вы пользуетесь, кладя и перечисляя деньги на свой мобильный телефон.

Ведущий: Вещь отличная, спор нет. Сколько это будет стоить?

Максим Ликсутов: Это столько же стоить будет, сколько и сейчас стоит разовый билет. Комиссии не будет.

Ведущий: Это вот эта пластиковая карта, которую я должен

приобрести и на которой я могу накапливать, перечислять и так далее.

Максим Ликсутов: Она при... если вы получаете ее первый раз...

Вы кладете депозит 50 рублей, который возвратный, если вы решили эту карту сдать. То есть вам в том месте, где вы решите ее сдать, вам вернут полностью 50 рублей. То есть фактически она бесплатна. Там есть залоговая стоимость 50 рублей, и вы должны будете положить 50 рублей на эту карту. Ну, условно, вы ее можете сразу же использовать.

Ведущий: Сейчас одна из проблем, с которой сталкиваются все люди, пользующиеся метрополитеном, это очереди в кассы. Вот из тех мер, которые Вы сегодня озвучили, какая-то будет эти очереди сокращать?

Максим Ликсутов: Знаете, мы, прежде чем вводить данное тарифное меню, провели опрос порядка 40 тысяч различных граждан: и москвичей, и жителей Московской области. Так вот, примерно 16 часов в год вот этот человек проводит в очереди в ожидании приобретения билетов, что ну, на наш взгляд, совершенно не рационально. Электронный современный носитель, который уже себя качественно зарекомендовал в других европейских современных городах, причем это было сделано несколько, там, ну, где-то 5, где-то 10 лет назад. Он зарекомендовал себя достаточно эффективно, и масса людей перешла именно на электронный кошелек.

Ведущий: А с какого числа? С апреля будет действовать?

Максим Ликсутов: Со 2 апреля билет на 90 минут, как Вы совершенно правильно ска-

зали, 90 минут будет считаться с момента валидации этого билета. Время в электронном виде соответственно сразу же занеслось в единую нашу базу данных, которая работает, она уже фактически объединена на сегодняшний день, и мы понимаем, что начался отсчет 90 минут, вы один раз можете использовать метрополитен, по понятным причинам, и несколько раз можете пересаживаться на любой вид городского транспорта, платя всего лишь один раз. И еще хочу сказать еще об одном билете, которым смогут воспользоваться гости столицы и туристы, туристические компании. Я не знаю, гостиничные различные сети у нас давно приобретали билет туристический сроком действия 24 часа с момента его валидации. Стоить он будет 200 рублей, и за эти 200 рублей житель города, любой гражданин, кто решит его приобрести, может пользоваться неограниченное количество раз и метрополитеном, и наземным, любым транспортом...

Ведущий: То есть это просто всюду?

Максим Ликсутов: Всюду, да, это, на мой взгляд, очень удобно и, соответственно, он достаточно востребованный, и также любой современный город такие билеты уже имеет, то есть мы здесь не делаем никакую революцию. Мы фактически делаем шаг вперед навстречу линейке городов, где это уже все едино.

Ведущий: Новшество много. Я предлагаю еще раз их вот, да, обозначить, чтобы было понятно нашим зрителям, о чем идет речь и что будет введено. Что-то с февраля, а что-то с апреля, а что-то со второй половины года. Итак, единый на все виды

транспорта безлимит – 2200 рублей. Правильно?

Максим Ликсутов: Да, совершенно верно.

Ведущий: На месяц.

Максим Ликсутов: На месяц.

Ведущий: 90 минут, о чем Вы говорили: метро, одна поездка в метро, плюс наземный транспорт любой в течение 1,5 часов действительно. Значит, одна-две поездки, купить можно будет только в автомате с введением «электронного кошелька» на пластиковой карте...

Максим Ликсутов: До 2 апреля вы можете купить, вот как сейчас все, ничего не меняется. Со 2 апреля по 1 июля только в автомате. Ну и уже соответственно со 2 апреля у нас вводится «электронный кошелек», вы можете взять эту карту, положить туда какое-то количество денег и, соответственно, пользоваться этой электронной картой, оплачивая проезд.

Ведущий: Ну вот это важно, это то, что, так сказать, эти мои сомнения развеивает. То есть ты можешь купить либо в автомате за 30, либо электронный кошелек за 28, повышения цены не будет?

Максим Ликсутов: Совершенно верно, да. И вообще, еще хочу сказать, подчеркнуть, что цена разового билета в метро, которая составляет 28 рублей, наземном транспорте, которая составляет 26 рублей, на электронном кошельке не меняются и остаются таковыми в 2013, в 2014 годах. Никакого повышения тарифов не будет.

Ведущий: На кошелек не распространяется или вообще не будет? Я думаю, что Вы пока не можете сказать на 2 года вперед.

Максим Ликсутов: Я вот говорю на два года вперед, что цена разового билета на электронном кошельке на метро и на на-

земный транспорт в 2013 году не поменяется. 28 руб. – метро, 26 рублей – наземный транспорт в 2013 и в 2014 годах.

Ведущий: Я хочу задать Вам вопрос, который, наверное, не относится к тем новациям, прозвучавшим на Вашей пресс-конференции, а касается вообще транспортной системы в городе. Люди, которым приходится бывать в крупнейших мегаполисах, отмечают: Сеул, метрополитен – 600 станций. Новые широкие улицы, транспортная система работает. Париж: народу в два раза меньше, чем у нас, а разветвленность транспортной системы в 2 раза больше, чем у нас. Нью-Йорк: весь центр в платных парковках. Машины не перекрывают движение. У Вас не опускаются руки, когда Вы в Москве видите, что Вам предстоит сделать?

Максим Ликсутов: Ну, Вы знаете, безусловно, проблемных вопросов очень много, но хочу заверить Вас, что у нас есть полное понимание, как их решить, у нас здесь эффективная команда в Правительстве Москвы, которая уверенно с этим справится, и те планы, которые у нас есть, как по созданию новой инфраструктуры, в первую очередь, метрополитена, пригородного железнодорожного транспорта, они все для нас осуществимы, и уверен, что все те проблемы, которые есть, узкие места, которые есть, будут устранены в ближайшие несколько лет.

Ведущий: Мы все в этом заинтересованы. Главный по транспорту человек Максим Ликсутов был гостем «25-го часа». Поводом встречи послужило объявление о том, что с февраля в общественном транспорте столицы вводится новое билетное меню.

Телепрограмма «25 час» ТВЦ

В Калмыкии повышаются тарифы на междугородные перевозки

В Калмыкии установлены новые тарифы на перевозку пассажиров автобусами междугородного сообщения.

Изменения коснулись транспортных средств, перевозящих восемь и более пассажиров.

Максимальный размер платы за один километр проезда в междугородном сообщении равен 1,25 руб. и 1,40 руб. для транспортных средств весом до (категория М2) и свыше (категория М3) пяти тонн соответственно.

Как отметили в РСТ РК, рост тарифа составил: для катего-



рии М2 – 8,7%, для категории М3 – 12%. Изменение тарифов обусловлено подорожанием цен на горюче-смазочные материалы в среднем на 28%.

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

По телевидению, в прессе, на коллегиях Минтранса РФ, Федеративной службе по надзору в сфере транспорта, Департаменте транспорта г. Москвы и других структурах постоянно (уже не один год) рассматривается вопрос о работе нелегальных автоперевозчиков (заказные автобусы).

СТОИТ ПОУЧИТЬСЯ

Всем понятна пагубность этого вида перевозок пассажиров: отсутствие страховки, предрейсовых осмотров водителей и автобусов, нарушение режима труда и отдыха и так далее. В этой связи основная масса дорожно-транспортных происшествий в России происходит по их вине. Все об этом знают, но практически сделано очень мало. Да, заказные автобусы убрали с привокзальных железнодорожных площадей, но они переехали в близлежащие улицы, переулки, где и продолжают свой незаконный бизнес.

«Зазывалы», которые с утра работают у Павелецкого, Курского и других железнодорожных вокзалов, расскажут вам, в каком переулке стоит автобус, время его отправления по определенному маршруту. Стоимость проезда и билет предлагают получить у водителя.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта могла бы более эффективно работать в этом направлении, но она ограничена в своих полномочиях и кроме предписания сделать практически ничего не сможет. Поэтому наш специальный корреспондент взял интервью у владельца украинской компании «Юник-Транс» Юрия Витальевича Хусточкина, который прошел путь от простого водителя до успешного бизнесмена. Его не пугают ни сложности при пограничных переходах, ни конкуренты, которые работают нелегально, ни оформление международных документов. Обо всем этом он и рассказал в интервью нашему спецкору. Ввиду того, что Украина сегодня является союзной республикой, назовем рубрику «Зарубежный опыт».





Юрий Хусточкин, владелец компании «Юник-Транс»

– Юрий Витальевич, когда Вы решили заняться пассажирскими перевозками и создали компанию «Юник-Транс»?

– На Украине мы работаем давно. В 1991 году я приобрел первый автобус и начал заниматься внутренними нерегулярными перевозками. Сначала мы обслуживали только заказы по коллективным перевозкам экскурсионных групп, участников фестивалей, форумов, конкурсов, гостей различных мероприятий. Три года назад компания «Юник-Транс» вышла на российский рынок и начала работать по рейсовым маршрутам с «Русскими Автобусными Линиями».

– Какие маршруты Вы сейчас обслуживаете?

– Мы осуществляем перевозки по регулярному международному маршруту Луганск – Москва – Луганск. Три года назад мы открыли данное на-

правление и сегодня работаем только по этому маршруту. Внутренних регулярных маршрутов у нас нет. В любой другой город России или Украины мы ездим только под заказ.

– Юрий Витальевич, Вы запустили свой бизнес в 1991 году, когда распался Советский Союз и начало активно развиваться предпринимательское движение. Почему из всех возможных видов бизнеса выбрали именно пассажирские перевозки?

– В советское время я был водителем автобуса. Работал в государственном АТП на пассажирских перевозках. Когда появилась возможность создавать частные предприятия, решил заняться своим бизнесом. Сначала был один автобус, потом два, три и т. д. На данном этапе в нашем автопарке шесть автобусов.

– Во многом безопасность зависит не только от транспорта, но и от человеческого фактора. Насколько квалифицированные и опытные водители работают на маршруте?

– Я очень серьезно отношусь к подбору кадров. В нашем коллективе работают только водители с большим опытом. Мы предъявляем высокие требования. Тех, кто не хочет соответствовать этим требованиям, увольняем. Но таких немного.

– Когда Вы переходили с обычных перевозок на международный маршрут, приходилось ли менять штат? Или остались водители, с которыми Вы начинали в 90-х годах?

– Большинство водителей, которые начинали с нами работать, продолжают трудиться

в компании на маршруте Луганск – Москва – Луганск.

– Расскажите, что Вы делали для привлечения пассажиров на маршрут?

– Тогда мы провели целую рекламную кампанию, чтобы сообщить людям об открытии маршрута. В Луганске разместили рекламу в газетах, на рынках и по городу, на местном радио и телевидении, на мониторах, установленных на городских маршрутах. Регулярно раздавали визитки в поездах и сообщали, что теперь есть альтернатива. Даже запустили свой сайт в Интернете. Все это хорошо работает и до сих пор помогает привлекать клиентов.

– А как ищете клиентов в Москве?

– Как правило, люди едут с нами туда и обратно. Они знают, что мы каждый день в одно и то же время отправляемся с автостанции возле метро «Красногвардейская». Это намного удобнее, чем ездить нерегулярными автобусами, которые отправляются из Москвы «под черным флагом» с каких-то переулков и в разное время.

– Вы упомянули нелегальные перевозки. Скажите, возникают ли проблемы с перевозчиками, которые осуществляют нелегальные рейсы по вашему маршруту?

– Для нас проблема заключается в том, что часть людей, которые могли бы быть нашими пассажирами, ездят с нелегалами. Это негативно отражается как на нашей прибыли, так и на репутации автобусных перевозок в целом. Я вот работаю нормально. Компания и маршрут зарегистрированы офици-

ально. Пассажиры знают, что наши автобусы отправляются с автобусной станции в четко указанное время. На наши рейсы существует предварительная продажа билетов. Это очень удобно. Для людей, которые ездили когда-либо с нелегалами, всегда было проблематично найти их автобус, потому что они прячутся и постоянно меняют место отправления. Соответственно, часть людей воспринимают автобусные поездки как нечто детективное, неудобное и ненадежное.

– Скажите, по Вашим оценкам, если бы не было нелегальных перевозчиков на маршруте Луганск – Москва – Луганск, на сколько больше у Вас было бы пассажиров?

– Тогда бы наши автобусы уходили полностью загруженными. Сейчас же автобус из Москвы заполняется только на половину.

– Были ли какие-то проблемы паспорта маршрута с российской или украинской стороны?

– У нас были проблемы другого характера. Мы долго переделывали расписание, которое было разработано до того, как попробовали ездить по маршруту. Вначале мы не знали точную

протяженность маршрута, скорость, время прохождения границы и все остальное. Приходилось часто переделывать график прибытия и отправления, пока не обкатали маршрут. С оформлением маршрута проблем не было. В течение двух месяцев мы оформили все необходимые документы, получили лицензии Минтранса Украины и Минтранса Российской Федерации.

– С какими проблемами Вы сталкивались при прохождении границы, когда отправляли первые автобусы по маршруту? Возможно какие-то трудности до сих пор существуют?

– Проблемы с пересечением границы существовали и три года назад и, к сожалению, остаются не решенными сейчас. Они заключаются в том, что автобусы слишком долго проходят границу. Проверка пассажиров и багажа, занесение паспортных данных в компьютер занимают около полутора-двух часов на каждой таможне. Это слишком долго и вызывает дискомфорт у пассажиров. Ускорение этой процедуры позволит людям ездить не только быстрее, но и комфортнее. Но за три года работы на маршруте все остается на том же уровне.

– Устраивает ли Вас обслуживание автостанции в Москве? Возможно, есть пожелания и предложения?

– Автостанция «Красногвардейская», откуда мы отправляемся из Москвы, очень хорошая. Мне нравится, что там всегда порядок, обслуживание на высоком уровне и только легальные пассажиры. А там, где порядок, легко работать. К примеру, у водителей есть такая тенденция: брать «левых» пассажиров или «левый» багаж. На автостанции «Красногвардейская» все построено таким образом, что это просто невозможно. Я знаю, как здесь осуществляется посадка пассажиров, проверка билетов и багажа, поэтому уверен в безопасности и совершенно спокоен. Когда мы начали ездить в Москву, эта автостанция стремительно совершенствовалась. И сейчас там столько всего сделано, что сложно еще что-то предложить!

От всей души желаем компании «Юник-Транс» дальнейшего совершенствования, реализации всех намеченных планов, и чтобы желания, даже самые, казалось бы, невероятные, всегда совпадали с возможностями.



ПРЕКРАЩЕНЫ НЕЗАКОННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ООО «РЖД-ТРАНСФЕР ЯРОСЛАВЛЬ»



Меры по пресечению деятельности нелегальных перевозчиков на территории Ивановской области обсуждались на заседании Межведомственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения 19 декабря в Правительстве Ивановской области.

В ходе комиссии под председательством заместителя председателя регионального Правительства Александр Фомина руководитель областного комитета по транспорту Василий Силкин доложил, что в результате контрольных мероприятий в 2012 году количество нелегальных перевозчиков на внутриобластных маршрутах существенно сокращено, в том числе от вокзалов в Кинешме и Вичуге.

Также прекращены незаконные перевозки пассажиров в

города Фурманов, Приволжск и Шую, которые осуществлялись с использованием билетной продукции ООО «РЖД-Трансфер Ярославль».

«Однако для повышения эффективности борьбы с перевозчиками, не имеющими договоров по организации регулярных перевозок пассажиров, необходимо активизировать взаимодействие федеральных, региональных и местных органов власти», – отметил он.

Отдельно в ходе совещания был поднят вопрос о том, что в последнее время участились жалобы пассажиров на плохое техническое состояние транспортных средств. Членами Межведомственной комиссии были определены меры по усилению координации органов ГИБДД Ивановской области и УГАДН по проверке пунктов технического осмотра на соответствие выдаваемых ими заключений о

надлежащем техническом состоянии транспортных средств действующим требованиям.

Для повышения качества перевозок в регионе Александр Фомин также поручил подготовить график совместных проверок, в том числе по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, и рекомендовал главам администраций усилить работу по пресечению работы перевозчиков, не имеющих договоров по организации регулярных перевозок автомобильным транспортом на муниципальных маршрутах.

Начальник УГАДН по Ивановской области Владимир Цыганков подчеркнул, что совместная практика рейдов по выявлению фактов нарушений перевозчиками правил перевозки пассажиров по межсубъектным маршрутам также будет продолжена.

<http://www.ivanovoobl.ru>



В Москве на 40 процентов сократилась смертность на дорогах

Смертность на дорогах Москвы за последние восемь лет сократилась на 38,4 процента. Как сообщалось во вторник, 15 января, в пресс-релизе столичного управления ГИБДД, количество погибших в ДТП граждан снизилось почти на 400 человек.

В сравнении с «базовым» 2004 годом по итогам 2012 года социальный и транспортный риск (количество погибших на 100 тысяч человек населения и 10 тысяч автомобилей) сократился более чем в два раза. «Это значит, что риск погибнуть в дорожных инцидентах для населения города существенно снизился», – приводит пресс-служба слова начальни-

ка столичной ГИБДД Александра Ильина.

По сравнению с 2011 годом число ДТП в Москве сократилось с 12 146 до 12 008. Количество погибших и раненых также снизилось: с 843 до 807 человек и с 14 007 до 14 003 соответственно. Кроме того, за прошедший год на 6,7 процента сократилось число ДТП с наездом на пешеходов (с 4751 до 4435). Число погибших в авариях снизилось с 416 до 387 человек, а раненых – с 4620 до 4311. При этом число погибших под колесами детей снизилось на 50 процентов, раненых – на 9,4 процента.

По вине нетрезвых водителей в 2012 году произошло 235 ДТП (в 2011 году – 249 аварий). Уровень аварийности из-за выезда машин на встречную полосу упал на 16 процентов (с 390 до 327 случаев).

В общей сложности в 2012 году на территории Москвы было выявлено почти 5,5 миллиона нарушений ПДД. Из них 303,2 тысячи раз правила дорожного движения нарушили пешеходы. Свыше 80 тысяч раз водители не уступили дорогу пешеходам и велосипедистам.

Как отмечается в пресс-релизе столичного управления ГИБДД, снизить аварийность на дорогах Москвы удалось в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах».

Ранее сообщалось, что в целом по России уровень смертности в ДТП растет. В ходе программы по повышению безопасности на дорогах на 2013–2020 годы смертность планируется снизить на четверть.

<http://lenta.ru>

Рынок автобусных пассажирских перевозок в Москве и Московской области

В августе 2012 г. агентство DISCOVERY Research Group завершило исследование российского рынка автобусных пассажирских перевозок в Москве и Московской области.

Автобусный парк России составляет 454 754 единицы. Самый большой парк автобусов в Центральном ФО – 113 746 шт., самый маленький – в Дальневосточном – 26 597 шт.

При этом 53% автобусов в парке России произведено до 2000 года, 27% до 1990 года. Среди них 71% автобусов России – отечественных марок. Безусловным лидером является «ПАЗ», на него приходится 34% всех автобусов России, 16% автобусов марки «КАВЗ», третий по численности «Hyundai» с 8%. Наибольшая доля автобусов зарубежных марок в Центральном ФО – 40,6%, наименьшая в Сибирском ФО – 14,9%.

Автобусный парк в Москве и Московской области составляет 48 604 единицы. При этом объем автобусного парка Москвы на 45% превышает показатели по Московской области и составляет 28 794 единицы, а в МО соответственно – 19 810 единиц.

При этом доля Москвы и Московской области в общем автобусном парке России составляет около 10% (6% и 4% соответственно).

В Москве и Московской области в автобусном парке преобладают иностранные марки

автобусов. Так, в Москве их доля составляет 67%, а в Московской области – 57%.

Среди ведущих автобусных пассажирских перевозчиков можно выделить ряд лидеров. Самым большим автобусным парком в Москве располагает компания «Мосгортранс» – 5274 ед. Вторую позицию занимает компания «Трансавто» – 1081 ед. На третьей позиции – «Трансруд» – 238 ед. Далее следуют: «Тариконс» – 141 ед. (маршрутки), «Интрейс-авто» – 140 ед., «Попутчик» – 138 ед., «Таксомоторный парк 20» – 129 ед., «Автохозяйство ФХУ Мэрии Москвы» – 122 ед., «Мосавтотранс» – 119 ед. и «Страпрофи» – 105 ед.

Самым большим автобусным парком в Московской области располагает компания «Мострансавто» – 5487 ед. Вторую позицию занимает компания «Мосгортранс» – 244 ед. На третьи позиции – «Автотрэвэл» – 171 ед. Далее следуют: «Мособлтранс» – 143 ед., «Автомиг» – 74 ед., «Автолайн» – 28 ед. и «Трансавто» – 10 ед.

В России по-прежнему примерно 50% общего парка автобусов старше 15 лет, владельцы старых автобусов парк не обновляют. Притом, что число автобусов большой и особо большой вместимости увеличилось, выросла и доля автобусов старше 15 лет. Таким образом, автобусы, которые используются в России для перевозки пассажиров на маршрутах общего пользования, эксплуатируются до степени крайнего износа.

С подробной аннотацией вы можете ознакомиться по адресу: <http://www.drgroup.ru/388-rinok-avtobusnix-passajirskix-perevozok-v-moskve-i-moskovskoi-oblasti.html>





ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы

Государственное казенное учреждение города Москвы

Организатор перевозок

ОКОЛО 6000 НАРУШЕНИЙ В РАБОТЕ АВТОБУСОВ ВЫЯВЛЕНО ЗА ПОЛГОДА В МОСКВЕ

Около 6 тысяч нарушений в сфере междугородных пассажирских перевозок выявлено в Москве за последние полгода, сообщил журналистам во вторник начальник отдела ГКУ «Организатор перевозок» Геннадий Соловьев.

ГКУ «Организатор перевозок», «Мосгортранс» и Управление государственного автодорожного надзора провели совместный рейд против нелегальных междугородных перевозок. В ходе рейда были проверены документы двух рейсовых автобусов на автобусной базе на юге Москвы и осуществляющих перевозки в города Ростов и Волгодонск. В результате были возбуждены дела об административном расследовании.

«Наши специалисты работают ежедневно по заданиям. За прошедшие полгода нами было зарегистрировано порядка 6 тысяч различных административных нарушений», – сказал Соловьев.

По его словам, нарушения бывают трех типов: самовольное изменение установленного маршрута, отсутствие согласования, а также несоответствие

нормам внешнего и внутреннего оборудования транспортных средств, которые транспортные предприятия должны соблюдать.

«Водители обязаны предъявлять целый пакет документов, на основании которых они осуществляют перевозки», – отметил Соловьев.

По его данным, все регулярные междугородные, международные и городские автобусные маршруты в обязательном порядке должны быть согласованы с Департаментом транспорта, а при отсутствии необходимых документов специалисты обязаны составить протокол об административном правонарушении.

Штрафные санкции применяются к нелегальным перевозчикам. Для физического лица предусмотрен штраф в 4–5 тысяч рублей, также административное взыскание применяется к должностным лицам, к юридическим лицам – 50 тысяч рублей, при повторном нарушении в течение года – 100 тысяч, уточнил Соловьев.

Также он отметил, что одними из самых популярных

маршрутов, на которых работают нелегальные перевозчики, являются Москва – Воронеж, Москва – Саратов и Москва – Липецк.

По данным «Мосгортранса», сегодня большинство междугородных перевозчиков работают в режиме заказных перевозок. Это связано, в первую очередь, с тем, что заказные перевозки не подлежат согласованию с органами исполнительной власти, так как не регулируются условиями договора фрахтования, заключаемого между заказчиком перевозки и перевозчиком. В результате нелегальный перевозчик не только уходит от налогов, но и подвергает опасности жизни пассажиров, так как он уходит от многих проверок, которым подвергаются легальные перевозчики: прохождения техосмотра, медосмотра.

Развитие общественного транспорта входит в план первоочередных мер по борьбе с пробками в Москве «Город, удобный для жизни», разработанный по инициативе мэра Москвы Сергея Собянина.

РИА Новости

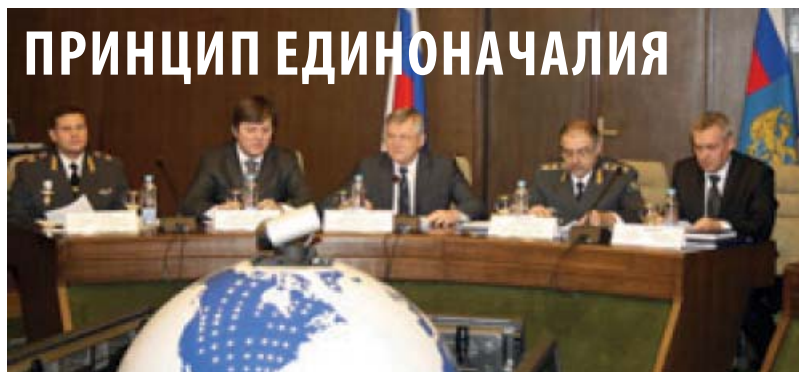
Диктует время

После трагических событий с теплоходом «Булгария» в вопросах нормативно-правового урегулирования уходящий год стал по сути знаковым. Были приняты два закона, направленные на обеспечение безопасности судоходства. Последовавшие за этим указы Минтранса России позволили реализовать заложенные в этих законах механизмы. В частности, были утверждены: Положение о капитане в бассейнах внутреннего водного плавания, Порядок назначения проверки судов, Порядок и условия выдачи разрешений на переход судна к месту устранения выявленных нарушений, а также Перечень обязательных требований, служащих основанием к временному задержанию судна.

Заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Костин отметил, что согласно Положению руководитель администрации бассейна не вправе давать указания капитану по вопросам, отнесенным к его компетенции. Другими словами, соблюден принцип единоначалия.

Контрольные пункты проверок были созданы с учетом существующих судопотоков, возможности осмотра наибольшего количества судов. Уже через месяц после принятия **Федерального закона от 28.07.2012 № 131-ФЗ** за один день были проверены 29 судов. А к началу октября количество проверок было доведено до 300 в сутки. За этот срок были временно задержаны 310 индивидуальных судов.

Обо всем этом стало известно, когда шел разговор о мерах по повышению безопасности судоходства на внутренних во-



Прошедшая коллегия Ространснадзора, в которой принял участие заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский, была по-своему необычной.

Во-первых, она совпала по времени с «Транспортной неделей».

Во-вторых, впервые в ее работе приняли участие зарубежные гости.

И наконец – в повестку дня были включены сразу три разноплановых вопроса, что тоже бывает нечасто.

дних путях РФ с учетом введения систем портового контроля. С основным докладом выступил заместитель руководителя Ространснадзора Андрей Гузенко. Он, в частности, обратил внимание на то, что отдельные судовладельцы сознательно нарушают обязательные требования в области обеспечения безопасности судоходства. Ведь даже несмотря на возраст «Булгарии», судно могло бы эксплуатироваться, соблюдай экипаж и судовладелец все необходимое при подготовке к плаванию и осуществлении рейса. Стоит отметить, что среди основных причин транспортных происшествий на реке стоит нарушение командным составом трудовой дисциплины. В том числе и управление судном в состоянии алкогольного опьянения. Теперь на сайте службы вывешиваются сведения о частных к подобным авариям лицам. И судовладельцы могут использовать эту информацию при формировании экипажей.

О трудностях работы на местах рассказал начальник Вос-

точно-Сибирского управления Госречнадзора Андрей Цуканов. Например о том, что при нынешних суммах штрафов судовладельцам выгодно работать без лицензий. Ведь при задержании судна надо еще доказать, что присутствующие на нем люди являются пассажирами, а их перевозка – вид деятельности, а не разовое мероприятие.

Подводя итог этому вопросу, заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский отметил, что проблем пока больше, чем их решений. И назвал причины. Во-первых, это нормативно-правовая неурегулированность в деятельности инспекторов. Что приводит к размыванию их ответственности. И второе – это слабость механизмов воздействия на плохо хозяйствующие субъекты. В том числе и размеры штрафов.

В рамках Таможенного союза

Международные автомобильные перевозки. Сегодня деятельность Ространснадзора

Имеется ввиду этот закон: «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»???

см. стр 18

в этой сфере является единственным реально доступным механизмом по контролю за ними. И, что особенно важно, по обеспечению их развития.

Как отметил директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Леонид Липсиц, деятельность в сфере международных перевозок идет по двум направлениям. Первое – двусторонние межправительственные соглашения, которые определяют квоты допуска транспорта двух стран на территории друг друга, включая возможности транзитного проезда. Второе – это Европейская комиссия министерств транспорта, которая обеспечивает выдачу разрешений, действующих уже вне двусторонних отношений, и проезд через все страны без ограничений, но по определенным правилам и допускам.

Однако после объединения Европы последний механизм потерял актуальность. И получилось, что все разрешения, которые выдаются в Париже,

работают на континентальных перевозчиков, а наши оказались в довольно сложном положении. Поскольку на один наш пропуск в страну приезжают 7–8 перевозчиков из Европы. Самое время поработать территориальным органам Ространснадзора.

Но в условиях интеграции экономического пространства государств в Таможенный союз перед Федеральной службой по надзору в сфере транспорта встали новые задачи. О том, как шла перестройка работы после того, как инспекторы ушли с границы, оставив пункты пропуска таможенникам, коллеги доложил заместитель руководителя Ространснадзора Андрей Жуков.

Теперь на основании договора (который, увы, пока нашей страной не ратифицирован) транспортный контроль осуществляют коллеги из республик Беларусь и Казахстан. Техническими условиями соглашения утвержден перечень контрольных пунктов на территориях государств Таможенного союза в качестве пунктов принятия

уведомлений о нарушениях транспортного законодательства, выданных на внешней границе. Была организована работа пяти таких пунктов вблизи российско-белорусского участка и девяти – на границе Казахстаном. 64 стационарных и 94 передвижных контрольных пункта задействованы на автодорогах федерального значения. Следует отметить, что контроль проводится только в случае предъявления водителем уведомления о нарушении, выданного сотрудниками контрольных органов на внешней границе. По результатам принимается решение о дальнейшем движении транспортного средства.

За истекший период 2012 года контролю подверглись более 500 тыс. транспортных средств, выявлено более 120 тыс. нарушений, причем более 100 тыс. – у иностранных перевозчиков.

Согласно **Федеральному закону № 31-ФЗ** Ространснадзор наделен полномочиями задерживать иностранные транспортные средства в случае нарушения российской разрешительной системы. Однако отсутствие достаточного числа специализированных стоянок в субъектах РФ не позволяет в полном объеме использовать эти полномочия. Несмотря на это, отрабатывается практика привлечения иностранных юридических и должностных лиц к административной ответственности. Есть уже яркие примеры. В Ярославской области был задержан литовский перевозчик сроком на семь дней. Ему выписан штраф в размере 400 тыс. рублей. Но справедливости ради надо отметить, что достаточных рычагов заставить платить подобные



штрафы Ространснадзор не имеет. Особые трудности с теми, кто не пересекает границы Таможенного союза.

Еще раз об инспекторах

Большие чиновники решили, что маленьких чиновников развелось слишком много. И задумали последних подсократить. Под «раздачу» попали и государственные инспекторы. Странно все это.

Почти на шестьсот человек стало меньше инспекторов в Госавтодорнадзоре. Что сразу же сказалось на эффективности контроля. Посты не могут работать в круглосуточном режиме. Да и с плотностью проблемы: получается один контрольный пункт на 5,5 тыс. км. В Восточно-Сибирском управлении Госречнадзора, куда входит озеро Байкал, три огромных водохранилища и приточные реки, один инспектор на 6 км пути. Можно ли в данном случае говорить об эффективности?

Заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский считает, что инспектор Ространснадзора – человек «технический». В том смысле, что их численность должна зависеть от количества проверяемых субъектов хозяйственной деятельности. Состав, конечно, нужно увеличивать и улучшать его материальное положение. И сдвиги в эту сторону уже наблюдаются.

Но мало не растерять старых и найти новых. Инспекторов надо еще профессионально подготовить. И этим в службе предметно занимаются.

Виктор Дмитриев



Автоматизация набирает «Скорость»

В настоящее время автоматизация процедур контроля и надзора становится наиболее актуальной в сфере транспорта. К основным их преимуществам следует отнести удобство и скорость обработки получаемых данных и минимизация человеческого фактора при осуществлении контрольно-надзорной деятельности.

В 2011 году в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте Федеральной службой по надзору в сфере транспорта реализован ряд мероприятий, направленных на повышение безопасности на транспорте при осуществлении перевозок опасных грузов и пассажиров с использованием информационных технологий. Они показали высокую эффективность автоматизации процессов контроля при данных перевозках.

Реализация поставленных задач сопряжена с рядом трудностей как технического, так и законодательного характера и невозможна без тесного взаимодействия федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Наиболее остро стоит вопрос взаимодействия при реализации мероприятий по внедрению системы спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS на автотранспортных средствах, определенных приказом Минтранса России от 26.01.2012 № 20 «Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств, находящихся в эксплуатации, включая специальные транспортные средства категории М, используемые для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемые для перевозки опасных гру-

зов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS».

В соответствии с приказом, оборудованию аппаратно-программными устройствами для определения текущего местоположения, параметров движения транспортного средства и для взаимодействия с автоматизированным центром контроля и надзора Ространснадзора с 1 января 2013 года подлежат транспортные средства категорий N, M2 и M3, то есть транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, в том числе опасных, пассажирские автобусы и маршрутные такси, осуществляющие перевозку пассажиров.

Приказом Минтранса России от 31 июля 2012 г. № 285 утверждены требования к системам и аппаратно-программным навигационным комплексам, функционирующим с использованием навигационных сигналов ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, в части обеспечения информационного взаимодействия с автоматизированными центрами контроля и надзора Ространснадзора.

При этом с 1 января 2013 года в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 02.04.2012 № 280 вступает в силу лицензионное требование по оснащению транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS. Получение лицензии без соблюдения указанного лицензионного требования будет невозможным.

Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации Владиславом Сурковым на состоявшемся 17–18 апреля 2012 года в Москве Международном форуме по спутниковой навигации в адрес руководителей федеральных органов исполнительной власти и руководителей высших исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации дано поручение о необходимости создания региональных навигационно-информационных центров для диспетчерского управления и мониторинга за транспортными средствами, используемыми для перевозки

пассажиров, специальных и опасных грузов.

Однако на сегодняшний день обязательность передачи данных из указанных центров в автоматизированный центр контроля и надзора Ространснадзора законодательно не закреплена.

Отдельно хотелось бы остановиться на разработке первой очереди системы дистанционного контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности при осуществлении перевозок опасных грузов с использованием спутниковой системы ГЛОНАСС/GPS (СДКН-ОГ) на автомобильном транспорте, в том числе разработке специального программного обеспечения и развертывании пилотной зоны СДКН-ОГ на базе центрального аппарата Ространснадзора, дежурно-диспетчерских отделов Центрального и Южного федеральных округов.

По результатам опытной эксплуатации планируется развертывание СДКН-ОГ на базе всех федеральных округов, о чем Ространснадзор информировал глав субъектов Российской Федерации.

Необходимо отметить, что на сегодняшний день заключены 76 договоров об обмене данными с операторами региональных навигационно-информационных центров, при этом подключено к центру контроля и надзора Ространснадзора и налажено взаимодействие с 57 региональными навигационно-информационными центрами.

Применение информационных систем является обязательным условием при реализации Ространснадзором полномочий по государственному



контролю за осуществлением международных автомобильных перевозок, что особо актуально в условиях образования Таможенного союза и переноса контроля на внешнюю границу.

Уже создана единая система контроля автотранспортных средств, выполняющих международные автомобильные перевозки, для обеспечения возможности осуществления транспортного контроля на внешней границе Таможенного союза. В настоящее время Ространснадзором совместно с ФТС России реализовываются разработанные и утвержденные Минэкономразвития России и Минкомсвязи России технологические карты межведомственного взаимодействия, регламентирующие осуществление информационного взаимодействия в режиме времени, близком к реальному, с использованием системы межведомственного электронного взаимодействия при проведении транспортного контроля.

Вместе с тем существует необходимость автоматизировать процесс выявления из общего потока транспортных средств нарушителей, которым на внешнем участке границы были выданы уведомления о нарушении законодательства.

Для этих целей перед каждым контрольным пунктом Ространснадзора, расположенным вблизи российско-белорусского участка границы, планируется установить системы видеофиксации. Указанные системы обладают функцией распознавания государственных регистрационных номеров транспортных средств и выявления перевозчиков, которым белорусскими контрольными органами на внешней грани-



це были выданы уведомления о нарушениях законодательства Российской Федерации, а также перевозчиков, не оплативших в установленные сроки административные штрафы. Данная автоматизированная система позволит Ространснадзору оперативно реагировать и принимать меры воздействия к нарушителям в соответствии с законодательством Российской Федерации.

На данный момент для осуществления функции Ространснадзора по весогабаритному контролю автотранспортных средств хорошо зарекомендовала себя система определения весовых и габаритных параметров при движении «Скорость». Она позволяет проводить весогабаритный контроль транспортных средств при скорости их движения до 120 км/ч. Это существенно разряжает загруженность магистралей в районе пунктов осуществления весового контроля, к тому же исключает человеческий фактор. Система «Скорость» позволяет дистанционно фиксировать нарушения и в рамках системы межведомственного электронного взаимодействия осуществлять процедуру привлечения нарушителей к административной ответственности.

Информатизация сегодня затрагивает все сферы контрольно-надзорной деятельности, в том числе и оказание государственных услуг в электронном виде.

В целях реализации Федерального закона от 27 июля 2010 г. № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» Ространснадзор подключен к системе межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ), которая позволяет в электронном виде передавать и обмениваться данными, необходимыми для оказания государственных услуг. Таким образом, через общероссийский интернет-портал gosuslugi.ru физические и юридические лица имеют возможность получить необходимые услуги в части, касающейся Ространснадзора.

Создание указанных информационных систем и их использование безусловно повышают эффективность государственного контроля и надзора на транспорте и, как следствие, общий уровень безопасности населения на транспорте.

*Андрей ЖУКОВ,
заместитель руководителя
Ространснадзора*

www.transportrussia.ru

НАДЕЖНОСТЬ. УДОБСТВО. БЕЗОПАСНОСТЬ



Специалистами отдела перспективного развития Общества с ограниченной ответственностью «Русские Автобусные Линии», которое является управляющей организацией сети автобусных станций и автовокзалов, в том числе и в городе Москве, был проведен ряд мероприятий по тестированию и анализу существующей специальной униформы. Результатом мероприятий стала разработка и пошив пилотных образцов униформы.

Пилотные образцы были опробованы в различных климатических условиях, и результаты превзошли ожидания. Помимо тестовых экспериментов на автобусных станциях комплектами униформы была снабжена техническая служба раллийной команды. На протяжении года в экстремальных условиях гонок в различных погодных условиях и в разное время суток пилотные образцы

подвергались проверке. Отзывы по узнаваемости, удобству носки, стойкости к различным загрязнениям, по износостойчивости пилотных образцов униформы были получены самые оптимистические. Собрав и проанализировав все отзывы по апробированию пилотных образцов специалисты отдела перспективного развития Общества с ограниченной ответственностью «Русские Автобусные Линии», сформировав техническое задание, разместили заказ на пошив собственной униформы для работников автобусных станций и автовокзалов с символикой компании.

Специальная униформа пошита из высококачественных тканей с оригинальной цветовой гаммой и использованием СОП-вставок для безопасности. Индивидуальная разработка позволила изготовить униформу с использованием современных материалов и технологий,

что, несомненно, отразилось на ее функциональных качествах. На разработанной униформе – достаточное количество карманов различных форматов и назначений с защищенными клапанами от атмосферных осадков, предусмотрены места для прикрепления идентификационных бейджей сотрудников. Униформа разработана как комплект полного обмундирования сезонного характера: лето, весна/осень и зима.

В настоящий момент пошита первая партия изделий и запатентована уникальная цветовая компоновка вставок на униформе.

Наработан неоценимый опыт, которым специалисты компании готовы поделиться с другими организациями, обслуживающими автобусные станции и автовокзалы в других регионах Российской Федерации.



Комплект «Зима»



Комплект «Весна/осень»



Комплект «Лето»

На правах рекламы

Новости прокуратуры



Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры.

Уваровской межрайонной прокуратурой проведена проверка исполнения законодательства о противодействии терроризму и обеспечении транспортной безопасности на территории города Уварово, в результате которой выявлены нарушения в деятельности ООО «Нико».

Согласно Федеральному закону «О транспортной безопасности» обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры.

Целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспорт-

ного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

К числу основных задач обеспечения транспортной безопасности относится оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, которая проводится в целях определения степени защищенности объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства от потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Однако, как показала проверка, ООО «Нико», являющееся субъектом транспортной инфраструктуры, оценку уязвимости объекта – автостанции и транспортных средств – не проводило, несмотря на то, что данному объекту присвоена четвертая категория и она включена в Реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, о чем в его адрес еще в июне 2011 года было направлено соответствующее уведомление.

Учитывая, что автостанция (автовокзал) ООО «Нико» является объектом с массовым

пребыванием людей и соответствующим органом государственной власти признана необходимость надлежащей защиты данного объекта (присвоена категория), проведение оценки уязвимости объекта является необходимым в целях обеспечения безопасности людей. Нарушение ООО «Нико» требований федерального законодательства в части сроков проведения оценки уязвимости препятствует реализации других мероприятий, предусмотренных Федеральным законом «О транспортной безопасности», что в результате создает реальную угрозу гражданам в случае террористической атаки.

Ранее генеральному директору ООО «Нико» прокуратурой вносилось представление об устранении нарушений закона о транспортной безопасности, однако каких-либо конкретных мер к их устранению до настоящего времени не предпринято.

Выступая в защиту прав неограниченного круга лиц прокуратурой в суд направлено заявление об обязанности ООО «Нико» провести оценку уязвимости объекта – автостанции – до 1 февраля 2013 года.

Заявление находится в стадии судебного рассмотрения.

Уваровская межрайпрокуратура



Из-за транспортных проблем в российских городах экономика России теряет до 9% ВВП в год. И если раньше главной причиной пробок считалась низкая пропускная способность улично-дорожной сети, то сейчас специалисты называют целый комплекс проблем и говорят, что решить их можно, но только не в отдельно взятом городе, а в масштабах всей страны. Об этом шла речь на III Международном конгрессе ROAD TRAFFIC RUSSIA, который был посвящен организации дорожного движения в Российской Федерации. В этом году конгресс прошел в форме общественного форума и назывался «Организация дорожного движения в городах России». Это первое мероприятие в рамках большой программы «Транспортной недели – 2012».

Открыл мероприятие министр транспорта РФ Максим Соколов, который подчеркнул масштабность проблемы. По его словам, постоянная перегруженность городских транспортных систем приводит к серьезным экономическим



ПРОТИВОСТОЯТЬ КОЛЛАПСУ

потерям, и фактически речь идет уже о нарушении территориального и экономического единства страны. Как показывает мировой опыт, перегруженность УДС не всегда имеет только транспортные причины, это также следствие градостроительных ошибок, отставания темпов строительства дорог от уровня автомобилизации, низкой конкурентоспособности общественного транспорта. Эти проблемы нельзя решить в одночасье, соглашается ми-

нистр, однако надежду все-таки вносит то, что не только Москва и Санкт-Петербург вплотную занялись решением транспортных проблем, но и другие российские города – Казань и Калининград, где также осуществляются крупные региональные проекты в этой области.

Максим Соколов также сообщил, что Минтранс России определил основные направления государственной политики в сфере организации дорожного движения. В частности, подготовлен и проходит процедуру межведомственного согласования проект федерального закона «Об организации дорожного движения». По мнению министра, этот закон должен стать связующим звеном в разделенных на сегодня элементах системы отраслевых нормативных правовых актов, подзаконных актов и федеральных законов прямого действия. Кроме того, подготовлены проект федерального закона о требованиях по строительству заездов и съездов к объектам



торговли и дорожного сервиса, исключая образование автомобильных заторов, а также проект нормативного правового акта Минтранса России о требованиях к разработке, утверждению и реализации проектов и схем по организации дорожного движения.

Более подробно на данных статистики остановился статс-секретарь – заместитель министра транспорта РФ Сергей Аристов. По этим данным, в настоящее время до 27% федеральных автомобильных дорог перегружены. Средняя скорость движения на отдельных направлениях снизилась за последние пять лет на 40% и в часы пик составляет 5–10 км в час. В целом неэффективность транспортных систем приводит к тому, что потери для экономики страны составляют от 7 до 9% ВВП. Сергей Аристов напомнил, что УДС российских городов исторически сформировались в 70–90-е годы прошлого века и до сего дня

остаются без изменений. Но если в документах градостроительного планирования того времени перспективный уровень автомобилизации предполагался на уровне 170 автомобилей на 1000 населения, то сейчас он уже превышен в два раза. За последние 10 лет ежегодный прирост автомобилей составил 4–6%, тогда как увеличение пропускной способности УДС не превысило 0,5–1%. «Отставание дорожно-транспортной сети от потребности составляет 25 лет, и тенденции неутешительны», – сделал вывод замминистра.

Сергей Аристов перечислил основные направления, которые формируют государственную политику в этом вопросе. Это совершенствование территориально-транспортного планирования, развитие УДС городов и модернизация общественного пассажирского транспорта, организация городского парковочного пространства, совершенствование инженерных средств и методов организации дорожного движения, оптимизация работы грузового автомобильного транспорта, формирование новых стереотипов транспортного поведения населения. «Сегодня перед государством и субъектами стоит главная задача: определить практический механизм управления, который позволит реализовать эти задачи», – отметил он.

Пока же деятельность по организации дорожного управления не имеет самостоятельного статуса в качестве объекта правового регулирования. «Согласно действующему законодательству организация дорожного движения

не является самостоятельным видом деятельности, а включается в состав дорожной деятельности как один из видов работ по содержанию дорог, что само по себе парадокс, – пояснил Сергей Аристов. – Как следствие – федеральное законодательство, регулирующее деятельность органов государственной власти субъектов Федерации и органов местного самоуправления, не упоминает организацию дорожного движения в числе вопросов, подлежащих регулированию на региональном и местном уровнях».

Решение транспортных проблем города стало приоритетом для правительства Москвы. По словам заместителя мэра в правительстве Москвы, руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максима Ликсутова, в настоящее время в Москве реализуется государственная программа «Развитие транспортной системы на 2012–2016 годы», общий объем финансирования которой составляет 2,2 трлн рублей, в том числе 1,665 трлн рублей – из бюджета города Москвы. Основными задачами программы остаются развитие общественного транспорта, использование высокотехнологичных систем управления дорожным движением, решение проблем стоянок, совершенствование грузовой логистики.

Также частью программы является создание интеллектуальной транспортной системы (ИТС) Москвы, для чего в бюджете города предусмотрено 17,5 млрд рублей на 2012–2014 годы, напомнил Максим Ликсутов. На всех остановках появятся интерактивные табло



с расписанием движения и временем подхода того или иного транспортного средства.

Пока же внедрение ИТС в Москве сталкивается с трудностями как организационно-правового, так и технического характера. И если первое – предмет интереса контролирующих органов, то о втором рассказал координатор общества «Синие ведерки» Петр Шкуматов. По его мнению, полноценную ИТС внедрить в Москве довольно сложно из-за ярко выраженной маятниковой миграции, которая накладывается на общую высокую транспортную загруженность УДС. Так, миллион жителей Подмоскovie, то есть каждый пятый, едет утром на работу в Москву, а вечером – обратно. По прогнозам, по существующим дорогам к 2020 году будут «маятниково» ездить уже 2 млн человек. Любая умная система имеет предел использования, и в Москве этот предел, по сути, уже настал, полагает специалист. С ним косвенно соглашается и Максим Ликсутов, который признает, что для 6,5 млн жителей агломерации МКАД остается единственной возможностью добраться из одного города в другой.

Между тем Москва далеко не единственный мегаполис, который решает подобные транс-



портные проблемы. О мировом опыте и подходах в преодолении болезней века подробно рассказали иностранные гости форума. К примеру, мэр Бухареста доктор Сорин Мирча Опреску рассказал о внедрении одной из самых современных в Европе систем организации и управления дорожным движением.

Международный эксперт в области современных систем управления дорожным движением, профессор университета Турина Вито Мауро рассказал о возможностях ИТС. По его данным, качественное внедрение ИТС позволяет снизить аварийность на дорогах на 30%, сократить заторы на 15% и на треть уменьшить энергопотребление. Он называет ИТС основным компонентом любой стратегии, направленной на обеспечение бесперебойного дорожного движения в европейских странах.

На главный вопрос форума – получится ли решить транспортную проблему в московской агломерации – попытался

ответить председатель комиссии по экономике, инвестиционному развитию, энергетике, транспорту, дорожному хозяйству Общественной палаты Московской области Иван Стариков. Он привел такую цифру: до 2020 года в московской агломерации планируется построить порядка 27 млн квадратных метров жилья, что еще больше увеличит интерес к региону. Поэтому Иван Стариков считает, что необходимо создавать альтернативные центры притяжения товаров и услуг, финансов, рабочей силы и т. д.

Вместе с тем эксперт уверен, что у Москвы есть шанс решить свои транспортные проблемы, но не раньше, чем через четверть века, и при условии строительства транспортной артерии, которая связала бы 25 субъектов Российской Федерации.

Впрочем, большинство присутствовавших на форуме были более пессимистичны: 70% принявших участие в интерактивном опросе ответили, что проблема пробок в Москве не будет решена никогда.

Людмила Изъюрова,
обозреватель «ТР»



АВТОБУСЫ ИДУТ БЕЗ ОБЪЯВЛЕНИЯ ВОЙНЫ



Экс-чиновник и экс-оппозиционер Игорь Сасунов: «Впервые конкурсная документация заточена под жителей Перми!»

Пермские перевозчики отказались от забастовок и решают проблемы с мэрией в суде.

Пермские предприниматели, занимающиеся автобусными пассажироперевозками, в течение последних двух недель буквально завалили краевой арбитраж исками к администрации Перми. Все это происходит на фоне шума вокруг конкурсов по распределению автобусных маршрутов. Участники рынка отрицают согласованность действий и уверяют, что войну городским властям не объявляли. Подробности – в материале «ФедералПресс. Приволжье».

Согласно данным картотеки арбитражного суда Пермского края, в адрес администрации

Перми в лице департамента финансов и департамента дорог и транспорта в течение последнего месяца поступил целый ряд исков от физических лиц и предприятий. Суть исковых требований в картотеке пока не раскрывается, сами истцы в беседах с «ФедералПресс. Приволжье» предпочитают на эту тему не распространяться. Суммы исковых требований колеблются в пределах от одного до пяти миллионов рублей.

Между тем, на прошлой неделе прошло заседание общественно-консультационного совета при Пермском УФАС, на котором обсуждались претензии перевозчиков к конкурсам, на которых мэрия распределяет автобусные маршруты.

В основном претензии перевозчиков касаются критериев, определяющих право на участие в конкурсах по распределению автобусных маршрутов. Многие из этих критериев перевозчики считают лишними, ограничивающими конкуренцию на рынке. Одно из таких ограничений – наличие положительного опыта оказания транспортных услуг. По мнению перевозчиков, этот критерий противоречит действующему законодательству о госзаказе.

Много споров было вокруг изменения соотношения сидячих и стоячих мест в автобусах в пользу мест для сидения. Многие перевозчики еще год назад, стараясь соответствовать требованиям по «свежему» году выпуска автобуса, закупили технику отечественного производства. Прошел

год – и, согласно новым правилам по соотношению сидячих и стоячих мест эти автобусы выпускать на маршруты нельзя. Кроме того, перевозчики считают, что увеличение доли сидячих мест создает толкотню на выходе и лишает представителей маломобильных групп населения возможности пользоваться автобусом.

Чиновники же считают, что «длинные» (по времени) маршруты, коих в городе большинство, должны обслуживаться автобусами с большим количеством кресел. Перевозчики парируют: «Мы платим налоги с количества сидячих мест, и его увеличение приводит, с одной стороны, к уменьшению пассажироемкости транспорта, а с другой – к увеличению налоговых платежей».

Критике подвергались и многие другие конкурсные ограничения. В итоге сошлись на том, что следует оставить в документации только три «неоспоримых» момента: низкий пол в автобусе, «средний» год выпуска и наличие банковской гарантии. Насчет четвертого – наличие собственной ремонтной базы – не договорились уже сами перевозчики, и этот вопрос отложили на будущее. Сейчас предложения перевозчиков по этому вопросу собирает пермское УФАС.

Наконец, перевозчиков не устраивает, что сейчас контракт заключается сроком на один год, причем конкурсы на все маршруты проводятся одновременно. Недовольство объясняется необходимостью поиска и обучения водителей

и другими особенностями рынка. Сошлись на мнении, что оптимальный срок контракта – 2–3 года. При этом маршруты должны разыгрываться в течение всего года, что способствовало бы приходу на рынок новых игроков.

С вопросом о том, могло ли недовольство конкурсной документацией вылиться в массовую судебную атаку, корреспондент «ФедералПресс.Приволжье» обратился к **Игорю Сасунову**. Напомним, г-н Сасунов в конце 2008 года покинул пост замначальника департамента транспорта и дорог, перешел в жесткую оппозицию городским властям. В 2009 году он, будучи директором НП «Автоликон», встал во главе перевозчиков, протестовавших против условий конкурса по распределению маршрутов. Тогда несколько крупных перевозчиков расторгли договор с департаментом дорог и транспорта, выразив таким образом несогласие с условиями конкурса. Именно летом 2009 года основным условием конкурса стало правило «один перевозчик – один маршрут»,

действующее и поныне. Кроме того, преимущество получали претенденты, имеющие более современный автобусный парк. Как видим, забастовка ни к чему не привела.

Сегодня Игорь Сасунов относится к конкурсу гораздо более лояльно: «Впервые конкурсная документация заточена под жителей Перми!» Однако ситуация, когда перевозчиков вынуждают чуть ли не каждый год менять автопарк в связи с изменившимися требованиями, его, конечно, не устраивает: компания Игоря Сасунова является владельцем нескольких новеньких отечественных автобусов, которые сегодня могут оказаться не у дел. И, тем не менее, он настаивает, что сговора в судебных действиях перевозчиков нет: «То протестное движение (речь идет о забастовке 2009 года – «ФедералПресс.Приволжье») воспринималось властями крайне болезненно. Нам так и говорили: зачем бастовать, обращайтесь в суд. Сегодня перевозчики так и поступают, причем очень успешно. Я даю вам тысячепроцентную гарантию, что никакого сговора тут нет».

Александр Богданов, директор НП «Автолидер», некогда тоже участвовавшего в забастовках, предположил, что речь в исковых требованиях перевозчиков может идти о выплатах за перевозку льготников: «Мы сами судимся по льготникам уже три года». К слову, в картотеке арбитражного суда есть иск и от Александра Богданова как индивидуального предпринимателя с суммой исковых требований в 3,4 млн рублей. Сам предприниматель в судебные дела не вникает, отдав эти хлопоты адвокатам: «Возможно, эти иски по льготникам какую-то инстанцию прошли, и поэтому все разом и вышли. Но это точно не сговор».

Вторит коллегам председатель НП «Единый союз перевозчиков» **Михаил Ухватов**: «Если раньше перевозчиков что-то не устраивало, они собирались и начинали бастовать. А сегодня они идут в суд». Михаил Ухватов также отрицает возможность «судебной кооперации» и делает осторожное предположение по поводу «невыплат из бюджета».

Эта информация подтверждается в департаменте дорог и транспорта администрации Перми: «Иски от ИП и ООО касаются выплаты убытков, возникших в связи с перевозкой льготных категорий пассажиров в 2009 году. ДДиТ в данных судебных делах выступает как третье лицо. На данный момент идет выплата убытков, возникших в связи с перевозкой льготных категорий пассажиров в 2007–2008 годах».



Экспертный канал
РИА ФедералПресс
Алексей Бурков

**ЗАЩИТА,
ПРОВЕРЕННАЯ
ВРЕМЕНЕМ**



ОСНОВАНО В 1991 • С НАМИ НАДЕЖНЕЕ!

РЕСО–Гарантия – признанный лидер страхового рынка



Более 780 филиалов и офисов продаж во всех регионах Российской Федерации

РЕСО–Гарантия представлена во всех субъектах Российской Федерации – как в городах-миллионниках, так и в небольших населенных пунктах.



Наивысший рейтинг финансовой надежности российского рейтингового агентства «Эксперт РА»

Финансовая устойчивость компании подтверждается рейтингом A++ «Исключительно высокий уровень надежности».

**STANDARD
& POOR'S**

Высокий рейтинг финансовой устойчивости ведущего международного агентства Standard&Poor's

В 2011 году международное рейтинговое агентство «Standard & Poor's» присвоило, а в 2012 году подтвердило ОСАО «РЕСО–Гарантия» рейтинг финансовой устойчивости страховой компании «BB+» и по национальной шкале «ruAA+».



Многократный лауреат главной страховой премии России «Золотая Саламандра»

ОСАО «РЕСО–Гарантия» – лауреат премии «Золотая Саламандра» в нескольких почетных номинациях в 2005, 2008 и 2011 годах, в том числе «Автострахование» и «Популяризация развития страхования».



Многократный победитель общенационального конкурса «Народная марка/Марка №1 в России»

РЕСО–Гарантия является победителем общенационального конкурса «Народная марка / Марка №1 в России» в номинации «Страховая компания» в 2007, 2009 и 2011 годах.

С НАМИ НАДЕЖНЕЕ!

По всем вопросам сотрудничества просим вас обращаться в Дирекцию корпоративного страхования ОСАО «РЕСО–Гарантия»:

115054, г. Москва, Большой Строченовский переулок, дом.25А
Тел.: +7 (495) 721–90–85
Факс: +7 (495) 721–90–84
e-mail: dks_info@reso.ru
www.reso.ru



ВСТРЕЧА РУКОВОДСТВА МИНИСТЕРСТВА С ЧЛЕНАМИ КОМИТЕТА ПО ТРАНСПОРТУ

15 января в Минтрансе России прошла встреча руководства Министерства с членами Комитета по транспорту Государственной Думы Федерального Собрания РФ.

Министр транспорта РФ Максим Соколов отметил, что основной задачей, стоящей перед Министерством в законодательной сфере, является дальнейшее развитие нормативно-правовой базы отрасли. «На сегодняшний день заложены основы транспортного законодательства, которые уже являются мощным инструментом регулирования нашей сферы деятельности», – сказал министр. Он обратил внимание на необходимость гибкого и комплексного подхода к во-

просам совершенствования законодательного регулирования отрасли. «Нормативно-правовая база должна отвечать экономическим условиям в стране, обеспечивать согласование интересов транспортных предприятий с общественными интересами. Это требует от нас постоянной системной и скоординированной работы по ее совершенствованию и обновлению», – подчеркнул М. Соколов. Глава Минтранса России выразил надежду на продолжение конструктивного сотрудничества с профильным комитетом Госдумы и предложил сделать такие встречи регулярными.

Председатель Комитета Евгений Москвичев выразил готовность к сотрудничеству с Министерством транспорта

и рассказал о том, как строится работа внутри комитета. «У нас нет фракций, мы единая команда, которая работает на благо транспортного комплекса и пассажиров», – заявил Е. Москвичев.

Статс-секретарь – заместитель министра транспорта Сергей Аристов информировал участников встречи об итогах законопроектной деятельности министерства за 2012 г. и планах на 2013 г. Он сообщил, что в 2012 г. Президентом России подписано 13 федеральных законов в сфере транспорта. В этом году в план законопроектной деятельности Минтранса включены 74 законопроекта, 11 из которых уже внесены на рассмотрение в Государственную Думу.

<http://www.mintrans.ru>



МОСКОВСКИЕ МАРШРУТЫ: БЫСТРО И КОМФОРТНО

Городские власти активно реализуют программу развития дорожно-транспортной инфраструктуры столицы, и уже сегодня многие московские дороги приближаются к европейским стандартам качества. Особую роль играет и развитие общественного транспорта: он должен быть, по словам мэра Москвы Сергея Собянина, «удобным, современным и скоростным». А это требует модернизации не только парка общественного транспорта, но и создания новой системы, внедрение которой позволит сделать автобусы, троллейбусы и трамваи привлекательными даже для избалованных собственными «железными конями» москвичей. О том, как будет развиваться общественный транспорт в столице, в том числе и на новых территориях города, рассказал в интервью телеканалу «Москва 24» генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Петр Иванов.



– Петр Валерьевич, Москва стала больше в два с половиной раза и, наверное, работы у «Мосгортранса» тоже стало в два с половиной раза больше?

– Работы у «Мосгортранса» стало больше не в два с половиной раза, а, наверное, раз в десять больше. И, в первую очередь, мы должны обеспечить высокое качество обслуживания пассажиров и в старой, и в Новой Москве. Здесь должен быть единый и весьма высокий стандарт качества. Сейчас мы приняли маршруты от областного перевозчика «Мострансавто». Речь идет о восьми маршрутах, которые мы начали эксплуатировать с 1 июля. Естественно, от жителей новой Москвы поступают обращения по поводу организации новых маршрутов. Мы рассматриваем их. И за последнее время были открыты два маршрута. Это маршрут, который обслуживает Щербинку и связывает жилые районы с железнодорожной платформой. Открыт новый маршрут от «Юго-Западной» до города Московский. Обраще-

ния граждан поступают к нам через Департамент транспорта, и мы, как правило, тщательно рассматриваем такие обращения, согласовываем схемы организации маршрутов, изучаем пассажиропоток и стараемся обеспечить перевозку на соответствующем уровне.

– Существующих на новых территориях маршрутов достаточно?

– И да, и нет. Маршрутная сеть – это постоянно изменяющийся процесс. Появляются новые жилые районы, изменяется улично-дорожная сеть, и, естественно, мы корректируем количество подвижного состава, который направляется на те или иные линии. Сегодня значительная часть перевозок на территории Новой Москвы осуществляется и областными, и коммерческими перевозчиками. Сейчас мы заказываем разработку маршрутной схемы по городу, в которую, естественно, включается и Новая Москва. Эта маршрутная схема направлена

на обеспечение нормального и бесперебойного транспортного обслуживания пассажиров вне зависимости оттого, какие это маршруты, коммерческие или городские. Независимо оттого, какими операторами обслуживается маршрутная схема, она должна обеспечивать, в первую очередь, потребности населения в перевозке. Напомню, что на первом этапе перед нами стояла задача сохранить и не ухудшить то качество обслуживания, которое было до присоединения новых территорий. И, конечно, большое количество вопросов тут связано с готовностью самой улично-дорожной сети. Не везде ведь есть посадочные площадки, не везде достаточная ширина проезжей части, не везде есть бордюрный камень, и далеко не везде есть разворотные площадки. Это те вопросы по подготовке транспортной инфраструктуры, решение которых, безусловно, займет какое-то время.

– А сегодня есть какая-то конкретная схема, по которой, возможно, будут проходить работы в 2013 году?

– Да, есть такая схема. Мы проанализировали всю маршрутную сеть Новой Москвы и подготовили соответствующие предложения, которые должны быть реализованы в 2013 году. По московским требованиям, например, обязательно должно быть ночное уличное освещение, но оно есть не везде. Разумеется, наша главная задача – перевозка пассажиров, и мы не можем закрыть маршрут в какой-то район в связи с тем, что где-то что-то не соответствует новым требованиям. Мы должны

сохранить неизменными существующие, привычные людям маршруты.

– А как идет обновление подвижного состава на новых территориях столицы?

– Все те требования, нормы и нововведения, которые происходят в ГУП «Мосгортранс», распространяются и на обслуживаемые нами маршруты в Новой Москве. Если мы получаем новый подвижной состав, он, естественно, распределяется как на Новую Москву, так и на основную, старую территорию города. Естественно, если мы внедряем новую автоматизированную систему диспетчерского управления, она распространяется и на старую, и на Новую Москву. Все эти требования унифицированы и едины. Другое дело, что в Новой Москве есть свои особенности. В частности, из-за того, что маршруты тут, в основном, протяженные, требуется и подвижной состав с большим количеством посадочных мест. Мы уже рассматриваем вопрос приобретения такого подвижного состава для того, чтобы обеспечить комфортные поездки пассажиров именно на большие расстояния.

– Говорят, на территории Новой Москвы появятся школьные автобусы, которые будут привозить детей из отдаленных поселений в учебные заведения. Это не досужие слухи?

– Нет, это не слухи. В «Мосгортрансе» есть школьные автобусы, мы готовы их использовать на территории новой Москвы. Требуется лишь соответствующий заказ от столичного Департамента образования. Как только у нас будет такой заказ,

мы готовы организовать эти маршруты.

– На что все-таки на новых территориях города надо делать ставки «Мосгортрансу»?

– В первую очередь, это формирование единой маршрутной сети, включающей в себя перевозки и коммерческих, и муниципальных операторов. Во вторую очередь – речь идет об обеспечении соответствия транспортной инфраструктуры тем нормам, которые на сегодняшний день существуют в Москве. Эти нормы связаны, прежде всего, с обеспечением безопасности пассажиров, поэтому их соблюдение остается важнейшим условием для нас. Сочетание этих процессов позволит привнести в транспортное обслуживание на этой территории новое, высокое качество работы. Решение транспортной проблемы новой территории Москвы в первую очередь должно быть связано либо с внедрением выделенных полос, либо с обеспечением скоростного внеуличного транспорта. Будет это легкое метро, скоростной трамвай или электричка – не имеет принципиального значения. Но сегодня радиальные трассы перегружены. Сколько бы полос мы туда ни добавили, они все будут заняты легковыми автомобилями. Поэтому мы исходим из того, что обеспечить быструю перевозку пассажиров способен только общественный транспорт. Мы уже дали свои предложения по организации выделенных полос на Калужском и Киевском шоссе, сейчас эти предложения находятся на рассмотрении. Мы рассчитываем, что если эти предложения будут приняты, то скорость,

с которой можно будет доехать из того же Московского или из Троицка до Теплого Стана или до метро «Юго-Западная», будет существенно увеличена.

– В свое время сообщалось, что специалисты «Мосгортранса» работают над разработкой стратегии, которая позволит сделать транспорт более удобным для пассажиров и, в принципе, более доходным для государства. Можно ли говорить, что такая стратегия уже есть?

– Стратегия есть, но для начала я хотел бы уточнить, что общественный транспорт, в первую очередь – это не бизнес, а социальная функция. Поэтому говорить о его доходности не совсем правильно. Мы говорим о том, что расходы должны быть минимальными, чтобы эта нагрузка не оказалась непосильной для столичного бюджета. Увеличивая расходы на транспорт, мы улучшаем, прежде всего, качество обслуживания пассажиров, тем

самым делая общественный транспорт более привлекательным для горожан, дополнительно мотивируем москвичей, чтобы они пересаживались с личных автомобилей на общественный транспорт. Поэтому, когда мы говорим о нашей стратегии или наших планах, мы говорим не столько о доходности, сколько о качестве обслуживания и удобстве общественного транспорта для пассажиров. Эта стратегия разрабатывается в двух аспектах. Общая модель управления разрабатывается сегодня Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры, и эта модель направлена на то, чтобы создать реальную конкуренцию за маршруты в городе, чтобы сделать этот вид перевозки пассажиров наиболее качественным и наименее затратным по цене для города. Такой пилотный проект уже разработан, и на конкурс будет выставлено 22 маршрута. Мы рассчиты-

ваем на то, что этот эксперимент позволит действительно привнести новое качество в обслуживание пассажиров, привлечет дополнительные инвестиции в транспортную отрасль Москвы. Второй вопрос касается «внутренней» деятельности «Мосгортранса». Совместно с компанией «Макензи» на протяжении последних четырех месяцев мы работали над операционной стратегией. Эта работа касается повышения операционной эффективности непосредственно самого «Мосгортранса», – здесь надо отделить непрофильные функции и сконцентрироваться, в первую очередь, на обеспечении качественной перевозки пассажиров. Такая стратегия уже выработана и, надеюсь, она будет одобрена Департаментом транспорта. Уверен, положительные результаты этой работы почувствуют все москвичи.

Беседу вел Григорий Саркисов
<http://www.tver-13.ru>


БАНК СГБ
НОВОЕ ИМЯ СЕВЕРГАЗБАНКА

**СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО КРЕДИТОВАНИЮ
МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ
И АВТОВОКЗАЛОВ**

БАНК СГБ
8-800-100-55-22

 звонок по России
бесплатный



ОАО «БАНК СГБ». Генеральная лицензия ЦБ РФ №2816

СОКРАЩАЕМ НАЗВАНИЕ, РАСШИРЯЕМ ВОЗМОЖНОСТИ!

БАНК СГБ – новое имя Севергазбанка

БАНК СГБ – так теперь называется один из крупнейших региональных банков России – Севергазбанк. В Вологодской области банк входит в первую тройку финансово-кредитных организаций по количеству банковских карт и зарплатных проектов, клиентами банка являются крупнейшие предприятия области, десятки тысяч жителей региона. Безусловно, им интересно узнать, с чем связано переименование банка.

На вопрос, почему банк менял название, отвечает председатель Правления БАНКА СГБ Сергей Жарков.

– Сергей Александрович, с чем связана смена наименования? Как это отразится на взаимоотношениях банка с клиентами?

– Банк работает на рынке 18 лет и входит в число лидеров регионального банковского рынка. В ноябре прошлого года в банке сменился основной акционер. Бенефициаром (конечным владельцем основного пакета акций) стал НПФ «Норильский никель».

После анализа ситуации на финансовом рынке России и позиций на этом рынке Севергазбанка новый акционер и руководство банка сделали вывод: необходимы перемены. Иначе в условиях растущей в банковском секторе конку-

ренции очень сложно сохранить позиции лидера, завоеванные годами.

Поэтому ноябрь 2011 г. стал отправной точкой масштабных перемен, которые проводятся в банке. Главной стратегической задачей стало достижение показателей, которые позволят войти в число крупнейших российских универсальных банков федерального масштаба. Переименование банка логично совпало с процессом обновления.

– Почему смена названия произошла только через год после изменения состава акционеров?

– Такие технически сложные шаги, как реализация новой стратегии банка и ребрендинг, требуют тщательной проработки. Ребрендинг – это не только обновление имени и логотипа. Он затрагивает все направления работы банка. Поэтому в течение года мы оценивали состояние всех видов бизнеса – от услуг частным лицам до работы на рынке ценных бумаг, разрабатывали новые продукты и услуги, модернизировали ИТ-систему.

Уже сегодня мы подняли стандарты обслуживания клиентов до уровня крупнейших федеральных банков и приступаем к выполнению новых задач под новым названием – БАНК СГБ.



*Председатель Правления
БАНКА СГБ Сергей Жарков*

– Почему новое название Севергазбанка звучит именно так – БАНК СГБ?

– Меняясь, мы сохраняем традиции и преемственность. Севергазбанк и ранее сокращенно называли СГБ. Мы решили, что если так удобнее клиенту, это будет удобно и банку. Так разговорное название банка стало официальным. В то же самое время мы берем лучшее из опыта банка и привносим в его работу новейшие технологии. Мы сокращаем не только название, но и технологические цепочки, очереди, время, необходимое для оформления вклада или кредита. Это отражает нашу стратегию во взаимоотношениях с клиентами: более доступные услуги и продукты, удобный сервис.

Для удобства клиентов мы расширяем число наших подразделений во многих регионах России. В 2012 году открыт филиал в Москве. Знаковым событием стало начало работы филиала и дополнительного офиса в Норильске. Естественно, что особое внимание мы уделяем обслуживанию сотрудников ГМК «Норильский никель», рас-

четно-кассовому обслуживанию его структур, дочерних и зависимых обществ. Курс на расширение такого партнерства мы будем держать во всех регионах присутствия банка.

– Что ждать клиентам банка после смены имени?

– Если женщина выходит замуж, то у нее меняется настроение в лучшую сторону. При этом она остается красивой и привлекательной. Точно так же, изменив свое название и обновив оформление, БАНК СГБ сохраняет все взятые ранее Севергазбанком обязательства перед клиентами. Никто не ощутит никаких неудобств. Все действующие договоры вкладов, потребительского кредитования будут работать до срока их окончания. Ну а новые договоры будут заключаться уже от имени БАНКА СГБ. Также действительно будут и банковские карты со старым логотипом. Их не нужно менять, после окончания срока их действия клиенту будет выдана карта с символикой БАНКА СГБ.

Кстати, наши частные клиенты уже ощутили положительное влияние перемен. В БАНКЕ СГБ расширилась линейка вкладов. Мы увеличили возможности клиентов по снятию или пополнению средств, по повышению процентной ставки в течение действия срока вклада.

Сменив название, БАНК СГБ обновил программы кредитования для частных лиц. Мы доверяем нашим клиентам, поэтому снизили требования к залому и поручительству, увеличили сумму беззалогового кредита.

Для держателей зарплатных карт и работников организа-

ций бюджетной сферы БАНК СГБ разработал специальные программы кредитования, процентные ставки по которым заметно ниже существующих среднерыночных предложений.

Еще одно новшество. Теперь в любом подразделении БАНКА СГБ можно оформить договор об обязательном пенсионном страховании с НПФ «Норильский никель» – одним из самых крупных и доходных негосударственных пенсионных фондов страны.

В секторе ипотечного кредитования БАНК СГБ активизировал работу по стандартам АИЖК, по программе «Стимул». Таким образом, БАНК СГБ выступает партнером государства в программе обеспечения жильем жителей регионов присутствия банка по государственным ипотечным программам.

Процессы обновления идут и в сфере высоких технологий. Внедрение нового программного обеспечения позволит увеличить качество работы в системе «Клиент – банк», скорость обслуживания держателей карт в терминальной сети банка. Вводится в эксплуатацию система дистанционного банковского обслуживания «SGB-ONLINE». Теперь наши клиенты смогут совершать платежи, переводить средства со счета на счет и выполнять еще целый ряд банковских операций со своего компьютера в любое время суток, не покидая дом или рабочее место.

– А какие перемены ожидают корпоративных клиентов, предпринимателей и малый бизнес?

– БАНК СГБ становится более прозрачным для клиентов

любого масштаба. Мы разработали программу кредитования малого бизнеса «Микрофинанс-проект». Программа предусматривает льготные условия для клиентов, имеющих положительную кредитную историю, кредитование под залог приобретаемого имущества.

БАНК СГБ осуществляет финансирование экспортно-импортных операций клиентов с использованием инструментов торгового и структурного финансирования, работает с клиентами по программе лизинга в партнерстве с дочерней компанией «СГБ-лизинг».

В 2013 г. БАНК СГБ планирует увеличить капитал, получить рейтинги международных агентств. Это позволит нам выйти на зарубежный межбанковский рынок, где стоимость ресурсов ниже. Это позволит кредитовать наших крупных клиентов на еще более выгодных условиях, применяя гибкий подход к каждой сделке.

Хочу отметить, что мы не ведем агрессивной политики захвата рынка, поскольку понимаем, что удивить клиента чем-то сверхновым и сверхсовременным при наличии большого числа предложений от банков практически невозможно. Гибкая процентная и тарифная политика, индивидуальный подход в работе с клиентами, качество и оперативность обслуживания – главные преимущества работы БАНКА СГБ. Нам важно, чтобы клиенты БАНКА СГБ чувствовали нашу поддержку, заботу, желание помочь и главное – снова обращались в БАНК СГБ.

На правах рекламы

БАНК СГБ

ОАО «БАНК СГБ», Генеральная лицензия ЦБ РФ №2816

8-800-100-55-22 звонок по России
бесплатный

Участник программы Некоммерческого партнерства
ЕТС «Автобусные линии страны» «ПАРТНЕР»

*Время
заводит!*



Вместе
с ОАО «БАНК СГБ»

Кредитные и лизинговые программы

- для автоперевозчиков, обслуживающих межрегиональные рейсы
- для автовокзалов

Московский филиал:
121069 г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 2/62, стр. 4
Тел.: +7 (495) 796-92-56

ПОМОГАЕМ БИЗНЕСУ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК. ДЕНЬГАМИ

«СибТрансФинанс»



О кооперативе

Кредитный потребительский кооператив «СибТрансФинанс» образован в 2011 году. С января 2012 года нашими услугами воспользовались несколько крупных перевозчиков Алтайского края, и несколько предприятий находятся на стадии вступления в КПК. В настоящее время достигнуты соглашения между дилерами автопроизводителей по снижению цен предлагаемых автотранспортных средств, а также разработаны специальные программы для приобретения автобусов перевозчиками.

В России деятельность кредитных кооперативов регламентируется Федеральным законом № 190-ФЗ «О кредитной кооперации» от 18.07.2009. (Принят Государственной Думой 3 июля 2009 года. Одобрен Советом Федерации 7 июля 2009 года.)

Кредитные кооперативы обязательно являются членами саморегулируемых организаций, что является гарантией сохранности вложенных средств.

Кредитный потребительский кооператив – источник финансовых средств для малого бизнеса

Одна из главных проблем для успешного развития малых предприятий – это недостаток финансовых ресурсов. Важным способом решения данной проблемы является создание кредитных кооперативов. Основным документом, регламентирующим деятельность кредитных потребительских кооперативов, за исключением сельскохозяйственных, являет-

ся Федеральный закон от 18.07.2009 № 190-ФЗ «О кредитной кооперации». В соответствии с этим законом кредитный потребительский кооператив – это добровольное объединение физических и (или) юридических лиц на основе членства по территориальному, профессиональному и (или) иному принципу в целях удовлетворения финансовых потребностей членов кредитного кооператива (пайщиков).

Кредитный кооператив, членами которого являются исключительно физические лица, называется кредитным потребительским кооперативом граждан. Часто кредитные кооперативные объединения – единственное место, где представители малого бизнеса могут получить дополнительные денежные средства по более низким процентным ставкам, чем у коммерческих банков. Обратившись в кооператив, предприниматели сэкономят не только деньги за счет более низких процентных выплат, но и собственное время.

Кооперативы меньше реагируют на экономические кризисы по ряду причин: их денежные фонды принадлежат пайщикам, следовательно они могут принять решение о возврате своих средств; управление в кредитных кооперативах прозрачно, поэтому денежные потоки легко проследить; вложение средств в рискованные операции запрещено (ст. 6 Федерального закона от 18.07.2009 № 190-ФЗ «О кредитной кооперации»),

а значит, вероятность финансовых потерь сведена к минимуму; пайщики знают друг друга лично, и невозврат кредита практически исключен.

В отличие от банковских учреждений кредитный кооператив является некоммерческой организацией. Основная цель его деятельности – удовлетворение потребности своих членов в производственном кредите. Источниками формирования имущества кредитного кооператива могут быть как собственные, так и привлеченные средства. Собственные активы кооператива формируются за счет паевых и вступительных взносов его членов, доходов от деятельности и прочих поступлений.

Паевой взнос члена кредитного кооператива может быть обязательным и дополнительным. Обязательный пай дает право голоса и участия в деятельности кооператива. Вклад можно делать как в денежной форме, так и в натуральной (но не более 50% пая). Дополнительный пай (или личные сбережения) члены кооператива вносят по желанию сверх обязательного. По нему получают дивиденды. Кооператив в обязательном порядке формирует резервный фонд, размер которого должен составлять не менее 5 процентов от паевого капитала.



Заместитель мэра по вопросам транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов

Городской общественный транспорт должен быть удобным для пассажиров.

Об итогах уходящего года и планах на будущее «Вечерней Москве» рассказал заместитель мэра по вопросам транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов.

– Максим Станиславович, если говорить о транспортной инфраструктуре Москвы, какое событие уходящего года Вы хотели бы особо отметить?

– Особо отметить в 2012 году хотелось бы введение платных парковок в ЦАО. Это та мера, хоть и не популярная, которая позволяет сказать, что мы приняли волевое решение. На самом деле волевое, потому что много лет об этом говорили, сравнивали с Западом, но у себя ввести не решались. Мы сильно отстали в этом смысле от Европы и Америки, но терпеть хаотичные парковки, забивающие центр города, стало уже просто нельзя. И мы приняли это решение. Сейчас им довольны не все, но, я уверен, что в дальнейшем многие скажут нам за это спасибо.

Кроме того, важно отметить вопрос, который также находится в сфере повышенного внимания общественности, средств массовой информа-

ции и экспертного сообщества. Речь идет о качественном повышении роли железнодорожного транспорта в удовлетворении потребностей населения в пригородных и городских перевозках. В 2012 году мы серьезно продвинулись в этом вопросе.

Железная дорога обладает значительным потенциалом, который в настоящее время используется крайне неэффективно, о чем свидетельствует небольшой удельный вес железнодорожных перевозок в городе (менее 10%). При этом активное развитие транспортного комплекса Московской агломерации невозможно без развития и интеграции в систему общественного транспорта региона железнодорожной сети.

Зарубежный опыт интеграции железнодорожных путей в систему городского общественного транспорта очень обширен: железная дорога органично встроена в единую транспортную систему во многих европейских городах, включая Париж, Мюнхен, Штутгарт, Хельсинки, Стокгольм.

Учитывая европейский опыт сбалансированного функционирования городских транс-

портных систем, а также текущие проблемы Московского региона Минтрансом России, правительствами Москвы и Московской области совместно с ОАО «РЖД» разработана Программа первоочередных мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры МТУ на 2012–2020 гг., которая была одобрена на совещании у Председателя Правительства РФ Д.А. Медведева 19 сентября 2012 г.

В рамках реализации данной программы предполагается строительство 226 км дополнительных главных путей на радиальных направлениях Московского железнодорожного узла, а также развитие железнодорожной инфраструктуры Малого кольца Московской железной дороги. В случае осуществления намеченных планов пассажиропоток в пригородном пассажирском сообщении увеличится с 532 млн пасс. до 1,1 млрд пасс. к 2020 году (с учетом использования инфраструктуры МК МЖД).

Что касается финансирования Программы, то хочу подчеркнуть, что такие крупномасштабные инфраструктурные проекты, имеющие высокий социально-экономический эф-

фект, должны реализовываться при непосредственном участии государства. Поэтому инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры Московского региона планируется осуществлять как за счет средств бюджета Москвы и ОАО «РЖД» (порядка 87 млрд руб.), так и за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета (более 149 млрд руб.). Общий объем финансирования, необходимого для реализации программных мероприятий, планируется на уровне 236 млрд руб.

Проект комплексного развития железнодорожной инфраструктуры призван разгрузить дорожную сеть Московского региона, обеспечить интермодальность пассажирских перевозок, а также повысить доступность и качество сервиса услуг по перевозке.

– Как Вы оцениваете практику введения выделенных полос для общественного транспорта?

– В настоящее время выделенные полосы работают на 17 участках улично-дорожной сети. До 2012 года были введены выделенные полосы на 8 участках магистралей общей протяженностью 93,1 км. В 2012 году введены еще 9 участков магистралей протяженностью 65 км. Практический результат от создания выделенных полос очевиден уже сейчас. Скорость движения автобусов по ним возрастает на 15–30%. Перевозка пассажиров увеличивается в среднем на 15%. Тысячи пассажиров реально экономят свое время при поездке по городу. Введение выделенных полос положительно влияет на качество обслуживания пассажиров.

– Можно ли победить в обозримом будущем нелегальных таксистов? Когда официальные стоянки появятся в аэропортах?

– Мы считаем, что лучший способ победить нелегалов – это предложить москвичам и гостям столицы качественный и цивилизованный сервис официальных такси, а таксомоторным компаниям и индивидуальным предпринимателям предоставить ряд преимуществ и привилегий.

При нормальном развитии событий пассажиры сделают правильный выбор и воспользуются услугами перевозчиков, гарантирующих качественный и безопасный сервис по адекватным ценам. До середины 2013 года мы планируем создать специальные парковки на всех железнодорожных вокзалах Москвы. Для удобства официальных перевозчиков предусмотрены специальные карты «Вокзалы России», которые дают беспрепятственный и бесплатный доступ на линии такси.

Что касается аэропортов, то этот вопрос рассматривается. Сейчас мы не можем назвать официальную дату открытия там стоянок, этот вопрос должен согласовываться в том числе с руководством аэропортов.

Плюс официальных такси – они сами заинтересованы в развитии инфраструктуры и принимают самостоятельные шаги в развитии сервиса. Например, ряд официальных такси-перевозчиков снизили тарифы и установили фиксированные расценки на поездку в аэропорт.

– Ждать ли москвичам расширения платного парковочного пространства в ближайшее время, и если да, то где?

– Безусловно. Окончательное решение будет принято при подведении итогов пилотного проекта, и после этого будет назначена конкретная дата расширения зоны платной парковки. Согласно плану она начнет расширяться в пределах Бульварного кольца. Сейчас мы объявляем конкурс на проектирование новой зоны. В пилотном проекте мы отработаем все вопросы технологического, административного характера, учтем все пожелания и приступим к расширению уже во всеоружии.

– Можно ли, говоря о 2013 году, выделить какое-то главное направление развития общественного транспорта?



– Приоритетной целью городской политики Правительства Москвы является развитие транспортной системы города путем обеспечения комфортных условий жизнедеятельности населения города Москвы за счет устойчиво функционирующего, привлекательного и доступного для всех слоев населения наземного городского пассажирского транспорта (НГПТ).

Основными задачами, требующими решения для достижения поставленной цели, являются:

– обеспечение приоритета общественного транспорта;

– реформирование системы наземного городского пассажирского транспорта с учетом оптимизации маршрутной сети, повышения скорости движения за счет реконструкции существующей и строительства новых участков УДС, организации выделенных полос, совершенствования системы управления перевозками;

– организация парковочного пространства, в целях снижения загруженности улично-дорожной сети и ограничения числа поездок в центральной части города;

– формирование единой системы транспортно-пересадочных узлов;

– координация развития систем общественного городского транспорта с внедрением сквозных пассажирских перевозок, с учетом использования МК МЖД и водного транспорта;

– обеспечение возможности пользования услугами транспортной системы маломобильными категориями населения;

– создание современных систем управления и регулирования движением НГПТ;

– акцентирование градостроительной политики на доминирование общественного транспорта при проектировании новых объектов и реконструкции действующих;

– обеспечение единых подходов к строительству и реконструкции сети автомобильных дорог в Московском регионе в целях увеличения пропускной способности городских улиц и магистралей.

Реализация намеченных мероприятий позволит существенно увеличить скорость и провозную способность городского наземного пассажирского транспорта за счет введения в эксплуатацию выделенных полос, строительства линий скоростного трамвая, организации ускоренного движения трамвая на действующей сети, обновления подвижного состава, соответствующего развитию материально-технической базы НГПТ.

– Какие программы на 2013–2014 год готовит департамент?

– Существует программа развития дорожно-транспортной сферы на среднесрочную перспективу. 2013–2014 годы будут для нас очень горячими. Программа предусматривает развитие по многим направлениям, в том числе строительство и модернизацию развязок и вылетных магистралей, строительство новых пересадочных узлов, расширение зоны платной парковки. Серьезные изменения ожидают транспорт: будут запущены новые станции метро, которые должны разгрузить наиболее загруженные направления. Мы продолжаем обновлять парк наземного транспорта: покупаем новые автобусы, трамваи и троллей-

бусы, также оснащаем новым подвижным составом линии метрополитена, новые электрички. Правительство Москвы тратит на обновление парка большие деньги, но траты оправданы: новый транспорт комфортнее, безопаснее, современнее и красивее. Вообще, повышение комфорта и безопасности общественного транспорта – наша приоритетная задача. Также сегодня мы модернизируем и реконструируем трамвайные пути. В этом году планируется модернизировать и восстановить более 51 км, в 2013 – 71 км, а в 2014 году – 59 км. В 2015 году мы выйдем на плановый ремонт. Также мы рассматриваем возможность восстановления шести участков трамвайных путей общей протяженностью 26 км, которые ранее были сняты. Намечены серьезные планы по развитию транспортной связи с новой Москвой. Здесь, в первую очередь, идет речь о развитии легкорельсового метро, в том числе скоростных трамваев. Не будет забыто направление развития электричек. Отдельные меры предусмотрены для пешеходов и велосипедистов: появятся новые велодорожки, а в центре, который мы сейчас с помощью введения тех же платных парковок освобождаем от машин, начнется работа по строительству пешеходных зон, чтобы москвичи и гости столицы могли отдыхать и осматривать достопримечательности города, которых в центре нашей столицы очень много. Вместе при поддержке горожан мы сделаем Москву современным городом, удобным для жизни и которым можно будет по праву гордиться.

<http://www.vmdaily.ru>

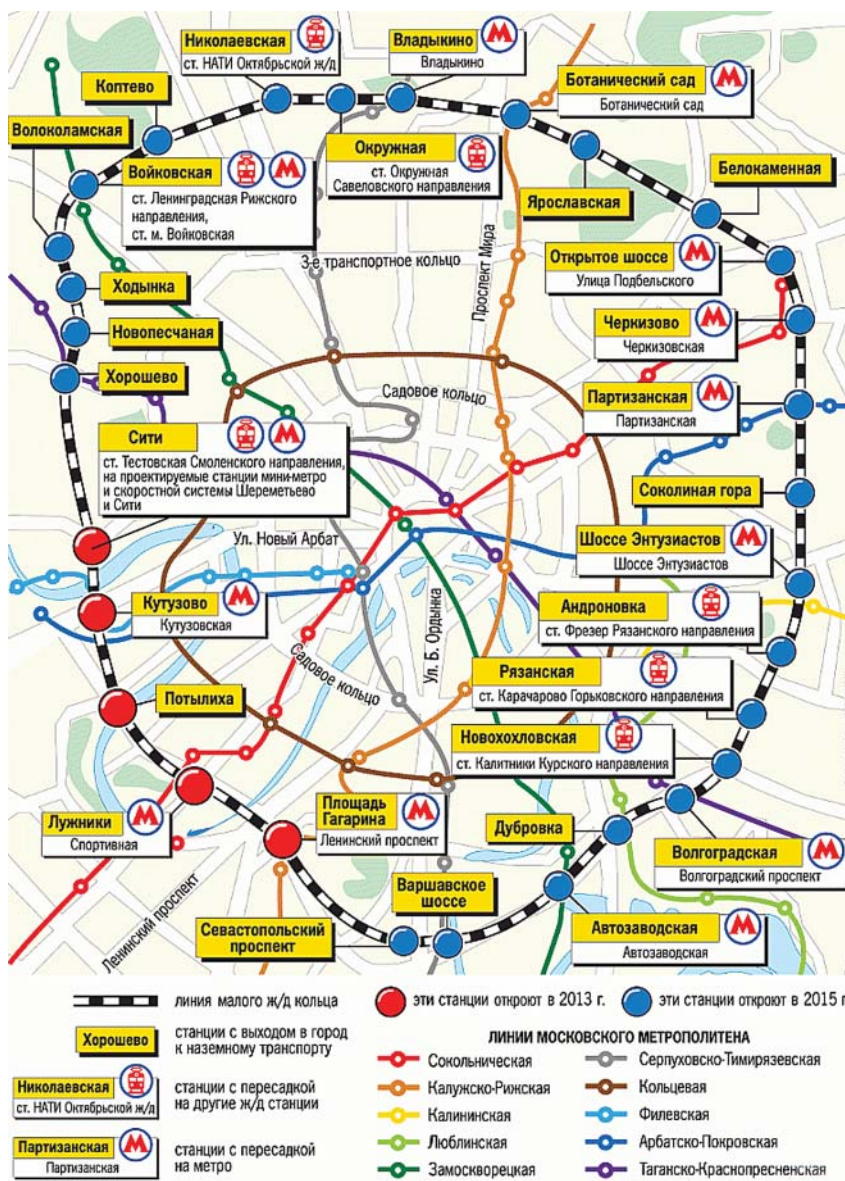
Утверждены границы размещения и технико-экономические показатели 10 транспортно-пересадочных узлов на Малом кольце Московской железной дороги

Градостроительно-земельная комиссия г. Москвы на заседании 27 декабря утвердила границы размещения и технико-экономические показатели 10 транспортно-пересадочных узлов на Малом кольце Московской железной дороги (МК МЖД): «Черкизово», «Измайловский парк», «ЗиЛ», «Соколиная гора», «Автозаводская», «Сити», «Белокаменная», «Хорошево», «Пресня», «Андроновка».

Заказчиком на разработку проектов планировок ТПУ МК МЖД, включающих проектируемые остановочные пункты, полосу отвода железной дороги и прилегающие территории, необходимые для размещения элементов ТПУ, выступило ОАО «МКЖД». ГУП «НИИПИ Генплана» по заказу ОАО «МКЖД» осуществляет разработку проектов планировки 27 транспортно-пересадочных узлов.

Основной целью разработки проектов планировок является создание максимально удобной пересадки с платформы МК МЖД на другие виды транспорта с размещением объектов городской и коммерческой инфраструктуры и перехватывающих паркингов.

ТПУ «Андроновка»: Общая площадь проектируемых объектов транспортной инфраструктуры составит 8250 кв. метров, в том числе проектируемый терминал МК МЖД, проектируемый терминал Рязанского направления железной дороги, проектируемые надземные пешеходные переходы между терминалами и пешеходный переход от терминала радиального направления.



ТПУ «Измайлово»: Общая площадь проектируемых объектов не превысит 71 000 кв. метров, в том числе терминал и пешеходные переходы – 8 тыс. кв. метров, торгово-развлекательный комплекс – 30 тыс. кв. метров; подземно-надземный

паркинг на 800 машино-мест – 33 тыс. кв. метров.

ТПУ «Белокаменная»: В составе ТПУ запроектированы подземные терминалы с переходами площадью 2 тыс. кв. метров. Участок расположен в полосе



паркинг на 800 машино-мест – 33 тыс. кв. метров.

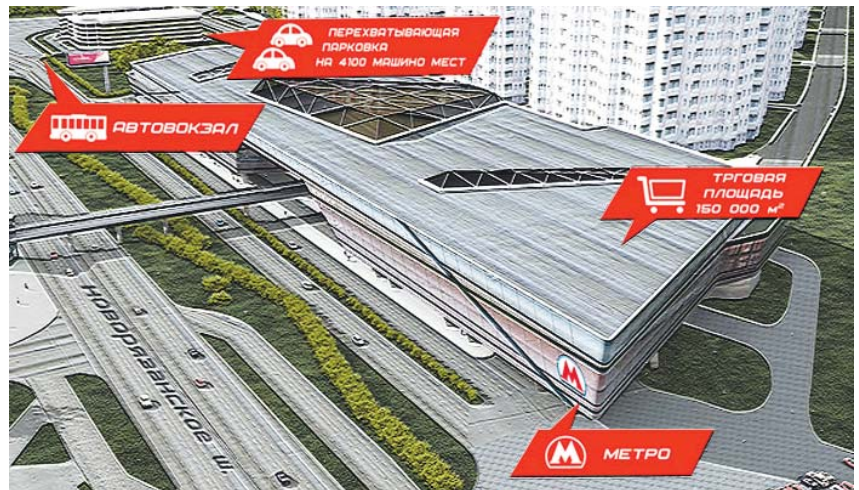
ТПУ «Белокаменная»: В составе ТПУ запроектированы подземные терминалы с переходами площадью 2 тыс. кв. метров. Участок расположен в полосе

отвода железной дороги на территории Государственного природного парка «Лосиный остров».

ТПУ «Сити»: В состав ТПУ входят терминал и общественная зона «Сити» площадью 9900 кв. метров, терминал и платформа «Тестовская» – 900 кв. метров, подстанция «Шмитовская» – 2200 кв. метров, инвестиционные объекты (административные помещения) – 110 000 кв. метров. Общая площадь проектируемых объектов составит 138,2 тыс. кв. метров.

ТПУ «Хорошево»: Общая площадь проектируемых объектов составит 2600 кв. метров, включая подземный терминал – 2100 кв. метров и надземный переход – 500 кв. метров.

ТПУ «Черкизово»: В рамках строительства ТПУ предусмотрено сооружение терминала площадью 3 600 кв. метров; нового вестибюля станции метро «Черкизовская» (северный выход) – 720 кв. метров; реконструкция существующего вестибюля (южный выход) – 2100 кв. метров; надземные пешеходные переходы (4 сооружения) – 5580 кв. метров; строительство торгового комплекса (инвестиционный объект) – 6800 кв. метров, пере-



хватывающего паркинга на 2000 машино-мест – 70 тыс. кв. метров. Общая площадь проектируемых объектов составит 88 800 кв. метров.

ТПУ «Соколиная гора»: В составе ТПУ запроектированы терминал площадью 1700 кв. метров, гостиница (по Отраслевой схеме) – 41 тыс. кв. метров; паркинг на 600 машино-мест – 30 тыс. кв. метров. Общая площадь проектируемых объектов составит 72 700 кв. метров.

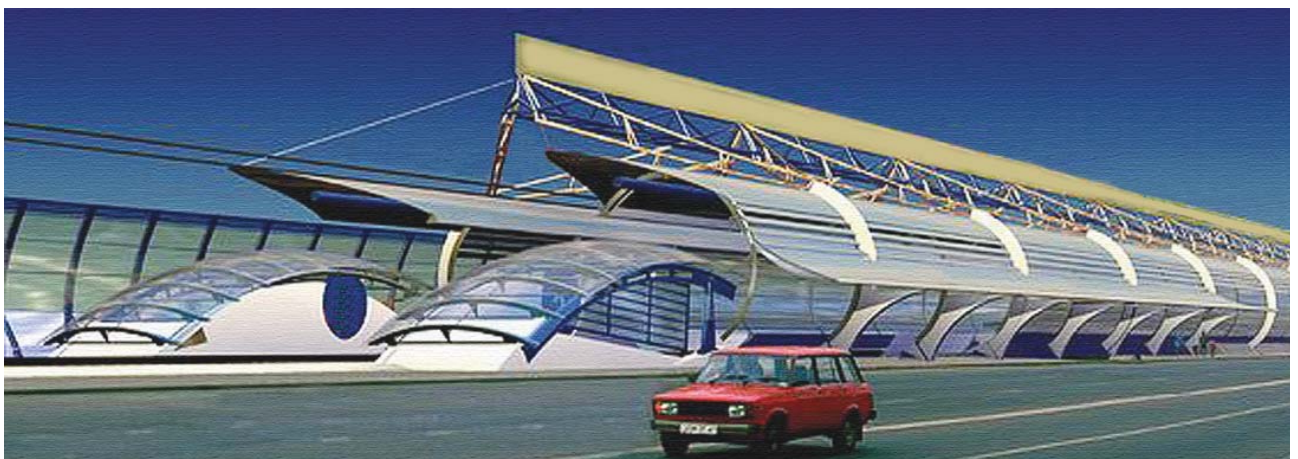
ТПУ «Зил»: В состав ТПУ входят: терминал, участок перронов наземного пассажирского транспорта (НПТ), залы ожидания, билетные кассы, технологические помещения операторов НПТ общей площадью 12 250 кв. метров. Общая площадь инвестиционных

объектов составляет 93 090 кв. метров, в том числе: объекты обслуживания над отстойно-разворотной площадкой, многофункциональный комплекс; торгово-бытовые помещения; паркинг на 870 машино-мест.

ТПУ «Автозаводская»: В составе ТПУ предусмотрено строительство терминала площадью 3900 кв. метров.

ТПУ «Пресня»: В состав ТПУ входят: терминал – 2600 кв. метров, подземный пешеходный переход – 2100 кв. метров, паркинг на 500 машино-мест – 24 650 кв. метров, складской комплекс ООО «Термин» – 7600 кв. метров, а также инвестиционные объекты – 62 200 кв. метров.

Пресс-служба ОАО «МКЖД»





Заседание Правления Российского автотранспортного союза



На итоговом и последнем в 2012 году заседании Правления РАС был рассмотрен широкий круг вопросов, в том числе:

- члены Правления были проинформированы о работе Исполнительного аппарата РАС в 2012 году, о мероприятиях, в которых участвовал РАС, о новых проектах, планах и инициативах Союза, об участии Исполнительного аппарата Союза в разработке проектов нормативных правовых актов и взаимодействии с органами власти;

- состоялось обсуждение проблем реализации Федерального закона от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном

страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном»;

- было заслушано выступление представителей страхового сообщества на тему «Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчиков (ОСГОП). Специальная программа финансовой поддержки перевозчиков – членов РАС при проведении страхования»;

- был заслушан доклад члена Правления Р.И. Бестаева на

тему «Обсуждение проблем грузовых автоперевозок между регионами РФ. Роль и задачи РАС по организации грузовых перевозок»;

- был рассмотрен ряд других актуальных вопросов в области пассажирских и грузовых автоперевозок и возможные действия Союза в целях защиты интересов автоперевозчиков;

- была рассмотрена возможность присоединения РАС к Антикоррупционной хартии российского бизнеса, разработанной ТПП России, РСПП, «Деловой Россией» и «ОПОРОЙ России».

Валерий Зайцев





Председатель правления Транспортного Союза Сибири Валерий Ильенко:

«10 лет мы объединяем интересы перевозчиков и пассажиров».

Торжественное празднование 10-летия Транспортного Союза Сибири состоялось 30 ноября 2012 года.

Для вручения благодарственных писем, грамот и поздравления лучшим работникам транспортной отрасли на мероприятие приглашены: губернатор Новосибирской области Юрченко Василий Алексеевич, мэр г. Новосибирска Городецкий Владимир Филиппович, председатель Законодательного собрания Новосибирской области Мороз Иван Григорьевич, председатель Совета депутатов г. Новосибирска Болтенко Надежда Николаевна, начальник УГИБДД ГУ МВД России по НСО, полковник полиции Сергей Викторович Штельмах, председатель Правления, президент Российского автотранспортного союза Старовойтов Олег Игоревич (г. Москва).

Саморегулируемая организация Некоммерческое партнерство «Транспортный Союз Сибири» основана в 2002 году. С момента ее основания приоритетными задачами являются безопасность пассажиров, культура обслуживания и качество перевозок по Сибирскому федеральному округу.

Текущая деятельность СРО НП «Транспортный Союз Сибири» заключается, в первую очередь, в проведении меро-

приятий, направленных на снижение роста аварийности на пассажирском транспорте. Как считает председатель Правления Транспортного Союза Сибири, депутат Законодательного собрания Новосибирской области, заместитель председателя Комитета по транспорту Валерий Ильенко: «Транспорт и дороги – это визитная карточка Новосибирска, поэтому нужно уделять этому направлению максимум внимания». К слову, при участии СРО НП Новосибирск стал первым городом, где были внедрены такие социальные проекты, как «Социальная карта» – карта школьника, студента, пенсионера. Также, благодаря взаимодействию представителей СРО НП со всеми властными и законотворческими структурами, удалось внедрить систему «ГЛОНАСС» и установить на территории города информационные табло для отслеживания прибытия и отправления автобусов. Представители СРО НП являются членами всех городских и областных комиссий.

Кроме того, члены СРО НП «Транспортный Союз Сибири» активно реализуют социальные проекты на территории Новосибирска: акции «каждой многодетной семье – автомобиль», «подари мечту детям», «поможем друг другу» и многие другие.



ТРАНСПОРТНОМУ СОЮЗУ СИБИРИ ИСПОЛНИЛОСЬ 10 ЛЕТ

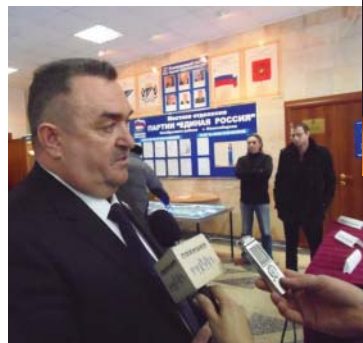
Ильенко Валерий Павлович: «У Транспортного Союза Сибири за десятилетие накопилось много достижений и наград, но многое еще только предстоит сделать. В канун нашего первого круглого юбилея я бы хотел обратить внимание общественности на проблему престижности и уровня заработной платы профессии водителя. К сожалению, сейчас мы констатируем спад профессиональной подготовки водителей категории D, и как следствие этого – нехватку специалистов. Над решением этой проблемы мы работаем и будем работать, пока она не будет решена. Я хотел бы выразить слова благодарности всем работникам транспортной отрасли, пожелать им ровной дороги, спокойной езды, зеленых светофоров и благодарных пассажиров!»

История развития общественного транспорта в городе Новосибирске уходит в 20–30-е годы прошлого столетия. По статистике, общественный транспорт перевозит в сутки более миллиона пассажиров. Одним из участников транспортного процесса является Некоммерческое партнерство «Транспортный Союз Сибири». Целью создания Союза стало объединение перевозчиков всех форм собственности, оказания содействия своим членам в осуществлении деятельности, направленной на развитие транспортной отрасли в городе Новосибирске и Новосибирской области, обеспечение социальной защиты работников транспорта, представлении и

защиты их прав и законных интересов в органах Государственной власти и местного самоуправления, оказание методической, информационной и консультационно-правовой помощи.

В июле 2010 года Некоммерческое Партнерство «Транспортный Союз Сибири» приобрело статус саморегулируемой организации. «Транспортный Союз Сибири» стал самой крупной в России общественной организацией в сфере пассажирского транспорта. В настоящее время членами СПО НП «Транспортный Союз Сибири» являются более 100 организаций индивидуальных предпринимателей, в числе которых городские, межрегиональные и международные перевозчики. Общее количество подвижного состава членов Союза составляет около 2000 единиц. Число работающих около 10 000 человек – это более 65% перевозок пассажиров Новосибирска и Новосибирской области. СПО НП «Транспортный Союз Сибири» является действительным членом Российского автотранспортного Союза.

Возглавляет «Транспортный Союз Сибири» депутат Законодательного собрания Новосибирской области, заместитель председателя Комитета по транспорту, заслуженный работник транспорта Российской Федерации, секретарь местного политического совета мест-



ного отделения партии «Единая Россия» Валерий Павлович Ильенко.

В декабре 2002 года НП «Транспортный Союз Сибири», был принят в действительные члены Российского автотранспортного союза (РАС). Ильенко В.П. является членом правления РАС.

СПО НП «Транспортный Союз Сибири» подписал соглашения о взаимодействии и сотрудничестве с Министерством транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области, с Департаментом транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии г. Новосибирска, Сибирским управлением государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, с Управлением государственной инспекции безопасности дорожного движения Новосибирской области и областной территориальной организацией Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Итог работы последних двух лет – внедрение автоматизированной системы учета и оплаты проезда с применением электронных пластиковых карт. Меньше чем за год при поддержке Союза Департаменту транспорта города удалось в полном объеме реализовать этот проект.

Помимо этого Союз принимает и продолжает принимать активное участие в программе по замене подвижного состава (автобусов малого класса на автобусы городского типа большой и особо большой вместимости) для разгрузки магистралей города, а также по программе обновления подвижного состава, т. е. приобретение нового автотранспорта всех классов. В 2006–2007 годах и I квартале 2008 года членами НП «Транспортный Союз Сибири» были приобретены 461 автобус большого класса («МАЗ», «ЛиАЗ», «НефАЗ», «ГолАЗ») и порядка 150 автобусов малого класса повышенной комфортности («Форд», «Хюндай», «Ивеко», «Мерседес»).

СРО НП «Транспортный Союз Сибири» принимает самое активное участие в совместных рейдах с муниципалитетом по выявлению нарушений лицензирования у перевозчиков. Регулярно проводят совместные совещания, семинары и «круглые столы» для членов Союза.



В рамках подписанного Соглашения между СРО НП «ТСС» и УГИБДД ГУВД по Новосибирской области проводится большая совместная работа с водителем составом, руководителями автотранспортных предприятий и ответственными за безопасность дорожного движения, уделяется большое внимание работе с детьми, особенно в дни каникул. Ежегодно СРО НП «ТСС» и УГИБДД ГУВД НСО проводят Конкурс по профессиональному мастерству среди водителей, работающих в сфере пассажирских перевозок. Каждый год проводятся весенне-осенние обследования дорог муниципальной маршрутной сети г. Новосибирска и его пригородной зоны.

СРО НП «ТСС» совместно с Министерством транспорта принимают самое активное участие в разработке законов, направленных на организацию и совершенствование работы автотранспортного транспорта, повышению безопасности перевозок пассажиров и повышению качества транспортных услуг.

Российский автотранспортный союз (г. Москва) при поддержке Минтранса России на базе СРО НП «ТСС» в г. Новосибирске провели в 2003, 2006, 2009, 2010 гг. региональные совещания Автотранспортников Уральского, Сибирского и Дальневосточного федеральных округов.

На совещаниях были рассмотрены практические вопросы по организации и совершенствованию работы автотранспортного транспорта в современных условиях, а именно: по взаимодействию и сотрудничеству членов РАС с отделениями

Ространсинспекции, повышению безопасности дорожного движения и подготовке кадров на автомобильном транспорте, а также о роли РАС и его членов в повышении качества перевозочной деятельности на автомобильном транспорте. Рассматривалось участие РАС и его членов в реализации задач, предусмотренных Транспортной стратегией Российской Федерации до 2010 года и Стратегией развития транспорта Российской Федерации до 2010 года в части развития автомобильного транспорта, а именно: проблемы развития транспортной инфраструктуры, доступности транспортных услуг, а также вопросы конкурентоспособности транспортной системы, ее безопасности, надежности, устойчивости, монетизация льгот, исходя из развития рыночных отношений в транспортном комплексе.

В октябре 2010 года была проведена конференция трех федеральных округов – Сибирского, Уральского, Дальневосточного – и Республики Казахстан. В работе данной конференции приняли участие члены РАС, представители Минтранса России, Минтранса Казахстана, органов исполнительной власти субъектов РФ, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, российские и казахстанские перевозчики. На конференции были рассмотрены многие вопросы, в том числе организация перевозок пассажиров между Российской Федерацией и Республикой Казахстан в регулярном автобусном сообщении, проблемы и пути их решения.

(В сокращении)
<http://tcc-nsk.ru>

Желтый свет для страхования перевозчиков

Правительство утвердило тарифы и документы для выплат.

Правительством выпущено два из трех постановлений, необходимых для запуска закона об обязательном страховании ответственности перевозчиков – по тарифам и по документам на выплату. Тарифы под давлением транспортного лобби пришлось снизить в несколько раз для автобусных перевозок – до 14–28 копеек за одного пассажира. Впрочем, главный для расчета цены полиса документ – о порядке определения расчетного количества пассажиров – еще не подписан, по нему «еще идут локальные бои», утверждают в правительстве.

Правительство утвердило перечень документов для выплаты по страховому случаю в рамках закона об обязательном страховании ответственности перевозчиков и тарифы на этот вид страхования. Напомним, такой закон в стране вступил в силу 1 января 2013 года. Транспортное лобби довольно долго сдерживало принятие тарифов. Еще в августе Минфин опубликовал расчеты: самые высокие ставки у морского транспорта – от 22,48 до 45,25 руб. на одного пассажира. Далее воздушный транспорт (9,87–19,87 руб.), междугородные и международные автобусные перевозки (9,14–18,40 руб.), внутренний водный транспорт (8,66–17,42 руб.), пригородные автобусные перевозки (1,34–2,70 руб.) и перевозки поездами дальнего следования (1,05–2,11 руб.).

Тарифы на перевозки городским транспортом оказались одними из самых низких (0,43–0,87 руб. для автобусов, 0,33–0,67 руб. для троллейбусов и 0,15–0,31 руб. для трамваев), но это категорически не устроило «Мосгортранс». В итоге в утвержденных тарифах коридор ставок для автобусных перевозчиков был установлен на уровне 14–28 копеек на одного пассажира. Ранее глава «Мосгортранса» Петр Иванов заявлял, что «справедливой» ценой был бы тариф в 1 коп. на пассажира.

Как заявила «Ъ» замглавы департамента финансовой политики Минфина Вера Балакирева, «тарифы снижены только по страхованию городского транспорта при регулярных перевозках: автобусы, троллейбусы, трамваи, которые следуют по маршруту». По ее словам, получилось это сделать потому, что был снижен расчетный показатель размера средней выплаты – с 450–600 тыс. руб. до 200–300 тыс. руб. в части возмещения вреда по жизни и здоровью пассажира. Напомним, лимит ответственности страховщика по закону на пассажира составляет 2 млн руб. (он остался неизменным). Как утверждает эксперт по вопросам страхования Российского автотранспортного союза Олег

Лебединец, «принятые постановления правительства – результат очень длительного согласования, результат компромисса». «Конечно, перевозчики хотели бы получить меньший тариф, а страховщики – больший, – пояснил он «Ъ». – Но в целом результат нормальный. Ждем теперь, что перевозчики будут услышаны и по третьему документу – о расчете количества пассажиров, там тоже есть необоснованные коэффициенты».

Постановление о порядке определения количества пассажиров – один из ключевых документов закона, на показатели в этом постановлении будут умножаться тарифы для получения окончательной цены полиса. «Документ в правительстве, – говорит источник «Ъ» в Белом доме, – по нему еще идут локальные бои, такое ощущение, что постановление выйдет с последним боем новогодних курантов». Тем временем страховщики уже заявили, что первые страховки перевозчикам смогут продать только в середине февраля: технология получения лицензий и объединения в профильный страховой союз не позволяет это сделать раньше.

<http://www.kommersant.ru>

Татьяна Гришина





Зайцев Александр Юрьевич

Родился 27 декабря 1976 года в городе Санкт-Петербурге.

Окончил Московский государственный институт международных отношений МИД России, Российскую академию государственной службы при Президенте Российской Федерации.

Имеет ученую степень кандидата юридических наук (МГИМО МИД России).

Работает в сфере управления более 12 лет.

Трудовую деятельность начал в 1998 году в ОАО «Аэрофлот» и его дочерних обществах.

С 2004 по 2011 годы работал на руководящих должностях в предприятиях государственного и негосударственного сектора экономики.

С марта 2011 года – заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, курирует вопросы контроля корпоративного развития подведомственных предприятий.

Министром транспорта Подмосковья назначен Александр Зайцев

Исполняющий обязанности губернатора Московской области Андрей Воробьев назначил новым министром транспорта Подмосковья Александра Зайцева, который ранее занимал должность заместителя руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы.

Ранее министром транспорта региона был Александр Воробьев, он был назначен на этот пост Сергеем Шойгу. До этого Воробьев работал заместителем начальника Управления транспорта и связи города Москвы, преобразованного в мае 2004 года в Департамент транспорта и связи.

«Министром транспорта назначен Зайцев Александр Юрьевич. Надеюсь, Вы зададите темп и энергию тому, что мы наметили», – сказал Воробьев во вторник на заседании правительства, обращаясь к новому руководителю министерства.

Воробьев отметил, что Зайцев будет решать в том числе вопросы «взаимодействия с Москвой в части развития московского транспортного узла и развития обществен-

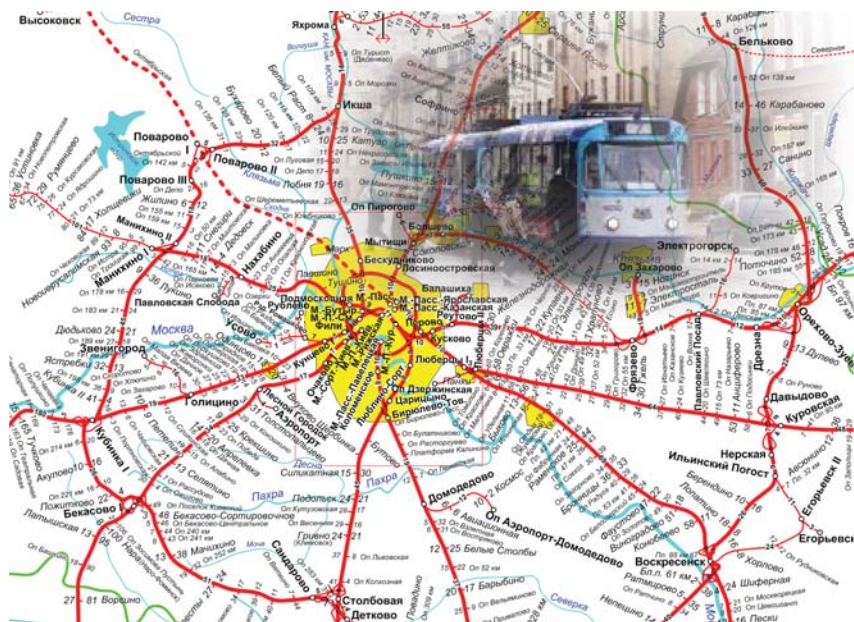
ного транспорта... начиная от билетов и заканчивая теплом в автобусах, количеством и качеством автобусов».

Ранее депутаты Московской областной Думы внесли изменения в устав Подмосковья, которые предполагают объединение должностей губернатора и председателя Правительства области. Воробьев вскоре после этого утвердил новую структуру исполнительных органов власти Подмосковья.

Воробьев подчеркнул при этом, что большая часть министров продолжит работать в правительстве. В то же время, по его мнению, необходимо убедиться в профессионализме кандидатов и их готовности к напряженной работе в новой команде.

Новые посты в правительстве заняли Андрей Аверкиев (министр имущественных отношений), Ирина Смирнова (министр экономики), Марианна Кокунова (и. о. министра образования). Также были назначены новые заместители председателя правительства Московской области.

<http://ria.ru>



Более 50 ТПУ могут появиться в Подмоскovie к 2016 году

Более 50 современных транспортно-пересадочных узлов на базе существующих автовокзалов, а также железнодорожных станций и возле двух станций подземки построят в Подмоскovie к 2016 году за счет средств инвесторов, сообщил министр транспорта Московской области Александр Зайцев во время рабочей поездки на Щелковский автовокзал в субботу.

«К 2016 году мы должны возвести современные капитальные сооружения со всеми элементами транспортной и социальной инфраструктуры», – сообщил Зайцев.

Он отметил, что инвестиционная привлекательность этих объектов привлечет инвесторов и позволит построить ТПУ без дополнительных вложений из бюджета области.

«Мы полагаем построение этой программы на внебюджетной основе. Если бюджет нас поддержит, мы конечно, будем рады, но так как это инвестиционно-привлекательные объекты, то средства на него найдутся», – подчеркнул Зайцев.

Он подчеркнул, что первый этап создания капитальных строений ТПУ, рассчитанный до 2016 года, включает в себя строительство полноценного перрона, стоянки для такси, перехватывающей парковки, обеспечение безопасной посадки и высадки пассажиров, обустройство комнаты матери и ребенка, аптеки и медпункта.

«На первом этапе мы видим два транспортно-пересадочных узла совместно с Московским метрополитеном, который выходит в область (к сожалению, там есть сложности в части земельно-правовых отношений, но мы в открытом режиме работаем), порядка 16 транспортно-пересадочных узлов уже у нас работают на железнодорожных станциях, и «Мострансавто» (наше подведомственное предприятие) располагает 26 автовокзалами, которые при первом рассмотрении пригодны для создания ТПУ, но необходим анализ, и это число может сократиться», – сказал Зайцев.

Как отметил Зайцев, программа находится в стадии разработки, точные места строительства ТПУ в Министерстве транспорта региона сообщат позже.

РИА Новости



Городской автобус малого класса с кузовом Marcopolo на базе шасси КАМАЗ-3297



KAMAZ

8-985-236-86-68
www.poloautorus.ru



Marcopolo

ОКОЛО 12 МЛРД РУБ ВЫДЕЛЯТ ДО 2014 г. ПОДМОСКОВЬЮ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ

Около 12 миллиардов рублей дополнительно будет выделено Московской области из федерального бюджета в 2013–2014 годах на увеличение объемов дорожного строительства в регионе, заявил в пятницу временно исполняющий обязанности губернатора Подмосковья Андрей Воробьев.

Экс-губернатор Московской области Сергей Шойгу заявил ранее, что около 60 миллиардов рублей потратят на организацию 18 железнодорожных переездов в Подмосковье до 2020 года. Также некоторые СМИ ранее сообщили, что около 12 миллиардов рублей может быть выделено из федерального бюджета на завершение строительства виадука у платформы Хлебниково в городе Долгопрудный и путепровода в Котельниках, который облегчит транспортную ситуацию в районе города Люберцы. Также на первый транш из федеральной казны намерены построить пу-



тепровод, который обеспечит подъезд к городу-спутнику Новое Ступино. Часть денег также пойдет на строящиеся подъездные дороги к центру «Сколково» и реконструкцию трассы Щелково – Фряново.

«В этом году и в следующем нам будут выделяться дополнительные ассигнования в размере 12 миллиардов рублей, также мы получили подтверждение о дофинансировании хордовых дорог», – заявил Воробьев.

Он уточнил, что прошло совещание под руководством

Председателя Правительства РФ, в котором участвовали два субъекта федерации – Москва и Московская область, а также федеральные органы власти. По его словам, вопрос о 16 переездах уже решен.

«Это формат очень важный и крайне необходимый для развития транспортной инфраструктуры, поэтому та поддержка, которая декларировалась ранее, она подтверждается», – добавил Воробьев.

Ранее власти региона заявили, что в Московской области планируется построить несколько платных железнодорожных переездов. Объясняя необходимость реализации данной программы, в правительстве региона отметили, что в Подмосковье есть «сложные» переезды, например в Щербинке, где можно простоять в пробке около часа. Многие люди могут себе позволить пользоваться платными дорогами и тем самым снизить нагрузку на основных дорогах, отметили в правительстве.



РИА Новости

Вспомнили о пассажирах

Щелковский автовокзал готовится к реконструкции.

«Щелковский автовокзал далек от стандартов, которые мы хотели бы видеть на транспортных объектах Подмосковья», – заявил в минувшую субботу новый министр транспорта Московской области Александр Зайцев.

Знакомство с Щелковским автовокзалом в ходе своего первого рабочего визита (Зайцев возглавил минтранс в середине декабря прошлого года) министр выбрал неслучайно. Отсюда ежедневно отправляются рейсы в 54 города России и 13 городов ближнего зарубежья. Но назвать его современным и удобным для пассажиров язык не повернется.

Прямого выхода из зала ожидания к перронам здесь нет: пассажиры в поисках своих рейсов блуждают с чемоданами между автобусами. А подъезды к вокзалу хаотично забиты городским транспортом. Комната матери и ребенка находится на втором этаже: с малышом, коляской и вещами ни одна мама без посторонней помощи туда не поднимется. Медпункта нет. Но главное, на что обратил внимание министр, это отсутствие условий для инвалидов: нет нигде ни пандусов, ни поручней. Все эти проблемы должна решить реконструкция вокзала, которая может начаться уже в этом году без остановки его работы. Так в зале ожидания появится Wi-Fi, а билеты на автобус можно бронировать по Интернету.

В ходе реконструкции автовокзал станет полноценным транспортно-пересадочным узлом. Такая же участь уготована

на в ближайшие три года еще 50 подмосковным автовокзалам и ж/д станциям. Это предусмотрено разрабатываемой программой. Каждый ТПУ будет иметь медпункт, перроны для безопасной посадки и высадки пассажиров, стоянку для такси, перехватывающую парковку, причем пользоваться всей этой инфраструктурой смогут и люди с ограниченными возможностями. Это минимальные требования, которые область намерена предъявить к ТПУ. Строительство транспортно-пересадочных узлов планируется вести в основном за счет внебюджетных источников. Александр Зайцев утверждает, что ТПУ – инвестиционно-привлекательные объекты, найти средства на их создание можно и вне областного бюджета. Часть узлов собираются построить вскладчину. По словам министра, у области уже есть договоренность на этот счет с руководством столичного метро и РЖД об участии в программе.

В том, что она будет реализована, в областном Минтрансе



не сомневаются. Жизнь заставит. Вот яркий пример: в ходе реконструкции Щелковского шоссе, которую осуществляет Москва, подъездной карман у одноименного автовокзала решено убрать, поскольку он мешает реконструкции. Его перенесут на привокзальную территорию, где по современным требованиям обустраивают специальную площадку для внутригородских рейсов. И куча-мала маршруток с конечной остановкой у Щелковского автовокзала превратится в упорядоченный и, главное, безопасный процесс посадки-высадки пассажиров.

<http://www.rg.ru>



ЛИПЕЦКИЙ АВТОВОКЗАЛ ДЕ-ФАКТО СТАНЕТ МЕЖДУНАРОДНЫМ (ИНФОГРАФИКА)

Автомобилизация всей страны, ударными темпами проведенная после того, как у нас вновь был провозглашен капитализм, на междугородном и пригородном сообщениях если и отразилась, то не фатально. Как и прежде десятки автобусов ежедневно отправляются в рейсы. Тысячи липчан, оставляя в гаражах и во дворах шедевры отечественного и западного автопрома, спешат к кассам автовокзалов.

Несколько часов приятного путешествия, и вот он – лучший город на земле... Или объявивший себя на днях «миллионером» Воронеж. Или Тамбов с Рязанью. Хотя и родные Сошки с Березовкой ничуть не хуже. Особенно если добираться до них не на грохочущем, как танк, рыдване, а на бесшумном, оснащенном кондиционером и прочими необременительными «мелочами» лайнере.

Такие машины сегодня встречаются на российских дорогах все чаще и невольно будят утраченный в постперестроечные годы вкус к путешествиям. Ну а чем располагает Липецкая область? Что у нас делается, чтобы помочь жителям и гостям региона с максимальными удобствами добраться из точки А в точку Б? Об этом беседуют корреспондент журнала «Итоги недели» и начальник Управления дорог и транспорта областной администрации Валерий Елфимов.

Инфографика

– Валерий Иванович, начнем, если не возражаете, с так называемого внутримunicipального транспорта, то есть с автобусов, призванных ежедневно стирать грань между городом и деревней. Одно время мне казалось, что они обречены. После того, как побывал в одной из сопредельных областей, мрачные ощущения лишь усилились: приехав в областной центр, я не очень успешно пытался отправиться дальше – в центр районный. При этом в полдень в кассе мне объясняли, что рынок все отрегулировал, автобусов, исправно бегавших во времена развитого социализма, нет и не будет, что ходят они не каждый день и что перспективами автосообщения надо интересоваться не на автовокзале, а на посадочном перроне. Может, кто и поедет...

– Что тут сказать? Действительно так было. Более того, похожие недуги пережили практически все регионы. Хотя Липецк, возможно, переболел и не так остро, как его соседи. Почему? Дело, как мне кажется, в том, что у нас всегда понимали: транспорт – это основа. Это один из важнейших компонентов экономической инфраструктуры. Но не только. Это еще и система, связывающая территории, отрасль социальная, объединяющая людей. Транспорт поддерживали. И поэтому, кстати, в Липецкой



**Валерий Иванович
Елфимов**

*начальник Управления дорог
и транспорта Липецкой области*

области он был (и, думаю, будет) одним из самых развитых в России. При этом у нас никогда не было и нет особого соблазна решать транспортные проблемы за счет пассажиров.

– Ну а как же цены на билеты? Кажется, и это еще один пример из личной практики, совсем недавно ездил в Воронеж за 70 рублей, а теперь за 170...

– Конечно, тарифы менялись. Но если Вы, автолюбитель, вспомните, сколько недавно стоил бензин, и решите несложную, почти арифметическую задачу о соотношении цен... Так вот, цены на билеты в лучшем для автопредприятий случае росли вслед за ценами на горючее. Но, как правило, не успевали за ними. Рост стоимости топлива – это вечная и самая большая проблема.

Это основная (от 40 процентов и выше) составляющая себестоимости перевозок. И именно по этой причине большинство автопредприятий не могут свести концы с концами.

– И бюджет не помогает?

– Помогает. Областной и муниципальные бюджеты были и остаются спонсорами транспортных компаний. На недавней сессии облсовета, например, депутаты приняли решение о выделении на транспортные перевозки дополнительно почти 20 миллионов рублей. Деньги потребовались после того, как на автозаправочных станциях в очередной раз повышались ценники. Но и они закрыли финансовую брешь лишь частично. Что это значит? А то, что часть расходов придется возместить жителям области. Понимаю, что повышение тарифов – мера непопулярная, но она, что называется, крайняя, вынужденная. Автопредприятия зависимы от энергоносителей.

– Вы отдавали себе в этом отчет и раньше. Тем не менее, пообещали в одном из интервью, что липецкие автопредприятия уже в ближайшем будущем откроют несколько новых маршрутов...

– И я готов повторить эти обещания. Могу даже уточнить,

что один из таких маршрутов появится буквально завтра. Заместитель министра транспорта России утвердил первое международное направление из Липецка. Это будет автобус на Харьков. Какое-то время маршрут прорабатывался, согласовывался, но, в конце концов, и Украина, и Россия дали добро.

– Выходит, автовокзал станет международным де-факто даже раньше, чем уже получивший этот статус де-юре, но пока так и не сумевший его реализовать Липецкий аэропорт?

– Выходит. Тем более что на харьковском рейсе мы не собираемся останавливаться. Кстати, узнав об этом, столичный чиновник удивился: «Вы что хотите форточку в Европу прорубить?» «Для начала окно», – успокоил я его.

– Ну а если серьезно?

– А если серьезно, мы думаем о расширении транспортной географии. Как российской, так и международной. В Белоруссии уже шел разговор об этом. Идея, кстати, нашла полное понимание и в Минске, и в Бресте. Но, если честно, то к ее воплощению два года назад мы не были готовы. Подчеркиваю, белорусы были готовы, а мы нет. У нас не было ни достойных машин (за тысячу километров на разваливающихся «Икарусах» не поедешь), ни перевозчиков, готовых такие автобусы приобретать. Сегодня технические проблемы сняты. Есть достойный подвижной состав. Появились достойные перевозчики. Но одновременно появились и проблемы. На сей раз организационные. В частности, в Орле нашу просьбу согласовать заход на автовокзал транзитного

белорусского рейса вежливо отклонили.

– Не понимаю.

– И я не понимаю. Потому что мне всегда казалось, что и мы, и любые наши партнеры должны быть заинтересованы в развитии транспортных связей. Нам, во всяком случае, недостаточно двух маршрутов в западном направлении. Сегодня, напомню, это рейсы Липецк – Ливны и Липецк – Орел. Нам бы хотелось пойти дальше – до Брянска, возможно, Смоленска, наконец до упомянутой уже Беларуси.

– Как же быть?

– Ехать к коллегам. Мы люди легкие на подъем, в Орле у нас хорошие связи, рассчитываю, что таковыми они и останутся. И я уверен, что взаимоприемлемое решение существует. Когда к нам обращаются с такими вопросами, мы, как правило, легко находим компромиссы.

– Исключений не бывает?

– Исключение – недобросовестное отношение к делу, неэтичные методы конкурентной борьбы. Например, попытки, а в них нет недостатка, выдумать новый маршрут Липецк – Выселки, в точности повторяющий уже существующий маршрут на Воронеж и лишь финиширующий в каких-нибудь соседних городах и весях. Естественно, что мы не приветствуем подобную тактику. Но расширение контактов приветствуем. Как с соседями, так и с партнерами из дальних регионов. И уже были попытки организовать маршруты в Волгоградскую область, с интересными предложениями выходили автотранспортные компании Молдавской Республики и Казахстана. И мы никому не отказали. Где автобусы, спросите.



Как-то пока не срослось. Мы не можем просто взять и отдать маршрут на откуп кому угодно. Нам важно не просто перевезти пассажиров, а безопасно перевезти. А поэтому и с людьми, которые приходят тупо зарабатывать деньги, нам не по пути.

– До сих пор мы вели речь об автобусах, однако в Липецкой области есть и железная дорога, и даже международный аэропорт...

– Автотранспорт наиболее востребован. По объемам пассажирских перевозок он превосходит и железнодорожный, и тем более авиационный. Хотя, Вы правы, бюджетную поддержку получают все три сегмента отрасли. Какую именно? Если говорить вообще, то за 9 месяцев 2012 года расходы консолидированного бюджета на транспорт в целом составили почти 690 миллионов рублей, из них почти 300 миллионов – это расходы областного бюджета и свыше 392 миллионов – расходы муниципальных бюджетов. При этом почти 117 миллионов областных денег получил воздушный транспорт, чуть более 10 миллионов рублей – железная дорога, ну а львиная доля средств – почти 562 миллиона рублей, в том числе все муниципальные деньги и около 170 миллионов рублей из региональной казны – досталась автотранспорту. И это, как я уже говорил, вполне логично. Именно автотранспорт делает погоду на рынке пассажирских перевозок.

– Липецкий автотранспорт – это...

– ... 36 предприятий различных форм собственности и свыше 60 индивидуальных предпринимателей, 1358 автобусов. В областном центре на пере-

возках пассажиров используются также 100 троллейбусов и 52 трамвая. Всего в регионе 1510 машин.

– Много это или мало?

– Я бы поставил вопрос иначе. В каком состоянии автобусы, троллейбусы, трамваи? Это важно, потому что за 9 месяцев в области было списано более 50 пассажирских машин, средний возраст которых превысил 18 лет. Что же касается всего подвижного состава, то его средний возраст составляет от 11 до 12 лет.

– А это означает, что пассажирский парк требует замены. И весьма масштабной. А вот что покупать и за чей счет?

– Разумеется, прежде всего за свой собственный. Хотя и привлечение кредитных ресурсов не возбраняется. Лизинг, как мне кажется, оптимальный механизм обновления автобусов.

Тем более что компенсировать его тяготы способен и бюджет. Действующая в области целевая программа поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства предусматривает предоставление субсидий на компенсацию затрат по уплате первого взноса. Во многом благодаря этому на сегодняшний день перевозчиками региона приобретено 34 новых автобуса.

– Действительно новых?

– Действительно. И в основном это экономичные дизельные микроавтобусы «КИА Гранберд», «Фольксваген Крафтер», «Пежо Боксер», «Ситроен 2227WO». Известен и экономический эффект. Лебедянские автобусные линии, Краснинское, Чаплыгинское, Добринское и Добровское автотранспортные предприятия благодаря

использованию новых машин в нынешнем году более чем на 2 миллиона рублей сократили расходы на приобретение горюче-смазочных материалов и выполнение регламентных работ. Хотя новые машины – это не только сокращение расходов, но и повышение уровня обслуживания пассажиров.

– Как бы Вы оценили этот уровень?

– Мне вряд ли кто-нибудь поверит. Хотя бы потому, что всяк кулик собственное болото хвалит. Однако если обратиться к статистике, нетрудно выяснить, что по качеству обслуживания пассажиров мы занимаем четвертую строчку в ЦФО. Впереди только Москва, Московская область и Ярославская область. Почему отстали от Ярославля? По единственной причине. Там случился праздник. Тысячелетие. Под него в город были закачаны грандиозные деньги. На них приобретался электротранспорт, и в том числе трамваи, которые сегодня баснословно дороги. Возможно, и мы когда-нибудь о них вспомним, но пока довольны и довольствуемся малым. Тем, например, что удалось продолжить замену автобусов малого класса. Что новые машины прекрасно показали себя на межмуниципальных маршрутах. Большие надежды я связываю и с четырьмя большими автобусами, которые появились в области в конце года. Да, их купили конкретные предприятия и предприниматели. Однако благоприобретателями я считаю всех жителей области. Большие машины – это иной класс, они заточены под иные цели. Они заставляют и предпринимателей более активно осваивать межгород.

– **Такие рейсы рентабельны?**

– Как правило. А поэтому, кстати, мы и поддерживаем междугородные амбиции владельцев транспортных компаний. В скором времени, например, на маршрут Липецк – Тула выходит со своими автобусами наш предприниматель. Хотя раньше на трассе работали только тульские перевозчики. На востребованных маршрутах можно и должно зарабатывать.

– **Даже на пригородных и дачных автобусах, на которых бесплатно перемещаются выполняющие продовольственную программу пенсионеры?**

– Дачники – это святое. Социально значимые маршруты были, есть и будут. И транспорт в значительной степени останется отраслью социально ориентированной. Но и к ней надо относиться как к бизнесу. Когда мы верстаем план транс-

портной компании и не предусматриваем средств на амортизацию, обновление подвижного состава – это неправильно. Бюджет не должен приобретать автобусы. Его задача – платить зарплаты врачам, учителям, компенсировать социальные потери транспортникам. Ну а обо всем остальном те должны позаботиться сами.

– **Как известно, далеко не у всех пассажиров находят понимание меры безопасности, принимаемые на транспорте. Как быть?**

– Привыкать. Транспортники, кстати, тоже не понимали смысла установки на автобусах навигационных систем ГЛОНАСС. Сегодня же это норма. Думаю, такой же нормой должны стать и чистые зоны, и другие способы повышения безопасности пассажиров, давно уже внедренные в аэропортах.

– **Придется перестраивать автовокзалы?**



– А почему бы и нет? Липецкий автовокзал, как бы он выгодно ни отличался от своего тамбовского или орловского собратьев, давно уже устарел и требует обновления. Хотя и его перестройка будет лишь полумерой. Липецку нужен принципиально иной вокзал, своеобразный пересадочный логистический узел, хаб, который объединил бы под своей крышей пригородные поезда, поезда дальнего следования и автобусы. Особой экономической зоне нужна скоростная электричка. Не будет лишним и возрождение городского электротранспорта. И многие из этих проектов уже в работе.

В ТЕМУ

В Вене, несмотря на 5 линий городского метрополитена, главным транспортным средством остается старый добрый трамвай. И трамваи здесь на любой вкус – от самых современных до ретровагонов начала века! Трамваи в городе существуют аж с 1865 года, то есть почти с тех пор, как на Руси отменили крепостное право, а длина сообщений насчитывает 176 километров. Кроме того, Вена – один из городов, в котором велосипед считается общественным транспортом. При этом стоимость проката велосипеда за первый час его использования не взимается.

Самый известный трамвайный маршрут в Хельсинки – экскурсионный: кольцо проходит через все основные городские достопримечательности.

Копенгаген имеет одну из самых молодых транспортных систем в Западной Европе, ко-

торая отличается экологичностью и большой плотностью. Через город проходят многочисленные линии электричек, пригородных поездов и метро, и для того, чтобы добраться до любой из станций скоростного транспорта датской столицы, пассажиру потребуется не больше 10 минут.

Лейпциг, в течение 40 лет «живший» в социалистической ГДР, с момента воссоединения двух Германий был буквально заново отстроен, и главным транспортом в городе стали скоростные трамваи. Их всего 13. Но они буквально связывают весь город воедино.

В городах с высокой долей общественно-го транспорта, пешеходных и велосипедных дорожек, таких как Мюнхен и Сингапур, работающий человек затрачивает на дорогу до места работы 20–25 минут, тогда как в Хьюстоне и Мельбурне, жители которых в основном перемещаются на автомобилях, дорога на работу занимает 55–70 минут.

Пермский автовокзал заплатит штраф в размере 300 тысяч рублей

Федеральный арбитражный суд Уральского округа подтвердил обоснованность наложенного антимонопольным органом штрафа.

Как сообщили в пермском УФАС, это уже третий штраф, наложенный на «Автовокзал» за неисполнение законного предписания антимонопольного органа. По данным пермского УФАС, «Автовокзал» взимает часть выручки с перевозчиков от продажи билетов на осуществляемые перевозки.

При этом «Автовокзал», согласно законодательству может

брать плату с перевозчиков лишь за предоставление услуги автовокзала, причем стоимость этой услуги должна быть фиксированной вне зависимости от того, на какие расстояния ездят перевозчики и сколько стоят их билеты. Именно это нарушение и было выявлено пермским антимонопольным органом.

Суд в свою очередь подтвердил, что применение метода ценообразования на услуги автовокзала в процентном отношении от стоимости перевозки не основано на экономических, технологических и иных осо-



бенностях предоставления услуги. Таким образом ПКГУП «Автовокзал» предьявлен очередной штраф в размере 300 тысяч рублей.

<http://dixinews.ru>
Автор: Лидия Ломакина

Новости

УФАС полагает, что со сменой главы «Автовокзала» прекратятся злоупотребления с ценообразованием

За неисполнение предписания антимонопольной службы ПКГУП «Автовокзал» уже неоднократно было оштрафовано на 300 тыс. рублей.

Арбитражный суд подтвердил, что применение метода

ценообразования на услуги автовокзалов в процентном соотношении от стоимости перевозки не основано на экономических, технологических и иных особенностях предоставления услуг автовокзала различным перевозчикам, сообщает пресс-служба Управления ФАС России по Пермскому краю.

Руководство пермского УФАС считает, что фактически ПКГУП «Автовокзал» изымает часть выручки, полученной

в кассах автовокзалов от продажи билетов за перевозки.

ПКГУП «Автовокзал» уже третий раз штрафуются за неисполнение предписания, наложенного антимонопольной службой. Руководство Пермского УФАС надеется, что со сменой главы предприятия нарушения законодательства прекратятся.

<http://properm.ru>

Новости

Компания-перевозчик заплатит 100 000 рублей за «добровольную» страховку

Пассажирам автовокзала продавали билеты на автобусы, включая в стоимость взнос за добровольное страхование. Но согласия на это фирма-перевоз-

чик не получала. Обращение по поводу таких действий поступило в антимонопольную службу в середине этого года. Как говорится в сообщении УФАС Самарской области, 24 июля ООО «Автопилот-транс» признали нарушившим закон о за-



щите конкуренции. А на прошлой неделе компании выписали штраф в 100 000 рублей.

<http://63.ru>

В Тольятти две фирмы оштрафовали за принудительную страховку пассажиров

«Группа Ренессанс Страхование» и городской автовокзал заплатят по 100 тысяч рублей.

18 декабря компания «Группа Ренессанс Страхование» была оштрафована по факту нарушения Закона о защите конкуренции. Фирма «Автопилот-Транс», обслуживающая авто-

вокзал в Тольятти, тоже подверглась штрафу.

Дело было возбуждено по заявлению пассажира. При покупке билета в кассе автовокзала в стоимость его билета была включена цена добровольного страхования. И это при том, что согласия на страховку кассиру пассажир не давал.

Результаты проверки подтвердили факт навязывания ООО «Автопилот-Транс» покупателям автобусных билетов

услуги добровольного страхования, сообщает пресс-служба Самарского УФАС. В итоге обе компании были признаны виновными, и каждой из них теперь предстоит выплатить по 100 тысяч рублей штрафа.

По данным пресс-службы УФАС по Самарской области



Новости

Развитием абаканского автовокзала займется Сергей Цирюльников

Абаканский аэропорт предлагают объединить с автовокзалом. Такую концепцию озвучили на заседании рабочей группы по развитию авиатранспортной инфраструктуры Республики Хакасия.

По сообщению местных СМИ, ранее на заседании президиума Совета по экономическому развитию республики инвестиционный проект «Строительство автовокзала в городе Абакане» представил учредитель ООО «Автовокзал «Хакасия», председатель координационного со-

вета НП «Сибирская ассоциация транспортников» Сергей Цирюльников. Он рассказал, что площадь автовокзала, прилегающего к зданию аэропорта, составит 1400 квадратных метров, а стоимость строительства – около 108 млн рублей, причем 40% от этой суммы – собственные средства компании.

Отметим, что Некоммерческое партнерство «Сибирская ассоциация транспортников» зарегистрировано в Красноярске, на ул. Транзитная, 8, где ранее располагалось ООО «Жилфонд».

На заседании рабочей группы представители аудиторско-экспертной компании «Балт-АудитЭксперт» представили три сценария развития аэропорта. Понравился совету директоров аэропорта максимальный: при нем аэропорт представляет собой единый транспортно-логистический узел, объединяющий в себе автовокзал, воз-

душный порт, деловой центр, гостиницу и зеленую рекреационную зону.

«Логически мы склоняемся к третьему варианту, но все же в таком серьезном документе, как Концепция, хотелось бы видеть результаты социальных исследований и мониторинг по соседним регионам: как у них осуществляется данный сценарий. К тому же на его реализацию необходимы немаленькие средства. Думаю, в документе необходимо обозначить, где предполагается брать деньги плюс какова предполагаемая прибыль от реализации данного плана», – отметила министр экономики республики Хакасия, председатель совета директоров ОАО «Аэропорт «Абакан» Татьяна Краснова.

После того как Концепция с учетом всех замечаний будет доработана, разработчики презентуют ее первому заместителю главы Хакасии Юрию Лапшину. Предположительно, встреча состоится в конце следующей недели.

<http://www.newslab.ru>



Суд признал «Приморское объединение автовокзалов и автостанций» банкротом

Акционерное общество задолжало значительную сумму по налогам.

Арбитражный суд Приморского края решил признать банкротом общество с ограниченной ответственностью «Приморское объединение автовокзалов и автостанций». Юридически такой организации уже не существует, однако эти изменения никак не отражаются на простых гражданах,

и пассажирские перевозки будут осуществляться на территории Приморья, но уже другими компаниями. Об этом корреспонденту РИА «PrimaMedia» сообщила консультант по связям с общественностью и СМИ Арбитражного суда Приморского края Инга Солодовник.

Ранее ООО «Приморское объединение автовокзалов и автостанций» обратилось в суд с заявлением о признании его несостоятельным. Невозможность удовлетворения требований кредиторов послужила основанием для обращения в суд с заявлением о призна-

нии должника банкротом. Несостоятельность должника нашла свое подтверждение в судебном заседании.

– В настоящее время назначен конкурсный управляющий, его кандидатуру утвердил суд. Имущество общества для того, чтобы погасить задолженность, будет распродаваться. Сейчас можно говорить о том, что такой компании уже не существует, в Единый государственный реестр юридических лиц внесены соответствующие сведения, – рассказала Инга Солодовник.

Однако, как отметила собеседница агентства, на простых людях это не должно отразиться, так как пассажирские перевозки будут осуществляться, но уже другими компаниями.

<http://primamedia.ru>

Справка: Основным видом деятельности ООО «Приморское объединение автовокзалов и автостанций», согласно выписке из Единого государственного реестра юридических лиц, является деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию.

Новости

«АВиАС» реконструирует Центральный автовокзал в Самаре за 190 млн рублей

ОАО «Автовокзалы и автостанции Самарской области» («АВиАС») планирует начать реконструкцию Центрального автовокзала в Самаре, сообщила корреспонденту «Волга Ньюс» владелица компании Фэния Хакимова.

«Мы планируем полную реконструкцию вокзала, – рассказала она. – Мы только-только выкупили землю под автовокзалом, теперь сможем начать реконструкцию». По словам Хакимовой, планируются внутренние и внешние работы. «Вокзалу уже тридцать лет, он,

например, не приспособлен для маломобильных групп населения», – отметила она.

Предполагается обновить систему вентиляции, электроснабжения, перроны прибытия и отправления. Кроме того, изменится

схема движения транспорта на территории вокзала.

Проект реконструкции еще не создан, но есть разработанные технические условия. По предварительным подсчетам, реконструкция автовокзала обойдется в сумму порядка 190 млн рублей. «У нас есть ре-



зервный фонд, мы давно уже копим на реконструкцию, – отметила она. – Сейчас мы ищем инвестора».

Фэния Хакимова рассказала, что «АВиАС» планирует привлечь кредитные средства для реконструкции вокзала.

<http://www.vninform.ru>

Автобусный вокзал может стать одним из первых совместных проектов Ленобласти и Петербурга в развитии транспортной инфраструктуры

Имеющий 7 железнодорожных вокзалов Санкт-Петербург практически не располагает автобусными хабами, соответствующими современным требованиям. Правительство Ленинградской области предложило властям Северной столицы построить такой объект на границе двух субъектов.

Комментируя это предложение, Александр Дрозденко сослался на опыт Финляндии.

«В Хельсинки шикарный автовокзал с подземным заездом автобусов, торговыми центрами и шикарными залами ожидания», – напомнил губернатор.

Организация современного автовокзала требует и значительной территории, и возможности строительства объектов логистики в непосредственной близости от нее. Пилотным проектом автобусного хаба может стать объект у метро «Девяткино». По словам Александра Дрозденко, принципиальное согласие собственника земельного участка уже получено. Правда, предстоит разрешить ряд технических сложностей. Так, через участок проходит ЛЭП, и сейчас специалисты



Александр Дрозденко

разрабатывают инженерное решение этой проблемы.

<http://asninfo.ru>

НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»

22 января Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации приняла в первом чтении законопроект «О внесении изменения в статью 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения».

Статс-секретарь – заместитель министра транспорта РФ Сергей Аристов сообщил, что законопроект направлен на установление полномочий федерального органа исполнительной власти, осуществляющей функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, а также на право принятия правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров

и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом.

«Новые полномочия на издание аналогичного нормативно-правового акта законодательством не были прописаны, возник правовой вакуум в регулировании данного вида перевозок», – сказал С. Аристов.

В случае принятия закона будут изданы правила, которые определяют задачи и основные требования к компаниям-перевозчикам по обеспечению безопасности перевозок и дорожного движения. Эти же правила установят полномочия органов исполнительной власти субъектов РФ и местного самоуправления по определению требований организации безопасного транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок.

В числе основных задач С. Аристов назвал обеспечение

профессиональной надежности водителей путем соблюдения требований по их допуску к осуществлению перевозок пассажиров, обеспечение безопасности самих транспортных средств и условий перевозок пассажиров, контроль за соответствием дорожных условий требованиям безопасности при осуществлении перевозок.





Утвержден новый состав совета по развитию транспортной системы

Сформирован новый состав координационного совета по развитию транспортной системы Москвы и Московской области, его возглавил министр транспорта РФ Максим Соколов, сообщает в понедельник официальный интернет-портал Министерства транспорта России.

Координационный совет был создан в 2011 году, когда началась активная работа по решению транспортных проблем московского региона, по распоряжению правительства РФ, его возглавлял экс-глава

Минтранса РФ Игорь Левитин. В состав совета вошли представители Минфина РФ, Минэкономразвития, Минрегиона и других федеральных, столичных и областных органов исполнительной власти.

По информации Минтранса, совет в новом составе возглавил министр транспорта РФ Максим Соколов. Одним из замов председателя стал зам мэра столицы, руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов. Всего в его состав вошли почти 50 человек. Среди них руководитель департамента строительства столицы Андрей Бочкарев, министр транспор-

та Московской области Александр Воробьев, заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин, советник президента РФ Игорь Левитин, заместитель председателя Москомархитектуры Сергей Костин.

Совет был создан для координации работы по предупреждению и устранению причин возникновения затруднений в движении транспорта и повышению качества работы транспортных компаний, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении, включая метрополитен.

<http://inmosreg.ru>

Новости

Борьбу с незаконными перевозчиками поставят на колеса

Сезон охоты на нелегальных перевозчиков в скором времени откроется в столице.

Выслеживать нечистых на руку водителей днем и ночью будут мобильные бригады стражей дорожного порядка.

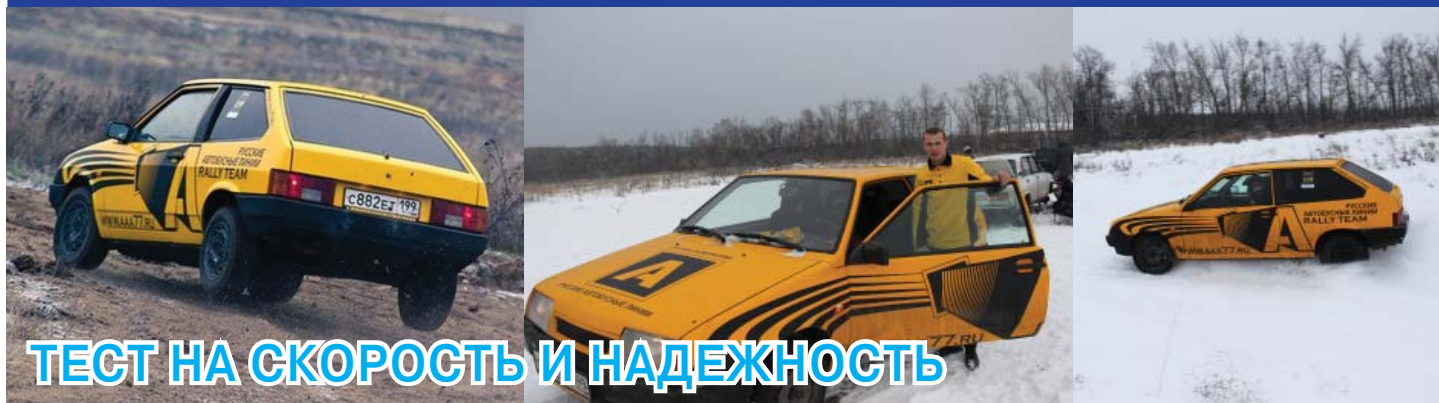


Как стало известно «МК», московские власти в скором времени по-новому начнут бороться с нелегалами на дорогах. Источник в московском Департаменте транспорта, под эгидой которого готовится к запуску нововведение, рассказал, что в ближайшее время по улицам города станут курсировать 20 специальных мобильных бригад, состоящих из сотрудников МВД, в том числе УЭБ и ПК, а также сотрудников Автодорнадзора. Такой состав бригад не даст уйти от наказания ни одному нелегальному перевозчику: разбираться с работающими вне закона автобусами и марш-

рутками станут сотрудники Автодорнадзора, а нечистыми на руку таксистами займутся полицейские. На каких именно автомобилях будут передвигаться борцы с нелегалами, пока неизвестно, а предоставит транспорт для них ГКУ города Москвы «Организатор перевозок». График работы мобильных бригад пока точно не определен, но в случае необходимости они будут работать даже в ночное время. Курсировать стражи дорожного порядка станут по всей столице, однако наиболее часто наведываться они будут в места наиболее вероятного скопления «серых» перевозчиков – на крупные стоянки и вокзалы Москвы.

МК

фото: Кирилл Искольдский



ТЕСТ НА СКОРОСТЬ И НАДЕЖНОСТЬ

24 ноября 2012 года при поддержке ООО «Русские Автобусные Линии» в ТЦ «Варк» стартовал Открытый Чемпионат ДОСААФ Москвы и области по ралли-спринту на грунтовых трассах.

В рамках благотворительной деятельности с целью поддержки юношеского спорта, ООО «Русские Автобусные Линии» выдвинули из своих рядов и сформировали команду Rally Team «Русские Автобусные Линии». Представлять команду выпала честь Левятову Данилу Денисовичу, пилоту команды, потомственному раллисту. Мужская линия династии Левятовых насчитывает не одно поколение: начало положил дед Левятов Игорь Давидович, а продолжили его дело отец Левятов Денис Игоревич и дядя Левятов Антон Игоревич. Данила поддержал семейную традицию, с достоинством выступил в первом этапе и завоевал право на участие во втором этапе гонок. Одновременно техническая команда Rally Team «Русские автобусные Линии» провела апробацию новой униформы, созданной для работников автостанций и автовокзалов, испытывая ее в различных экстремальных природных и климатических условиях на протяжении года.

Существует два основных вида ралли: по специальным трассам и по дорогам общего

пользования. В последнем случае упор делается не только на скорость, но и на точность навигации и надежность автомобиля в длинных и сложных заездах. Ралли уникально в плане выбора места и времени гонок. Заезды проходят на любом покрытии и при любых условиях: асфальт, гравий, снег, лед, а иногда и все вместе в одной гонке. Гонки проходят в любое время года, невзирая на погодноклиматические условия. Поэтому раллисты должны быть настоящими асами.

Женская линия династии, не отставая от мужчин, была представлена на соревнованиях в роли штурманов, которым отводится не последнее место во время гонок. Штурман считывает пилоту стенограмму, в которой подробно описан маршрут, что позволяет водителю заранее планировать свой маршрут, повышая скорость и безопасность прохождения гоночного этапа. Водители, в сущности, не знают, что ожидает их впереди, неудобства также доставляет меньшая тяга на грунтовом покрытии, а особенности гоночных машин делают гонку более рискованной по сравнению с гонками по кольцу.

Ралли-спринт является открытым любительским автомобильным соревнованием. Организаторы ралли-спринта преследуют следующие цели и задачи:

- совершенствование навыков вождения автомобиля;
- популяризация автоспорта;
- повышение мастерства автолюбителей в целях безопасности дорожного движения.

Для проведения ралли-спринта требуется всего один спецучасток, где и идет борьба за скорость, и небольшой временной интервал. Спортивная часть остается неизменной: экипаж движется по раллийному спецучастку, который представляет собой дорогу общего пользования, перекрытую для постороннего транспорта на время состязаний.

В данной серии гонок можно перенять бесценный опыт управления автомобилем у профи, которые будут консультировать и тренировать участников в процессе соревнования. По итогам серии гонок участникам будут присваиваться спортивные разряды.

Сотрудникам ООО «Русские Автобусные Линии» удалось услышать из первых уст отзывы, участников соревнований, прошедших 1-й этап гонок:

«Нереально круто! Все рассказы и разговоры – это все не то, обязательно надо участвовать самому!»

«Трасса была суровая! Нужно много тренироваться. Ехать по сухому грунту тяжело».

«Безопасность, сохранность автомобиля, заряд драйва – все это на уровне!»

Проект № 129244 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Как уже сообщалось, в настоящее время в Комитете по транспорту Государственной Думы РФ после принятия в первом чтении дорабатывается проект № 129244 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Для внесения поправок и устранения недостатков, на которые было указано при обсуждении проекта в первом чтении, создана Рабочая группа, которую возглавляет пер-

вый заместитель председателя Комитета по транспорту депутат Госдумы РФ В.Б. Ефимов.

В состав Рабочей группы в качестве экспертов включены представители Российского автотранспортного союза, Московского транспортного союза, представители общественных организаций, объединяющих перевозчиков и автовокзалы, в том числе представители Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система» (председатель Правления Яровенко А.С.) и Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны» (Желыбинцева М.М).

Следует обратить внимание на то обстоятельство, что в проект закона помимо норм, регулирующих отношения, связанные с установлением (изменением), а также эксплуатацией межрегиональных маршрутов регулярных перевозок междугородного сообщения (далее – межрегиональный маршрут) включаются нормы, касающиеся организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным, межмуниципальным и маршрутам межрегионального пригородного сообщения, а также городским наземным электрическим транспортом.

Основные положения данного Федерального закона в части, касающейся организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам

1. Межрегиональный маршрут регулярных перевозок междугородного сообщения (далее – межрегиональный маршрут) устанавливается уполномоченным Правительством РФ федеральным органом власти по предложению имеющих намерение осуществлять регулярные перевозки по данному маршруту юридического лица, индивидуального предпринимателя (далее – перевозчик).

В заявлении указываются места нахождения пунктов отправления (прибытия) транспортных средств по межрегиональному маршруту, классы транспортных средств и максимальное количество транспортных средств каждого из таких классов, характеристики транспортных средств, влияющие на качество транспортного обслуживания населения, планируемое расписание перевозок по каждому пункту отправления и прибытия транспортных средств, а также другие сведения, установленные настоящим законом.

2. При отсутствии оснований для отказа в рассмотрении указанного заявления уполномоченный федеральный орган власти в течение семи рабочих дней со дня поступления данного заявления размещает сведения о межрегиональном маршруте на своем официальном сайте в сети «Интернет», а также направляет извещение о поступлении данного заявления в уполномоченные органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, на территории

которых осуществляется посадка и высадка пассажиров, следующих по данному маршруту, и (или) по территории которых данный маршрут проходит по улицам или автомобильным дорогам регионального, межмуниципального или местного значения.

3. Уполномоченные органы исполнительной власти субъектов РФ, которым направлено указанное выше извещение, в течение сорока пяти календарных дней вправе представить в уполномоченный федеральный орган власти заявление о наличии оснований для отказа в установлении данного маршрута, предусмотренных настоящим законом.

4. При отсутствии заявлений уполномоченных органов исполнительной власти субъектов РФ о наличии оснований для отказа в установлении межрегионального маршрута уполномоченный федеральный орган власти вносит сведения о данном маршруте в реестр межрегиональных маршрутов регулярных перевозок междугородного сообщения.

5. В течение семи рабочих дней со дня включения межрегионального маршрута в указанный реестр перевозчику выдаются свидетельство об осуществлении регулярных перевозок и карты маршрута регулярных перевозок.

6. Изменение межрегионального маршрута производится уполномоченным федеральным органом власти по предложению перевозчика, осуществляю-

щего регулярные перевозки по данному маршруту, – в порядке и сроки, установленные настоящим Федеральным законом.

7. Уполномоченный федеральный орган власти отказывает в установлении (изменении) межрегионального маршрута, если предлагаемый (или измененный) межрегиональный маршрут:

1) проходит через нерегулируемые железнодорожные переезды, а также по автомобильным дорогам и размещенным на них искусственным дорожным сооружениям, технические характеристики которых не соответствуют весовым и габаритным характеристикам транспортных средств, используемых для осуществления регулярных перевозок по данным маршрутам;

2) имеет в своем составе пункты отправления транспортных средств, пропускная способность которых превышена;

3) дублирует ранее установленные межмуниципальный маршрут регулярных перевозок или межрегиональный маршрут и, кроме того, не позволяет существенным образом улучшить транспортное обслуживание населения;

4) дублирует ранее установленные межмуниципальный маршрут регулярных перевозок или межрегиональный маршрут и, кроме того, дополнительные объемы перевозок, предусмотренные таким маршрутом, могут быть выполнены перевозчиком, который осуществляет перевозки по данному ранее установленному маршруту.

Следует отметить, что последние два основания для отказа в установлении (изменении) межрегионального маршрута являются весьма спорными, вызывают возражения со стороны заинтересованных лиц, в том числе профильных министерств и ведомств, поскольку критерии «дублирования» в Проекте закона не определены; кроме того, подобные нормы ограничивают допуск на рынок новых перевозчиков, что влечет снижение качества обслуживания пассажиров.

8. Проектом закона предусмотрено, что действие свидетельства, карты маршрута регулярных перевозок прекращается при наступлении хотя бы одного из следующих обстоятельств:

1) вступление в законную силу решения суда об аннулировании действия лицензии на деятельность по перевозке пассажиров автомобильным транспортом;

2) вступление в законную силу решения суда о прекращении действия свидетельства и карт маршрута регулярных перевозок;

3) по истечении тридцати календарных дней со дня обращения в уполномоченный федеральный орган власти юридического лица, индивидуального предпринимателя, уполномоченного участника простого товарищества с заявлением о прекращении действия свидетельства.

9. Уполномоченный федеральный орган власти обращается в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства в случае, если в отсутствие чрезвычайных обстоятельств перевозчиком не выполнено более пяти рейсов подряд, а также в случае неоднократного в течение одного года привлечени-

я перевозчика к административной ответственности за совершение административных правонарушений, предусмотренных статьями 11.31–11.33 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (предлагаемые данным Проектом закона новые составы административных нарушений – см. ниже).

10. В случае приостановления или прекращения действия свидетельства Проектом закона предусмотрена возможность замены перевозчика на межрегиональном маршруте, а также отмены такого маршрута, если при наступлении обстоятельств и в сроки, указанные в законе, в уполномоченный федеральный орган не поступило ни одного заявления о выдаче свидетельства в связи с заменой перевозчика.

11. Проектом предусмотрено, что тарифы на перевозки по межрегиональным маршрутам устанавливаются перевозчиками, которым выдано свидетельство. Изменение тарифов допускается не чаще одного раза в полгода.

12. Посадка и высадка пассажиров, следующих по межрегиональным маршрутам, осуществляются соответственно в пунктах отправления транспортных средств и в пунктах прибытия транспортных средств (далее – автовокзалы, автостанции), зарегистрированных в реестре объектов транспортной инфраструктуры межрегиональных маршрутов регулярных перевозок междугородного сообщения.

13. Владелец автовокзала (автостанции) устанавливает перечень услуг, оказываемых перевозчикам, которым выдано свидетельство на осуществление перевозок по межрегиональным маршрутам, в состав которых включен такой пункт, и единые для всех указанных лиц тарифы на данные услуги. Изменение тарифов допускается не чаще одного раза в полгода.

14. Перевозчики пользуются услугами, оказываемыми автовокзалами (автостанциями), на основании договора, заключенного с владельцем данного автовокзала (автостанции). Владелец указанного ОТИ не вправе отказаться от заключения договора с перевозчиком, которому выдано свидетельство об осуществлении перевозок по межрегиональному маршруту, в состав которого включен данный ОТИ.

15. В целях решения задач, связанных с отказом перевозчику в установлении (изменении) межрегионального маршрута по основаниям, указанным как «дублирование» (см. выше пункт 7 настоящего обзора), уполномоченный орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации формирует действующую на постоянной основе региональную комиссию, в состав которой включаются представители уполномоченного органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации, представители некоммерческих организаций перевозчиков, а также представители некоммерческих организаций потребителей. Решения региональной комиссии принимаются путем голосования. Независимо от количества включенных в состав региональной комиссии представителей уполномоченного органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации и представителей некоммерческих организаций при голосовании уполномоченный орган исполнитель-

ной власти субъекта Российской Федерации и каждая некоммерческая организация имеет один голос (т. е. один голос – от субъекта, по одному – от перевозчиков и от потребителей).

Целесообразность создания таких комиссий также вызывает сомнения: во-первых, они создаются только для того, чтобы решить вопрос о наличии (отсутствии) так называемого «дублирования» маршрута; во-вторых, неясно, каким образом возможно получить один голос от представителей различных некоммерческих организаций, объединяющих различных перевозчиков (в частности, кто будет подписывать решение комиссии); в-третьих, при таком порядке вопрос о возможности открытия нового маршрута будут решать те перевозчики, которые уже работают на рынке перевозок, которые, естественно, не заинтересованы в расширении рынка за счет своих конкурентов.

16. Проектом закона предусмотрено внесение изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, в частности, предлагается ввести административную ответственность (в основном в виде штрафа):

- за посадку в автобус пассажира, следующего без именного билета;
- за размещение в ночное время в неустановленных местах транспортных средств, используемых для регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом;

Много спорных вопросов возникает в части Проекта закона, касающейся организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным, межмуниципальным и маршрутам межрегионального пригородного сообщения, а также городским наземным электрическим транспортом. Однако рассмотрение этих вопросов не является предметом настоящего обзора.

Обращаем внимание членов Партнерства на то, что

электронным письмом от 14.12.2012 в ваш адрес были направлены имеющиеся в нашем распоряжении материалы Проекта ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам» и сообщено, что в соответствии с решением Общего собрания НП «ЕТС «АЛС» от 06.12.12 создана рабочая группа, члены которой принимают участие в работе Рабочей группы при Комитете транспорта РФ Госдумы РФ.

– за посадку в неустановленных местах в транспортное средство пассажиров, следующих по маршруту регулярных перевозок;

– за использование для осуществления перевозок пассажиров по межрегиональным маршрутам транспортного средства, на которое не выдана карта соответствующего маршрута регулярных перевозок или с иными характеристиками, чем это предусмотрено данной картой.

По нашему мнению, Проект закона нуждается в существенной доработке – с учетом изложенных выше замечаний, а также следующих обстоятельств:

- не решен вопрос о механизме урегулирования конфликтных ситуаций, возникающих между субъектами РФ при согласовании межрегиональных маршрутов, проходящих по территории нескольких субъектов;
- в законопроекте отсутствуют положения, направленные на решение вопроса о замене перевозчика в случае некачественного исполнения им своих обязанностей;
- не закончился спор о целесообразности введения в закон положений, в соответствии с которыми возможно осуществление перевозок по межрегиональным маршрутам простыми товариществами. Многие эксперты считают, что в таком случае имеется риск массового образования мнимых товариществ, которые будут использовать «серые схемы», вплоть до перепродажи маршрутов.

Партнерство предлагало срочно подключиться к работе и представить свои предложения по законопроекту, поскольку данный Федеральный закон непосредственно затрагивает интересы как перевозчиков, так и владельцев автовокзалов.

Однако большинство членов Партнерства свои предложения и замечания не представили.

Обзор подготовила
Маргарита Желыбинцева

Запросы общего характера следует направлять на имя Президента НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны»

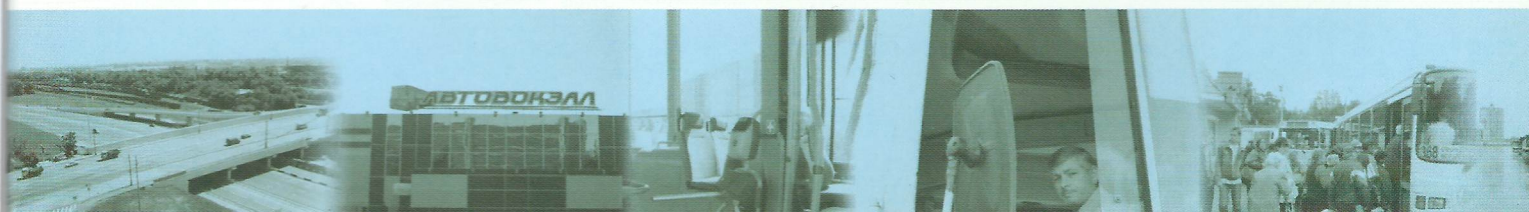
e-mail: info@rosbuslines.ru

Телефон/факс: +7 (495) 739-34-00, (495) 232-15-24



ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

- ◆ Организации – члены Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны»;
- ◆ Организации – члены Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны»;
- ◆ Организации – члены Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов;
- ◆ Пассажиры автотранспортные предприятия;
- ◆ Организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции;
- ◆ Некоммерческие организации в сфере транспорта;
- ◆ Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сферах транспорта, градостроения и природопользования;
- ◆ Государственная Дума Федерального собрания Российской Федерации;
- ◆ Совет Федерации Федерального собрания Российской Федерации;
- ◆ Полномочные представители Президента Российской Федерации в федеральных округах;
- ◆ Министерство транспорта Российской Федерации;
- ◆ Министерство внутренних дел Российской Федерации;
- ◆ Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и его территориальные управления;
- ◆ Генеральная прокуратура Российской Федерации;
- ◆ Федеральная служба безопасности Российской Федерации и ее территориальные управления;
- ◆ Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, территориальные управления государственного автодорожного надзора;
- ◆ Территориальные органы исполнительной власти города Москвы;
- ◆ Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы
- ◆ Профсоюзные организации в сфере автомобильного транспорта;
- ◆ Общества защиты прав потребителей;
- ◆ Научно-исследовательские и высшие учебные организации в сфере автомобильного транспорта;
- ◆ ОАО «Российские железные дороги»;
- ◆ Организации следующих видов деятельности: реализации автобусов, запасных частей, топлива; технического обслуживания, ремонта, переоборудования автобусов; спутниковой навигации; страхования, рекламы.





НАДЕЖНАЯ ОПОРА ДЛЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА

НЕ ЗАСТРАХОВАН ЗНАЧИТ ОШТРАФОВАН!*

* В соответствии с Федеральным законом № 67-ФЗ «ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ПРИЧИНЕНИЕ ВРЕДА ЖИЗНИ, ЗДОРОВЬЮ, ИМУЩЕСТВУ ПассаЖИРОВ И О ПОРЯДКЕ ВОЗМЕЩЕНИЯ ТАКОГО ВРЕДА, ПРИЧИНЕННОГО ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ПассаЖИРОВ МЕТРОПОЛИТЕНОМ» с «01» апреля 2013 г. при отсутствии полиса страхования штраф составит от 500 000 до 1 000 000 руб.

**МЫ ПОДБЕРЕМ ЛУЧШИЕ УСЛОВИЯ СТРАХОВАНИЯ
В НАДЕЖНЫХ СТРАХОВЫХ КОМПАНИЯХ
НА ВСЕЙ ТЕРРИТОРИИ РОССИИ**



ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ПЕРЕВОЗЧИКА

И

ДРУГИЕ ВИДЫ
СТРАХОВАНИЯ



Адрес: 115054, Россия, г. Москва, Б. Строченовский пер., д.25А

(495) 648 65 43

ООО «Индустриальный страховой брокер»
Лицензия ФСФР СБ-Ю №4228 77
Лицензия ФСБ ГТ № 0036790
Email: potapov@inibroker.com
www.inibroker.com