



KAMAZ

 **Marcopolo**

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ



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

KAMAZ

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

 **Marcopolo**

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 6 (38) ноябрь-декабрь

2011

ТЕМА НОМЕРА:

100 лет со дня рождения
Е.Г. Трубицына

**«ТРАНСПОРТНАЯ
НЕДЕЛЯ-2011»
В МОСКВЕ**

**ИНТЕРВЬЮ
МЕСЯЦА:**

Николай Лямов:
Будем решать
транспортную
проблему столицы
и менять менталитет
автомобилистов

**КОМПАНИЯ
МЕСЯЦА**

**ОАО КБ
«СЕВЕРГАЗБАНК»**
планирует расширить
филиальную сеть
и повысить уровень
обслуживания клиентов

РАС:

Внеочередной
съезд Российского
автотранспортного
союза

СЕВЕРГАЗБАНК

Открытое акционерное общество
коммерческий банк развития газовой промышленности Севера

«СЕВЕР ГАЗ БАНК»

Лицензия Центрального Банка РФ № 2816

www.severgazbank.ru

Время заводит!



Вместе
с ОАО КБ «СЕВЕР ГАЗ БАНК»!

Кредитные и лизинговые программы

160001, г. Вологда, ул. Благовещенская, д.3,
тел. (8172) 57-35-95, 57-36-56, 57-35-64

ПОДПИСКА

Стоимость подписки на информационно-аналитический журнал
«Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития»
в редакции на первое полугодие 2012 года:

Одного номера журнала – 170 руб.

Трех номеров журнала – 500 руб.

Шести номеров журнала – 950 руб.

Никаких дополнительных расходов, в том числе на оплату почты, подписчики не несут.

[Банковские реквизиты редакции для оформления подписки в редакции](#)

НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»

Адрес: 119419, Москва, Остоженка ул, д. 30, кор. стр. 3

ИНН 5047068356	КПП 770401001		
Получатель НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»		Сч. №	40703810600000000058
Банк получателя «НОМОС-БАНК» (ОАО) г.Москва		БИК	044525985
		Сч. №	30101810300000000985

Для остальных подписчиков сохраняется прежний порядок подписки
в отделениях и узлах связи.

Стоимость полугодовой подписки в каталоге российской прессы Почта России:

Одного номера журнала
(подписной индекс 11129) – 170 руб. без учета НДС и доставки

Трех номеров журнала
(подписной индекс 11129) – 510 руб. без учета НДС и доставки

Контактная информация:

119571 г. Москва. Ленинский пр-т, 158, офис 310

Тел./факс: +7(495) 739-34-00

E-mail: info@rosbuslines.ru

*Редакция журнала
поздравляет всех читателей
с Новым годом!*

РОССИЙСКИЕ АВТОВОКУСАНЫЕ 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 «Российские автобусные линии»

Периодичность выхода:

от 6 до 12 выпусков в год

Тираж: 10000 экз.

Распространение: подписка и целевая рассылка

Регион распространения: Москва и регионы, страны СНГ и ЕС

Экспертный совет:

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

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

Жарков С.А. – Председатель Правления ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК».

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

Лоран Б.О. – Президент НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии», Президент НП «Развитие автовокзалов страны».

Лямов Н.С. – Заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

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

Старовойтов О.И. – Президент Российского автотранспортного союза.

Главный редактор: Б.О. Лоран

Шеф-редактор: В. А. Зайцев

Советник главного редактора: Г.Д. Шахматов

Дизайн и верстка: Т.Ю. Котелкина

Отдел подписки и распространения:

А.А. Голощук, С.Н. Маракулин

Юридическое сопровождение: А.С. Яровенко, М.М. Желыбинцева, М.В. Бойко

Отдел рекламы: А.Е. Лоран,

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

Фотографы: Ю.П. Данченко

Ответственный секретарь: С.И. Жаркова

Адрес редакции:

119571, г. Москва,
Ленинский проспект, д. 158, офис 310
тел.: (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.

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

На первой странице обложки здание «Севергазпромбанка»

СЛОВО РЕДАКТОРА

2

ОТРАСЛЬ: ПРОБЛЕМЫ И РАЗВИТИЕ

«МАФ-2011»: Безопасность и качество в сфере автомобильного транспорта
Новосибирские транспортники озабочены несовершенством законодательства в отраслевой сфере

3

6

Новости:

Владимир Путин: Безопасность на транспорте должна стать безусловным приоритетом

8

Росси требуется модернизация транспортных средств
Правительство обещает к 2020 г. выделить более 8 трлн руб.

9

9

Путин: Новые объемы дорожного строительства дадут транспортный прорыв

9

Правительство постарается не допустить резких скачков цен на бензин

9

Премьер открыл движение по двум участкам

Северного обхода Новосибирска

10

Премьер Владимир Путин прокомментировал

выступление президента Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) Евгения Москвичева...

10

Транспортная неделя-2011» в Москве

12

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Николай Лямов:

Будем решать транспортную проблему столицы и менять менталитет автомобилистов

14

НОВОСТИ ОТРАСЛИ:

18, 19, 20, 34, 35, 36, 45, 48

РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

Внеочередной съезд РАСА

22

БУДНИ ПАРТНЕРСТВА

Мэрия Москвы дала зеленую улицу международным перевозкам

25

СТАТИСТИКА

Состояние аварийности на лицензируемом пассажирском автотранспорте в Российской Федерации за 10 месяцев 2011 года

27

ТЕМА НОМЕРА: ПРОФЕССИЯ ВОДИТЕЛЬ

К 100-летию со дня рождения Е.Г. Трубицына

28

КОМПАНИЯ МЕСЯЦА

ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК»

37

АВТОВОКЗАЛЫ

Новые автовокзалы в Москве

41

Конфликт на привокзальной площади Йошкар-Олы

41

Во Владимирской области станет одним автовокзалом меньше

42

ТРАНСПОРТ В ЛИЦАХ

ГУП «Мосгортранс»

46

История ГУП «Мосгортранс»

46

Интересные люди в истории «Мосгортранса»

48

ИСТОРИЧЕСКИЕ БУДНИ

Московский автобус

49

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

55



В Москве 8 декабря прошел внеочередной съезд Российского Автотранспортного Союза. Автотранспортное сообщество страны сделало свой выбор. Союз будет жить и будет развиваться, отстаивая интересы своих членов и своей отрасли. Весомым большинством голосов был избран на должность Президента РАС Олег Игоревич Старовойтов. Это правильный выбор членов союза. Достойный и высокопрофессиональный руководитель – это не только стабилизация ситуации, это движение вперед, это гарантия интенсивного развития организации.

Трудовая биография Олега Старовойтова говорит о многогранности этого человека с точки зрения его работы в различных секторах автотранспортной отрасли.

Хочу отметить один фрагмент биографии Олега Игоревича – его работу на посту заместителя начальника Брянского производственного объединения пассажирских автовокзалов и автостанций. Он знает проблемы и межсубъектных автобусных перевозок и самих автовокзалов. По словам Олега Игоревича, решению этих проблем он уделит достаточно своего внимания и предпримет все усилия чтобы их решить. Пожелаем ему успехов в этом нелегком деле! Особенно от сообщества автовокзалов страны.

Еще одна новость, которая вселяет большую надежду на эффективное развитие отрасли. На состоявшихся выборах в Государственную Думу Российской Федерации по спискам партии «Единая Россия» был избран Евгений Сергеевич Москвичев – автотранспортник, который в курсе практически всех проблем междугородних автобусных перевозок. Заявление Евгения Сергеевича на съезде РАСа еще раз подчеркнуло его желание помочь отрасли и операторам рынка как в вопросах наведения порядка, так и в его развитии. Поздравляем Евгения Сергеевича и желаем ему успехов на новом поприще!

Последнее что хотел отметить – это избрание нашего уважаемого коллеги Жаркова Сергея Александровича Председателем Правления Коммерческого банка «Севергазбанк», которое состоялось в ноябре текущего года. Автотранспортное сообщество знает Жаркова С.А. как Председателя Правления Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система Российские Автобусные Линии». Его личный вклад в развитие отрасли оценили многие транспортные предприятия и автовокзалы. Мы сердечно поздравляем Сергея Александровича и надеемся на долгое сотрудничество с его организацией.

Позвольте мне также от себя и от имени коллектива редакции журнала накануне Нового 2012 года поздравить всех читателей с наступающим годом Дракона, Здоровья Вам, счастья и всего наилучшего.

С уважением,

Б. О. Лоран



«МАФ-2011»: БЕЗОПАСНОСТЬ И КАЧЕСТВО В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА



С 24 по 26 октября 2011 г.

в «Крокус-Экспо» проходил Международный автотранспортный форум «МАФ-2011».

День первый

начался с пресс-конференции, посвященной открытию «МАФ-2011», где выступил заместитель министра транспорта РФ в области безопасности и качества в сфере автомобильного транспорта Николай Асаул.

Пленарное заседание «Государственная политика развития автомобильного транспорта и реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030г» началось с доклада директора Департамента государственной политики в области ав-

томобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Леонида Липсица, который отметил, что «проблем много: к примеру, грузовой сегмент автомобильного транспорта России сильно изношен, так около 47 % грузовых автомобилей полностью исчерпали эксплуатационный ресурс и имеют срок службы более 10 лет. Вместе с тем, можно найти и чем гордиться: нормативная правовая база на автомобильном транспорте в основном сформирована, двусторонние грузопотоки с рядом стран увеличиваются,

в сегменте пассажирских перевозок взят курс на повышение комфортности и популярности общественного транспорта».

Директор департамента автомобильной промышленности и сельскохозяйственного машиностроения Минпромторга России Алексей Рахманов рассказал о государственной политике в обеспечении современными автотранспортными средствами, а главный эксперт Международного союза автомобильного транспорта (IRU) Дмитрий Ларионов поделился зарубежным опытом развития автомобильного транспорта.



Доклад ректора ГТУ МАДИ, члена-корреспондента Российской академии наук Вячеслава Приходько о подготовке кадров для автотранспортной отрасли стал причиной оживленной дискуссии с залом о качестве подготовки нынешних выпускников средних и высших учебных заведений, тех самых будущих специалистов, которым завтра предстоит прийти в автотранспортную отрасль. В рамках конференции поднимались и рассматривались темы использования на автотранспорте системы «ГЛО-НАСС», оснащения подвижного состава тахометрами, вопросы воздействия автотранспорта на окружающую среду и здоровье человека, широкое внедрение экологически чистых видов автотранспорта.

Подведены итоги конкурса «ПРОдвижение – лучший коммерческий автотранспорт года в России». В номинациях «Лучший грузовик года в России большого класса» и «Лучший автобус года в России большо-

го класса» победителями стали тягач MAN TGS и автобус MAN Lion's Regio.

День второй

показал, что самой интересной из тем состоявшихся конференций стала «Перевозка грузов автомобильным транспортом: международный опыт, пути повышения безопасности и качества», где рассматривались различные проблемы доставки крупногабаритных и тяжелых грузов, скоропортящихся и опасных грузов и международные перевозки.

С докладом «Проблемы формирования муниципального законодательства и муниципального контроля в сфере транспортного обслуживания населения» выступила исполнительный директор союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области Лилия Саранчук. Представитель НП «Объединение перевозчиков Республики Марий Эл» Валентина Бирюкова про-

информировала о состоянии нормативной и правовой базы по организации пассажирских перевозок в городском и межсубъектном сообщениях. Проблемы взаимодействия перевозчиков с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации обозначил президент ассоциации «Межрегиональный автотранспортный союз» Раис Хакимов (г. Самара).

Председатель Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов Борис ЛОРАН рассказал о роли общественного Совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском автотранспортном союзе в повышении качества и безопасности пассажирских перевозок автомобильным транспортом. Докладчик отметил, что в Москве, как и в других регионах, есть проблемы с нехваткой объектов транспортной инфраструктуры, не позволяющей в полном объеме осуществлять отправления ав-



тобусов по регулярным маршрутам. Многие требования по обеспечению транспортной безопасности невозможно исполнить в принципе, здравым смыслом они не обоснованы. В доклад также вошли конкретные практические предложения по созданию условий для формирования нормальной конкурентной среды в отрасли. Одним из таких направлений является создание Единой системы продажи билетов на межрегиональные и международные маршруты, которая разрабатывается в тесном взаимодействии с Министерством транспорта Российской Федерации.

В ходе II Международной конференции по автобусостроению и коммерческому транспорту на тему «Анализ итогов развития автопрома за девять месяцев 2011 года. Перспективы производства автобусов и коммерческого автотранспорта в России» приняли участие 70 человек. В работе конференции приняли активное

участие специалисты следующих предприятий отрасли: ООО «Роберт БОШ», ООО «Рено Тракс Восток», ЗАО «ОМК», ООО «МАН Трак энд Бас РУС», PPG-Helios, ЗАО «Корпорация ГРИНН», ЦФ Фридрихсхафен АГ, Ассоциации экспортеров автомобильной промышленности Турции «OIV», ООО «ТД ЕПК» и другие.

По итогам работы автопрома за 9 месяцев 2011 г. в сфере производства автобусов и коммерческого транспорта были определены место и перспективы пассажирского транспорта в экономическом подъеме страны, роль лизинга в модернизации парка автобусов и коммерческих автомобилей, выявлена динамика развития автобусостроения и обновления пассажирского транспорта, а также рассматривались проблемы выхода из кризиса АМО ЗИЛ и современное со-



стояние и тенденции развития систем активной безопасности коммерческих транспортных средств. Конец дня прошел в дебатах и докладах по вопросам топлива, подготовки водителей, применения средств технического контроля в области перевозки пассажиров автомобильным транспортом.

День третий

завершили дискуссионные мероприятия по различным проблемным вопросам в области страхования при осуществлении международных автомобильных перевозках, в обеспечении безопасности дорожного движения и сохранности грузов и др. Так же прошло заседание коллегии Министерства транспорта РФ на тему «Совершенствование организации перевозок пассажиров и грузов».

Кульминацией форума стал праздничный концерт, посвященный Дню работников автомобильного транспорта, и поздравлением работников отрасли с вручением государственных и ведомственных наград.



«Убеждён, роль и значение транспортного комплекса, конечно, будет только возрастать. Нам нужны новые стандарты, новое качество жизни людей, благоустроенная жизненная среда в городах и посёлках: Её невозможно представить без современных транспортных услуг, без комфортного и, подчеркну особо, доступного общественного транспорта».

В.В.Путин

НОВОСИБИРСКИЕ ТРАНСПОРТНИКИ ОЗАБОЧЕНЫ НЕСОВЕРШЕНСТВОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ОТРАСЛЕВОЙ СФЕРЕ

С 7 по 9 ноября в Новосибирске прошла Всероссийская конференция транспортников «Программа Общероссийского народного фронта как механизм к транспортной доступности населения и бизнеса».

В конференции принимали участие Председатель Правительства Российской Федерации Владимир Путин, заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Сергей Иванов, Министр транспорта Российской Федерации Игорь Левитин, руководители других федеральных органов исполнительной власти в области транспорта, дорожного и коммунального хозяйства, транспортной безопасности и безопасности дорожного движения, а также представители заинтересованных органов местного самоуправления и общественных организаций.

Прошло 7 круглых столов по всем видам транспорта. Участники дали объективную оценку текущему положению дел в транспортной отрасли, наметили перспективы ее дальнейшего развития, а так-

же проанализировали транспортный раздел Программы народных инициатив Общероссийского народного фронта. Даны существенные предложения, как по дополнению Программы, так и для обсуждения на Пленарном заседании Всероссийской конференции транспортников.

В ходе дискуссий было отмечено, что, несмотря на негативные последствия мирового экономического кризиса, за последние 5 лет в транспортных системах России реализован системный комплекс мер по модернизации транспортного комплекса в целях транспортной доступности населения и бизнеса.

Одним из основных вопросов, обсуждаемых на конференции, стало создание нормальной конкурентной среды, позволяющей вовлечь в сферу перевозок добросовестных перевозчиков и исключить недобросовестных. При этом было высказано желание вернуть систему лицензирования



на грузовом автотранспорте. С этим предложением не согласился руководитель ФАС России И.Ю.Артемьев, который сообщил участникам, что лицензирование не является панацеей от недобросовестной конкуренции, в качестве инструмента для борьбы с ней можно использовать систему саморегулирования. Более того, по мнению И.Ю. Артемьева, для создания конкурентоспособной среды очень важен отраслевой федеральный закон, который пока не принят в России.

Л.М. Липсиц поделился опытом работы в научных учреждениях в субъекте федерации и Минтрансе России, отметив, что при лицензировании грузоперевозок многие участ-

ники рынка выступали за его отмену, а теперь, когда лицензирования нет, часть участников рынка выступают за его возвращение. Однако наличие или отсутствие такого инструмента регулирования, как лицензирование, проблему не решит.

Представитель сообщества грузоперевозчиков из Калуги Ю.Н.Жуков поддержал идею саморегулирования на грузовом транспорте, однако особо отметил, что оно должно быть обязательным для всех участников рынка, тогда данный инструмент регулирования работает эффективно.

Представитель сообщества грузоперевозчиков Санкт-Петербурга В.П. Лазарян задал риторический вопрос: как заставить перевозчиков соблюдать требования допуска на рынок, будь это лицензирование или саморегулирование? На этот вопрос Л.М. Липсиц ответил, что западная практика регулирования рынка, на которую ссылались некоторые участники конференции, не может быть в полной мере применена в России, т.к., в отличие от стран Запада, российское законодательство не в полной мере содержит необходимые и увязанные друг с другом нормы, позволяющие не только создать систему регулирования, но и эффективно ее использовать.

С докладом выступил представитель перевозчиков Московской области – С.В. Москвичев, который обобщил тенденции в развитии всех видов автотранспорта как в регионе, так и в стране в целом. По его словам частный бизнес в сфере пассажирских авто-



перевозок может оказывать качественные услуги по перевозке населению, при этом для этого общие принципы функционирования отрасли, что должно быть отражено в соответствующем отраслевом законе. Отсутствие такого закона, унифицирующего принципы организации транспортного обслуживания населения, порождает излишние административные барьеры, что не только мешает нормальному развитию бизнеса, но и стимулирует коррупцию в этой сфере. К важным проблемам также были отнесены: отсутствие порядка оснащения автотранспорта средствами навигации ГЛОНАСС, хотя соответствующий федеральный закон вступает в силу 01.01.2012г., когда последуют санкции на его неисполнение.

Растет убыточность предприятий из-за необоснованных требований обеспечения транспортной безопасности, роста единого социального налога, цен на топливо, обременений, связанных с обязательной установкой систем

ГЛОНАСС и цифровых тахографов. Например, наличие системы ГЛОНАСС является лицензионным условием, и его нарушение после января 2012г. будет означать лишение лицензии. С.В.Москвичев внес ряд предложений, которые, по его мнению, могут стабилизировать ситуацию в сфере пассажирских автоперевозок: пересмотреть систему тарификации на автотранспорте, не облагать НДС услуги по перевозке пассажиров в городском и пригородном сообщении, ввести льготный режим налогообложения для предприятий малого бизнеса и др.

Н.С. Лямов сообщил, что действующее законодательство не позволяет органам Правительства Москвы и контрольно-надзорным органам эффективно бороться с нелегальными перевозками, а федеральный отраслевой закон об организации транспортного обслуживания населения и межсубъектных перевозках должен быть предельно конкретным.



Член Правления Российского автотранспортного союза – Председатель Правления Некоммерческого партнерства перевозчиков «Транспортный союз Сибири» В.П. Ильенко подверг критике ряд инициатив Минтранса РФ по проектам нормативных правовых актов. Он также выразил озабоченность системой тарификации внутримunicipальных и межмunicipальных маршрутов. Из-за тарифов, неадекватных рыночным реалиям, то есть тарифов ниже себестоимости, перевозчики, осуществляющие регулярные маршруты, вынуждены уходить в теневой сектор, где начинают осуществлять за-

казные перевозки, не требующие тарифного регулирования. Эти вопросы надо решать незамедлительно, иначе это приведет к коллапсу транспортной системы регионов.

Председатель Правления Ассоциации таксомоторного транспорта городов России

Ю.В. Вейков доложил о проблемах с реализацией закона о такси. По словам докладчика, во многих регионах власти «саботируют» принятие местных нормативных правовых актов, регулирующих таксомоторные перевозки. Не хватает контролирующих органов, которые должны бороться с нелегальными таксистами. Государство должно создать адекватные условия легализации рынка таксомоторов.

Правительством РФ принят базовый документ «Транспортная стратегия России на период до 2030 года», разработанный на базе интегрированных высокоэффективных интел-

лектуальных технологий, реализация которых позволит обеспечить социальный уровень подвижности всех слоев населения на всей территории России, а так же предоставления транспортных услуг всем секторам экономики на уровне лучших мировых достижений. Реализован большой объем других мероприятий развития и модернизации по всем видам транспортной деятельности.

Вместе с тем в работе транспортного комплекса остаётся ряд серьёзных проблем, требующих решения в течение ближайшего периода.

В целях реализации раздела «Транспортные артерии России», которая входит в «Программу народных инициатив» Общероссийского народного фронта, разработан перечень проблем, состоящих из 58 блоков, которые необходимо решить в течение ближайших 5 лет.

В заключительной части конференции, ее участники решили принять за основу раздел «Транспортные артерии России» Программы Общероссийского народного фронта.

Новости

Владимир Путин: Безопасность на транспорте должна стать безусловным приоритетом

«Безопасность на транспорте, здоровье, жизнь – это безусловный приоритет», заявил премьер-министр РФ Владимир Путин, выступая на пленарном заседании Всероссийской

конференции транспортников в Новосибирске.

Именно от уровня профессиональной подготовки прямо зависит надежность и безопасность транспортного комплекса, – подчеркнул премьер.

По его словам, не последнюю роль в этом играют кадры. В России свыше 300 вузов готовят соответствующих специалистов, однако в вопросе фор-



мирования кадрового ресурса правительство, сказал Путин, рассчитывает и на поддержку самой отрасли.

Путин напомнил, что гибель людей на транспорте и в ДТП зачастую связана «с недостаточной подготовкой специалистов». Особенно это касается маршрутных такси, метро и пригородных электричек. «Здесь требования должны быть самыми жесткими», – потребовал глава правительства.

Он также напомнил, что в модернизацию системы общественного транспорта в прошлом году было вложено порядка 100 млрд руб.

Росси требуется модернизация транспортных средств

Владимир Путин заявил о необходимости модернизации отечественных транспортных средств – от самолетов до маршрутных такси, которые должны быть заменены на новые российские разработки.

Глава кабинета министров подчеркнул, что стране нужны «новые поезда метро, автобусы, троллейбусы, маршрутные такси, широкая линейка судов».

По мнению Путина, «модернизация транспортного комплекса может стать стимулом для развития других отраслей промышленности». Нужно «сделать так, чтобы заказы получала отечественная промышленность», – уверен премьер-министр.

При этом он добавил, что российские производители «должны быть готовы предложить современную технику по приемлемой цене».

Правительство обещает к 2020 г. выделить более 8 трлн руб.

Такую сумму планируется аккумулировать до 2020 г. в федеральный и региональные дорожные фонды, сообщил Владимир Путин, выступая на Всероссийской конференции транспортников.

«С такими ресурсами, безусловно, можно решать самые большие и самые серьезные задачи – за 5–10 лет нам нужно будет модернизировать, привести в порядок все федеральные трассы страны», – сказал Путин.

«Эта задача по силам, абсолютно. Мы это, безусловно, сделаем», – добавил премьер.

Путин: Новые объемы дорожного строительства дадут транспортный прорыв

«Нам действительно предстоит осуществить настоящий инфраструктурный и транспортный прорыв, отдельных изолированных проектов для современной России уже недостаточно. В наших планах в ближайшие 10 лет в 2 раза увеличить объемы дорожного строительства, причем строить будем по новым стандартам, с современными развязками, с увеличением пропускной способности, с большим количеством полос», – сказал Путин в ходе Всероссийской конференции транспортников.

Премьер отметил, что вместе с дорогами должна развиваться и придорожная инфраструктура, прежде всего, – медицина, связь, объекты сервиса. «Имен-



но так строим сейчас работу на трассе Чита-Хабаровск», где, благодаря дорожному строительству, «десятки населенных пунктов подключены к связи, которой раньше вообще не было».

В 2010 г. Владимир Путин за рулем отечественного автомобиля проехал по новой трассе Чита-Хабаровск. Водители в беседах с премьером жаловались на необустроенность дороги, плохую инфраструктуру, отсутствие мобильной связи во многих районах, недостаточное количество постов дорожно-патрульной службы, придорожных кафе и кемпингов.

Правительство постарается не допустить резких скачков цен на бензин

Владимир Путин подчеркнул, что правительство «в постоянном режиме отслеживает ситуацию на рынке нефтепродуктов, делает все, чтобы не допустить скачков цен». Путин признал, что в условиях современного рынка делать это не всегда удастся, но кабинет министров будет прилагать все усилия.

Премьер открыл движение по двум участкам Северного обхода Новосибирска

Владимир Путин открыл движение по недавно завершённым участкам 11-го и 12-го Северного обхода Новосибирска. Таким образом, строительство этого масштабного инфраструктурного проекта признано завершённым.

Глава правительства осмотрел участки Северного обхода с вертолета. А приземлившись, выслушал доклад о строительстве и пообщался со строителями трассы.

«Хочу вас поздравить с завершением работы, поблагодарить за качество, – сказал премьер. – Вроде, не так много в масштабах страны, но очень важно для региона». Он особо отметил, что работы были завершены на год раньше, экономия от этого составила порядка 300 млн руб.

Премьеру РФ также рассказали о проектируемой трассе Восточного обхода, которая будет выводить автомобили на Чуйский тракт. По словам



главы Минтранса Игоря Левитина, если сейчас будет принято положительное решение по строительству, то дорогу удастся закончить за 5 лет.

Строительство Северного обхода, начатое в 1999г., обеспечивает формирование транзитного транспортного коридора для пропуска транспорта западных и восточных регионов страны. С его вводом произойдет улучшение транспортной и экологической обстановки в Новосибирске.

Строительство автотрассы общей протяженностью 76,4 км, включающей 10 транспортных развязок, 14 путепроводов и 11 мостов велось в 2 этапа. Первый этап протяженностью 50 км с мостовым переходом через реку Обь введен в экс-

плуатацию в 2008г. Строительство второго этапа длиной 26,4 км велось с июля 2009г.

Премьер Владимир Путин прокомментировал выступление президента Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) Евгения Москвичева...

В.В.Путин: Евгений Сергеевич, два вопроса вы поставили: это общественный транспорт и междугородние перевозки. Общественный транспорт целиком и полностью действующим законодательством отнесён к уровню, компетенции региональных властей. Здесь мы можем поддержать и поддерживаем региональные власти способами, о которых вы сейчас упомянули. Во-первых, мы 10 миллиардов выделили на закупку общественного транспорта в регионах и для дорожного строительства деньги выделили. Это была антикризисная мера прежде всего, конечно, для того, чтобы поддержать автомобилестроителей, но она имела и социальный эффект, в том числе и по поддержке транспортников, особенно занимающихся перевозками пассажиров в городах. Здесь и автобусы, и троллейбусы закупали, и трамваи новые закупали – в общем, достаточно эффективной мера оказалась. Мы пока не разработали систему, связанную с заменой автобусного парка по примеру утилизации, как для легкового транспорта делали, но подумаем ещё. Здесь есть свои пробле-



мы, связанные с обеспечением количественных показателей, с тем чтобы не ущемить тех, кто работает в этой сфере: не у всех есть ещё средства даже для замены транспорта по льготным схемам. Но у нас в Министерстве транспорта, по-моему, должно агентство сейчас создаваться. Мы создаём агентство, которое должно вырабатывать как раз те самые рекомендации и критерии, о которых вы сейчас сказали. Я попрошу министра два слова сказать об этом. Игорь Евгеньевич...

И.Е.Левитин: Создано предприятие, оно называется Агентство по автомобильному транспорту, которое будет как раз вырабатывать вот эту политику.

В.В.Путин: Ну, не политику, рекомендации и стандарты...

И.Е.Левитин: Да, да, стандарты. Здесь говорили о той программе, которую осуществляло Министерство регионального развития. Это были субсидии из федерального бюджета,

но есть ещё лизинговые схемы: во время кризиса Вы поддержали закупку дорожной техники, и за счёт этого удалось поменять устаревшую дорожную технику. Здесь можно было бы тоже подумать с теми регионами, которые готовы были бы пойти на лизинговую схему за счёт бюджетных средств, чтобы она не была дорогой.

В.В.Путин: «Надо подумать, сколько это стоит, но как вариант он хороший. Во всяком случае, вот это агентство, о котором я сказал, и сейчас министр это подтвердил, стандарты, о которых вы упомянули, будет вырабатывать и в качестве рекомендаций регионам раздавать.

Что касается требований к транспорту, конечно, мы – «за», мы вам такие требования нарисовали. Вопрос в том, как транспортные организации покупать будут эту новую технику. Разумеется, мы должны с вами (это абсолютный приоритет, я

говорил в своём выступлении) исходить из того, что любая техника должна быть надёжной и обеспечивать безопасность перевозок. Это абсолютно, но и здесь существуют тоже разные границы. Мы же с вами очень аккуратно должны действовать, чтобы не убить некоторые предприятия совсем. Если мы нарисовали им определённые требования, многие просто обанкротятся и не смогут работать с сегодня на завтра, кстати говоря, и объём перевозок не обеспечат. Поэтому давайте вместе подумаем, где эта грань...

Нам нужно и вперёд двигаться, и повышать стандарты обеспечения безопасности, но, конечно, в этом смысле мы не должны принять таких решений, которые убьют значительное количество перевозчиков экономически.

Подборка новостей основана на материалах информационных агентств ИТАР-ТАСС, РИА Новости



«ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ-2011» В МОСКВЕ

В рамках «Транспортной недели» около 1,5 тыс. представителей бизнеса приняли участие в обсуждении актуальных вопросов функционирования и развития транспортного комплекса России, а также его дальнейшей интеграции в мировую транспортную систему.

«Транспортная неделя» стартовала серией мероприятий, прошедших на различных площадках. Заседание Коллегии Министерства транспорта РФ было посвящено совершенствованию системы подготовки специалистов для транспортного комплекса в условиях реформирования российского образования, вопросам студенческого самоуправления в образовательных учреждениях транспортного комплекса, формированию государственного задания на обучение граждан за счет средств федерального бюджета и средств федеральных государственных образовательных учреждений.

Президент России Дмитрий Медведев адресовал участникам форума Приветственную телеграмму, где, в частности, отметил, что транспорт – важнейшая для страны отрасль экономики, в значительной степени определяющая ее состояние. Глава государства пожелал участникам форума успешной работы.

После заседания коллегии министр транспорта РФ Игорь Левитин вручил дипломы победителям конкурса «Молодые ученые транспортной отрасли». Конкурс проводился по инициативе Министерства транспорта в четвертый раз. Его цель – совершенствование научно-исследовательской работы молодых ученых и стимулирование творческой и инновационной активности талантливой молодежи, а также выявление перспективных работ и талантливых исследователей в области транспортной науки. Министр также наградил победителей III Общероссийской спартакиады студентов транспортных вузов.

Внимание участников круглого стола «Охрана окружающей среды при строительстве линейных объектов транспортной инфраструктуры» было сосредоточено на экологической доктрине РФ, основах экологической политики России на период до 2030г., задачах, методах ее реализации и проблемах, а также вопросах перехода к «зеленой экономике» в строительстве объектов транспортной инфраструктуры.

Мастер-класс «Организация волонтерских центров для участия в массовых мероприятиях на примере «Сочи-2014» был посвящен вопросам подготовки отрядов «доброй воли», которые на инициативных началах примут участие в массовых мероприятиях зимних Олимпийских игр в Сочи. 25 тыс. человек будут заняты в более чем 20 сферах деятельности.

В рамках «Транспортной недели» прошел Международный дорожный конгресс «Инновации в дорожной инфраструктуре», в котором приняли участие около 150 представителей международных дорожных организаций, научного сообщества, ведущих компаний, работающих в сфере проектирования, строительства и эксплуатации автодорог, специалистов в области экологии и безопасности дорожного движения из 42 стран Европы, Азии, Америки, Австралии, Африки.

Ключевыми событиями «Транспортной недели» стали V Юбилейный международный форум и выставка «Транспорт России». Руководитель Администрации Президента





РФ Сергей Нарышкин отметил исключительную роль транспортного комплекса в жизнедеятельности страны, подчеркнув, что сегодня как никогда большое значение приобретает безопасность его функционирования. Поэтому «государство уделяет этому вопросу самое пристальное внимание». Нарышкин также подчеркнул важность технического обновления транспортного парка.

Вице-премьер РФ Сергей Иванов в своем выступлении назвал транспортный форум значительным событием. Не случайно год от года растет внимание к нему со стороны руководителей государства, зарубежных партнеров и потенциальных инвесторов. Вице-премьер подчеркнул особую важность для транспортного комплекса вопросов экологии и безопасности, обратив внимание на необходимость усиления контрольно-надзорной деятельности. «Безопасность первична. Все остальное вторично», – заявил он. Сергей Иванов отметил также большую и серьезную работу, которую ведет Минтранс России по выполнению комплексной программы обеспечения безопасности на транспорте.

Важность решения проблем безопасности и экологии для такого крупнейшего мегаполиса как Москва обозначил

на форуме мэр столицы Сергей Собянин. Он, в частности, рассказал о перспективах решения транспортных проблем города, сообщив, что в будущем году на эти цели будет выделено средств в 3 раза больше. Мэр Москвы назвал

плодотворной совместную работу правительства столицы и Минтранса России по решению ключевых вопросов деятельности транспортного комплекса города.

После завершения пленарного заседания состоялось торжественное открытие выставки. Ее отличительными особенностями в этом году являлись не только большое количество экспонентов, представивших новейшие технологии обеспечения безопасности, но и обширная программа, включавшая проведение семинаров, «круглых столов», презентаций транспортных проектов. Экспонентами выставки стали 100 компаний – участников рынка транспортных услуг.

В рамках форума состоялась сессия «Современная инфраструктура для мероприятий глобального значения: содей-

ствие гармоничному развитию транспортных сетей». Участники дискуссии обсудили предварительные итоги и наметили задачи на перспективу в сфере строительства транспортной инфраструктуры для мероприятий глобального значения, которые в ближайшие годы пройдут на территории Российской Федерации: Саммит АТЭС, (Владивосток, 2012г.), Универсиада (Казань, 2013г.), Зимние Олимпийские и Паралимпийские Игры (Сочи, 2014г.), Чемпионат мира по футболу (13 городов России, 2018г.). Поднимались вопросы частного инвестирования спортивных соревнований, оптимальной организации пассажирских перевозок на период форумов и саммитов, обеспечения безопасности пассажиров.

Участники конференции «Коммерческий и общественный транспорт: состояние и перспективы развития» обсудили методы стимулирования обновления парка автомобильного и общественного транспорта, ход оснащения транспортных средств аппаратурой ГЛОНАСС, пути оптимизации работы пунктов весового контроля и стоянок автотранспорта.





Лямов Николай Сергеевич –

заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

**НИКОЛАЙ ЛЯМОВ:
БУДЕМ РЕШАТЬ ТРАНСПОРТНУЮ
ПРОБЛЕМУ СТОЛИЦЫ И МЕНЯТЬ
МЕНТАЛИТЕТ АВТОМОБИЛИСТОВ**

Родился 18 июля 1951 года в с. Станино, Темкинского района, Смоленской области.

В 1972 г. закончил Челябинское высшее командное военное автомобильное училище и до 1992 г. проходил военную службу в Вооруженных Силах.

В 1985 г. закончил Военно-политическую академию им. В.И. Ленина.

1994–1997 г. – председатель Комитета по делам казачества и межнациональным отношениям Администрации г. Ростов-на-Дону.

1997–2003 г. – начальник Городского управления транспорта Администрации г. Ростов-на-Дону.

2003–2004 г. – заместитель начальника управления автомобильного и электрического пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ, начальник отдела технического регулирования Департамента государственной политики в области автомобильного транспорта, дорожного хозяйства и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ.

2004–2006 год – руководитель Южного управления государственного автодорож-

ного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

2006–2008 г. – заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

2008–2009 г. – исполняющий обязанности Руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

2009–2010 г. – заместитель Министра транспорта Российской Федерации.

С 27 октября 2010 г. – заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам развития транспорта и дорожного строительства.

Указом Мэра Москвы от 18 января 2011 года Николай Сергеевич Лямов назначен на должность заместителя Мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

Награжден знаком «Почетный работник транспорта Российской Федерации».

– Николай Сергеевич, как Вы оцениваете работу транспортного комплекса Москвы в уходящем году, что удалось сделать?

– Главное, на мой взгляд, это то, что мы смогли разработать государственную программу города Москвы по развитию транспортной си-

стемы, наметить четкие планы по решению транспортных проблем столицы. Программа, которую мы приняли, рассчитана на 5 лет, до 2016 года.

В ее составе 9 «подпрограмм», которые охватывают все сферы работы общественного транспорта и дорожного строительства и направлены, в конечном счете, на увеличение пропускной способности улиц города, создание приоритета общественного транспорта. Это строительство дорог, метрополитена, «перехватывающих» парковок, пересадочных узлов, организация выделенных полос для приоритетного движения общественного транспорта и реверсивного движения.

Уже принято решение о создании сети скоростных маршрутов автобусов, дублирующих метро, на которых можно доехать от МКАД до центра города. К примеру, на Ленинградском шоссе такой автобус с минимальным количеством остановок будет дублировать «зеленую» ветку.

В 2011 году мы заключили государственные контракты на поставку 2070 автобусов, 146 троллейбусов и 30 трамваев и начали внедрение приложения универсальной электронной карты: с 1 ноября 2011 года проводится опытная эксплуатация 1000 карт с транспортным приложением в городском пассажирском транспорте.

Надо сказать и о мероприятиях по созданию Интеллектуально-транспортной системы. Наземный городской пассажирский транспорт оснащается бортовыми навигационно-связными терминалами. Кроме того, в улично-дорожной сети появились табло отображения информации, детекторы автоматизированной системы фото- и видеofиксации нарушений ПДД. Многие водители замечают камеры над

полосами, которые еще не запущены в эксплуатацию, – они фиксируют только скоростной режим. До конца года заработают 150 камер фотовидеofиксации.

По результатам использования с 1 октября 2011 года 4-х введенных в эксплуатацию таких комплексов наблюдения за режимом проезда по выделенной полосе на Ленинградском проспекте оформлено 1383 административных материала по статье 12.16 часть 1 КоАП РФ.

В этом году мы также изучали международный опыт решения подобной проблемы в других мегаполисах мира. Могу отметить, что практически везде при решении транспортного вопроса наши коллеги занимались развитием общественного транспорта. Одним строительством дорог и развязок проблему не решить, хотя это тоже важная и большая работа.

– Принято ли принципиально решение по использованию электробусов в Москве?

– Сейчас мы рассматриваем несколько вариантов. К примеру, есть вариант завода «Тролза» (город Энгельс), но пока неизвестно, как поведут себя батареи зимой и как быть с отоплением салона – пока оно не предусмотрено. Сейчас этот электробус дорабатывается.

Мы тестировали также китайский электробус на литиевых батареях с заявленным запасом хода в 400 километров,

но на практике эти цифры отличаются от действительности. Кроме того, вес его батарей – около 6 тонн, что примерно составляет вес всех перевозимых в троллейбусе пассажиров.

Испытания проходят и экобусы с газовой турбиной, которая вращает генератор, питающий электродвигатели. Такой экобус стоит около 14 млн руб., хотя обычный троллейбус – 8–9 млн руб., причем разница в цене, фактически, из-за стоимости одной турбины. Электробус стоит тоже недешево – 13–14 млн руб., но при массовом производстве цену можно будет снизить.

– В этом году большое внимание Вы уделяли организации выделенных полос для общественного транспорта. Сначала появилась информация, что до конца года будет введено более 200 километров, но, в конечном счете, дело ограничилось лишь 100 километрами. Почему было принято такое решение?

– Мы действительно разметили более 200 километров выделенных полос. Сделали это на перспективу. Но вводить все не стали. Выделенная полоса сама по себе ничего не решит, если мы не сделаем всю ту инфраструктуру, от которой зависит скорость движения и наполняемость автобусов. А это – и заездные «карманы», и парковки, в т.ч. «перехватывающие», для тех транспортных



средств, водители которых захотят пересечь на общественный транспорт, и отстойно-разворотные площадки. Это целый комплекс мероприятий. Только тогда, когда он будет выполнен в полном объеме, система выделенных полос работает так, как мы планировали. Целью выделенной полосы является увеличение средней скорости движения автобусов до 30 км/ч.

Задача, которую поставил мэр Москвы, – 300 километров полос за 3 года – вполне реальная. В этом году мы ввели около 100, примерно столько же запустим в следующем году.

– **Николай Сергеевич, а можно ли подвести какие-то итоги работы «выделенок»?**

– Конечно, о промежуточных результатах можно говорить уже сегодня. Главное, я бы сказал, что введенные полосы работают. Повторюсь, наша основная задача – увеличить скорость движения по выделенным полосам. Вот какие результаты мы получили, проанализировав работу полос. На Волоколамском шоссе, от «Тушинской» до МКАД, скорость движения увеличилась примерно на 11 %, на проспекте Андропова – на 43 %, на Ленинградском проспекте и Пятницком шоссе – на 22 %, чуть меньше этих показателей скорость на Щелковском шоссе, на 34 % по Боровском шоссе. И подобная ситуация на других участках.

– **Что греха таить, работа по выделению полос для общественного транспорта подвергалась на протяжении всего года критике. В частности, водители жаловались на то, что передвигаться**

по тем магистралям, где введены такие полосы, стало заметно сложнее.

– Да, это острый вопрос. Что такое выделенная полоса? Это полоса для движения транспорта в одном направлении. Ее пропускная способность со светофорным регулированием составляет 800 машин в час. Мы провели анализ по Москве и получили следующие цифры: из 10 проезжающих машин 8 едут только с водителем, и лишь 2 везут 1–2–3 пассажира, 3 пассажира – это вообще редкость. Отсюда следует вывод: для того, чтобы провести 1000 человек, нужно 800 машин или всего 10 автобусов. Есть разница? Я думаю, довольно существенная.

С другой стороны, мы сделали полосы для общественного транспорта в правом крайнем ряду, который до этого использовался в качестве парковки. Можно сейчас сравнить с теми магистралями, где «выделенки» еще не введены, – на всем протяжении правый ряд забит машинами. А мы освобождаем полосу от автомобилей и пускаем по ним скоростные маршруты. Автомобили с проезжей части перемещаем на тротуар, где организованы машиноместа. В ЦАО мы уже создаются парковки во дворах, чтобы упорядочить размещение автомобилей.

– **Общественным транспортом пользуются 80 % москвичей. Не кажется ли Вам, что нельзя игнорировать и интересы 4 миллионов столичных автовладельцев?**

– Интересы автомобилистов учитываются. Создаются «перехватывающие» парковки, чтобы человек мог спокойно

оставить машину и быстро доехать в центр на общественном транспорте. Всего за 2011 год мы организуем около 500 тыс. машиномест на данных парковках. Одновременно для увеличения пропускной способности завершается производство работ по локальным мероприятиям на улично-дорожной сети.

Конечно, нам предстоит столкнуться с российским менталитетом. Человек всю жизнь копил на автомобиль, а тут его заставляют пересаживаться на общественный транспорт. Но опыт зарубежных городов, Лондона, Парижа, говорит, что другого пути нет. Нужно водителей приучать и менталитет менять.

– **Но пока водители по-прежнему предпочитают личный транспорт общественному. Может быть, городским чиновникам стоит показать личный пример?**

– Чем чиновник отличается от работника, например, какой-нибудь компании? Он также работает, как и менеджеры в коммерческих организациях. Если говорить про меня, то я езжу на общественном транспорте довольно часто. Поэтому проблем здесь я не вижу. Действительно, часто это гораздо удобнее и быстрее.

– **Вы сказали, что для нормальной работы полос необходимо развитие инфраструктуры, это в частности, транспортно-пересадочные узлы и перехватывающие парковки. Что удалось сделать?**

– В этом году по плану у нас запустить 20 ТПУ. Четверть из них мы сделали совместно с ОАО «РЖД», проведя работы по оборудованию привокзальных пло-

щадей. Всего в ближайшие годы появится 151 транспортно-пересадочный узел. Мы их разделили на несколько частей. Плоскостные ТПУ – с минимальным набором мероприятий. Как пример – ТПУ метро «Тушинская», где, по сути, уже идет автоматический контроль выполнения расписания тех перевозчиков, которые отправляются с этого транспортно-пересадочного узла. И следующая часть – это капитально возводимые ТПУ. Уже началось проектирование 36 таких сооружений.

– А насколько Вам кажется разумным создавать в нашей северной стране велосипедные дорожки?

– У нас есть такая программа. Сейчас велосипедистам, которые тоже являются участниками дорожного движения, нет места ни на дорогах, ни на тротуарах. Чтобы они никому не мешали и, главное, смогли передвигаться в полной безопасности, на тротуарах и газонах появятся велосипедные дорожки. Это будет выделенная полоса шириной 1,5 метра. Их обустройство планируется на следующий год. На данный момент префектуры, предварительно опросив москвичей, обозначили 74 маршрута велосипедных дорожек, которые являются наиболее востребованными. Разрабатываются маршруты в радиусе 3 километров от 25 пересадочных стоянок около станций метро. Доехал до метро на велосипеде, оставь его на специальной площадке и спускайся в подземку. Это вполне разумно и, я уверен, будет востребовано, особенно молодыми москвичами.

– Скажите, пожалуйста, как Вы оцениваете взаимодей-

ствие правительства Москвы с РЖД?

– Здесь, можно сказать, существует полное понимание. Мы уже неоднократно проводили совместные совещания. Большим плюсом является то, что работает единая коллегия, которую организует Министерство транспорта, куда входит Москва, Московская область и ОАО «РЖД». Мы передали привокзальные площади ОАО «РЖД» для того, чтобы они их привели в порядок.

Есть и совместные планы по переустройству транспортно-пересадочных узлов, которые сопряжены с железной дорогой. Сегодня организованные структуры создали совместное предприятие, которое будет заниматься развитием малого кольца железной дороги – 54 километра. Мы предполагаем, что за 3–4 года возможно будет создать инфраструктуру на малом кольце, с тем чтобы перевозить пассажиров на железнодорожном транспорте.

В целом в новый год мы идем более подготовленными. В частности, проведены конкурсы по закупке подвижного состава на 3 года вперед, чтобы заводы смогли спланировать производство. Потому что в 2011 году мы столкнулись с определенными сложностями: российская автопромышленность не позволяет производить автобусы и троллейбусы в тех объемах, которые нужны Москве. Завод «ЛИАЗ» для выполнения нашего заказа нанял дополнительно 1 тыс. человек и ввел работу в 3 смены. Рассматривается вариант об организации производства автобусов европейских производителей в России.

Похожая ситуация по эскалаторам – не существует в России производства, которое могло бы обеспечить потребности города...

– Николай Сергеевич, что бы Вы пожелали москвичам в преддверии Нового года?

– Прежде всего, терпения. Москва вступила в фазу грандиозных перемен. За один год в любом мегаполисе добиться какого-либо видимого результата нереально. Но правительство города делает все для того, чтобы сделать столицу городом, удобным для жизни. Разумеется, иногда возникают временные неудобства. Есть опыт Сеула, Лондона, Сингапура – там жители также были недовольны, а кое-кто из чиновников в Европе даже должностью поплатился за принятое решение по ограничению движения в центре города. Думаю, что какие-либо серьезные изменения через 2–3 года будут заметны. Поэтому призываю москвичей запастись именно терпением.

Кроме того, хочу призвать горожан к активности. Ведь мы все вместе пытаемся сделать наш город как можно лучше и краше. Мы постоянно советуемся с москвичами, как нам действовать дальше, мы руководствуемся их потребностями.

Ну и традиционно хочется пожелать исполнения желаний, пусть новый год станет годом, когда все добрые мечты сбываются! Счастья, любви и добра! С Новым годом!



заместитель Министра транспорта РФ Николай Асаул принял участие в научно-практической конференции

11 ноября 2011 года заместитель Министра транспорта РФ Николай Асаул принял участие в научно-практической конференции, посвященной 100-летию со дня рождения Евгения Трубицына – первого министра автомобильного транспорта РСФСР (1967 – 1983 гг.)

В своем выступлении Николай Асаул отметил, что Евгений Трубицын как глава советской автотранспортной отрасли смог поднять профессиональный статус автотранспортника, престиж профессии на государственном уровне. По инициативе Е. Трубицына учрежден «День работника автотранспорта», знак «Почетный автотранспортник» и звание «Заслуженного работника автотранспорта РСФСР».

Трубицын – это специалист высочайшего класса с огромным опытом организационной и государственной работы, не боящийся принимать ответственные решения в сложных ситуациях. Именно такой человек, по словам Николая Асау-



Николай Асаул

ла, был нужен отрасли, чтобы «превратить автомобильный транспорт в по-настоящему индустриальную отрасль народного хозяйства страны».

Возглавляя министерство, Евгений Трубицын внес большой вклад в укрепление производственно-технической базы и улучшение социально-бытовых условий работников транспорта. Устав автомобильного транспорта, Правила перевозки грузов, пассажиров и багажа автомобильным транспортом и многие другие ключевые нормативные документы, подписанные министром, остаются действующими до сих пор.

Стоит вспомнить, что Евгений Георгиевич Трубицын понимал значение качественной под-

готовки отраслевого кадрового состава и прилагал немало усилий для того, чтобы в республике появлялись новые профильные учебные комбинаты и автомобильные техникумы. Его имя присвоено Смоленскому автотранспортному колледжу. А специалисты Государственного научно-исследовательского института автомобильного транспорта (НИИАТ), деятельность которого всячески поддерживал министр, ценились в регионах страны.

Присвоение Евгению Трубицыну звания Героя Социалистического Труда стало признанием его значительных заслуг в деле развития отрасли не только внутри страны, но в системе организации автомобильных перевозок международного сообщения. Заложенный им прочный фундамент позволяет автотранспортной отрасли двигаться вперед и сегодня, а мощный транспортный потенциал продолжает оказывать влияние на развитие экономики России.

Николай Асаул подчеркнул, что министра Трубицына с благодарностью вспоминают все автотранспортники России, и не только в связи с юбилейными датами.

Новости

Владимирская область: Директор департамента транспорта подал в отставку

14 ноября 2011г. директор областного Департамента транспорта и дорожного хозяйства Владимирской области Александр Романенко подал в отставку. Такую ин-

формацию журналистам подтвердили в секретариате Департамента.

Официальных версий отставки пока не выдвигается. Впрочем, именно на ноябрь 2011г. мог выпасть ожидаемый кризис пассажирских ж/д – перевозок на территории области, который, к слову, пока не разразился.



*Александр Романенко
Фото: СОКОЛОВ*

Заместитель Мэра Москвы Николай Лямов: На «выделенки» логичнее выводить автобусы

На состоявшейся в конце октября 2011г. пресс-конференции «Приоритетные направления в развитии общественного транспорта столицы» Николай Лямов общался с журналистами более полутора часов. За это время он успел ответить на большое количество вопросов, касавшихся практически всех направлений транспортной политики столичных властей.

Особое внимание у представителей СМИ вызвала тема организации в Москве выделенных полос для приоритетного движения наземного общественного транспорта. По словам заместителя мэра, развитие общественного транспорта и создание спецполос для автобусов и троллейбусов входит в план первоочередных мер по борьбе с пробками в Москве под названием «Город, удобный для жизни», разработанный

по инициативе мэра Москвы Сергея Собянина.

В течение 3 лет планируется открыть более 300 километров выделенных полос, протяженность которых на сегодняшний день около 40 километров. Первая выделенная полоса для общественного транспорта появилась летом 2009г. на Волоколамском шоссе, затем – в начале января 2011г. – на проспекте Андропова.

«Наша цель в создании выделенных полос – увеличение скорости движения по ним общественного транспорта до 30 километров в час. По нашему исследованию, 8 из 10 машин в городе перевозят по 1 человеку. Таким образом, чтобы перевезти 1 тысячу человек нужно 800 автомобилей или же 10 автобусов. Так что выгоднее использовать автобусы, поэтому мы и делаем ставку на общественный транспорт», – пояснил Николай Лямов.

В ноябре новая выделенная полоса появилась возле метро «Коломенская», что позволит жителям добираться до метро



Николай Лямов

за 5 минут. Также спецполоса заработает на маршруте Боровское шоссе – МКАД – улица Озерная – Мичуринский проспект – улица Косыгина – Бережковская набережная – Киевский вокзал, на участке Ярославского шоссе от МКАД до Рижского вокзала и от Можайского шоссе до Кутузовского проспекта.

По материалам сайта Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы

Новости

Новосибирск: «Росавтотранс» разработает стандарты для отрасли



Минтранс создал специальное агентство автомобильного транспорта, которое будет заниматься разработкой стандартов для отрасли, сообщил министр транспорта РФ Игорь Левитин в ходе Всероссийской конференции транспортников в Новосибирске.

«Мы создали... агентство по автомобильному транспорту, которое будет вырабатывать вот эту политику... а точнее, стандарты (для отрасли – ред.)», – приводит РИА Новости слова министра.

Как пояснили в Минтрансе, распоряжением министра транспорта от 2 августа 2011 г. было создано федеральное бюджетное учреждение «Агентство автомобильного транспорта» (ФБУ «Росавтотранс») путем изменения типа федерального

государственного учреждения «Московский областной учебно-курсовой комбинат автомобильного транспорта».

«В соответствии с уставом, который сейчас находится на регистрации в Минюсте, агентство состоит в ведомственном подчинении Министерства транспорта РФ. Функции и полномочия учредителя агентства осуществляет Минтранс в соответствии с законодательством РФ», – отметили в пресс-службе.



Главной задачей «Росавто-транса» является организация деятельности в области автомобильного транспорта при реализации обязательств, вытекающих из международных договоров Российской Федерации.

«Основными видами деятельности агентства будут, в

частности, выдача свидетельств о соответствии транспортных средств требованиям СПС (Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок), выдача свидетельств о допуске сервисных центров к деятельности по установке и проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств, а также подготовка и переподготовка водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы,

и консультантов по вопросам безопасности таких перевозок в соответствии с требованиями ДОПОГ (Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов), – уточнили в ведомстве.

В прошлом году Минтранс выступил с предложением создать в России Федеральное агентство автомобильного транспорта, которое осуществляло бы исполнение государственных услуг в сфере автотранспорта, включая полный объем работ по обеспечению транспортной безопасности.

<http://www.ria.ru/>

Новости

Собянин назначил нового руководителя департамента транспорта Москвы

Мэр Москвы Сергей Собянин назначил новым директором департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры столицы своего советника на общественных

началах Максима Ликсутова. Об этом Собянин заявил во время заседания городского правительства, сообщает «Интерфакс».

При этом Николай Лямов, который занимал должность руководителя департамента транспорта с января 2011 года, с этого момента будет работать исключительно в качестве заместителя мэра по вопросам транспорта, отметил Собянин.

В настоящее время Ликсутов также является председателем совета директоров компании «ТрансГрупп АС», которая занимается железнодорожными грузовыми и пассажирскими перевозками. В частности, компании принадлежит 25 процентов акций «Аэроэкспресса».

Как рассказал Ликсутов в интервью РИА Новости, в ближайшем будущем он намерен отказаться от имеющегося у него бизнеса «в пользу других акционеров».



Максим Ликсутов.

Фото Информационного центра правительства Москвы

21 ноября Министр транспорта РФ Игорь Левитин провел заседание Коллегии Министерства транспорта РФ, на котором были рассмотрены вопросы совершенствования системы подготовки специалистов для транспортного комплекса

Как сообщила пресс-служба ведомства, в работе Коллегии приняли участие руководитель Федеральной службы по надзору в сфере образования и науки Л. Глебова, заместитель директора Департамента организации бюджетного процесса, учета и отчетности Минобрнауки России М. Боровская, руководители подведомственных Минтрансу Службы и агентств, ректоры транспортных вузов.

Во вступительном слове И. Левитин отметил, что образование является одним из главных государственных приоритетов и мощным ресурсом развития отрасли. При этом он подчеркнул, что система транспортного образования должна быть многоуровневой, предусматривать региональные уровни и интеграцию филиалов различных транспортных вузов, их укрупнение.

Министр также напомнил присутствующим о памятной многим коллегии 2005 года, которая «проходила в жарких дискуссиях и завершилась принятием очень важных для отрасли решений». Одним из них стало создание вертикально-интегрированных образовательных комплексов. «По прошествии шести лет мы можем с полным основанием говорить о том, что практика подтвердила правильность нашей позиции», – сказал И. Левитин.



Выступивший с докладом статс-секретарь – заместитель Министра транспорта РФ Сергей Аристов сообщил о том, что сегодня в 19 транспортных вузах учатся более 320 тыс. студентов, работают более 15 тыс. преподавателей. «Необходимость обеспечения региональных потребностей транспортной отрасли требует присутствия транспортных университетов и головных вузов практически во всех регионах страны, – сказал С. Аристов. – Основная задача наших учебных заведений остается неизменной – обеспечить транспортный комплекс высококвалифицированными кадрами, понимающими особенности функционирования отрасли, как единой технологической цепочки, направленной на обеспечение стратегических и экономических интересов страны, бизнеса и граждан».

Участники заседания обсудили вопросы дальнейшей интеграции и полного соответствия российской системы профессионального транспортного образования мировым стандартам. Особое внимание было уделено вопросам, связанным с перспективами, а также организацией студенческого самоу-

правления в образовательных учреждениях транспортного комплекса.

По итогам Коллегии решено разработать проект Концепции развития транспортного образования в Российской Федерации на период до 2013 года, внести в Правительство Российской Федерации проект распоряжения о передаче ФГБОУ ВПО «Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ)», находящееся в ведении Росжелдора, ФГБОУ ВПО «Московский государственный технический университет гражданской авиации», находящееся в ведении Росавиации, ФГБОУ ВПО «Московская государственная академия водного транспорта», находящееся в ведении Росморречфлота, в ведение Минтранса России. Кроме того, в 1 квартале 2012 должен быть разработан проект Концепции развития студенческого самоуправления в образовательных учреждениях транспортного комплекса в Российской Федерации. Планируется введение в состав коллегии Министерства транспорта РФ представителя студенческого совета транспортной отрасли.



8 декабря
2011 г. в Москве
в конференц-зале
ГУП «Мосавтотранс»
состоялся
внеочередной
съезд Российского
Автотранспортного
союза, на котором
был решен ряд
серьезных вопросов
автотранспортников.

ВНЕОЧЕРЕДНОЙ СЪЕЗД РАСа

На Съезде обсуждались следующие вопросы:

1. Выборы президента Российского автотранспортного союза

2. Внесение изменений и дополнений в Устав Российского автотранспортного союза.

3. Организационные вопросы (в т. ч. выборы членов Правления Российского автотранспортного союза).

На Съезде присутствовали представители более 100 организаций, членов РАСа.

Перед началом работы съезда избранный депутат Государственной Думы нового созыва, президент Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «АСМАП» Евгений Москвичев приветствовал собравшихся и подробно рассказал о работе, проведенной перед вы-

борами. Евгений Москвичев посетил южные регионы (Ростов, Ставрополь, и т. д.), где подчас приходилось выступать перед аудиторией по 5 раз в день, отвечая на самые жизненно важные профессиональные вопросы. Так же он подчеркнул, что наша отрасль находится под пристальным вниманием федеральной власти, на очередной встрече с транспортниками, которую проводил премьер Владимир Путин 8 ноября в Новосибирске, автотранспорту было уделено 35–40 % времени, при этом вместо запланированных 1,5 часов заинтересованный разговор растянулся на 3 часа.

В своей будущей работе в Государственной Думе Евгений Сергеевич заверил, что «мы не будем голосовать за те законы, которые не в пользу



Президиум съезда

автотранспортников, и вопросы, касающиеся пассажирских перевозок, будут рассмотрены в числе первых. 21 декабря состоится заседание Государственной Думы в новом составе, где будет сформирован Комитет по транспорту». Предварил начало работы съезда директор Департамента государственной политики в области автомобильного городского пассажирского транспорта Минтранса Российской Федерации Леонид Липсиц. Он подчеркнул, что «Российский Автотранспортный союз не может дважды не принимать решения о выборе президента Союза», поэтому призвал «поработать конструктивно и не превращать работу съезда в балаган», а способствовать принятию решений.

Первым вопросом повестки дня Съезда были выборы президента Российского Автотранспортного союза. На этот пост выдвигались 3 кандидатуры: Олег Старовойтов, вице-президент Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) Алексей Васильков и председатель правления ассоциации «ОМПП «Межрегионавтотранс» Сергей Храпач.

В своем программном выступлении Олег Старовойтов обратил внимание собравшихся на приоритетные направления, в которых должна быть сосредоточена работа Российского автотранспортного союза. Главное здесь, по мнению Олега Старовойтова, это совершенствование федерального законодательства, в частности, «в области пассажирских перевозок – их регулярность, это вопросы, связанные с открытием



новых маршрутов и допуском на них перевозчиков. Должна быть поднята на новый уровень информационная база данных в автомобильном транспорте, создание сайта Союза».

Алексей Васильков снял свою кандидатуру с участия в выборах, объяснив свой шаг недостаточностью времени для ее обсуждения крупными перевозчиками. Сергей Храпач поделился с делегатами своей обеспокоенностью по поводу существующего приказа Минтранса № 42 от 8 февраля 2011 г., который ставит перевозчиков и вокзалы фактически на грань выживания. Кандидат озвучил свою программу и высказал критические замечания в адрес прежнего руководства РАСа за «деконструктивную политику на автотранспортном рынке». Он дал низкую оценку составу действующего правления в решении наболевших проблем. В итоге на пост президента Союза был избран Олег Игоревич Старовойтов, за которого отдали свои голоса 84 из 101 делегата. Выступающие высказали свое видение будущей деятельности ново-

го руководства РАСа, при этом особенно четко требования прозвучали в выступлении президента Некоммерческого партнерства «Единая транспортная система «Российские автобусные линии» Бориса Лорана (по его выражению – это наказ членов Партнерства). Они касались решения проблем в сфере междугородных автобусных перевозок и, в частности, пассажирских автостанций и автовокзалов. Борис Олегович остановился на том, «что внимания со стороны Российского автотранспортного союза к пассажирским перевозкам должно быть не меньше, чем к грузоперевозкам, а даже больше, поскольку это решение крупной социальной задачи – заботы о безопасности людей». Кроме того, прозвучало недовольство действиями прежнего состава руководства Союза из-за отсутствия организации связей с региональными департаментами транспорта и слабой помощи активно работающим региональным перевозчикам. По этому поводу Борис Лоран заметил: «...нам своими силами приходится оказывать

правовую помощь в ряде регионов, где в настоящее время идут судебные тяжбы – в Калуге, Барнауле, Чебоксарах...». При принятии решения о введении в Москве полос для общественного транспорта, продолжил Борис Олегович, «мы обратились к Николаю Сергеевичу Лямову с просьбой о разрешении использования этих полос междугородными автобусами регулярных маршрутов. И такое разрешение было получено. Что, безусловно, является важным моментом для пассажиров, прибывающих в Москву после многочасовых поездок, но этот вопрос мог бы решить сам РАС, офис которого находится через дорогу от московского департамента, но почему-то контактов нет». Свои пожелания высказали и другие делегаты.

По вопросу переизбрания Правления Союза Олег Старовойтов предложил сохранить прежний состав до очередного съезда, который пройдет традиционно летом 2012г. в г. Сочи. К этому моменту уже определится возможный состав ново-

*Олег Старовойтов*

го Правления с учетом предложений членов Союза, его задачи и планы работы. Делегаты Съезда приняли предложение нового Президента.

В ходе Съезда были налажены взаимосвязи между НП ЕТС «Российские автобусные линии» и кандидатом экономических наук, заместителем генерального директора по продажам автобусов и двигателей, ООО «МАН Автомобили России» Владимиром Коробейниковым, речь шла о новом этапе развития программы НП – «Партнер».

Перевозчики из г. Рязани изъявили желание открыть рейсы на станцию ООО «Русских автобусных линий» «Красногвардейская», об этом же объявили перевозчики из Чебоксар. Состоялась беседа президента Бориса Лорана с председателем Правления Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны», генеральным директором ООО «Барнаульский АВ» Алексеем Богдановым, в которой они скорректировали стратегию развития партнерства автовокзалов страны.

Съездом также было уделено внимание изменениям в Уставе Союза, которые были одобрены.

Редакционный коллектив журнала «Российские автобусные линии» поздравляет Олега Игоревича Старовойтова с избранием на новую должность и желает ему здоровья, а также деятельной энергии для направления максимума усилий на повышение роли Российского автотранспортного союза и решение проблемных вопросов, стоящих перед отраслью.

*Делегаты съезда*

МЭРИЯ МОСКВЫ ДАЛА ЗЕЛЕНУЮ УЛИЦУ МЕЖДУНАРОДНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ



В связи с повсеместным введением в Москве выделенных полос для движения маршрутных транспортных средств, Некоммерческое партнерство «Развитие автовокзалов страны» обратилось к руководителю Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы Николаю Сергеевичу Лямову за разъяснением вопроса о возможности движения автобусов, осуществляющих межсубъектные перевозки пассажиров по указанным полосам.

Так, в соответствии с постановлением Правительства Москвы от 27 сентября 2011 г. N 453-ПП «Об организации выделенных полос для движения маршрутных транспортных средств», Департамент транс-



порта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы обеспечивает координацию работ по обустройству выделенных полос для движения маршрутных транспортных средств, а также разработку и утверждение Схемы организации движения маршрутов скоростных автобусных систем по выделенным полосам.

Проблема повышения скорости движения общественного транспорта является одной из важнейших задач повышения качества и эффективности работы наземного городского пассажирского транспорта в г. Москва.

Положительные итоги организации выделенных полос для маршрутных транспортных средств на радиальных трассах Москвы (проспекте Андропова, Ленинградском и Севастопольском про-

спектах, Щелковском, Звенигородском и Дмитровском шоссе, Липецкой улице и других) показали эффективность выбранной схемы организации движения общественного транспорта, в том числе с учетом приоритета его развития для обеспечения транспортного обслуживания жителей города Москвы.

Однако движение по выделенной полосе осуществляют только маршрутные транспортные средства перевозчиков, допущенных в установленном порядке к обслуживанию маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа на территории города Москвы.

В то же время в город ежедневно въезжает более 700 автобусов, которые обслуживают регулярные междугородные маршруты и прибывают на автовокзалы и автостанции (далее – ПМAM), согласованные Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры



города Москвы и расположенные в основном в периферийной части территории города.

Движение междугородных автобусов по городу, в соответствии с постановлением Правительства Москвы от 18 января 2005 г. N 24-ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы», осуществляется по согласованной Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы трассе движения, которая проходит по улицам с оборудованными выделенными полосами для маршрутных транспортных средств.

В связи с чем перевод регулярных рейсовых междугородных автобусов, въезжающих в Москву из общего транспортного потока на полосы для движения общественного транспорта, позволит значительно улучшить дорожную ситуацию в городе, особенно на его основных радиальных трассах.

Данные мероприятия также позволят улучшить качество обслуживания пассажиров на территории города за счет снижения времени их прибытия на ПМAM и снизить количество выбрасываемых вредных веществ в атмосферу, что непременно положительно скажется на имидже столицы.

Учитывая актуальность данного вопроса для улучшения дорожно-транспортной обстановки в городе, Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы в кратчайшие сроки сообщил нам о том, что, в соответствии с п. 3.2. Ре-



гламента создания и эксплуатации выделенных полос для движения маршрутных транспортных средств, утвержденного постановлением Правительства Москвы от 27.09.2011 г. N 453-ПП, «Движение по выделенной полосе осуществляют маршрутные транспортные средства перевозчиков, допущенных в установленном порядке к обслуживанию маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа на территории города Москвы».

В соответствии с Правилами дорожного движения, «Маршрутное транспортное средство общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай), предназначенное для перевозки по дорогам людей и движущееся по установленному маршруту с обозначенными местами остановок.

Порядок допуска (согласования) перевозчиков, осуществляющих регулярные межрегиональные и международные автобусные маршруты, на территорию города Москвы установлен постановлением Правительства Москвы от 18.01.2005 г.

N 24-ПП. Объектами согласования маршрутов являются:

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

Таким образом, все транспортные средства перевозчиков, имеющих согласование осуществляемых ими межрегиональных и международных автобусных маршрутов с Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, имеют право на движение по выделенным полосам для маршрутных транспортных средств.

Андрей Яровенко





Состояние аварийности на лицензируемом пассажирском автотранспорте в Российской Федерации за 10 месяцев 2011 года и меры принятые к хозяйствующим субъектам – участникам ДТП по сведениям Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

В Российской Федерации по данным Главного управления обеспечения безопасности дорожного движения МВД России за 10 месяцев 2011 г. совершено 164015 ДТП, в которых погибло 22636 и ранено 206738 человек.

С участием лицензируемых автобусов зарегистрировано 5339 ДТП. В результате этих ДТП погибло 578 и ранено 8153 человек.

По вине водителей лицензируемого пассажирского автотранспорта **за 10 месяцев 2011 г. совершено 1694 ДТП** (1709 – 2010 г.), снижение к аналогичному периоду прошлого года (АППГ) составило – 0,9%. В указанных ДТП **погиб 141 человек** (111 – 2010 г.), рост к АППГ составил 27,0% и **ранено 2910 человек** (2626 – 2010 г.), рост к АППГ составил 10,8%.

Основной причиной дорожно–транспортных происшествий при перевозках пассажиров автобусами является нарушение водителями Правил дорожного движения.

Анализ аварийности за 10 месяцев 2011 года показал:

- в 39 субъектах Российской Федерации не допущено гибели людей при ДТП;
- в 28 субъектах не допущено роста количества ДТП, числа погибших и раненых, и в том числе в 7 субъектах аварийность по всем показателям снизилась.

Тяжесть последствий ДТП на лицензируемом автотранспорте в Российской Федерации остается самой низкой в сравнении с другими видами автотранспорта и составляет 4,6 (в РФ – 9,9), а так же число погибших, количество ДТП и число раненых остается в прежних пределах, соответственно 1,0%, 0,6% и 1,4% от общей аварийности в Российской Федерации.

Госавтодорнадзором проведены внеплановые проверки деятельности перевозчиков – лицензиатов, по вине водителей которых совершены дорожно–транспортные происшествия.

По выявленным нарушениям, в соответствии с действующим законодательством, были приняты следующие меры: привлечено к административной ответственности 218 юридических и 257 должностных лиц, 424 индивидуальных предпринимателя, аннулирована 1 и приостановлено действие 13 лицензий.

Кроме того, на рассмотрении в судах находятся материалы на приостановление 9 лицензий, на привлечение к административной ответственности 82 юридических и 79 должностных лиц, 88 индивидуальных предпринимателей.

Сумма наложенных штрафов составила 8,8 миллионов рублей.

ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями автобусов, имеющих лицензию на перевозочную деятельность в Российской Федерации, за 10 месяцев 2010/2011 гг.

Наименование ФО	ДТП			ПОГИБЛО			РАНЕНО		
	2011 год	2010 год	(+/-) %	2011 год	2010 год	(+/-) %	2011 год	2010 год	(+/-) %
РФ	1694	1709	-0,9	141	111	27,0	2910	2626	10,8
ЦФО	441	464	-5,0	32	36	-11,1	722	748	-3,5
СЗФО	252	237	6,3	14	11	27,3	424	349	21,5
ЮФО	127	108	17,6	11	14	-21,4	269	168	60,1
СКФО	43	41	4,9	16	3	433,3	76	64	18,8
ПФО	347	352	-1,4	23	15	53,3	537	538	-0,2
УФО	185	197	-6,1	12	9	33,3	341	302	12,9
СФО	228	220	3,6	30	13	130,8	426	340	25,3
ДФО	71	76	-6,6	3	10	-70,0	115	103	11,7



11 ноября 2011 года исполняется 100 лет со дня рождения Евгения Георгиевича Трубицына, министра автомобильного транспорта РСФСР (1967–1983).

Евгений Георгиевич Трубицын большую часть жизни проработал на железной дороге. Начал в 1938 году слесарем, был помощником машиниста, начальником депо, руководил несколькими железными дорогами, работал в центральном аппарате МПС. Во времена Хрущевских реформ Трубицыну пришлось попробовать себя и качестве парторботника, но затем он снова вернулся в систему МПС. Деятельность талантливого руководителя в течение почти 30 лет была оценена по достоинству: Трубицын был кавалером трех орденов Ленина и других правительственных наград.

Большой неожиданностью для Евгения Георгиевича стал вызов в ЦК КПСС во время оче-

К 100-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ Е.Г. ТРУБИЦЫНА

редной командировки в Москву весной 1967 года с предложением занять пост министра автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР. 12 апреля 1967 года Постановлением Верховного Совета РСФСР Е.Г. Трубицын был назначен главой автомобильно-дорожного министерства. Выбор на него пал не случайно. Специалист высочайшего класса с огромным партийным стажем, опытом организационной и государственной работы, не боящийся принимать ответственные решения в сложных ситуациях. Именно такой человек был нужен, чтобы превратить автомобильный транспорт в по-настоящему индустриальную отрасль народного хозяйства.

Автомобильный транспорт во второй половине 60-х гг. прошлого века играл в народном хозяйстве СССР колоссальную роль. Так, в 1966 году его грузооборот составил 154 млрд тонно-километров, а объем перевозок приблизился к 12 млрд тонн. При этом автопарк страны был распылен между различными ведомствами, организациями и предприятиями, коэффициент его использования был сравнительно невысок, что при распределительной системе экономики тормозило развитие страны.

Выгодно в этом отношении выделялся только автомобильный

транспорт общего пользования. В эту категорию попадали грузовые автомобили, автобусы и такси. Однако на его долю в Советском Союзе приходилась лишь треть перевозок. Очевидно, что одной из главных задач было развитие в РСФСР именно этой категории транспорта.

В противоположность автотранспорту, железная дорога в России во все времена была одним из наиболее четко организованных предприятий, как в области своей инфраструктуры, так и по части технологии перевозок. Она вполне могла послужить тем образцом, равняясь на который, можно было браться за реорганизацию автотранспорта, с поправками на специфику, разумеется. И тот факт, что за плечами Евгения Георгиевича стоял опыт работы на железной дороге, в сложившейся ситуации был только плюсом.

Иными словами, повезло обеим сторонам: Трубицыну –



в том, что он получил новое широчайшее поле деятельности, государству – что нашелся человек, способный эффективно решать проблемы отрасли в масштабе самой крупной и развитой республики Советского Союза, на которую равнялись все остальные.

Заступив на новую должность и столкнувшись с незнакомой для него спецификой, Трубицын проявил редкостное упорство и трудолюбие. Для начала он должен был вникнуть в дела и проблемы отрасли, проанализировать сложившееся положение и только после этого приступить к активной деятельности. Времени на «раскачку» практически не было, и Евгений Георгиевич сумел чрезвычайно быстро войти в суть дела. Об этом свидетельствуют данные, представленные им на семинар-совещании на тему «О новой системе планирования и экономического стимулирования на транспорте», проходившем в Ленинграде в 1968 году. Вот строки из его доклада: «Автомобильный транспорт является быстрорастущим видом транспорта. По объему перевозок грузов и грузообороту он растет быстрее железнодорожного и речного транспорта. В 1967 году автомобильным транспортом было перевезено 12 021 млн тонн грузов... Однако, поскольку автомобильный транспорт перевозит грузы на небольшие расстояния (в среднем 13,3 км), то в грузообороте страны он занимает всего около 5,3 %.

...В настоящее время создано несоответствие между ростом потребности народного хозяйства в автомобильных

перевозках и ростом возможностей автомобильного транспорта в перевозках грузов и пассажиров. Причиной такого несоответствия являются низкие показатели использования автомобилей, особенно грузовых. Планы перевозок грузов выполняются, но с очень низкими качественными показателями...

Коэффициент выпуска автомобилей на линию за последние три года имеет тенденцию к снижению... Более 42 % своего пробега автомобили совершают без груза. Низка средняя техническая скорость и еще очень высоки простои автомобилей...

В настоящее время в большинстве автотранспортных предприятий используются автомобили с большим техническим износом... В автопарке министерства преобладают автомобили со сроком службы свыше 5 лет (68 %), причем автомобили, находящиеся в эксплуатации в течение 7 лет, т. е. подлежащие списанию, составляют 36 % или более трети парка. Поступление новых автомобилей ниже количества автомобилей, пришедших в негодность. В результате этого общая численность автопарка министерства с 1965 по 1967 год снизилась на 6 %...

Удельный вес подвижного состава в основных производственных фондах составляет 58,9 %, а производственно-техническая база 41,1 %. Рациональной считается такая структура, в которой подвижной состав составляет 40 %, а производственно-техническая база – 60 %».

Эта обширная цитата дает представление о состоянии

в отрасли, принятой Трубицыным под свое начало.

Говорил министр о перспективах развития автотранспорта, которые было бы невозможно реализовать без тесного взаимодействия с автомобилестроителями, дорожниками, производителями погрузочной техники, а также без применения новейших средств связи, электронно-вычислительных машин, средств технического обслуживания и контроля за подвижным составом.

Были намечены и первые рубежи: «Мы надеемся, что к 1975 году нам удастся значительно изменить наш автомобильный парк, увеличить в нем удельный вес автомобилей и автопоездов большой грузоподъемности, а также малотоннажных автомобилей...

Вместе с тем мы должны совершенствовать материально-техническую базу автомобильного транспорта, усилить строительство гаражей, станций технического обслуживания, ремонтных предприятий...

Необходимо шире применять электронно-вычислительные машины для планирования перевозок грузов и пассажиров, машинно-счетную аппаратуру для обработки выполненных путевых листов, радио и телефоны для связи с диспетчерской службой и получения оперативных указаний, телевизоры для контроля движения на отдельных участках дорог и улиц, вертолеты для наблюдения за движением потоков машин и регулирования движения, средства диагностики для определения технического состояния автомобилей без



их разборки и многие другие средства».

Иными словами, работы был непочатый край, и Трубицын принялся за нее с присущей ему энергией. Любопытный факт: в директивах трех последующих съездов КПСС, каждый из которых намечал планы развития страны на очередную пятилетку, было поэтапно прописано многое из того, что озвучил тогда Евгений Георгиевич в своем докладе.

Понятно, что реорганизация целой отрасли народного хозяйства невозможна без соответствующей правовой базы. За ее создание и принялись в первую очередь. При непосредственном участии министра был подготовлен ряд документов, на основании которых уже в следующем году было подготовлено постановление ЦК КПСС «О мерах по улучшению использования грузового автотранспорта». Одновременно началась работа по созданию и укреплению производственной базы автомобильного транспорта общего пользования.

Где бы ни работал Евгений Георгиевич Трубицын, везде начиналось новое строительство. Это могли быть объекты производственного или бытового назначения, жилье для работников и т. п. Заступив на пост министра, Трубицын не изменил себе и начал строить. Вернее, всячески поощрять и стимулировать тех своих подчиненных на местах, кто занялся строительством и расширением производственной базы предприятий.

Однако для этой цели нужны были средства, и немалые. Но дело в том, что в советский

период практически все материальные ресурсы распределялись «сверху». Потребности тех или иных отраслей хозяйства и предприятий определялись Госпланом, на основе чего и проводилось финансирование. Оно было строго лимитированным и «адресным». Деньги, выделенные, к примеру, на капитальный ремонт автомобилей, использовать для строительства гаражей или покупки необходимого оборудования, строго запрещалось. Даже если потребности в капремонте на конкретном предприятии были значительно меньше определенных государством. «Неосвоенные» средства в конце года у предприятий изымались. При этом денег на расширение производственной базы, как правило, выделялось недостаточно. Получался парадокс: теоретически деньги у руководителя есть, но использовать их на первоочередные нужды своего предприятия он не может! Нарушителям этих законов грозили самые негативные последствия: от выговора по партийной линии до исключения из КПСС, отстранения от должности и уголовного преследования.

Разумеется, Трубицын прекрасно знал правила и понимал, чем грозит его подчиненным самовольное строительство. Однако знал он и то, что без крепкой производственной базы автотранспорт никогда не станет действительно индустриальной отраслью. Поэтому Евгений Георгиевич всегда брал на себя ответственность за подобные «прегрешения» подчиненных и, пуская в ход свои связи в правительстве и Госплане, находил способы

узаконить перевод средств из одной статьи бюджета предприятий в другую. Точно также он поступал и тогда, когда речь шла о строительстве жилищных объектов для работников автопредприятий, о создании баз отдыха, профилакториев и медицинских учреждений в отрасли. При этом он часто действовал рука об руку с профсоюзами.

По долгу службы министру довольно часто приходилось выезжать в заграничные командировки. И где бы он ни был, везде старался находить у коллег что-то новое, полезное, мысленно прикидывал возможности применения этих новшеств на автотранспорте.

Трубицын всячески поощрял и дельные инициативы, рождавшиеся на местах. Даже такую, казалось бы, банальную, крайне формализованную вещь, как социалистическое соревнование, Евгений Георгиевич рассматривал в качестве реального рычага для повышения производительности труда во вверенной ему отрасли. Трубицын умел создавать условия, при которых быть передовиком этого самого соревнования было выгодно как рядовым работникам, так и руководителям предприятий.

Созидательная деятельность министра не осталась незамеченной. Вот строки одной из его служебных характеристик, хранящейся в министерском архиве: «Тов. Трубицын, имея большой опыт руководящей работы на транспорте, проявил себя крупным организатором, внесшим большой вклад в организацию и совершенствование транспортного процесса, строительство и расширение

производственно-технической базы автотранспортных предприятий, авторемонтных заводов, научно-исследовательских и учебных учреждений, улучшение культурно-бытовых условий рабочих и служащих, проводит большую работу по ускорению внедрения на автомобильном транспорте общего пользования новейших достижений науки и техники, распространению передового опыта.

За эти годы под его руководством предприятия Министерства в числе первых в отрасли переведены на новые условия планирования и экономического стимулирования и значительно усилили работу по приведению в действие резервов производства».

Многое было сделано министром и в области подготовки кадров для автомобильного транспорта. Он требовал от своих подчиненных на местах создавать учебные комбинаты, готовившие водителей, механиков и рабочих других профессий. Особенно заботился о том, чтобы отрасль была обеспечена руководителями среднего звена, в связи с чем в РСФСР дополнительно появилось несколько автомобильных техникумов.

Чтобы заинтересовать подрастающее поколение в получении автомобильных специальностей, по предложению Трубицына были созданы Детские автомобильные дороги. Пробразом для них послужили Детские железные дороги, действовавшие в различных городах СССР. Приказ Минавтошосдора РСФСР от 17 июля 1968 года гласил: «С целью расширения политехнического

кругозора пионеров и школьников, развития их технического творчества и профессиональной ориентации, привития школьникам любви и интереса к автомобильной технике и профессии автомобилиста и дорожника, популяризации автомобильного транспорта среди населения, а также предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР приказывает: организовать с 1 октября 1968 года в составе московского управления пассажирского автомобильного транспорта Московскую детскую автомобильную дорогу (МДАД) в п. Одинцово...»

Далее в документе конкретно указывалось, кто из сотрудников за что отвечает, и к какому сроку должны быть проведены те или иные мероприятия в указанном направлении. Так, к первому сентября 1968 года был отведен соответствующий земельный участок с заброшенным шоссе, намечены сроки ремонта этого шоссе и постройки на нем необходимых сооружений. Для обучения школьников в первый же год было приказано выделить шесть автомобилей «Москвич», две «Волги» и два автобуса «РАФ». На 1969 года дополнительно выделялось пять грузовых автомобилей, десять «Москвичей», столько же машин «Волга», пять микроавтобусов «РАФ» и пять автобусов других марок.

Нельзя сказать, что это решение было всеми воспринято с пониманием. Многим казались ненужными «лишние» затраты, которые можно было бы использовать «более

рационально». Но министр был твердо убежден в своей правоте. И жизнь эту правоту подтвердила. Ко времени выхода Трубицына на пенсию, только в московском регионе количество учащихся на Детских автомобильных дорогах составило около 2,5 тыс. человек. Движение распространилось не только на РСФСР, но и на другие республики Советского Союза. Благодаря прозорливости министра отрасль получила десятки тысяч квалифицированных автотранспортников. Программа доказала свою жизнеспособность, Созданные с легкой руки Евгения Георгиевича Детские автомобильные дороги до сих пор работают по всей России. В 1985 году они были преобразованы в «Юношеские автомобильные школы». Сегодня в России насчитывается 156 таких образовательных учреждений, объединенных в «Ассоциацию юношеских автомобильных школ России». А основы всего этого были заложены министром Трубицыным в далеком 1968 году. И тут остается только поражаться его дальновидности.

Каждый здравомыслящий человек понимает, что престиж профессии в обществе – немаловажная деталь для тех, кто этой профессией занимается. Евгений Георгиевич прекрасно об этом знал, и много усилий потратил на то, чтобы поднять профессиональный статус автотранспортников. Так уж вышло, что в Советском Союзе в ту пору статус автомобилистов был ниже, чем летчиков, моряков и железнодорожников. Одним из способов его повышения было официальное

признание профессии на государственном уровне. Незменным атрибутом такого признания был профессиональный праздник и соответствующие знаки профессионального отличия. Евгений Георгиевич много лет старался исправить эту несправедливость, но под разными предложениями получал отказы. Наконец, стараниями Трубицына такой праздник появился и существует до сих пор.

Не забывал Евгений Георгиевич и о научном обеспечении деятельности своей отрасли. При нем огромное значение приобрел Государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ). В различных городах России функционировали пять его специализированных филиалов. Исследованиями в сфере автомобильного транспорта в России в тот период было занято около 1000 человек, в том числе более 100 кандидатов и докторов наук. В институте работал совет по защите кандидатских диссертаций. Была и аспирантура по подготовке научных кадров для автотранспортной отрасли.

Стараниями Трубицына появилось на свет и легендарное «Совтрансавто» – единствен-





ный советский международный автоперевозчик.

Разумеется, все описанное выше – лишь отдельные эпизоды многогранной деятельности министра Трубицына. Было много и других дел, не менее значимых для отрасли и страны в целом.

Признанием огромного вклада Евгения Георгиевича в развитие автомобильного транспорта нашей страны стало высокое звание Героя Социалистического Труда, присвоенное ему в 1981 году по результатам работы руководимой им отрасли в десятой пятилетке. О других его заслугах перед Родиной свидетельствуют четыре ордена Ленина, ордена Октябрьской революции, Трудового Красного знамени и Дружбы народов, а также многочисленные медали и почетные знаки и звания СССР, РСФСР и зарубежных стран.

Но гораздо более важно то, что Трубицына до сих пор с благодарностью вспоминают автотранспортники во всех регионах России. И не только те, кто работал вместе с ним, но и те, кто пришел позже. Коллеги по достоинству оценили деятельность Евгения Георгиевича.

Подытожить работу Евгения Георгиевича Трубицына на посту министра автомобильного транспорта РСФСР не просто, но такая возможность все-таки есть, и дают нам ее цифры. Объем перевезенных автомобильным транспортом грузов за период с 1967 по 1984 год в РСФСР вырос с 6,37 млрд до 14,06 млрд т, то есть более чем в 2,2 раза, а грузооборот с 89,8 млрд тонно-километров до 263 млрд – почти в 3 раза.

Пассажирооборот автобусами общего пользования возрос с 77,5 млрд до 232 млрд пассажиро-километров, или более чем в 3 раза.

Интересно, что объем перевозок грузов в Российской Федерации в 2009 году составил лишь 5,24 млрд тонн (около 37% к 1984 году), а грузооборот – 180,1 млрд тонно-километров (68,5% к 1984 году). При его непосредственном участии был принят Устав автомобильного транспорта, утверждены Правила перевозки грузов, пассажиров и багажа. Именно при нем была заложена и достигла наивысшего развития система организации автомобильных перевозок в международном сообщении. При его непосредственном участии была создана Ассоциация международных автомобильных перевозчиков, а в 1968 году были созданы Детские автомобильные дороги, ныне Юношеские автомобильные школы. Е.Г. Трубицын явился инициатором учреждения профессионального праздника – Дня работников автомобильного транспорта.

Правоту Трубицына подтвердило само время: сформировавшаяся под его руководством отрасль продолжала успешно функционировать даже в 90-е годы после распада Советского Союза, когда в экономике царил настоящий хаос. Заложное при Трубицыне основание оказалось настолько прочным, что автотранспортная отрасль, опираясь на него, функционирует до сих пор. Это и есть настоящий памятник этому человеку.

(Материалы предоставлены Оргкомитетом по празднованию юбилея Е.Г. Трубицына)

**Правительство
Москвы и ОАО «РЖД»
подписали Соглашение
о сотрудничестве
в области реализации
проектов создания
в городе Москве
транспортно-
пересадочных узлов**

Сергей Собянин и президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин подписали 10 ноября 2011 г. Соглашение о сотрудничестве в области реализации проектов создания в городе Москве транспортно-пересадочных узлов с благоустройством прилегающей территории. Перед церемонией подписания Собянин напомнил, что Правительство Москвы и ОАО «РЖД» в последнее время реализуют целый ряд серьезных программ, в частности, по реконструкции вокзалов и привокзальных площадей, а также проект, связанный с приго-

родными железнодорожными перевозками (повышение скорости и комфорта перевозок, изменение тарифной политики).

«Сегодня мы подписываем новое соглашение, связанное с реконструкцией, организацией и строительством транспортно-пересадочных узлов», – сказал мэр, отметив, что речь идет о ТПУ, связанных с платформами пригородного сообщения и станциями метрополитена. По словам Сергея Собянина, это позволит обеспечить комфортные условия пересадки с одного вида транспорта на другой. «Это серьезная, объемная программа, в которой будет порядка 50 транспортно-пересадочных узлов», – отметил градоначальник.



Владимир Якунин, в свою очередь, отметил, что развязка сложной транспортной ситуации в Москве на сегодняшний день невозможна без использования железнодорожного транспорта. «Мы сейчас согласовали такую работу, которая позволит оптимизировать всю схему, это упростит движение для пассажиров, сократит и бюджетные расходы, и расходы организации», – подчеркнул глава ОАО «РЖД».

По материалам сайта
Правительства г. Москвы

**Сообщество
автовокзалов страны
поддерживает процесс
строительства новых
объектов транспортной
инфраструктуры**

Некомерческое партнерство «Развитие автовокзалов страны» поддерживает действия региональных и федеральных властей в вопросах развития транспортной инфраструктуры, направленные на развитие междугородных автобусных перевозок, выведения из тенивого сектора перевозчиков, обеспечение стабильной работы автотранспортных пред-

приятий. Совместные усилия городских властей и транспортников направлены на увеличение объема пассажиропотока легального сектора рынка, при котором главной задачей остается предоставление безопасной и комфортной услуги нашему потребителю – пассажиру.

Москва является центральным транспортным узлом ЦФО и граничащих с ним федеральных округов. Сохранение действующей сети

автовокзалов – это гарантия сохранения маршрутной сети (особенно внутриобластной) и сохранение автотранспортной отрасли в целом.



Транспортный комплекс столицы: обещаны перемены

Участниками Общественных слушаний по программе развития транспортного комплекса Москвы в ноябре 2011г. стали представители столичного правительства, депутаты всех уровней, члены общественного совета города Москвы, руководители транспортных предприятий, независимые эксперты. Дискуссия продолжалась более 3 часов.

Первым слово взял заместитель Мэра Москвы в правительстве Москвы, руководитель столичного Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Николай Лямов. Более 2 триллионов рублей планируется потратить на реализацию программы по развитию транспортной системы Москвы в ближайшую пяти-



летку. Приоритет – развитию общественного транспорта, подчеркнул заместитель мэра.

Перемены должны почувствовать и люди с ограниченными возможностями, и те, кто обеспокоен проблемами экологии. «По плану этого года мы обновляем подвижной состав «Мосгортранса» на 30%. И всякупаемая масса техники – а это 2070 единиц автобусов, 100 троллейбусов

и 30 трамваев – все эти виды подвижного состава оборудованы таким образом, что ими смогут пользоваться люди с ограниченными возможностями. Весь транспорт, закупаемый сегодня, работает на топливе не ниже «Евро-4».

По материалам сайта Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы

ООО «Русские автобусные линии» приняла управление автостанцию «Северное Бутово»

Продолжается реализация совместного проекта группы компаний «Русские Автобусные Линии» и ГУП «Мосгортранс».

15 декабря 2011г автостанция ГУП «Мосгортранс» «Северное Бутово», которая находится на юге столицы близ метро «Бульвар Дмитрия Донского», передана компании «РАЛ» как оператору управляющему автовокзалом. На сегодняшний день «Северное Бутово» – един-

ственная столичная автостанция, расположенная за пределами МКАД.

В планах ГК «РАЛ» переориентировать перевозчиков, работающих под видом заказных перевозок у станции метрополитена на Варшавском шоссе, на эту автостанцию. Так же намечено развитие маршрутов на Ставрополь, в Абхазию и Азербайджан. Специалисты ГК «РАЛ» уже начали работу по привлечению сезонных перевозчиков на летний период, работающих на маршрутах Москва–курорты РФ. Ведутся переговоры с турагентствами

о продаже на автостанции туристического пакета услуг для москвичей и гостей столицы.



Южный округ перехватил пробки. ЮАО докладывает о массовом строительстве новых стоянок около станций метро



Согласно распоряжению Сергея Собянина, в этом году власти во дворах построили порядка 450 тысяч новых машиномест. Данная мера частично помогла горожанам решить извечную проблему – куда поставить автомобиль около дома. Но от всех бед это избавить не помогло. Городу по-прежнему нужна масса стоянок в районе станций метро и МКАД.

Чтобы водители смогли пересаживаться на общественный транспорт, им нужно место для своих машин. Но и здесь свои подвижки есть. Возьмем, к примеру, Южный административный округ. Только в нем за 2011 год построена 21 перехватывающая парковка. А в будущем их появится еще больше. «МК» узнал о планах создания новых машиномест в ЮАО.

Лучше всего нововведения этого года видны около станции метро «Аннино». Здесь на месте бывшего пустыря появился настоящий парковочный «монстр». Площадка рассчитана на 1100 автомобилей. Въезды и выезды контролируются автоматикой. Расплачиваться нужно не с сомнительного вида

парковщиками, а через специальные терминалы. Объективное достоинство новой стоянки в том, что она чуть ли не первая в городе по-настоящему подходит под определение перехватывающей парковки. Во-первых, объект находится рядом с МКАД. Водителям из области не нужно стоять в пробках на территории города, прежде чем добраться до заветного паркинга. Во-вторых, метро находится совсем близко. Пара минут уходит на то, чтобы от автомобиля добраться до входа в подземку. В-третьих, машиномест здесь столько, что припарковаться может любой желающий, а не только тот, кто приехал в семь утра.

Станция метро «Красногвардейская» – другое место, где построено несколько перехватывающих парковок. Так, по адресу Ореховый бульвар, вл. 39, к. 1 появилась площадка, рассчитанная на 1160 автомобилей. А на улице Мусы Джалиля, 24, стр. 1А создан паркинг для 670 машин. По соседству создано еще несколько стоянок, но рассчитанных на меньшие объемы. Вообще же, в городе мало остановок подземки с таким количеством машиномест неподалеку.

Если же взять остальные перехватывающие парковки, построенные в этом году в Южном округе, то они расположились около ст. метро «Нагатинская», «Домодедовская», «Царицыно», «Улица Академика Янгеля», «Тульская».

– Я рад, что наконец-то появилось место для машины, – говорит автомобилист Андрей. – От дома до подземки добраться неудобно, так как автобусы вечно ходят забитые. Как следствие,

этот путь я проезжаю на автомобиле. Раньше у меня была постоянная проблема с поиском места у метро. А теперь все стало гораздо лучше.

Строительство перехватывающих парковок – лишь часть дела. Необходимо еще создать новые транспортно-пересадочные узлы. Чтобы не только автомобилистам было удобно пересаживаться на метро, но и пассажирам наземного общественного транспорта».

– Согласно распоряжению столичного правительства, на территории округа предусмотрено строительство шести ТПУ, – говорит префект ЮАО Георгий Смоленский. – Пять из них будут находиться около станции метрополитена. В 2013 году узел появится у «Лесопарковой», а в 2014-м – у «Домодедовской» и «Красногвардейской». Позже всех введут пересадочные объекты на «Нагатинской» и «Улице Академика Янгеля». Их строительство намечено на периоде 2016-го по 2020-й годы. Последний же ТПУ будет возведен на проектируемой станции столичного Малого железнодорожного кольца. В 2015-м там появится платформа «Варшавское шоссе».

Планируемые пересадочные узлы обязательно будут включать в себя зоны для посадки, высадки пассажиров, кассы и автоматы по продаже билетов, залы ожидания. Естественно, рядом построят перехватывающие парковки. Более того, в здании расположат пункты охраны правопорядка и медпомощи.

Олег Адамович
Газета

«Московский комсомолец»

Открытое акционерное общество
 коммерческий банк развития газовой промышленности Севера

СЕВЕРГАЗБАНК



Сегодня ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» является одним из крупнейших межрегиональных Банков Северо-Запада и имеет подразделения в Санкт-Петербурге, Вологодской, Ярославской, Архангельской, Ивановской, Новгородской областях, Республике Коми.

Открытое акционерное общество Коммерческий банк развития газовой промышленности Севера «СЕВЕРГАЗБАНК» начал работать на рынке банковских услуг 29 апреля 1994г. как небольшое кредитно-финансовое учреждение АКБ «МАРСБАНК». В настоящий момент банк является крупнейшим кредитным учреждением Северо-Запада России. В ноябре 2011г. наступила новая эра развития банка. Учредителем банка стали фонды, связанные с негосударственными пенсионными фондами «Норильский никель», что придает новый

импульс развитию. Первоочередными целями является создание филиалов банков в Норильске, Москве и Мурманске. Одной из главных задач является модернизация продуктовой линейки Банка, ориентируемая на потребность малого и сред-

него бизнеса. Разработанные в банке программы, в том числе с использованием лизинговых схем, позволяет транспортникам Северо-Запада обновлять парк подвижного состава и соответствовать требованию времени. Отдельное направление деятельности банка это – широкий спектр услуг для населения и особенно для сотрудников предприятий автотранспортного рынка по обслуживанию зарплатных проектов, по использованию пластиковых карт, предоставление потребительских и ипотечных кредитов. Гибкая система ипотечных кредитов делает партнером банка любого человека, который хочет улучшить свое материальное положение.

Председатель Совета директоров Банка Сергей Юрьевич Дульщик отметил, что «в планах изначально стояло и стоит увеличение капитала банка в течение года в 2 раза. Так же мы намерены получить рейтинги международных агентств, таких как Moody's или Standard & Poor's, что даст





возможность выхода на рынки капитала. Благодаря этому, можно будет привлекать более дешевые средства и на более длительные сроки, в том числе от иностранных банков и экспортных кредитных агентств, и в дальнейшем использовать их для финансирования проектов в тех регионах, где сейчас присутствует банк, в первую очередь – в Вологодской области».

Председатель Правления ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» Сергей Жарков пояснил нашему изданию, что «Банк заинтересован в расширении клиентской базы, поэтому мы будем предлагать физическим и юридическим лицам выгодные условия по ипотеке, потребительскому кредитованию, депозитам. Мы намерены расширить перечень предложений по кредитам и вкладам для того, чтобы любой житель смог выбрать оптимальную для себя программу сотрудничества с Банком».

Какие новые продукты Вы предусматриваете на банковском рынке?

В банке появится ряд новых продуктов для корпоративных

клиентов. Это торговое и проектное финансирование, организация выпусков ценных бумаг, сделки слияния-поглощения, сделки перехода на единую акцию, синдицированные кредиты. Сегодня эти услуги требуются в регионе, и у нас уже имеются договоренности о сотрудничестве с рядом крупных клиентов Вологодской и других областей присутствия Банка.

Руководство Банка по просьбе Некоммерческого партнерства Единой транспортной системы «Российские Автобусные Линии» и Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны» рассматривает вопросы по специальным условиям предоставления ипотечных кредитов для работников автовокзалов и автотранспортных предприятий, обслуживающих межрегиональные рейсы на территории России, причем речь идет о субъектах ав-

тотранспортного рынка, работающего в Северо-Западном и Центральном федеральных округах. Подобные проекты планируются и для других федеральных округов.

В настоящий момент Банком прорабатываются предложения для выше указанных некоммерческих партнерств по участию в программе «Партнер». Основной вопрос – это целевое кредитование на специальных условиях автовокзалов – членов НП «Развитие автовокзалов страны» в целях реализации 16 Федерального закона в части положений о реконструкции и восстановлению транспортной инфраструктуры объектов, а также членов НП ЕТС «Российские Автобусные Линии», транспортных предприятий, вне зависимости от формы собственности, по вопросу обновления подвижного состава.

ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» становится банком новых возможностей, и мы будем использовать эти возможности для развития региональной экономики, для повышения благополучия всех россиян.



ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» планирует расширить филиальную сеть и повысить уровень обслуживания клиентов

Как сообщила пресс-служба банка, на Внеочередном общем собрании акционеров ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК», состоявшемся 21 ноября 2011 года, в связи с изменением акционерной структуры банка, избран Совет директоров и Председатель Правления Банка.

Председателем Совета директоров ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» избран Сергей Дульщиков, Председателем Правления ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» – Сергей Жарков.

В состав Совета директоров вошли: Сергей Дульщиков, Алексей Будницкий, Екатерина Малюгина, **Сергей Жарков**, Сергей Ярмолинский.

Ранее ООО «Новые финансовые технологии», которому принадлежал основной пакет акций банка (86,81 %), продало свои ценные бумаги ООО «Нордвест» (г. Москва).

Новое руководство намерено сохранить и укрепить позиции банка на территории Северо-Западного и Центрального Федеральных округов. Одним из приоритетных моментов станет увеличение капитализации банка, и, как следствие, повышение уровня его надежности. В перспективе – получение рейтингов международных рейтинговых агентств.

В числе важнейших направлений работы кредитного учреждения – увеличение кредитного портфеля, наращивание клиентской базы. В ближайшее время начнется работа по заключению договоров на комплексное банковское обслуживание ряда компаний, входящих в группу предприятий ГК «Норильский Никель».

В планах ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» – развитие продуктовой линейки розничного бизнеса, разработка современных гибких программ кредитования, внедрение клиентоориентированных технологий, развитие Интернет-банкинга.

Для оптимизации работы с клиентами – юридическими лицами, будут внедряться но-



Сергей Жарков

вые продукты и услуги, отвечающие самым современным требованиям ведения банковского бизнеса. В их числе – проектное финансирование для предприятий Северо-Западного Федерального округа, финансовый консалтинг, услуги по организации облигационных займов предприятий региона, внедрение ряда инновационных технологий работы с клиентами.

Неотъемлемая часть новой стратегии кредитного учреждения – расширение филиальной сети. В первоочередных планах – открытие филиалов в Москве, Норильске, Мурманске и Мончегорске (Мурманская область).

СПРАВКА:

ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» создан в апреле 1994 г. Банк имеет 12 филиалов, 50 дополнительных офисов, 12 операционных касс вне кассового узла в г. Санкт-Петербурге, Вологодской, Ярославской, Архангельской, Ивановской, Новгородской областях, республике Коми.

Собственные средства (капитал) Банка на 01.10.2011 г. составляют 2 928 183 тыс. руб., валюта баланса – 42 356 009 тыс. руб., чистые активы – 24 431 215 тыс. руб.

Рейтинговое агентство «Эксперт РА» в октябре 2011 г. подтвердило рейтинг кредитоспособности ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» на уровне «А» – «Высокий уровень кредитоспособности».

Согласно рейтингу агентства «РБК. Рейтинг», на 1 октября 2011 года ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» входит в ТОП крупнейших банков России по депозитам физических лиц (рост в сравнении с 1 октября 2010 г. – 18,4 %), по кредитам физических лиц (рост – 18,6 %), по кредитам юридических лиц (5,2 %).

**ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК»
стал стратегическим
партнером НПФ
«Норильский никель»,
УК «Партнер» и НП «Группа
пенсионных фондов
«Норильский никель»**

ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» подписал соглашения о стратегическом партнерстве с негосударственным пенсионным Фондом «Норильский Никель», УК «Партнер» и НП «Группа пенсионных фондов «Норильский никель».

Соглашение предусматривает, в первую очередь, подписание договора на расчетно-кассовое обслуживание НПФ «Норильский никель», УК «Партнер» и НП «Группа пенсионных фондов «Норильский никель», а также реализацию зарплатного проекта для сотрудников этих организаций.

По словам Председателя Правления ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» Сергея Жаркова, подписание соглашений о стратегическом партнерстве с НПФ «Норильский никель», УК «Партнер» и НП «Группа пенсионных фондов «Норильский никель» открывает значительные перспективы для дальнейшего развития банка и его клиентов, которые получают дополнительные возможности от данного сотрудничества.

Для клиентов СЕВЕРГАЗБАНКА соглашение о стратегическом партнерстве предоставит возможность заключения договоров об обязательном пенсионном страховании с НПФ «Норильский никель» и оформления заявления на участие в программе государственного софинансирования пенсии в любом подразделении банка. Заключение договора об обязательном пенсионном стра-

ховании – это возможность для клиента самостоятельно распорядится накопительной частью пенсии, защитить средства от инфляции и приумножить их.

Президент НПФ «Норильский никель» Екатерина Акифьева: «Запуск совместного проекта с ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» позволит Фонду использовать широкую филиальную сеть банка, сделав наши продукты более доступными для граждан».

«Сотрудничество с одним из перспективных банков Северо-Западного и Центрального Федеральных округов открывает возможности для широкого развития совместных проектов. Уже сегодня наша компания рассматривает банк в качестве брокера», – подчеркнул генеральный директор УК «Партнер» Алексей Строганов.

СПРАВКА:



НОРИЛЬСКИЙ НИКЕЛЬ
НЕГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕНСИОННЫЙ ФОНД



ГРУППА
ФОНДОВ
НОРИЛЬСКИЙ
НИКЕЛЬ

НПФ «Норильский Никель» – крупнейший негосударственный пенсионный фонд России. Создан в 1993 году. Региональная сеть Фонда насчитывает более 60 подразделений. Собственное имущество – 37 086 655,75 руб. Объем пенсионных накоплений – 26 268 277,48 руб. Объем пенсионных резервов – 9 946 496,45 руб. В 2011 году число клиентов Фонда по обязательному пенсионному страхованию превысило один миллион человек.

УК «Партнер» управляет средствами пенсионных резервов и пенсионных накоплений следующих Негосударственных Пенсионных Фондов (НПФ): НПФ «Норильский Никель», НПФ «Защита будущего», НПФ «Образование и наука», НПФ «Пенсионный фонд ПСБ». Размер собственных средств на 31.10. 2011 г. составляет 133,2 млн руб.

Некоммерческое партнерство «Группа пенсионных фондов «Норильский никель» образовано в 2010 году с целью выработки общих принципов и повышения эффективности инвестирования средств пенсионных накоплений. В группу входят: НПФ «Норильский никель», НПФ «Образование и наука», НПФ «Защита будущего», НПФ «Пенсионный фонд Промышленно-строительного банка». Все участники Группы являются самостоятельными НПФ.

Новости

Новые автовокзалы в Москве



В настоящее время в Москве работает 2 автовокзала и 5 автостанций, согласованных Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной структуры города Москвы, а также имеется около 40 несогласованных (нелегальных) мест, от которых ежедневно осуществляется отправление автобусов по межрегиональным и международным маршрутам (как правило, под видом перевозок по заказу).

Согласно «Программе развития транспортного комплекса города Москвы на 2012–2016 гг.» основными мероприятиями для реализации мер по улучшению транспортного обслуживания пассажиров в междугороднем сообщении предлагается ввод в эксплуатацию 6 новых автовокзалов (Север, Юг-1 и Юг-2, Восток, Запад-1 и Запад-2). Автовокзалы должны будут располагаться преимущественно около периферийных станций метро (не более 5 км от МКАД) и обслуживать автобусные маршруты по вылетным направлениям выезда из г. Москвы, прилегающим к месту их расположения.

Также будет организована работа миниавтовокзалов в согласованных на сегодняшний момент пунктах прибытия и отправления и их создание из быстровозводимых конструкций, в местах предполагаемого строительства капитальных автовокзалов.

<http://dtis.ru/>

Конфликт на привокзальной площади Йошкар-Олы

В результате недавно проведенной реорганизации сфера междугородных и межрайонных перевозок в Марий Эл оказалась частично парализованной пишет «Российская газета».

Привокзальная площадь Йошкар-Олы, которая служит посадочной площадкой для частных автобусов была перекрыта шлагбаумом. В результате водителям приходилось искать место для парковки, а сотням пассажиров – нужный им автобус.

Этому предшествовал конфликт между новым собственником вокзала – ООО

«Объединение автовокзалов и автостанций» – и перевозчиками. Руководство ООО пригрозило не пускать на площадку частных предпринимателей, если те не примут предлагаемые ими условия. Во-первых, предлагалось продавать билеты через кассы вокзала, а не в салонах автобусов, а во-вторых, отчислять ООО за пользование привокзальной территории около 20 процентов от выручки.

Перевозчики отказались, так как считают, что эти условия им не выгодны. По их словам, 20-процентный сбор приведет к значительному повышению цен на билеты или к банкротству предпринимателей. Тогда под угрозу попадает вся сеть пассажирских перевозок, так как 70 процентов пассажиропотока в Марий Эл приходится на долю частных перевозчиков.

Представитель Объединения Дмитрий Денисов отметил, что новый собственник, купивший вместе с йошкар-олинским еще 28 автовокзалов и автостанций по всей республике, намерен навести там порядок. Также он



Йошкар-Ола. Вокзал

отметил, что привокзальная площадь работает вразрез со всеми нормами и правилами.

Этой точки зрения придерживаются также в правительстве Марий Эл.

– Эти действия продиктованы требованиями федерального законодательства, – сообщил Глава министерства промышленности, транспорта и дорожного хозяйства Марий Эл Вячеслав Пашин. – Установка сейчас такая: пассажиры должны отправляться с автовокзала, в котором не только продают билеты, а также проводят освидетельствование водителей, проверку автотранспорта, создана и работает система безопасности. Так, согласно новым правилам, при входах в автовокзал должны быть установлены металлоискатели, а сам объект по всему периметру обнесен ограждением. С этой точки зрения привокзальная площадь в марийской столице не может использоваться в качестве отправной площадки.

То есть перевозчики, которые заявляют, что их лишают бизнеса, могут продолжить работу, переселившись с привокзальной площади на стоянку автовокзала. Мы же неустанно твердим, что это не так. Договор с вокзалом, напротив, облегчит их труд. Им не нужно будет нанимать на работу собственных диспетчеров, кассиров, техников и так далее.

Перевозчики в свою очередь недоумевают, почему им не отдали в аренду и не позволили участвовать в реконструкции привокзальной площади. Ведь большинство из них готово выступить в качестве инвестора.

«Российская газета» –
Экономика Поволжья №5585

Во Владимирской области станет одним автовокзалом меньше

Пассажиропоток во Владимирской области по сравнению с прошлым годом сократился почти на семь процентов, передает сайт Информационного агентства «VIP новости 33». Несмотря на это регулярность и количество рейсов остались на прежнем уровне. Об этом на встрече с журналистами рассказал директор областного департамента транспорта и дорожного хозяйства Александр Романенко.

По его словам, в области действуют 511 городских, пригородных, муниципальных и межмуниципальных маршрутов, по которым осуществляются регулярные пассажирские перевозки. И если пять лет назад убыточными считались порядка 22 маршрутов, то на сегодняшний день их осталось всего четыре. На их содержание расходуется порядка трех миллионов рублей в год.

Большую роль в перевозочной деятельности играют автовокзалы и автостанции, которых в регионе 16. В последнее время все вокзалы подвергаются реконструкции – где-то проводится косметический ремонт, а где-то работы ведутся более значительные. Наконец-то приводят в порядок и Суздальский автовокзал.

Александр Романенко: «В последнее время вид у автовокзала был непрезентабельным. На сегодняшний момент все в корне изменилось. Работы еще не закончены, но разница уже видна. Надеюсь, к зиме автовокзал заработает в полном объеме, и всем будет приятно его посетить».

По словам Александра Романенко, на один автовокзал в регионе скоро станет меньше. Автостанция на Батурина в областном центре не соответствует требованиям законодательства для осуществления своей деятельности. Причина – слишком малая площадь, которую занимает автостанция и прилегающая территория. И даже вложив деньги, проблему решить не удастся.

Чтобы снизить неудобства для жителей, маршруты в плавном порядке переводятся с этой станции на автовокзал. Эта работа проходит в три этапа. В июне 12 маршрутов перешли на автовокзал, в середине сентября – еще три маршрута. На сегодняшний день автостанция на Батурина обслуживает 7 маршрутов, два из которых – сезонные, и закончили свою работу 15 октября.

Александр Романенко: «Маршруты «Владимир – Старый двор – Суздаль» и «Владимир – Новопетрово» осуществляют по четыре рейса в день. Проблем особых нет, их хоть сегодня можно перенести на автовокзал. А вот маршруты «Владимир – Содышка», «Владимир – Бараки – Вяткино» и «Владимир – Богослово – Багриново» делают по 27-28 рейсов в день, и перевести их проблематично. Они работают практически в городском режиме, но останавливаться на каждой остановке во Владимире не могут. При их переводе на автовокзал удлинится расстояние, но добавлять автобусы – не лучший вариант для черты города. Но я уверяю, что количество рейсов не будет уменьшено».

<http://www.vipnovosti33.ru/news/view/6984>



ЛАТВИЯ:

НАМ ЕСТЬ К ЧЕМУ СТРЕМИТЬСЯ

Латвия – небольшая страна, поэтому среди всего транспорта лидирующее место занимают автоперевозки. О том, почему местные водители скрупулезно изучают новшества в ПДД и какой системы в работе придерживаются автовокзалы, читайте в нашем журнале.

Латвия – небольшая страна, поэтому среди всего транспорта лидирующее место занимают автоперевозки. О том, почему местные водители скрупулезно изучают новшества в ПДД и какой системы в работе придерживаются автовокзалы, читайте в нашем журнале.

Прошлый год для страны стал самым прибыльным в плане автоперевозок. Даже на международных маршрутах самолет и поезд проигрывали автобусу. Такой бум в сфере автотранспорта вполне объясним. Густая дорожная сеть и хорошее состояние покрытий в стране стали причиной того, что сегодня в Латвии официально зарегистрировано около 3000 фирм, занимающихся перевозками по ЕС и в Россию.

Чтобы улучшить качество обслуживания пассажиров и структурировать работу, в 2003 году на Рижском международном автовокзале начала функционировать разработанная на основе интернет-технологий система продажи автобусных билетов и учета рейсов. Еще через шесть лет эта система была взята за основу при создании подобной для всей объединенной Европы.

Постепенно система развивалась, ее функции расширялись в соответствии с потребностями рынка автоперевозчиков, увеличивалось количество пользователей. В результате система выросла до уровня национальной – сегодня к ней присоединены все 36 автовокзалов Латвии. Помимо этого к системе под-

ключена Латвийская телефонная справочная служба 1188.

Для каждого автовокзала в системе предусмотрены: кассир, агентство по продаже билетов, справочная служба, диспетчер, руководители подразделений и администратор. Кроме того, к системе (по усмотрению администрации) могут быть допущены и внешние пользователи, в том числе перевозчики, клиенты, представители других организаций.

В апреле 2010 года на Вильнюсском автовокзале была внедрена система продажи билетов следующего поколения для одного из крупнейших автобусных операторов Литвы – фирмы TOKS. Поскольку TOKS имеет агентства по продаже билетов во многих странах, новая система обеспечивает возможность оплаты билетов в разных валютах, а также предусмотрен многоязычный интерфейс. Сегодня любой пассажир может в режиме реального времени приобрести билет на любой рейс, в том числе и на внутренний.

Уже сейчас, когда система активно работает, очевидны ее преимущества. Использование интернет-технологий и накопленного опыта практического управления автобусными пассажирскими перевозками позволило создать систему следующего поколения с принципиально новыми возможностями. Так, для пассажиров предложен качественно новый уровень сервиса: у них появилась возможность не только получить справку в реальном времени (в том числе о маршрутах и рейсах, о наличии мест и стоимости билетов), но и приобрести билет практически на любой рейс любого перевозчика, работающего

с системой. Например, если пассажиру необходимо добраться из Ярославля в Котовск Тамбовской области и, предположим, автовокзалы Ярославля, Рязани и Тамбова пользуются системой продажи билетов, аналогичной этой, то пассажир непосредственно в кассе Ярославского автовокзала приобретает билеты на следующие рейсы: Ярославль – Рязань, Рязань – Тамбов, Тамбов – Котовск. Такие же возможности предоставляются пассажиру и во Всемирной сети.

Для перевозчиков система обеспечивает следующее:

- ♦ возможность в реальном времени контролировать фактическое время прибытия/отправления автобуса на автовокзалы и его фактическую загруженность;
- ♦ возможность предоставлять агентствам право продажи билетов на конкретное количество собственных рейсов;
- ♦ наличие статистических данных позволяет принимать обоснованные бизнес-решения относительно подачи дополнительных автобусов, уменьшения или увеличения вместимости автобуса на определенный рейс в зависимости от спроса.

Кроме того, внедрение подобной системы в какой-то мере помогает перевозчикам бороться с так называемым серым бизнесом. Это когда около автовокзала, где-нибудь за углом, стоит несертифицированный автобус и набирает пассажиров, отнимая таким образом часть бизнеса у автоперевозчиков. Если пассажир заранее приобрел билет или при необходимости несколько билетов на весь маршрут, то его не будут интересовать перевозки такого рода.

Автовокзалам предлагается современный инструмент продажи билетов, оперативного предоставления справок, кон-



четного центра. Сейчас эти функции выполняет Рижский автовокзал.

В будущем к системе планируют подключить

троля фактического времени прибытия/отправления автобусов, что значительно сокращает себестоимость и скорость выполнения всех перечисленных процессов.

Эти и другие преимущества данной системы уже заставляют многие страны взяться за разработку аналогичных.

Тем не менее с внедрением системы возник и ряд проблем, с которыми приходится сталкиваться в основном автовокзалам и перевозчикам. Это, например, взаиморасчеты между перевозчиками. Так, автобусные перевозки осуществляются, как правило, частными компаниями, а билеты на автобусы продаются самими перевозчиками, автовокзалами и агентствами по продаже билетов. За каждый билет организация, продавшая его, должна получить комиссионное вознаграждение.

При существовании сети по продаже билетов возникает задача взаиморасчетов между перевозчиками, агентствами и автовокзалами. Это нетривиальная задача, и кто-то должен (с согласия других участников) взять на себя функции рас-

чета, паромы, самолеты.

Нужно отметить, что, несмотря на нынешнее стремительное развитие, отрасль международных автоперевозок в будущем может оказаться в критической ситуации из-за нехватки кадров. По данным ассоциации автоперевозчиков Latvijas auto, в большинстве компаний 50% водителей относятся к возрастной категории от 40 до 50 лет, 25% – от 30 до 40 и еще 20% – старше 50 лет. То есть на молодое поколение (до 30 лет) приходится всего 5%. Если в автокомпании не начнут приходить молодые люди, кризис вполне возможен.

Эксперты предполагают, что в скором времени удастся немного пополнить ряды водителей благодаря спаду на рынке недвижимости и за счет возвращающихся из Великобритании и Ирландии. Однако проблема нехватки рук все равно сохранится и на перспективы развития отрасли в целом такие «перетекания» не повлияют: молодых водителей по-прежнему будет не хватать.

Как признают работники отрасли, местные водители не от-

личаются трудолюбием и сильно избалованы. Латвийского шофера на трех-, четырехлетнюю машину не всегда посадишь. Возможно, выходом из ситуации станет приглашение на работу водителей из России, Украины и Беларуси. Несмотря на то что зарубежная рабочая сила чаще требует большей заработной платы, чем местная, работают они стабильнее.

В то же время водители из какой-нибудь русской глубинки, как правило, не готовы работать на международных рейсах, их надо доучивать. Местные же водители следуют ПДД скрупулезно, и случаи агрессивного поведения на дорогах достаточно редки. Такому поведению води-

телей есть логическое объяснение: движение в городах и за их пределами достаточно сложное. Обилие исторических памятников и узкие улицы заставили местные власти ограничить движение автотранспорта во многих районах Риги, Юрмалы, Вентспилса и др. Въезд в Старую Ригу возможен только по специальному пропуску, который выдается проживающим или работающим там. Для туристов такой пропуск оформляется достаточно редко и стоит дорого. Некоторые отели снабжают своих постояльцев подобными пропусками, но они не распространяются на места для парковки, а сделать это без определенных навыков в пределах исто-

рической части города очень проблематично. Кроме того, за неправомерную парковку или другие нарушения ПДД водителям и компаниям выписывают довольно крупные штрафы.

Эксперты считают, что единственным выходом из сложившейся ситуации является работа над имиджем отрасли в целом. Как только деятельность автоперевозчиков станет полностью стабильной, престиж профессии водителя значительно вырастет. Это и будет поводом для привлечения высококлассных специалистов.

При подготовке статьи использованы материалы с сайтов <http://perevozchik.com> и <http://pribalt.info>.

НОВОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

ФАС нашел нарушения

Управление Федеральной антимонопольной службы по Тверской области рассмотрело жалобы перевозчиков, участвовавших летом 2011 года в конкурсах на осуществление перевозок пассажиров в Тверской области пишет Российский экономический еженедельник «Афанасий биржа».

6 октября 2011 года по решению УФАС департамент транспорта и связи Тверской области был признан нарушившим Закон о конкуренции. Дело касалось итогов конкурсов на организацию перевозок на межмуниципальных маршрутах, как социальных, так и коммерческих.

Как сообщает Тверской автотранспортный союз, многие предприниматели получили отказ в участии в конкурсе, некоторые не набрали баллов по формальным признакам. «В то же время, – считает руководство

организации. – Муниципальное предприятие ПАТП-1, имея налоговую задолженность, не только было допущено до участия в конкурсах, но и выиграло их, хотя, по сути, департамент не имеет права заключать договоры с предприятиями-должниками. Неожиданно выигравшим конкурс оказался и ОАО «Тверьавтотранс» – крупнейший перевозчик региона, который подал документы с нарушением требований конкурса, но, тем не менее, оказался победителем. При этом перевозчики, которые имеют материально-технические базы, обновленный подвижной состав, оказались в пролете, причем, без объяснения причин».

Рассмотрев все материалы, ФАС признала департамент транспорта и связи Тверской области нарушившим Федеральный Закон от 26.07.2006 № 135 «О защите конкуренции» (решение по делу № 04-6/48–2011).

Согласно решению антимонопольной службы, конкурсная документация, составленная департаментом, нарушает права перевозчиков и антимонопольное законодательство. Так, в требования конкурса включены нормы, создающие необоснованные препятствия для одних перевозчиков и дающие явное преимущество другим. Кроме того, ФАС признала необоснованным отказ департамента в участии в конкурсах ООО «ТК Афанасий Никитин».

Департаменту (а теперь уже министерству) транспорта и связи выдано предписание об устранении нарушения антимонопольного законодательства и о совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции при проведении конкурсов по межмуниципальным маршрутам перевозок Тверской области.

www.afanasy.biz



ГУП «МОСГОРТРАНС»

ГУП «Мосгортранс» – основной в столице и крупнейший в Европе оператор системы наземного городского пассажирского транспорта

Услугами городского наземного общественного транспорта столицы ежедневно пользуются около 4,5 млн человек, что составляет примерно 35 % общего объема пассажироперевозок, осуществляемых в городе общественным транспортом.

В рабочие дни на улицы Москвы выходит 6 600 единиц подвижного состава ГУП «Мосгортранс», в том числе более 4,5 тыс. автобусов, 1350 троллейбусов и 730 трамваев.

Технический парк ГУП «Мосгортранс» постоянно обновляется: приобретается подвижной состав, адаптированный для пожилых людей, инвалидов и других маломобильных граждан. Новый подвижной состав имеет низкий уровень пола, оборудован системой кондиционирования салона, оснащен системами видеонаблюдения и спутниковой навигации.

На сегодняшний день предприятие обслуживает 757 маршрутов, из них 627 автобусных, 89 троллейбусных и 41 трамвайный. Общая длина маршрутной сети – 7862,6 км.

В структуру предприятия входит 47 филиалов, в том числе 5 трамвайных депо, 7 троллейбусных парков, 19 автобусных парков и Филевский автобусно-троллейбусный парк, а также службы, обеспечивающие работу наземного городского пассажирского транспорта.

ГУП «Мосгортранс» – это 40-тысячный коллектив профессионалов, чья работа направлена на создание комфортных и безопасных условий для проезда пассажиров. 46 % коллектива составляют водители, в том числе линейные – 38 %, около 21 % – руководители, управленцы, остальные 33 % – квалифицированные рабочие разных специальностей.

Предприятие является активным членом российских и международных общественных транспортных союзов и объединений.

История ГУП «Мосгортранс»

История ГУП «Мосгортранс» начинается 31 июля 1958 г. В этот день решением Мосгорисполкома было образовано Управление пассажирского транспорта Москвы (УПТМ) посредством слияния действовавших на тот момент Трамвайно-троллейбусного управления и Управления пассажирского автотранспорта.

Все 3 основных вида наземного массового общественного маршрутного транспорта г. Москвы – автобус, троллейбус, трамвай – были организационно объединены в единый производственно-технологический комплекс Управление пассажирского транспорта.

Вновь образованное транспортное предприятие, наследником которого является ныне существующее ГУП «Мосгортранс», стало крупнейшим в России оператором городских пассажирских перевозок.

Годовой объем перевозок УПТМ в 1960 г. составлял 2 млрд 669 млн пассажиров (72,6 % от общего объема, выполняемого всеми видами транспорта в городе), парк транспортных средств насчитывал 5 800 единиц (1 776 вагонов трамвая, 1 360 троллейбусов и 2 665 автобусов).

В состав УПТМ на момент его образования входило 8 трамвайных депо, 4 троллейбусных и 7 автобусных парков, Служба пути, Служба движения, Служба тя-



говых подстанций, 4 ремонтных завода (СВАРЗ, Троллейбусный ремонтный завод, Электромеханический инструментальный завод, Термитно-стрелочный завод) и другие подразделения.

В течение 1990–2008 гг. в структуре Мосгортранса неоднократно происходили изменения. С 1 октября 1991 г. ММПО «Мосгортранс» преобразовали в Комитет пассажирского транспорта г.Москвы, в ведение которого передали маршрутный таксомоторный транспорт (маршрутные такси). Председателем комитета назначили Александра Ульянова.

10 февраля 1992 г. Комитет пассажирского транспорта лик-

видировали, вывели из его состава предприятие легкового автотранспорта и на базе комитета образовали муниципальную компанию «Мосгортранс», президентом которой также назначили А.Ульянова.

14 февраля 1994 г. МК «Мосгортранс» переименовали в государственную компанию «Мосгортранс», в состав которой вошло 62 предприятия.

Постановлением Правительства Москвы от 21 ноября 2001 г. № 928 государственная компания «Мосгортранс» была переименована в государственное унитарное предприятие «Мосгортранс» с преобразованием отдельных подразделений. Экс-

плуатационные и ремонтные предприятия, службы и другие подразделения получили наименование «дочернее государственное унитарное предприятие» (ДГУП). Вскоре ДГУПы преобразовали в филиалы ГУП «Мосгортранс».

В 2002 г. генеральным директором ГУП «Мосгортранс» был назначен Павел Златин, в 2004 г. – Виктор Прохоров, в 2006-м – Петр Иванов.

В 2007 г. в состав ГУП «Мосгортранс» вошел Зеленоградский автокомбинат; МосгортрансНИИпроект выделен в отдельное предприятие.

Сегодня в состав ГУП «Мосгортранс» входит 47 филиалов.

Генеральный директор ГУП «Мосгортранс»

Иванов Петр Валерьевич

Родился в 1970 г.

Окончил Государственную финансовую академию по специальности «Международные экономические отношения», Московскую государственную юридическую академию по специальности «Юриспруденция». Кандидат экономических наук. С 1991 г. работал в финансово-кредитных структурах г.Москвы.

В сентябре 1998 г. перешел в систему управления городским общественным транспортом, работал заместителем генерального директора ГУП «Мосгортранс», заместителем руководителя Департамента транспорта и связи города Москвы. С июня 2006 г. Петр Иванов – генеральный директор ГУП «Мосгортранс».

Почетный работник Российского автотранспортного союза, отмечен благодарственными письмами Управления делами Президента, Министерства транспорта Российской Федерации, Оргкомитета «Победа» (2010 г.). Победитель национальной общественной премии транспортной отрасли России «Золотая колесница – 2010» в номинации «Руководитель года транспортной отрасли России».

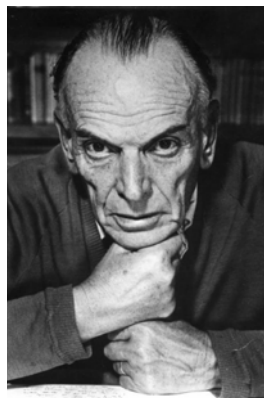


Интересные люди в истории «Мосгортранса»



Известный советский деятель Михаил Калинин начинал слесарем на Миусской тяговой подстанции, где в память об этом висит мемориальная доска. Во время событий 1993 г. в доску попала пуля, остался след.

В 1943 г., уже будучи Председателем Президиума Верховного Совета СССР, Михаил Калинин подписал благодарность Сокольническому вагоноремонтному заводу, входящему в состав Мосгортранса, за производство боеприпасов во время Великой Отечественной войны.



В 20-е годы прошлого века на нашем предприятии работал водителем трамвая писатель Константин Паустовский, воспоминания об этом периоде отражены в его произведениях.



Нынешний префект ЮВАО Владимир Зотов в свое время руководил 11-м автобусным парком.

На Котельническом вагоноремонтном заводе работал слесарем актер Евгений Моргунов.



Ну а самая известная работница Мосгортранса – актриса Ольга Аросева. Для того, чтобы достаточно профессионально управлять троллейбусом в фильме «Берегись автомобиля», она закончила специальные курсы вождения.

Новости

Автостанция «Орехово» передана в управление ООО «Русские Автобусные Линии»

Совместный проект с ГУП «Мосгортранс»

По итогам прошедшего 16 декабря 2011 г. совещания в ГУП «Мосгортранс» было принято решение о передаче Компании «Русские Автобусные Линии» автостанции «Орехово». Передача автостанции была произведена в рамках реализации совместного проекта «Организация движения и парковки

в г. Москве автобусов, осуществляющих регулярные межсубъектные и международные перевозки с использованием отстойно-разворотных площадок, конечных станций наземного городского транспорта как мини автобусных вокзалов» группой компаний «Русские Автобусные Линии» и ГУП «Мосгортранс». Автостанция находится на юге столицы, рядом со станцией метро «Орехово» на Шипиловском проезде.

Специалисты ГК «РАЛ» уже начали работу по привлечению новых перевозчиков, находящихся в Южном округе Москвы.



Планируется развить дальше маршруты южного направления и ближнего зарубежья.

В планах ГК «РАЛ» переориентация перевозчиков, работающих под видом заказных перевозок у станции метрополитена.

Приглашаем к сотрудничеству транспортные компании.

МОСКОВСКИЙ АВТОБУС

Первые 8 автобусов марки «Лейланд» на 28 мест каждый столичное Министерство жилищно-коммунального хозяйства (МЖКХ) получило из Англии 21 и 22 июля 1924 г. Для эксплуатации новой техники был выделен персонал в 45 человек и гараж на углу Б. Дмитровки и Георгиевского переулка.

Первые попытки организации автобусного сообщения (автоомнибусов) проводились еще до революции: непродолжительное время они эксплуатировались в небольшом количестве (от 1 до 5) в Архангельске (лето 1907 г.), Санкт-Петербурге (ноябрь 1907 и 1913 гг.), Москве (1908 г.), Коканде (1914 г.), Одессе и др.

В Москве перевозка пассажиров автобусами была организована предпринимателем А.И. Бузниковым, с использованием двух 10-местных австрийских машин. 13 июля 1908 г. эти автобусы вышли на маршрут от Петровского парка по Петербургскому шоссе к усадьбе Покровское-Глебово, т. е. в дачный загородный район. Позднее были открыты линии от Семёновской заставы к Измайловскому зверинцу и от Марьиной Рощи в Останкино.

Потребности в перевозках населения быстро растущего города диктовали свои условия, и МЖКХ было принято решение в дополнение к перегруженной трамвайной сети Москвы организовать регулярное автобусное сообщение.

Трасса первого регулярного маршрута была утверждена Моссоветом и проходила от Ка-

ланчевской площади через Мясницкую улицу до Александровского вокзала (ныне Белорусского). Движение автобусов по этой линии открылось 8 августа 1924 г.

Вот как писала об этом газета «Рабочая Москва» за 9 августа 1924 г.:

«Вчера в 12 часов в Москве открылось регулярное автобусное сообщение от Каланчевской площади до Тверской заставы. Весь маршрут в 8 верст разбит на 4 станции и 13 остановок, в пути – 25–27 минут. По линии курсируют 8 автобусов с интервалом 6–8 минут. Плата за одну станцию 10 копеек. В ближайшее время МЖКХ получает из-за границы еще 8 автобусов, которыми будет обслуживаться вторая линия. Автобус облегчит работу трамвая».

В 1925–1926 гг. большинство автобусов стояло под открытым небом, так как гараж не мог вместить все машины. В 1926 г. МКХ выделило под новый, более обширный гараж площадку на Большой Ордынке, дом 40, куда и был переведен весь под-

вижной состав, а старый парк в Георгиевском переулке был передан СНК. За эти 2 года московские автобусы перевезли уже 32,6 млн пассажиров (трамвай – 467,7 млн). Продолжалось поступление новых машин, преимущественно «Лейландов».

В 1927 г. началось строительство специализированного автобусного парка-гаража на 125 машин «Лейланд» на Бахметьевской улице, который был окончательно сдан в эксплуатацию в 1929 г. Тогда же в Московский отдел коммунального хозяйства стали поступать **первые** советские автобусы: их выпускали Ярославский автозавод (сначала Я-3, затем Я-6 на 36 мест на базе грузовика Я-5) и завод АМО в Москве (АМО-4 на 26 мест с 1931 г. и АМО-Ф-15 на 28 мест с 1932 г.). Завод АМО в 1931 г. был переименован в автозавод им. Сталина или ЗИС, и эта аббревиатура дала название всем последующим маркам автобусов этого завода.

В 1934–1938 гг. автобусное сообщение получило наибольшее развитие в довоенное время – автобус охватил не только окраины города, где



<http://oldmos.ru>

не было трамвая и троллейбуса, но и центральные магистрали, особенно те, где в 1936–1937 гг. были сняты трамвайные пути. Автобус на следующий же день после снятия трамвая заменял его. В конце 1937 г. в Москве работал 41 автобусный маршрут. Кроме того, функционировали два ночных маршрута: «Б» (по Садовому кольцу) и № 24 (площадь Свердлова – автозавод им. Сталина).

В начале войны подавляющая часть подвижного состава и ремонтно-технической базы стала обслуживать военное ведомство: около 800 автобусов были переданы РККА, большая часть оставшихся обслуживала гостиницы и нужды МПВО. Бахметьевский автобусный парк был переоборудован в центральные авторемонтные ма-

Автобус ЗИС-16



Автобус ЗИС-154

стерские (ЦАРМ), на которых ремонтировались фронтные машины. В январе 1942 г. СНК СССР поручил Моссовету формирование колонны из 40 автобусов для вывоза жителей осажденного Ленинграда. По льду Ладожского озера водители перевезли 169 тыс. ленинградцев-блокадников.

С февраля 1945 г. началась работа по восстановлению автобусного хозяйства и капитальному ремонту самих автобусов, возвращенных с фронта и находившихся в частичной консервации в автобусных парках. Одновременно с ремонтом началось восстановление автобусного движения.

К концу 1945 г. было вновь открыто 15 автобусных маршрутов общей протяженностью 155 км. 403 автобуса перевезли в 194 г. 45,8 млн пассажиров (в 1943 г. – только 9,1 млн). А в 1946 г. число автобусов было доведено до 600 за счет ремонта старого парка техники, а число маршрутов – до 32 (протяженностью 322 км). Было перевезено уже 123,2 млн пассажиров. В 1947 г. было дополнительно открыто 7 новых маршрутов.

После войны стало ясно, что старые машины ЗИС-8 и ЗИС-16 с деревянным кузовом и стальной обшивкой не удовлетворяют возросшим пассажиропотокам и техническим стандартам времени. Поэтому в конце 1945 г. было решено создать новую модель автобуса. Эту задачу возложили на автозавод им. Сталина, который и спроектировал его уже через год. Это был первый отечественный автобус марки ЗИС-154 на 34 сидячих и 26 стоячих мест, имевший дизельный двигатель ЯАЗ-204 с электриче-

ской передачей, цельнометаллический кузов вагонного типа и четырехстворчатые двери с пневмоприводом.

Первый опытный образец этой машины был выпущен с конвейера завода в конце декабря 1946 г. В начале июля 1947 г. первая серийная партия новых автобусов начала эксплуатироваться на первом маршруте (пл. Свердлова – Белорусский вокзал). Вторая партия из 25 автобусов вышла на улицы в дни 800-летия столицы – в сентябре 1947 г.

В связи с интенсивным снятием трамвайных линий и заменой их автобусным сообщением, а также из-за быстрого роста застройки окраин столицы в послевоенное время, куда проще всего было пускать автобус, а не вести дорогостоящие трамвайные и троллейбусные линии, значение автобусного транспорта сильно возросло. В 1949–1959 гг. доля автобуса во всех перевозках возросла с 10 до 27 % (в 1958 г. автобус обогнал в этом отношении троллейбус, а в 1959 г. и трамвай). Этот процесс продолжался и в 1960-е годы, когда строительство новых троллейбусных линий и метрополитена сильно отставало от темпов роста новых жилых массивов. К 1963 г. объем перевозок на автобусе почти сравнялся с объемами перевозок на метрополитене. К этому времени автобусный транспорт в Москве стал вторым по значению видом городского транспорта и практически главным видом транспорта в новых жилых массивах.

Город расширялся, и не очень вместительные машины ЗИС-155, имевшие к тому же ряд конструкционных де-

фектов, не могли уже справиться с растущим пассажиропотоком. Поэтому еще в 1956 г. начались испытания новой модели автобуса ЗИЛ-158. В 1957 г. поступили первые автобусы с Павловского автозавода ПАЗ-652. К Международному фестивалю молодежи и студентов в Москве (июль того же года) была выпущена специальная партия автобусов ЗИЛ-158, а первый серийный автобус этого типа появился на улицах города в октябре. В феврале 1958 г. их уже было 200, они стали быстро заменять ЗИС-155. К концу 1959 г. число ЗИЛ-158 превысило число ЗИС-155. Последние автобусы ЗИС-155 покинули улицы Москвы в 1962 г. С 1961 г. производство автобусов ЗИЛ-158 было переведено на Ликинский завод в Подмосковье.

В середине 1960-х гг. основной маркой автобуса в Москве стал ЗИЛ-158 (или ЛиАЗ-158). В 1963–1966 гг. в городе было открыто 68 новых автобусных маршрутов, преимущественно в новых жилых массивах на окраинах Москвы. Число автобусов увеличилось с 3312 до 4480. Во второй половине 60-х автобус являлся почти единственным средством сообщения из города в новые жилые районы Нагатино, Медведково, Ленино-Дачное, Тушино. Здесь на самых загруженных маршрутах с 1968 г. началась активная смена старых машин ЗИЛ-158 на автобусы ЛиАЗ-677.

В марте 1968 г. в Воронцово был сдан новый автобусный парк на 500 мест, сюда полностью перевели 1-й автобусный парк с Дружинниковской улицы, так как на его месте началось строительство нынеш-

него Белого дома. 1 декабря 1970 г. в районе Каложина-Черницына был открыт 10-й автобусный парк на 400 машин ЛиАЗ-677, а в июле 1971 г. – 11-й автобусный парк в Химках-Ховрине также на 400 машин (сюда наряду с ЛиАЗ-677 поступили и «Икарус-180»). Число городских автобусных маршрутов в конце 1968 г. перевалило за 200. В 1975–1993 гг. автобус по-прежнему удерживал ведущую роль в перевозках среди всех видов наземного городского транспорта, его доля возросла до 36 % в 1988 г. С конца 1970-х гг. в Москве стали эксплуатировать первые машины большой вместимости – «Икарус-280», сочлененные машины. ЛиАЗ-677 использовался на менее напряженных линиях.

Экономический кризис начала 1990-х гг. наиболее сильно ударил по автобусному транспорту: поступления новых автобусов практически были прекращены, закупки запчастей сведены до минимума. Зависимость от импорта привела к резкому уменьшению числа автобусов и выпуска их на линию.

Некоторое улучшение работы автобуса стало наблюдаться в 1994–1996 гг. Хотя инвентарь автобусов в это время остался практически на прежнем уровне, выпуск автобусов на линию стал постепенно увеличиваться (3946 машин в 1994 г. и 4213 – в 1995 г.), были восстановлены некоторые ранее отмененные маршруты, так что в начале 1996 г. работали 442 маршрута (а не 415, как в 1993 г.). За эти 2 года были организованы новые маршруты в районах массовой жилой застройки Жулебино, Митино, Марьинский парк,



Автобус ПАЗ-652



Автобус ЗИЛ-158



Автобус Икарус-180



Автобус Икарус-280

Южное Бутово, Новокосино. В декабре 1996 г. была введена в эксплуатацию первая очередь нового 18-го автобусного парка в Теплом Стане.

По материалам сайта
ГУП «Мосгортранс»

РЕЗОЛЮЦИЯ КОНФЕРЕНЦИИ «ПЕРЕВОЗКА ПАССАЖИРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ: ОПЫТ, СОЦИАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ, ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И ЭФФЕКТИВНОСТИ»

25 октября 2011 года в МВЦ «Крокус Экспо» в рамках **Международного автотранспортного форума МАФ** – прошла Конференция на тему: **«Перевозка пассажиров автомобильным транспортом: опыт, социальные аспекты, пути повышения безопасности и эффективности»**.

В работе Конференции приняли участие более 250 человек – представители федеральных ведомств, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, территориальных органов ФСНТ, руководители и владельцы автовокзалов, руководители ассоциаций, союзов, некоммерческих партнерств, автотранспортных предприятий.

В обсуждении вопросов Конференции выступили: Шапошников Александр Борисович – Президент Ассоциации предприятий автотранспорта Владимирской области, Москвичев Станислав Валерьевич – член Совета АСМОП (Московский областной транспортный союз), Саранчук Лилия Марковна – Исполнительный директор союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области, Лоран Борис Олегович – председатель Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов, Рахманов Александр Игоревич – заместитель генерального директора ООО «Алгоритм», Толстухин Владислав Дмитриевич – исполнительный директор ООО «ТрансВей», Фролов Сергей Владимирович – президент УК «Славянка», Бирюкова Валентина Денисовна – НП «Объединение перевозчиков Республики Мари Эл», Храпач Сергей Валентинович – Председатель Правления Ассоциации «ОМПП «Межрегионавтотранс», Крючков Вячеслав Валентинович – первый вице-президент НП ЕТС «Российские автобусные линии», Хакимов Раис Салихович – Президент ассоциации «Межрегиональный автотранспортный союз» г. Самара и др.

Участники Конференции в ходе обсуждения докладов и выступлений выработали следующие предложения к органам государственной власти Российской Федерации направленные на формирование законодательно-правовой базы обеспечивающей безопасность и качество предоставляемых услуг по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом, снижения административного давления на автотранспортный бизнес, снижения неоправданных финансовых обременений на автомобильный транспорт:

1. Скорейшее принятие федерального закона «Об основах организации регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и о внесении

изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

2. Пересмотреть сроки обязательного оснащения автобусов аппаратурой спутниковой навигации, предусмотрев не менее одного года с момента опубликования порядка оснащения транспортных средств аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС, а также тахографами, предусмотренного Постановлением Правительства РФ от 10 сентября 2010 г. № 706 «О внесении изменений в технический регламент о безопасности колесных транспортных средств». Соответственно внести изменения в Постановление Правительства РФ от 27 сентября 2011 г. № 790 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 30 октября 2006 г. № 637».

3. При разработке порядка оснащения транспортных средств аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС предусмотреть, что в случае установления требований к оборудованию, существенно ограничивающих для перевозчика выбор на рынке поставщика, а также передачи данных от т/с более чем в один адрес, финансирование приобретения такого оборудования, а также оплата трафика телефонным компаниям, осуществляется за счет средств бюджетов субъектов РФ, муниципальных образований, предъявивших такие требования.

4. При разработке порядка оснащения транспортных средств тахографами, предусмотренного Постановлением Правительства РФ от 10 сентября 2010 г. № 706 «О внесении изменений в технический регламент о безопасности колесных транспортных средств» исключить обязательность применения тахографов в перевозках в городском и пригородном сообщении. Связать обязательность оснащения ими т/с с возможностью выполнения тех же функций аппаратурой спутниковой навигации.

5. Внести изменения в «Положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом...» (постановление Правительства РФ от 30 октября 2006 г. № 637) в части уточнения норм п. 4б, относящихся к условиям лицензирования – привести в соответствие с требованиями части 4 статьи 8 ФЗ от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности».

6. Внести изменения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в целях недопущения эксплуатации несанкционированных автобусных маршрутов, а также добиваться от органов исполнительной власти и органов государственного контроля и надзора неукоснительного применения, вновь вводимых норм в целях пресече-

ния возможности перевозок пассажиров по регулярным маршрутам под видом заказных.

7. Внести изменения в федеральное законодательство, наделяющие органы государственной власти субъектов РФ и муниципальных образований полномочиями по регулированию процесса посадки/высадки пассажиров при осуществлении перевозок по заказам.

8. От имени форума обратиться к органам государственной власти, осуществляющим функции по подготовке и принятию нормативных, правовых актов, программ развития транспорта на федеральном уровне, в субъектах РФ, муниципальных образований к более широкому привлечению транспортной общественности, транспортных союзов, предприятий пассажирского автотранспорта к обсуждению этих документов, о включении их в состав комиссии, экспертных советов и рабочих групп по правовой, антикоррупционной экспертизе. В ряде случаев целесообразно проработать мероприятия по законодательному обеспечению участия некоммерческих отраслевых объединений в решении основных вопросов организации транспортного обслуживания населения.

9. Внести изменения в Федеральный закон «О страховых взносах в пенсионный фонд Российской Федерации, Фонд социального страхования Российской Федерации, Федеральный Фонд обязательного

медицинского страхования и территориальные Фонды обязательного медицинского страхования» № 212-ФЗ от 24.07.2009 г., обеспечивающие льготный тариф для предприятий пассажирского автомобильного городского транспорта, а именно 26 % для предприятий, работающих на общей системе налогообложения и 14 % для предприятий, применяющих упрощенную систему налогообложения.

10. Создать равные условия для освобождения от НДС для перевозчиков различных форм собственности, осуществляющих перевозки пассажиров транспортом общего пользования, вне зависимости от форм тарифообразования, внести изменения в ст.149 НК РФ, освободив от уплаты НДС услуги по регулярным перевозкам в городском и пригородном сообщении.

11. Создать условия для расширения возможности предприятиям по применению Упрощенной системы налогообложения. В этой связи внести единовременные изменения в 26.2 Главу Налогового Кодекса РФ, обеспечивающие:

- увеличение предельной численности работников со 100 человек (пп.15 п.3) до 200- 250 человек;
- увеличение лимита годового дохода налогоплательщика с 60 млн.рублей (п.4.1) до значения не ниже 100 млн.рублей;

12. Вернуть лицензирование перевозки пассажиров и багажа по заказам.

СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В ОБЛАСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ СОЗДАНИЯ В ГОРОДЕ МОСКВЕ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ С ОБУСТРОЙСТВОМ ПРИЛЕГАЮЩИХ ТЕРРИТОРИЙ

г. Москва «10» ноября 2011 г.

Правительство города Москвы, именуемое в дальнейшем «**Правительство**», в лице Мэра города Москвы Собянина Сергея Семеновича, действующего на основании Устава города Москвы, и открытое акционерное общество «Российские железные дороги», именуемое в дальнейшем «**ОАО «РЖД»**», в лице Президента Якунина Владимира Ивановича, действующего на основании Устава, совместно либо раздельно именуемые соответственно «**Стороны**» либо «**Сторона**», учитывая заинтересованность Сторон в сохранении и развитии взаимовыгодного сотрудничества на долгосрочной и стабильной основе, заключили настоящее Соглашение о нижеследующем.

Раздел 1. Общие положения

1.1. Предметом настоящего Соглашения является сотрудничество Сторон в области совместной реализации проектов создания в городе Москве транспортно-пересадочных узлов на базе железнодорожных вокзалов/станций и станций метрополитена с обустройством прилегающих территорий (далее – Проекты) в целях обеспечения транспортной безопасности, более полного удовлетворения потребностей населения и повышения качества обслуживания и организации дополнительных услуг для пассажиров.

1.2. Объектами взаимодействия Сторон являются железнодорожные вокзалы/станции и станции метрополитена, перечисленные в приложении 1.

1.3. Для целей настоящего Соглашения:

1.3.1. Под транспортно-пересадочным узлом (далее – ТПУ) понимается созданные при использовании инновационных технологий и современных систем управления комплексы зданий, строений и сооружений, обеспечивающих взаимодействие пассажиропотоков различных видов транспорта, комфортные и безопасные условия пересадки пассажиров с одного вида транспорта на другой, с обустройством прилегающей территории.

1.3.2. Под обустройством прилегающих территорий понимается комплекс мероприятий по:

- созданию на базе железнодорожных вокзалов/станций и входов на станции метрополитена территорий с развитой общественно-деловой функцией, включая меры по улучшению качества перевозок, развитию предоставляемых пассажирам услуг по сопутствующим сервисам;
- организации движения транспорта, парковок общественного и личного автотранспорта, обеспечению беспрепятственного подъезда пассажиров к местам посадки-высадки;
- проведению организационных и инженерно-технических мероприятий по обеспечению транспортной безопасности, направленных на предупреждение противоправных действий физических лиц и исключение несанкционированных торговли и парковок автотранспортных средств.

Раздел 2. Порядок реализации проектов

2.1. Стороны выражают намерение осуществить реализацию Проектов в следующем порядке.

2.1.1. Организация разработки и согласования предпроектных обосновывающих материалов с учетом подготовки финансово-экономических расчетов целесообразности реализации проектов.

При подготовке предпроектных материалов предусматривается разработка схем движения первичных пассажиров (организация движения пассажиров, пешеходов, лиц с ограниченными возможностями) и организации дорожного движения, мероприятий по организации технологических процессов взаимодействия метрополитена, железнодорожного и автомобильного транспорта, обеспечению комплексной безопасности, улучшению условий для пребывания на ТПУ и прилегающих к ним территориях лиц с ограниченными возможностями, пассажиров с детьми и лиц пожилого возраста.

2.1.2. Организация разработки и согласования градостроительной и проектно-сметной документации.

Градостроительная проработка возможности размещения транспортно-пересадочных узлов на базе железнодорожных вокзалов/станций и станций метрополитена осуществляется согласно перечню проектов, перечисленных в приложении 1.

2.1.3. По результатам разработки предпроектной и градостроительной документации принимается решение о целесообразности дальнейшей реализации проектов, перечисленных в приложении 1.

2.1.4. Разработка и согласование организационно-правовых схем взаимодействия Сторон при реализации Проектов с определением источников и порядка финансирования Проектов, подготовка проектов соответствующих договоров и соглашений.

2.1.5. Организация проведения строительно-монтажных, пусконаладочных работ и иных работ по Проектам.

2.2. В целях реализации положений п. 2.1 настоящего Соглашения Стороны признают целесообразным осуществление в установленном порядке следующих мероприятий.

2.2.1. Создание организации – юридического лица для целей реализации Проектов, предполагая получение ею права на реконструкцию железнодорожных вокзалов/станций, права на развитие и застройку территорий, прилегающих к входам на станции метрополитена в соответствии с разработанной градостроительной и проектно-сметной документацией в рамках настоящего Соглашения.

2.2.2. Организация участия в уставном капитале созданной специальной проектной компании со стороны ОАО «РЖД» – ОАО «РЖД – Развитие вокзалов», со стороны Правительства – ГУП «Московский метрополитен» с отдельным согласованием размера долей участников Проекта в уставном капитале.

2.2.3. Организация финансирования Правительством и ОАО «РЖД» затрат на предпроектную и проектную документацию, инфраструктурную составляющую Проектов и мероприятий по обеспечению комплексной безопасности.

Раздел 3. Порядок взаимодействия Сторон

3.1. Стороны в месячный срок с даты подписания настоящего Соглашения определяют лиц, ответственных за его реализацию.

3.1.1. Стороны создают рабочую группу с привлечением независимых специалистов, в компетенцию которой входит разработка планов-графиков мероприятий и принятие решений, необходимых для успешной реализации настоящего Соглашения, и осуществление контроля за их исполнением (далее – Рабочая группа).

3.2. Стороны вправе привлекать, в соответствии с законодательством Российской Федерации, третьих лиц (подрядные, кредитные, страховые и иные организации) для реализации Проектов.

3.2.1. Порядок взаимодействия Сторон и привлекаемых ими третьих лиц определяется договорами и соглашениями, заключаемыми в развитие настоящего Соглашения и других договоров между Сторонами настоящего Соглашения в соответствии с законодательством Российской Федерации.

3.3. Сторонами будут предприниматься все необходимые меры, направленные на выполнение настоящего Соглашения, а также отдельных договоров и соглашений по Проектам, в соответствии с применимыми нормативными правовыми актами, включая законодательство о добросовестной конкуренции и об ограничении монополистической деятельности.

3.4. Сторонами будут предприниматься все необходимые меры, направленные на выполнение настоящего Соглашения, а также отдельных договоров и соглашений по Проектам, в соответствии с применимыми нормативными правовыми актами, включая

законодательство о добросовестной конкуренции и об ограничении монополистической деятельности.

3.5. Стороны осуществляют, в соответствии с законодательством Российской Федерации, взаимовыгодный обмен информацией по вопросам, связанным с реализацией настоящего Соглашения.

Раздел 4. Заключительные положения

4.1. Настоящее соглашение определяет основные принципы и направления сотрудничества сторон и не устанавливает для Сторон каких-либо гражданско-правовых обязательств.

4.2. Настоящее Соглашение вступает в силу со дня его подписания Сторонами и действует до полного исполнения Сторонами своих обязательств.

4.3. Расторжение настоящего Соглашения возможно по взаимному согласию Сторон.

4.4. Все изменения и дополнения к настоящему Соглашению действительны, если они совершены в письменной форме и подписаны уполномоченными представителями обеих Сторон.

4.5. Разногласия между Сторонами по реализации настоящего Соглашения разрешаются путем переговоров.

Настоящее Соглашение составлено в двух экземплярах, имеющих одинаковую юридическую силу, по одному экземпляру для каждой из Сторон.

Мэр Москвы
С.С. Собянин

Президент ОАО «РЖД»
В.И. Якунин

Приложение 1
к Соглашению о сотрудничестве
в области реализации проектов создания в городе Москве
транспортно-пересадочных узлов с обустройством
прилегающих территорий от 10 ноября 2011 г. № _____

ПЕРЕЧЕНЬ

железнодорожных вокзалов/станций и станций метрополитена – объектов взаимодействия Сторон по соглашению о сотрудничестве в области реализации проектов создания в городе Москве транспортно-пересадочных узлов с обустройством прилегающих территорий

1. Платформа Бирюлево-Пассажирская	26. Станция метро «Кунцевская»
2. Платформа Бирюлево-Товарная	27. Станция метро «Курская»
3. Платформа Гражданская	28. Станция метро «Люблино»
4. Платформа Дегунино	29. Станция метро «Медведково»
5. Платформа Лианозово	30. Станция метро «Нагатинская»
6. Платформа Лосиноостровская	31. Станция метро «Новогиреево»
7. Платформа Лось	32. Станция метро «Новые Черемушки»
8. Платформа Маленковская	33. Станция метро «Парк Победы»
9. Платформа Матвеевская	34. Станция метро «Перово»
10. Платформа Москворечье	35. Станция метро «Петровско-Разумовская»
11. Платформа Новогиреево	36. Станция метро «Пионерская»
12. Платформа Очаково	37. Станция метро «Площадь Ильича» («Римская»)
13. Платформа Сетунь	38. Станция метро «Полежаевская»
14. Платформа Ховрино	39. Станция метро «Рязанский проспект»
15. Станция метро «Авиамоторная»	40. Станция метро «Семеновская»
16. Станция метро «Аннино»	41. Станция метро «Славянский бульвар»
17. Станция метро «Бабушкинская»	42. Станция метро «Сокол»
18. Станция метро «Бибирево»	43. Станция метро «Сходненская»
19. Станция метро «Бульвар Дмитрия Донского»	44. Станция метро «Таганская»
20. Станция метро «Варшавская»	45. Станция метро «Текстильщики»
21. Станция метро «Волгоградский проспект»	46. Станция метро «Теплый Стан»
22. Станция метро «Востряково»	47. Станция метро «Тимирязевская»
23. Станция метро «Выхино»	48. Станция метро «Тушинская»
24. Станция метро «Дмитровская»	49. Станция метро «Филевский парк»
25. Станция метро «Красногвардейская»	50. Станция метро «Фили»

51. Станция метро «Царицыно»
52. Станция метро «Щелковская»
53. Станция метро «Щукинская»
54. Станция метро «Электrozаводская»
55. Станция метро «Ясенево»

СОГЛАСОВАНО:

Заместитель мэра в Правительстве Москвы	_____	Сергунина Н.А. «__» _____ 2011 г.
Заместитель мэра в Правительстве Москвы	_____	Лямов Н.С. «__» _____ 2011 г.
Заместитель мэра в Правительстве Москвы	_____	Хуснуллин М.Ш. «__» _____ 2011 г.
Начальник Дирекции железнодорожных вокзалов – филиала ОАО «РЖД»	_____	Абрамов С.Б. «__» _____ 2011 г.

ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

- ◆ Организации - члены Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»;
- ◆ Организации - члены Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов;
- ◆ Пассажирские 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 его территориальные управления;
- ◆ Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, территориальные управления государственного автодорожного надзора;
- ◆ Территориальные органы исполнительной власти 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: реализация автобусов, запасных частей, топлива; техническое обслуживание, ремонт, переоборудование автобусов; спутниковая навигация; страхование, реклама.