

ЗАЩИТА,
ПРОВЕРЕННАЯ
ВРЕМЕНЕМ



ОСНОВАНО В 1991 • С НАМИ НАДЕЖНЕЕ!

РЕСО–Гарантия – признанный лидер страхового рынка



Более 780 филиалов и офисов продаж во всех регионах Российской Федерации

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



Наивысший рейтинг финансовой надежности российского рейтингового агентства «Эксперт РА»

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

STANDARD
& POOR'S

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

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



Многократный лауреат главной страховой премии России «Золотая Саламандра»

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



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

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

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

2012

№ 5 сентябрь–октябрь



Перспективы
развития московского
транспортного узла

С НАМИ НАДЕЖНЕЕ!

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

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

Открытое акционерное общество
коммерческий банк развития газовой промышленности Севера

«СЕВЕРГАЗБАНК»

Лицензия Центрального Банка РФ № 2816

www.severgazbank.ru

Время заводит!



Вместе
с ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК»!

Кредитные и лизинговые программы

Московский филиал:

121069 г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 2/62, стр. 4

Тел.: +7 (495) 796-92-56



ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

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



РОССИЙСКИЕ АВТОВОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 ГОДА

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

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

Периодичность выхода:
от 6 до 12 выпусков в год

Тираж: 1000 экз.

Распространение: подписка и целевая рассылка
Регион распространения: Москва и регионы, страны СНГ и ЕС

Экспертный совет:

Винокуров Б.А. – президент Московского областного транспортного союза

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

Енин Д.В. – к.т.н., заведующий научно-исследовательским отделом ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»

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

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

Левятов А.И. – член правления НП «Развитие автовокзалов страны»

Липсиц Л.М. – директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта

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

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

Старовойтов О.И. – президент Российского автотранспортного союза

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

Главный редактор: Б.О. Лоран

Шеф-редактор: В.А. Зайцев

Советник главного редактора: Г.Д. Шахматов

Отдел рекламы: А.Е. Лоран, О.В. Козко

Юридическое сопровождение:

М.М. Желыбинцева, В.Н. Михайкин

Отдел подписки и распространения:

А.А. Голощук, С.Н. Маракулин

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

Фотограф: Ю.П. Данченко, Д.П. Юдин

Дизайн и верстка: Т.Ю. Котелкина

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

Ответственный секретарь: С.И. Жаркова

Адрес редакции:

119571, г. Москва,

Ленинский проспект, д. 158, офис 310

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

E-mail: info@rosbuslines.ru

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

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

Цена свободная.

Подписано в печать 10.10.2012 г.

Отпечатано в типографии

ООО «КНТ СинемаПринт», Москва,

117485, ул. Бултерова, д. 4, к. 3; тел.: +7 (495) 627-55-58

СЛОВО РЕДАКТОРА

2

ТЕМА НОМЕРА

- ◆ Дмитрий Медведев искал средства для транспортной системы столичного региона 3
- ◆ Совещание по вопросу развития Московского транспортного узла 5

ПЕРСОНА

- ◆ Плюс 100 миллионов пассажиров 13

ДТ И РДТИ

- ◆ «Кирпич» для нелегала 15
- ◆ Перевозчиков ждет тотальный контроль 17
- ◆ Кирилл Бесценко о межрегиональных пассажирских перевозках 28

ГЕРОИЧЕСКОЕ ПРОШЛОЕ

- ◆ Выступление Владимира Путина на церемонии вручения грамот «Город воинской славы» Малоярославец и Можайску 19

НП «РАЗВИТИЕ АВТОВОКЗАЛОВ СТРАНЫ»

- ◆ Новые Партнеры 33
- ◆ Рабочая встреча руководства Партнерства 34

НОВОСТИ

- ◆ Открытое заседание в Ярославле 21
- ◆ Собянин назвал «проблемой» маршрутные такси Москвы 40
- ◆ Законопроект о навигационной деятельности 40
- ◆ При возгорании междугороднего автобуса в Москве погибла семейная пара 41
- ◆ Директор пермского автовокзала разбазарил почти 2 миллиона рублей 45
- ◆ Десять маршрутов автобусов-полуэкспрессов появится в Москве 49
- ◆ Привокзальная площадь Оренбурга лишилась незаконного шлагбаума 56
- ◆ На автовокзале рухнула крыша 56

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ

- ◆ Расширенное заседание Координационного совета 22
- ◆ «Заблуждение, что в России самые дорогие дороги». Интервью с Министром транспорта М. Соколовым 24

ПАРТНЕРЫ

- ◆ В Норильске открылся филиал ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» 35

СТРАХОВАНИЕ

- ◆ Новое обязательное страхование 38
- ◆ РЕСО-гарантия 44

АВТОВОКЗАЛЫ

- ◆ Смоленский автовокзал: шаг – вперед, два – назад, или взгляд на проблему изнутри 46

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

- ◆ Реализация мероприятий по обеспечению транспортной безопасности на автомобильном транспорте 48
- ◆ Ставропольский транспорт оснастят системой «Безопасный автобус» 50

ПАСПОРТ МАРШРУТА

- ◆ Как согласовать паспорт автобусного маршрута 51

БУДНИ

- ◆ Определены первые 12 ж/д станций в Подмосковье, где построят перехватывающие парковки 55

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

- ◆ Из интервью гендиректора ГУП «Мосгортранс» П. Иванова 57

СТАТИСТИКА

59

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

60



Уважаемые читатели!

Начался период активной политической и законодательской деятельности. Летняя суета перешла в фазу прохладной осени. Подводятся итоги высокого сезона межсубъектных автобусных перевозок. Появляются в нашем сообществе новые идеи. Например – возвращение лицензии на заказные автобусные перевозки. Объективно это будет рычаг не только в виде штрафов, а еще в виде прекращения деятельности тех перевозчиков, кто заказными прикрывает регулярные. Также с большим энтузиазмом продолжается весенняя дискуссия о внесении послабления для автовокзалов в рамках исполнения ФЗ-16, так как сам закон несовершенен и неконкретен в отдельных моментах и как следствие создает тупиковые ситуации между надзорными органами и ОТИ. Возросла актуальность появления законного статуса автостанции как объекта транспортной инфраструктуры и не столько по объему пассажиропотока, сколько по ее расположению, значению и принадлежности к той или иной сети ОТИ. Также вернулся вопрос о требовании к инфраструктуре автовокзала не из расчета объема суточного пассажиропотока, а из более детальных показателей, так как специфика регионов и современных межсубъектных перевозок диктует уже другие требования к объектам.

На встрече с коллегами из Екатеринбурга выяснилось, что у них разработан такой же, как и Московский, проект по размещению автовокзалов в городе. Принцип – ближе к границам города и компактные объекты для обслуживания потоков по вылетным магистралям. Это опять напоминает нам, что здравый смысл, требования рынка и потребности пассажиров в крупных городах едины. Поэтому, коллеги, надо постоянно обмениваться опытом, чтобы не терять время на тот путь, по которому уже кто-то прошел. Надо брать лучшее из наработок и развивать, улучшать, внедрять.

В этом номере журнала основной акцент сделан на развитие Московского транспортного узла. Мы считаем, что это пример не только слаженной работы руководства страны, министерств, губернаторов и главных транспортников Москвы и Московской области, это пример, а скорее даже сигнал для крупных городов – начинайте заранее готовить планы и перспективы развития дорожно-транспортной инфраструктуры своих городов. Идет интенсивное развитие страны, растет население, возрастает парк автомобилей и многое другое, что в скором будущем даст новую нагрузку на улично-дорожную сеть. Все транспортные проблемы Москвы уже частично есть в ряде крупных городов-миллионников. Будут и в других. Готовьте сани летом.

В свою очередь, призываем коллег по автотранспортной отрасли активнее подключаться к обсуждению и принятию конкретных предложений по развитию рынка.

Теперь о нашем профессиональном празднике.

Каждый год в последнее воскресенье октября мы отмечаем День автомобилиста – день признания важности и социальной значимости всех работников автомобильного транспорта и особенно – пассажирщиков. Благодаря вашей тяжелой, но такой необходимой работе для нашей страны обеспечиваются межсубъектные автобусные перевозки и работают автовокзалы. Огромная ответственность за жизнь и здоровье пассажиров и решение непростых задач в любую погоду и при любых условиях – это ваш профессиональный долг и гражданская позиция.

От всей души желаю вам крепкого здоровья, счастья, благополучия и успехов в профессиональной деятельности на благо нашей Великой Родины.

С уважением,

Борис Лоран

ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ИСКАЛ СРЕДСТВА ДЛЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ СТОЛИЧНОГО РЕГИОНА

Берегись, автомобиль

Вместо дорог столичным
и подмосковным водителям
власти предлагают электрички

Для осмотра платной дороги в обход Одинцово, которая призвана решить проблему автомобильных пробок в Подмоскowie, премьер Дмитрий Медведев прибыл на вертолете.

Премьер Дмитрий Медведев провел вчера совещание по развитию московского транспортного узла до 2020 года. На эти цели власти планируют потратить в общей сложности более 7 трлн руб. Вчера стало окончательно понятно, что при решении транспортной проблемы столицы основной акцент будет сделан не на расширение дорог и борьбу с пробками, а на развитие пригородного железнодорожного сообщения. Именно на электрички власти собираются пересадить автомобилистов в ближайшем будущем – другого способа борьбы с заторами власти не видят. На развитие железнодорожных перевозок уже не хватает око-

ло 100 млрд руб., и в ближайшее время чиновники должны придумать, откуда их взять.

«Сейчас жители столицы и области в среднем тратят на одну поездку больше часа, – обрисовал ситуацию премьер Дмитрий Медведев в ходе совещания, проходившего в шатре на строящейся платной трассе в обход Одинцово. – При этом средние скорости передвижения по городу крайне невысоки, не говоря уже об огромном количестве автомобилей во дворах, на тротуарах, где «живого» пространства практически не осталось. И пробки, и смог крайне отрицательно влияют на приток туристов, на инвестиционный климат в городе. Важнее то, что от этого страдает просто здоровье людей. Необходимо связать все усилия, которые предпринимаются городскими, областными и федеральными властями, повысить связанность и транспортную доступность как агломерации в целом, так и отдельных районов столицы и Подмоскowie».

Впервые проблема пробок в Московском регионе вышла



на федеральный уровень осенью 2010 года, после того как в Москве сменился мэр. Тогда Дмитрий Медведев (еще в статусе президента) собрал совещание в Кремле, где поручил проработать комплекс предложений по борьбе с заторами.

Для этого была разработана программа развития московского транспортного узла до 2020 года. Общий объем ее финансирования из всех источников (бюджет Москвы, области и федеральный бюджет) должен составить 7,2 трлн руб.

Как рассказал министр транспорта Максим Соколов, первый этап этой программы (до конца 2012 года) был направлен на «стабилизацию транспортной ситуации». По словам мэра Москвы Сергея Собянина, в столице уже ведется реконструкция семи вылетных автомагистралей; работы еще по девяти трассам начнутся в ближайшие годы; кроме того, до 2015 года должны быть построены три хорды – Северная, Северо-Восточная и Южная. За два года власти построили в столице 13 км линий метро, 6 станций, закупили 546 вагонов для метрополитена и организовали 700 тыс. парковочных мест.

Однако ключевым направлением, по словам господина Собянина, станет отнюдь не улучшение условий для по-



ездок в автомобилях. «Сегодня доля тех, кто ездит на личном транспорте (в Москве и Подмосковье. – «Ъ»), составляет 35–40%, – пояснил мэр. – Это, конечно, запредельное количество. Ни одна дорожная сеть, как бы мы ее ни реконструировали, такого количества машин вместить не может. Более того, этот поток еще с каждым годом нарастает». Основной акцент, по словам Сергея Собянина, должен быть сделан на развитие пригородных железнодорожных перевозок. По предварительным оценкам, электрички могут перевозить дополнительно 330 млн пассажиров в год (сейчас – 532 млн, что составляет около 10% от всех перевозок в московском транспортном узле). «Необходимо провести реконструкцию (железнодорожной инфраструктуры. – «Ъ»), чтобы пересадить этих пассажиров с частного транспорта на пригородное сообщение», – заявил мэр.

Работы по развитию пригородных перевозок будут проведены в несколько этапов. В первую очередь это развитие 54-километрового Малого кольца Московской железной дороги, по которому сейчас ходят только грузовые поезда. К 2020 году планируется пустить по нему электрички, которые будут перевозить 285 млн пассажиров в год. Еще один крупный проект – развитие радиальных железнодорожных направлений. Цель – обеспечение такой же интенсивности движения поездов, как в метро, уменьшение интервала между электричками с восьми до трех минут. Основная сложность заключается в том, что для этого придется строить новые главные пути на всех магистралях. Из-за

этого общая стоимость развития железнодорожного транспортного узла может составить около 1 трлн руб., что господин Собянин назвал «неподъемными ресурсами». Деньги на это планируется выделить из бюджетов Москвы, РЖД и по линии Минтранса.

Как заявил господин Собянин, на реализацию этого проекта не хватает около 96 млрд руб., а всего, как выяснилось на совещании, дефицит финансирования программы составляет до 48% от объема заложенных средств. Вчера чиновники предложили несколько сценариев того, как можно покрыть дефицит. Московский градоначальник считает, что можно заложить в бюджете до 2020 года ежегодное финансирование развития железнодорожной инфраструктуры в размере 17 млрд руб. (по действующим планам эти средства выделяются только до 2015 года). Министр финансов РФ Антон Силуанов, в свою очередь, предложил увеличить финансирование московского транспортного узла, перераспределив средства, которые выделяются на программу развития всей транспортной системы РФ (в 2013 году – 375 млрд руб.). Сейчас доля Московской агломерации составляет 16% от этой суммы. Господин Силуанов считает, что ее нужно увеличить. Кроме того, по данным Минфина, в 2012 году по линии Минтранса планируется общая экономия средств в размере 18 млрд руб. – их можно было бы пустить на транспортное развитие Москвы.

Что касается проблемы автомобильных пробок, то для ее решения господин Собянин предложил ограничить движе-

ние грузовиков в Москве. Такая идея уже звучала в начале 2011 года, однако после протестов представителей бизнеса от нее временно отказались. «В настоящее время на МКАД 30% машин составляют грузовые перевозки, из них практически половина – это транзит, – заявил мэр. – Поэтому мы предполагаем ограничить с 2013 года движение грузовых перевозок, а дальше уже по радиальным направлениям. В первую очередь речь идет о движении в дневное время». Губернатор Московской области Сергей Шойгу, в свою очередь, рассказал, что до 2020 года в области планируется реконструировать 18 железнодорожных переездов (построить тоннели или эстакады), которые сейчас закрыты для проезда суммарно на восемьдесят часов ежедневно. На это потребуется около 60 млрд руб. Еще 32 млрд руб. области понадобится на реконструкцию региональных дорог ежегодно. В связи с нехваткой средств господин Шойгу попросил «поддержки» у Дмитрия Медведева. Президент ОАО «Банк ВТБ» Андрей Костин, со своей стороны, предложил построить на условиях государственно-частного партнерства северный дублер Кутузовского проспекта, сделав его первой платной дорогой в Москве.

Из всех прозвучавших предложений премьер открыто поддержал лишь идею продления финансирования железных дорог до 2020 года, как это предложил Сергей Собянин. Над остальными инициативами Дмитрий Медведев поручил «подумать» и «изучить» их, доложив ему в «кратчайшие сроки».

Иван Буранов

www.kommersant.ru

СОВЕЩАНИЕ ПО ВОПРОСУ РАЗВИТИЯ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

Как избавить столичный регион от пробок, обсуждалось на выездном совещании по вопросам развития Московского транспортного узла. Его провел глава правительства Дмитрий Медведев прямо на одном из строящихся объектов – участке трассы в обход Одинцова, которая свяжет МКАД с Минским шоссе.



«Речь идет о развитии общественного транспорта. Он должен быть удобным, он должен быть современным. Это касается и метрополитена, и наземного транспорта, включая городские и пригородные автобусы и скоростной трамвай. Пассажирам важно иметь возможность оперативно пересесть с одного вида транспорта на другой, и для этого крайне важно развивать сеть транспортно-пересадочных узлов. Запланировано довольно много таких узлов: до 2016 года – 107 плоскостных узлов и 23 многоуровневых транспортно-пересадочных узлов. Это на самом деле ключевая вещь», – сообщил премьер.

Выдержки из стенограммы совещания:

Д.А. Медведев: Уважаемые коллеги, у нас сегодня с вами очень важное производственное совещание, которое прямо на месте, что называется, проходит, – по развитию Московского транспортного узла. Вопрос этот по понятным причинам касается миллионов людей, которые проживают в Московской агломерации, и, кстати сказать, касается и тех, кто проживает в соседних регионах. Конечно, этот вопрос все время находится в сфере повышенного внимания общественности, средств массовой информации, экспертного сообщества. Речь идет о будущем транспортного развития нашего региона.

Несколько слов не для того, чтобы добавить драматизма, а просто для того, чтобы мы еще раз окунулись в ситуацию по столице. Очевидно, что городом, удобным для проживания, может быть только такой город, по которому удобно передвигаться – и пешком, и на общественном транспорте, и на автомобиле. Сейчас, по подсчетам, которые существуют, в среднем наши жители – жители столицы и области, вообще все, кто приезжает в город, – ратят на одну поездку больше часа: 65 минут в среднем на общественном транспорте и 62 минуты на индивидуальном транспорте. При этом средние скорости передвижения по городу крайне невысоки: это, соответственно, 11 км для общественного транспорта и 30 км, не говоря уже об огромном количестве автомобилей во дворах, на тротуарах, где «живого» пространства практически не осталось. Конечно, и пробки, и смог крайне отрицательно влияют на приток туристов, на инвестиционный климат в городе, ну и, может быть, еще важнее то, что от этого страдает просто здоровье людей. К сожалению, также хотел бы подчеркнуть, градостроительная политика до самого последнего

времени только усугубляла ситуацию, а не облегчала ее. Она в этом смысле не была скоординированной: строительство велось в отрыве от транспортных коммуникаций – новые жилищные массивы не были обеспечены этими коммуникациями изначально, создавались большие торгово-развлекательные центры без строительства дорог, что создало очень существенную дополнительную нагрузку на улично-дорожную сеть. В области, естественно, ситуация не лучше, потому что практически больше 1 млн жителей Подмосквы ежедневно приезжают на работу в Москву и, соответственно, наоборот.

Необходимо связать между собой все наши усилия – усилия, которые предпринимаются городскими, областными и федеральными властями, повысить связанность и транспортную доступность как агломерации в целом, так и отдельных районов столицы и Подмосквы. Для этого был образован еще в феврале прошлого года координационный совет по развитию транспортной системы Москвы и Московской области, подготовлена и реализуется программа «Развитие транспортного комплекса Московского региона на период до 2020 года», начало выполнения которой если ситуацию не улучшило кардинально, то во всяком случае позволило ее как-то стабилизировать.

Программа охватывает 12 направлений, наверное, Сергей Семенович (С.С.Собянин – мэр Москвы) об этом подробнее скажет. В программе заявлены весьма амбициозные цели: снижение аварийности, а это жизни людей, их здоровье – до 30%, увеличение средней скорости практически на треть, уменьшение расхода топлива и вредных выбросов в атмосферу на 15–25%, как мы, собственно, это предполагаем по нашим продекларированным целям.

Тем не менее есть свои проблемы. Программа серьезно пока недофинансируется, и нам нужно посмотреть на то, каким образом это финансирование изыскать. В этом контексте, а также в связи с изменением границ Москвы и Московской области положение программы требует своей актуализации. Понятно, что не может быть расчета на одномоментное решение всех проблем,

а стало быть, нам нужно сосредоточиться на наших приоритетах.

Во-первых, речь идет о развитии общественного транспорта. Он должен быть удобным, он должен быть современным. Это касается и метрополитена, и наземного транспорта, включая городские и пригородные автобусы и скоростной трамвай.

Второе. Пассажирам важно иметь возможность оперативно пересест с одного вида транспорта на другой, и для этого крайне важно развивать сеть транспортно-пересадочных узлов. Запланировано довольно много таких узлов: до 2016 года – 107 плоскостных узлов и 23 многоуровневых транспортно-пересадочных узла. Это на самом деле ключевая вещь.

Третье. По оценкам экспертов (и мы только что смотрели с коллегами этот стенд), железная дорога обладает значительным потенциалом, который в настоящий момент используется крайне неэффективно. Удельный вес железнодорожных перевозок в городе составляет лишь около 10%, при этом в Московском железнодорожном узле вообще 50% всех пригородных перевозок, которые осуществляет ОАО «Российские железные дороги». Рассчитываю, что конкретные предложения, уже частично сделанные, сегодня прозвучат в докладах, как это направление развивать, каким образом финансировать и какие результаты мы должны получить.

Четвертое. Комплексная модернизация существующей инфраструктуры нам необходима – и реконструкция, и строительство сети автомобильных дорог (мы, собственно, сейчас находимся в одном из таких мест), в первую очередь так называемых вылетных магистралей. Это требует синхронизации работ и в столице, и в об-



ласти, позволит улучшить ситуацию с транспортной доступностью примыкающих к столице подмосковных городов, я имею в виду и Одинцово, и Красногорск, и Химки, и Мытищи, и Балашиху, и Люберцы, и Лыткарино, и другие тоже.

Ну и, наконец, пятая позиция, которую я хотел бы обозначить. Она в меньшей степени, может быть, касается общественного транспорта, но тем не менее Москва остается глобальным мегаполисом и будет так развиваться, поэтому в перспективе она должна стать одним из крупнейших международных авиационных хабов, который будет принимать ежегодно до 120 млн пассажиров. И здесь крайне важна скоординированная политика по повышению конкурентоспособности аэропортов столичного региона и по инфраструктурным возможностям, которые примыкают к аэропортам, по дорогам, которые ведут к аэропортам, и по всем остальным объектам транспортной инфраструктуры.

Я назвал основные принципиальные моменты. Понятно, что тема сложная, многоаспектная: она касается и вопросов экологии, касается и вопросов решения различных земельных дел, выкупа в ряде случаев земельных участков. Мы сейчас на вертолете летали, смотрели, как выглядит целый ряд новых объектов. Надо признаться, выглядит хорошо, но очевидно, что значительная часть затрат по созданию новых объектов связана не только, собственно, со строительными работами, но и с необходимостью приобретения тех или иных земельных участков. Поэтому это тема, которая тоже должна быть в поле нашего зрения. Давайте приступим к обсуждению всех вопросов. Просил бы выступать всех присутствующих максимально конкретно. Начнем с выступления министров. Пожалуйста, Максим Юрьевич (обращаясь к М.Ю.Соколову).



М.Ю. Соколов (министр транспорта): Спасибо, уважаемый Дмитрий Анатольевич!

В течение последних двух лет и Минтранс России, и правительство Московской области, и правительство Москвы – а с февраля прошлого года в рамках координационного совета, где также приняли участие и РЖД, и компания «Автодор» – сосредоточили свои усилия на координации действий, направленных на реализацию мероприятий по развитию транспортной системы, Московского транспортного узла. Для ликвидации проблемных ситуаций, которые к

этому времени сложились в отношении всех объектов транспортной инфраструктуры, и создания комфортной транспортной системы была разработана, согласована и одобрена Правительственной комиссией по транспорту и связи программа развития Московского транспортного узла до 2020 года, а также схема управления данным проектом.

Буквально несколько слов по программе. В основу программы положены следующие принципы: это соответствие транспортной обеспеченности социально-экономическому градостроительному развитию; ускорение движения грузопотоков; снижение транспортных издержек и улучшение транспортной доступности; переход от планов по развитию отдельных видов транспорта, что очень важно, к синхронизированному и сбалансированному развитию транспортной и терминально-складской инфраструктуры в целом; формирование единого транспортно-логистического комплекса в соответствии с градостроительными планами развития территорий и реализация мероприятий программы за счет объединения государственных и частных ресурсов.

Финансовое обеспечение программы осуществляется за счет средств как федерального бюджета, бюджетов Москвы, Московской области, так и, что очень важно, внебюджетных источников. И общий объем средств из всех источников на реализацию программы до 2020 года определен в размере порядка 7 трлн руб. Если быть точным, 7,2 трлн руб. Комплексный подход к реализации всех мероприятий программы позволил оптимизировать ресурсное обеспечение этих мероприятий. В прошлом году уже было дополнительно выделено финансирование к предусмотренному в текущем бюджете в объеме 32 млрд руб., из них – по 17 млрд руб., в том числе, на железнодорожную инфраструктуру и, в частности, на развитие проекта МК МЖД, о котором Вам было доложено ранее.

Транспортному комплексу региона присущи многие недостатки, как я уже сказал, характерные для крупных мегаполисов мира, но есть и характерные особенности, которые затрудняют динамичное развитие. Это и низкая плотность сети скоростного внеуличного транспорта, в первую очередь метрополитена; железная дорога не играет значительной роли в обеспечении перевозок пассажиров; недостаточное развитие наземных видов общественного транспор-



Программа развития московского транспорта должна быть приведена в соответствие с новыми границами города.
(Дмитрий Медведев)

та и ряд других. Я думаю, что мы сегодня на них остановимся поподробнее.

В течение этого и прошлого года были приняты известные концептуальные решения по новым присоединяемым территориям к городу Москве, а также развитию территории Большого Домодедова и инновационного центра «Сколково», разработаны другие базовые документы.



С.С. Собянин: Уважаемый Дмитрий Анатольевич, уважаемые коллеги! Я расскажу, что делается в рамках нашей общей программы, что касается города Москвы в первую

очередь, хотя все эти вопросы очень тесно взаимосвязаны друг с другом. В Московском транспортном узле только на территории Москвы ежедневно передвигается 14 млн человек, это больше 5 млрд человек в год, это крупнейший транспортный узел Европы.

К сожалению, сегодня можно констатировать, что все виды транспорта, начиная от метро, пригородных электричек, общественного наземного транспорта, перегружены. В среднем этот перегруз составляет около 30%, а в часы пик доходит по некоторым направлениям до 40% и более. Конечно, такая ситуация не может продолжаться дальше, с учетом того, что город также развивается, растет, растут пригороды, Московская область, и если ничего не делать, то эта ситуация будет ухудшаться, в дальнейшем приведя к окончательному коллапсу транспортной сети мегаполиса.

Мы выбрали для себя ряд направлений, которые вошли в программу развития Московского транспортного узла, – это в первую очередь развитие метрополитена (как я уже говорил, к сожа-

лению, последнее десятилетие метро не уделялось должного внимания, его развитие практически прекратилось), это развитие железнодорожных путей, пригородного направления, это строительство автомобильных

магистралей, развитие наземного транспорта, парковочного пространства, грузовой логистики и интеллектуальной транспортной системы.

Следующее направление, которое для нас является ключевым, – это развитие пригородного сообщения. Мы с коллегами из РЖД за последние два года увеличили объем перевозок на 15%. Этому способствовали и тарифная политика (мы за два года практически не увеличили стоимость перевозок), и логистика движения, и покупка нового подвижного состава. Все это, собственно, стало возможным после того, как Правительство Российской Федерации приняло решение о стабильном субсидировании пригородных перевозок за счет практически полного исключения стоимости инфраструктуры в тарифе пригородных перевозок. Это обеспечило экономическую стабильность, позволило привлекать дополнительные инвестиции в развитие этого направления. 15% для пригородных перевозок Москвы – это колоссальная сумма.

Следующее направление – это строительство новых и реконструкция старых дорог. В Москве за два года будет построено 100 км новых дорог и созданы проекты реконструкции большинства московских магистралей. Как уже сказал министр, мы на 50% обновляем подвижной состав больших, крупных автобусов города.

В области парковочного пространства за два года построено более 700 тыс. парковочных мест и около 90 тыс. в капитальном исполнении.



С.К. Шойгу: Спасибо. Уважаемый Дмитрий Анатольевич, уважаемые коллеги! Начну с того, что касается пригородного железнодорожного сообщения. То, что сказал Сергей

Семенович, мы полностью поддерживаем, более

того, в этом активно участвуем и считаем это одним из ключевых решений всех транспортных проблем и в Москве, и в области.

Общий поток граждан, перевозимых всеми видами транспорта, – более 1 млрд пассажиров. Это только в Московской области. К этому надо добавить то, о чем сказал Сергей Семенович, то есть это огромные объемы, которые перевозятся здесь.

Не могу не остановиться на автомобильном транспорте. Тут есть ряд проблем и вопросов, которые не решались достаточно долго. И сейчас при общем понимании Министерством транспорта тех задач, которые стоят перед Московской областью, с учетом и развития Москвы, и того огромного строительства и заселения Московской области – мы строим больше всех в стране, мы строим больше 8 млн кв. м жилья каждый год, и только за счет мигрантов (я уже не говорю о внутренней миграции) за прошедшие шесть месяцев у нас добавилось 52 тыс. населения...

Конечно, тех средств, которые выделяются из федерального бюджета на дорожное строительство, развязки, ремонт дорог, не просто недостаточно – они фактически незаметны на сегодняшний день. Это я не считаю те федеральные проекты, федеральные дороги, я говорю только о нашей сети, сети областной, сети муниципальной, а это больше 30 тыс. км дорог. И здесь, конечно, по нашим оценкам, на ближайшие три года нам необходимо до 2015 года включительно, собственно, в среднем по 32 млрд субвенций, которые действительно крайне необходимы. Это увязано со всеми задачами, которые стоят и перед Москвой. Сергей Семенович (С.С.Собянин) только что сказал о том, что нецелесообразно транзитный транспорт пускать в Москву и пускать на Московскую кольцевую дорогу, – это абсолютно правильно, но если мы не начнем строить и делать хордовые дороги, которые соединяют радиальные трассы, то у нас ничего не получится и 34% транспорта, который идет транзитом через Москву, все равно будет идти туда. Значит, эту проблему надо решать.

Нужно подумать об ограничении грузового транзита по МКАДу и обозначить приоритеты для общественного транспорта. (Дмитрий Медведев)

Помимо этого, естественно, стоят большие, я бы сказал – огромные, пробки из грузовых машин. Для этого, естественно, нам надо делать крупные логистические центры, для того чтобы перехватывать грузовой транспорт, который идет в Москву не транзитом, и уже в ночное время, время, когда не такое интенсивное движение, переправлять все эти грузы в столицу. Для этого опять же необходимы довольно серьезные средства. Мы не предпринимаем достаточно серьезных мер для увеличения своего дорожного фонда: в этом году мы доведем его до 22 млрд, на следующий год наши ожидания – чуть больше 24 млрд, но этого в любом случае явно недостаточно.



В.Н. Морозов (первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги»): Московский железнодорожный узел является самым крупным железнодорожным узлом в нашей

стране, имеет такую уникальную радиально-кольцевую структуру, состоящую из двух колец – Малого и Большого и 11 направлений. Существенной особенностью узла является то, что действительно объем более 50% пригородных перевозок – это сегодня Московский железнодорожный транспортный узел, а также 23% всех пассажирских перевозок в поездах дальнего следования, 22 внеклассные станции, 10 грузовых дворов, 6 сортировочных станций, 9 внеклассных вокзалов в черте города Москвы. Не буду перегружать всеми этими параметрами, важно только добавить, что существенный объем грузовой работы, который перерабатывается в Московском транс-



портном узле, – это более 77 млн т в год, из которых порядка 60% приходится на Московскую область, а 40% – на Москву. Основная все-таки грузовая работа связана с приемом, организацией выгрузки вот этих больших объемов грузовой работы.

Реконструкция вокзалов дальнего следования. За последние три года из тех средств, которые я назвал, порядка 9 млрд идет на развитие вокзалов сегодня: это, понятно, Рижский, Ленинградский вокзал, Савеловский, Павелецкий. Там нельзя было, уже нетерпимо было оставлять ситуацию, там одновременно решается вопрос и транспортной безопасности. И Вы, Дмитрий Анатольевич, когда познакомились с Киевским вокзалом, дали такое движение повышению вопросов безопасности, что сейчас в этой работе: травматизм, транспортная безопасность, приобретаемый моторвагонный подвижной состав. И надо сказать, что при всех делах до этого года пока не заработала в полном объеме сформированная пригородная компания ЦППК (*Центральная пригородная пассажирская компания*). Мы вынуждены были отвлекать за трехлетку на приобретение трех тыс. моторвагонных подвижных составов, это 100 поездов новых, цена каждого где-то 200–250 млн руб. То есть, естественно, никто за нас в тот период эту задачу сделать не мог.



А.Л. Костин (*президент – председатель правления ОАО «Банк ВТБ»*): Два слова. Я бы хотел сказать, что у нас есть опыт работы в области

государственно-частного партнерства, в том числе и по дорожному строительству. Сейчас, в этом году начат проект Западного скоростного диаметра, где общий объем негосударственных инвестиций сегодня – 140 млрд руб., в том числе как вложения в капитал, так и в долг этого проекта. Участвуют крупнейшие российские и зарубежные банки. И нам кажется, что эту формулу, которая вырабатывалась уже не один год, можно было бы тиражировать в том числе на такой мегаполис, как Москва, Московская область. Там, соответственно, концессия долгосрочная, где главный все-таки финансовый груз ложится на частных инвесторов, но есть элементы государственной поддержки, федерального, регионального правительства. Мне кажется, что за основу такого партнерства мог бы быть взят уже имеющийся прецедент, и его

можно было бы тиражировать на платные дороги. Мне кажется, очень полезно.



В.А. Дмитриев (*председатель правления Внешэкономбанка*): Действительно, первое – на базе государственно-частного партнерства можно поднимать крупные инфра-

структурные проекты и можно и нужно поднимать, тем более что в этом случае мы ведем речь о частных инвесторах, которые готовы приходить с длинными деньгами. Что касается длинных денег, вот тот объект, на котором мы находимся, это уже пример того, как пенсионные накопления – это не просто прообраз, но это есть и те самые инфраструктурные облигации, о которых мы давно говорим, по которым нет еще законодательства, но они уже работают при реализации нынешнего проекта – обхода Одинцово. Мы, обсуждая этот проект, вели разговоры о том, чтобы совместно с «Лидером» привлечь еще и пенсионные накопления, но, к сожалению, не получилось. Но, к счастью, я еще раз подчеркиваю: пенсионные накопления работают в этом проекте.

О проблемах Московского транспортного узла мы с Правительством Москвы... Сергей Семенович поддерживает, мы регулярно докладываем ему об этом... Мы сейчас рассматриваем проект, первый крупный проект – это транспортно-парковочные узлы, там порядка восьми узлов, серьезные инвестиции – около 30 млрд руб. Совместно также рассматриваем вопрос Малой кольцевой железной дороги. Причем и здесь, и в вопросе о пригородном движении тоже вполне резонно говорить о государственно-частном партнерстве и привлечении частных инвестиций, потому что речь идет не просто о расширении этих кровеносных железнодорожных сосудов, но и о том, что на прилегающих территориях вполне возможно развивать сопутствующую инфраструктуру и жилье, и различные логистические центры, что дает дополнительные возможности для инвестора получать доход и, соответственно, обеспечить окупаемость проектов. Спасибо.



А.Р. Бокарев (*председатель совета директоров ЗАО «Трансмашхолдинг»*): В рамках развития Московского транспортного узла мы как группа компаний, таких как «Трансмашхолдинг», «Аэроэкспресс», ЦППК, занима-

емся двумя основными видами деятельности: первое – это операторская деятельность по перевозке пассажиров (компания ЦППК, «Аэроэкспресс»), второе – это производство подвижного состава в рамках «Трансмашхолдинга».

Основное, что мы хотели бы донести в рамках этого совещания, – мы готовы инвестировать деньги в модернизацию, в производство современного подвижного состава в случае помощи со стороны государства, либо на федеральном уровне, либо опять же в рамках частногосударственного партнерства в случае инвестирования в инфраструктуру, которую мы, естественно, сами полностью потянуть не можем. Тот пример, который у нас был за последние несколько лет (развитие структуры аэроэкспресса), показал в общем-то положительный эффект: мы сегодня довели объем пассажироперевозок по аэроэкспрессу фактически до 20 млн пассажиров с перспективой до 2020 года увеличить еще пассажиропоток до 25 млн человек. Поэтому все, что сегодня говорилось, мы, естественно, поддерживаем, особенно возможность законодательно закрепить действующий механизм субсидирования затрат платы за инфраструктуру по пригородному движению. Это даст возможность консолидированно нам только

в рамках ЦППК инвестировать порядка 5–6 млрд ежегодно на обновление подвижного состава. То же самое в том случае, когда будет готова инфраструктурная часть проекта по МКЖД, у нас тоже есть на сегодняшний день взаимопонимание с городом: как операторы мы сможем туда инвестировать в создание правильного подвижного состава для регулярных пассажирских перевозок на этом кольце.



А.Д. Артамонов (губернатор Калужской области): Дмитрий Анатольевич, Сергей Семенович совершенно справедливо говорил о том,

что большое количество транзитного транспорта сегодня создает проблемы в Москве. И не секрет, что большое количество грузов сначала завозится в Москву, потом из сопредельных регионов транспортом меньшей грузоподъемности распылается, что называется, по этим регионам. Поэтому я считаю, что было бы правильным, может быть, записать: при реализации программы развития Москов-

ского транспортного узла учитывать возможности создания транспортно-логистических комплексов на подступах к Москве, причем здесь не нужны федеральные деньги: есть инвесторы, которые готовы эти проекты реализовывать. В частности, может быть, даже в первую очередь в Калужской области, учитывая, что она непосредственно сейчас уже граничит с Москвой. Мы такой проект начали реализовывать. Почему записать? Чтобы меньше было сложностей, согласования, пристыковок к железным дорогам и так далее.



С.С. Собянин: Наверное, нужно все-таки в транспортной стратегии Российской Федерации больше внимания уделять Московскому транспортному узлу, потому что в предыдущие годы даже у нас было не 60, а 90 млрд. Если 60 – у нас просто на треть происходит падение, а не хотя бы сохранение этих темпов. Но для того, чтобы видеть эти расходы и направление объемов этих расходов на Московский транспортный узел, мне кажется, нам нужно сформировать в госпрограмме «Транспортная стратегия Российской Федерации» отдельную подпрограмму «Развитие

Московского транспортного узла». Тогда у нас не будет этих дебатов, мы будем четко видеть свои цифры и вместе с коллегами более четко видеть прогноз на будущие периоды.

Затем есть еще ряд мелких, казалось бы, но, на наш взгляд, важных вопросов. У нас в Москве сегодня, наряду с наземным пассажирским транспортом регулярным и междугородним, курсирует огромное количество так называемых заказных автобусов. Они вообще никак и ничем не регулируются. Мы просим вписать, разработать вместе с Минтрансом положение о том, что они также должны лицензироваться, иначе под видом заказных автобусов они просто убивают всю схему пассажирских перевозок.

Что касается межрегиональных маршрутов, нам бы хотелось, чтобы нам с Минтрансом было дано поручение дать субъектам право на определение мест прибытия и отправления междугородних автобусов. Сегодня они останавливаются где хотят и как хотят. Это и вопросы безопасности, и вопросы транспортной логистики.

Программа развития Московского транспортного узла должна быть пересмотрена и осовременена. (Дмитрий Медведев)



Д.А. Медведев: Хорошо. Спасибо большое.

В отношении остановок, которые осуществляются в любых местах. Я не знаю, можно ли этот вопрос отрегулировать существующими правилами. Если можно, давайте попробуем это сделать.

Заказные автобусы, лицензирование заказных автобусов – это действительно не должны быть абсолютно хаотичные процессы, потому что мы их никак не контролируем, они двигаются куда хотят. Нет понимания, кто вообще за это все отвечает.

Коллеги, которые здесь представляют бизнес, имею в виду банковский бизнес и наших промышленников... Хотел бы, чтобы те возможности, которые были упомянуты и Андреем Леонидовичем (А.Л.Костин), и Владимиром Александровичем (В.А.Дмитриев), и Андреем

Рэмовичем (А.Р.Бокарев), также были изучены и по ним были представлены соображения.

По единому транспортно-логистическому комплексу на подступах к Москве и Московской области. Наверное, здесь Анатолий Дмитриевич (А.Д.Артамонов) прав, действительно, особенно с учетом того, что Калужская область у нас сейчас граничит с Москвой, эти вопросы точно нужно смотреть во взаимоотношениях. Теперь это невозможно отделить одно от другого с учетом принятых решений по административным границам субъектов Федерации.

В общем, все изменения в проект поручения должны быть подготовлены в кратчайшие сроки. Жду его для подписания. И надеюсь, что в 2013 году мы увидим всю эту красоту уже в окончательном виде, в окончательном состоянии с соответствующими параметрами 1А и за разумные для наших граждан деньги. Спасибо.

С полным текстом стенограммы и видеоматериалами о совещании можно ознакомиться на сайте www.rosbusline.ru в разделе «Актуальная информация»

СПИСОК участников совещания у Председателя Правительства Российской Федерации Д.А.Медведева по вопросу развития Московского транспортного узла

1.	ДВОРКОВИЧ Аркадий Владимирович	Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации
2.	СИЛУАНОВ Антон Германович	Министр финансов Российской Федерации
3.	СОКОЛОВ Максим Юрьевич	Министр транспорта Российской Федерации
4.	АРТАМОНОВ Анатолий Дмитриевич	губернатор Калужской области
5.	ШОЙГУ Сергей Кужугетович	губернатор Московской области
6.	СОБЯНИН Сергей Семенович	мэр Москвы
7.	ЛЕВИТИН Игорь Евгеньевич	советник Президента Российской Федерации
8.	АКИМОВ Максим Алексеевич	заместитель Руководителя Аппарата Правительства Российской Федерации
9.	БЕЛОЗЕРОВ Олег Валентинович	заместитель Министра транспорта Российской Федерации
10.	ГАЕВСКИЙ Валерий Вениаминович	заместитель Министра регионального развития
11.	САВЕЛЬЕВ Олег Генрихович	заместитель Министра экономического развития Российской Федерации
12.	ЛИКСУТОВ Максим Станиславович	директор Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры правительства Москвы
13.	ДМИТРИЕВ Владимир Александрович	председатель правления государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)»
14.	КЕЛЬБАХ Сергей Валентинович	председатель правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги»
15.	БЛИНКИН Михаил Яковлевич	директор Института экономики транспорта и транспортной политики Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики»
16.	БОКАРЕВ Андрей Рэмович	председатель совета директоров ЗАО «Трансмашхолдинг»
17.	КОСТИН Андрей Леонидович	президент – председатель правления ОАО «Банк ВТБ»
18.	ЛЕВЧЕНКО Александр Николаевич	генеральный директор автономной некоммерческой организации «Дирекция Московского транспортного узла»
19.	МОРОЗОВ Вадим Николаевич	первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги»
20.	ХРОМОВ Михаил Борисович	генеральный директор ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания»

Источник: <http://government.ru/docs/20799>

ПЛЮС 100 МИЛЛИОНОВ ПАССАЖИРОВ



Максим Ликсутов

Главное – создать в столице дружелюбную среду

Заместителем мэра Москвы по вопросам транспорта назначен 36-летний **Максим Ликсутов**.

Он пояснил, что предшественник Ликсутова Николай Лямов, которому исполнился 61 год, отправлен в отставку. Напомню, Лямов был одним из первых назначенцев в команде Сергея Собянина, заступившего в октябре 2010 года на пост градоначальника. В декабре 2011-го руководителем департамента транспорта был назначен Максим Ликсутов, до этого занимавшийся бизнесом в той же сфере. Лямов с тех пор стал освобожденным заммэра. Решение Собянина, взявшего с самого начала курс на омоложение команды, выглядело логичным. Ведь к тому моменту большинство ключевых постов в правительстве Москвы занимали уже ровесники Максима Ликсутова. Во главе департамента он сразу занялся внедрением множества новаций в транспортном обслуживании. Были запущены автобусы-полуэкспрессы, началась работа с железнодорожниками по использованию электричек в городе, а с 1 ноября стартует проект по внедрению платных парковок на улично-дорожной сети. Каких еще новшеств ожидать москвичам в транспортном цехе столицы? Об этом Максим Ликсутов рассказал «РГ» в своем первом интервью в новой должности.

Максим Станиславович! Назовите, пожалуйста, тройку самых горячих для вас направлений.

Максим Ликсутов: В департаменте 17 рабочих групп, каждая ведет какое-то направление. Одна занимается обновлением

наземного транспорта, другая – метрополитеном, третья скоростным трамваем... Все важно в достижении главной цели – сделать Москву городом, комфортным для жизни. Проблем еще много. Пробки на дорогах, где-то трещины на асфальте, где-то остановки, оклеенная объявлениями. Это делает среду вокруг нас недружелюбной. Вот от нее и нужно избавиться. А значит, повышать качество работы общественного транспорта, пешеходного пространства... Важно все: и как эскалатор везет вниз, и не мешают ли машины, когда вы идете по тротуару... А самое главное – увеличение пассажиров на общественном транспорте. До конца года мы планировали прибавку на 120–130 млн человек, на 100 млн их стало уже больше. В несколько раз возросло число легальных такси – их уже 20 с лишним тысяч. Радует, что меньше стало неправильно припаркованных автомобилей.

Но количество штрафов за неправильную парковку растет!

Максим Ликсутов: Это потому, что увеличивается количество комплексов, которые автоматически фиксируют нарушения. В местах, где они находятся, в течение месяца-полутора количество нарушений снижается на 25%.

Скоро стартует пилотный проект по созданию платных парковок на улично-дорожной сети в центре города. Все ли сделано для того, чтобы он стал безболезненным для москвичей?

Максим Ликсутов: За октябрь выдадим всем жителям в его

зоне разрешения, которые позволят ставить им машины бесплатно ночью. А маломобильным москвичам-инвалидам, у которых есть льготы на пользование транспортом, установленные законом, – разрешения на парковку в запрещенных местах.

Как вы думаете, что Вам потребуется для достижения поставленной цели?

Максим Ликсутов: У меня все для этого есть. Единомышленники в правительстве города. Профессиональная команда в департаменте транспорта. А еще мы открыты для всего самого передового в крупных городах мира, как, впрочем, и для предложений москвичей.

Любовь Проценко

РГ № 5894 от 26 сентября 2012 г.

МНЕНИЯ ЭКСПЕРТОВ

Ермолай Солженицын, управляющий партнер московского офиса McKinsey and Company:

– Максим Ликсутов, несомненно, талантливый и энергичный руководитель, который профессионально относится к своей деятельности. Желаю ему успехов в новой должности, сильной команды и взвешенных решений.

Михаил Блинкин, научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства:

– Идет естественный процесс смены поколений. Я не брошу камня вслед Николаю Лямову. Опытный человек, прекрасно знающий транспортное хозяйство. Преимущество успешного чиновника Максима Ликсутова прежде всего в молодости и восприимчивости к мировому опыту. Он везде уже побывал, все видел, погружен в реальный опыт развития транспорта в мире и готов применить его в Москве. Дай бог ему удачи!

**Максим
Станиславович
Ликсутов**

Родился 19 июня 1976 года в городе Локса Эстонской ССР (ныне Эстония).

В 2007 году окончил Российскую экономическую академию им. Плеханова по специальности «Финансовый менеджмент», в 2012 году окончил Международный юридический институт по специальности «Менеджмент организации».

С 1999 года работал на руководящих должностях в российских транспортных компаниях. Занимал посты главы представительства АО «ВорлдВайд Инвест АС», президента МТК «ЮниТранс», был руководителем компании «Иристон сервис».

С 2001 по 2011 годы Максим Ликсутов являлся председателем совета директоров ООО «ТрансГрупп».

С 2009 по 2010 годы занимал должность генерального директора ООО «Аэроэкспресс».

С 29 апреля 2011 года Максим Ликсутов занимал пост советника мэра Москвы Сергея Собянина по вопросам транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

6 декабря 2011 года распоряжением мэра Москвы Ликсутов назначен на должность руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы с заключением служебного контракта на срок полномочий мэра Москвы.

Основной задачей Максима Ликсутова на посту руководителя Департамента является реализация комплексной программы реорганизации московской транспортной системы.

В 2012 году журнал Forbes оценил состояние Максима Ликсутова в 500 миллионов

долларов. Он занимает 184-ю позицию в рейтинге «Богатейшие бизнесмены России-2012».

В 2005 году Максим Ликсутов получил гражданство Эстонии «за вклад в развитие местной экономики». С приходом на службу в Правительство Москвы Ликсутов отказался от эстонского гражданства и продал принадлежащие ему доли в бизнесе.

Женат. Двое детей.

Мастер спорта по скоростным видам подводного плавания. Призер Первенства СССР по подводному ориентированию. Трехкратный Чемпион Эстонии по подводному плаванию. Чемпион Первенства Скандинавских стран по подводному плаванию. В составе команды – в книге рекордов Гиннеса (100 км в бассейне).

Материал подготовлен на основе информации РИА Новости и открытых источников

«КИРПИЧ» ДЛЯ НЕЛЕГАЛА

О мерах, которые принимают власти для борьбы с незаконными перевозчиками

Кто на маршруте главный

В Москве работают семь легальных и около 40 нелегальных автобусных станций. Ежедневно автобусами в Москву приезжают более 100 тыс. пассажиров. При этом нелегальные перевозчики, подбирающие клиентов на несогласованных стоянках и автостанциях, действуют не только на междугородных маршрутах, но и внутри города. Таким образом, по данным Московской торгово-промышленной палаты, из ежегодного оборота услуг перевозчиков (а это более 38 млрд руб.) на тех, кто делает это незаконно, приходится примерно 70 % доходов.

Кроме отклонений от маршрута, отстоя в неположенных местах, увеличения количества транспорта на маршруте, самое грубое нарушение – пренебрежение безопасностью пассажиров. Неудивительно, что число происшествий на дороге с участием автобусов в нынешнем году выросло на треть по сравнению с 2011 годом.

С начала текущего года столичные власти совместно с различными службами провели более 500 проверок, по итогам которых нерадивые перевозчики оштрафованы на 57 млн руб. Кроме того, за этот же период были отменены 42 несанкционированных, но регулярных маршрута, закрыты 40 пунктов нелегального отправления междугородных и междугородных

автобусов, прекращена деятельность 23 теневых перевозчиков. Последние организовывали около 120 рейсов в сутки по России и за границу. И эта борьба – часть плана правительства Москвы по наведению порядка во всей транспортной системе столицы.

До недавнего времени сумма штрафа для водителей-нарушителей составляла всего 1 тыс. руб. Учитывая сумму дохода с каждой нелегальной машины на маршруте, водители с такими штрафами легко и охотно мирились. Сегодня сумма наказания для физических лиц составляет 4 тыс. руб., для юридических лиц – до 50 тыс. руб. Но и эти суммы не способны остановить массовые нарушения в сфере автобусных перевозок.

Закон суров, но требует поправок

Специалисты поясняют, что борьба с нелегальными перевозчиками упирается сегодня в федеральное законодательство. Дело в том, что обязательного согласования с городским Департаментом транспорта требуют только регулярные межрегиональные маршруты. И таких документов на сегодня выдано более 200. В том случае, если водитель выполняет заказные перевозки, он по закону может определять маршрут



следования и место отправления, а также прибытия автобуса по собственному усмотрению. По словам чиновников, именно этим несовершенством законодательства и пользуются нелегальные перевозчики, заявляя зачастую, что не работают на регулярном маршруте, а выполняют заказной рейс. После переговоров с легальными перевозчиками было подготовлено несколько поправок в федеральное законодательство. Кроме того, уже с 1 октября в силу вступит постановление правительства Москвы, более четко организующее заказные перевозки. Теперь их «авторы» должны будут согласовывать маршруты и остановочные пункты автобусов с чиновниками. Помимо этого, у городского руководства есть намерение предложить введение обязательного лицензирования этого вида деятельности. И самое главное – организовать оплату заказных перевозок по безналичному расчету, исключив тем самым возможность оборота наличных денег.

Поедем без билета

Впрочем, одной из причин трудности легализации рынка пассажирских перевозок специалисты признают отсутствие автовокзалов и автостанций. Так, сегодня в Москве действуют всего два легальных автовокзала и пять станций, тогда как для нормального функционирования, по словам **Дмитрия Савченко, замруководителя Департамента транспорта и развития дорожной инфраструктуры Москвы**, необходимо 25–30. До 2016 года в Москве планируют построить еще 6 автовокзалов. Они будут расположены вблизи вылетных магистралей и не далее 5 км от МКАД, поэтому свяжут столицу с городами Московской области и других регионов.



Еще 10 крупных автостанций должны появиться в составе транспортно-пересадочных узлов у станций метрополитена и ликвидировать стихийные стоянки автобусов на улицах и во дворах.

Более того, городские власти намерены ввести специальный тариф на перевозку пассажиров наземным транспортом. Идея проста: город оплачивает перевозчику выход и работу за каждый километр. Перевозчик при этом не продает билетов, а все, что от него требуется, – это исполнение прописанных стандартов качества и соблюдение заранее утвержденного маршрута.

Внедрение подобного тарифа предусмотрено проектом новой модели управления наземным городским пассажирским транспортом в Москве. Она разработана в соответствии с государственной программой развития транс-

портной системы на 2012–2016 годы, предложенной столичным градоначальником. Главная ее цель, говорят авторы, – создать конкуренцию среди перевозчиков. Сегодня проект модели проходит окончательное согласование. Первые ощутимые результаты ее использования специалисты ожидают в 2013–2014 годах.

– С 2013 года каждый договор на пассажирские перевозки в столице будет заключаться на основании конкурсных процедур, – говорит **Андрей Коновалов, начальник управления госучреждения «Организатор перевозок»**. – В ближайшее время нам вряд ли удастся полностью и окончательно справиться с водителями-нелегалами, но городские власти сегодня делают все, чтобы осложнить жизнь недобросовестным перевозчикам.

Альфия Галиева
<http://www.aif.ru/society/article/55484>

Госпрограмма «Транспортное развитие Москвы» – три первоочередных проекта:



ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЖДЕТ ТОТАЛЬНЫЙ КОНТРОЛЬ

Масштабная программа по борьбе с нелегальными перевозчиками рассчитана на 2012–2013 годы.

Как рассказал заместитель руководителя столичного Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Дмитрий Савченко, в планах властей подключить к проверкам автобусов и маршруток, которыми сегодня занимаются инспекторы ГКУ «Организатор перевозок», еще и ФСБ, МВД, ФМС и службу судебных приставов.

Дело в том, что, несмотря на штрафы для юридических лиц за нелегальные перевозки, сотрудники подведомственного Департаменту транспорта учреждения могут лишь составить протокол и выписать квитанцию, но права задерживать транспортное средство до оплаты штрафа у них нет. Это просто не в их компетенции. Сотрудничая с правоохранительными органами и организовывая совместные проверки, Департамент транспорта рассматривает более комплексно

подойти к решению вопроса, ведь у разных структур разные полномочия. Не случайно чиновники решили подключить к этой работе и ФМС, ведь, как правило, водители, а иногда и владельцы нелегальных маршрутов – мигранты, не имеющие ни разрешения на работу, ни регистрации. При участии представителей миграционной службы в рейдах нелегалов могут ждать не только штрафы. По решению суда гостей из ближнего зарубежья могут и вовсе выдворить за пределы страны.

Как рассказал Савченко, программа по борьбе с нелегалами уже согласована с ГКУ «Организатор перевозок» и ФМС. Сейчас документ находится на заключительной стадии согласования в главном управлении МВД по Москве.

Также власти столицы намерены ужесточить требования к межрегиональным перевозчикам. Правительство совместно с Министерством транспорта и Ространснадзором подготовили соответствующие предложения по внесению изменений



Дмитрий Анатольевич Савченко – заместитель руководителя столичного Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры

в федеральное законодательство. По словам чиновника, предлагаемые изменения направлены на расширение полномочий субъектов РФ по регулированию деятельности перевозчиков на межрегиональных маршрутах, уточнение требований к межрегиональным перевозчикам, введение новых составов административных правонарушений и ужесточение санкций к нарушителям.

Савченко отметил, что в отсутствие необходимых полномочий навести порядок в этой сфере пока не удастся. «Ежедневно в Москву прибывает более 3 тыс. междугородних и международных автобусов, перевозящих более 100 тыс. пассажиров. Однако порядка 60% этих рейсов действуют нелегально», – заметил чиновник.



«Недобросовестные перевозчики, не желая выполнять требования законодательства, зачастую осуществляют регулярные межрегиональные перевозки под видом заказных, которые не требуют никаких дополнительных согласований с властями города. Таким образом, перевозчики сами выбирают маршрут следования, место отправления-прибытия автобуса, а остановки нередко производятся в неподходящих местах, что затрудняет движение», – пояснил замглавы ведомства. Он также добавил, что зачастую паркуются межрегиональные автобусы в жилых дворах, на что в департамент неоднократно поступали жалобы от жителей города.

При этом, по словам Савченко, несовершенство действующего федерального законодательства не позволяет органам власти города осуществлять должный контроль за организацией транспортного обслуживания – недобросовестных перевозчиков невозможно привлечь к административной ответственности за эксплуатацию несогласованных маршрутов и принудить к работе с официальными автовокзалами и автостанциями города (ст. 10.7 КоАП Москвы).

Подготовленный проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» должен в корне изменить ситуацию, считает чиновник. Он отметил, что документ уже направлен на рассмотрение в Госдуму.

Кроме того, в городе собираются строить новую сеть автовокзалов в районах периферийных транспортно-пересадочных узлов на вылетных магистралях. Сейчас в столице

действует 7 легальных автостанций, на которых в общей сложности работает 27 перронов. Правда, по тем же официальным данным в городе существует порядка 47 нелегальных автостанций, число которых в разы превышает количество легальных площадок. Потребность Москвы в дополнительных официальных вокзалах и автостанциях чиновники оценивают в 25–30 новых пунктов, которые предстоит создать практически на всех направлениях города.

«Это должны быть удобные места, находящиеся в пределах 5 км от МКАДа и вблизи станций метро, чтобы пассажирам при высадке из автобуса было удобно встраиваться в дорожно-транспортную сеть», – пояснил замглавы ведомства. Он добавил, что к 2016 году в городе планируется построить порядка шести новых автовокзалов. «Прорабатывается также вариант строительства 10 автостанций в рамках транспортно-пересадочных узлов», – заметил чиновник.

Власти рассчитывают, что подобные меры сократят число нелегальных стоянок междугородних автобусов, коих сегодня в Москве «вагон и маленькая тележка». На станциях метро «Щелковская», «Выхино», «Тушино», «Царицыно» нелегальные перевозчики работают без особого стеснения, останавливаясь, где им заблагорассудится, и оставляя автобусы даже во дворах.

«Все эти пункты нам известны, но проходит рейд и через день-два нелегалы снова выходят на дорогу. Поэтому наша задача сделать так, чтобы они поняли, что если мы за них возьмемся, то уже не отсту-

пимся. Специально для этого мы подняли штрафы. Раньше физическое лицо – водитель за административное правонарушение должен был заплатить 1 тыс. руб. Ну что для перевозчика тысяча рублей при зарботке в 30–100 тыс. руб.?», – задается вопросом чиновник.

По его словам, сегодняшние штрафы более ощутимы: для физических лиц штраф составляет 4 тыс. руб., для юридических – до 50 тыс. руб. за первое нарушение. За второе штраф взимается в двукратном размере.

Со следующего года нелегалам придется еще сложнее, предсказывает Савченко. В следующем году заканчиваются все договоры на оказание услуг по перевозке пассажиров, заключенные за 5 лет. С 2013 года они будут заключаться в рамках конкурсных процедур, и власти рассчитывают, что собственники маршрутов, выигравшие конкурсы, будут сами предпринимать меры, чтобы на их маршрутах не присутствовало никаких нелегальных перевозчиков.

Кроме того, вскоре в столице появится единый билет, реализацией которого будет заниматься сам город, а нелегалы окажутся вне этой системы. И если сейчас простому потребителю сложно определить, какой маршрут легальный, а какой – нет, то с появлением единого проездного оплачивать проезд наличными будут только у нелегальных перевозчиков. Следовательно, пассажиры уже со знанием дела будут сами отдавать предпочтение согласованным с городом маршрутам или самозванцам.

Анна Семенец
www.rosbalt.ru



ВЫСТУПЛЕНИЕ ВЛАДИМИРА ПУТИНА НА ЦЕРЕМОНИИ ВРУЧЕНИЯ ГРАМОТ «ГОРОД ВОИНСКОЙ СЛАВЫ» МАЛОЯРОСЛАВЦУ И МОЖАЙСКУ

Дорогие друзья!

В истории нашей Родины было немало трагедий и войн, но лишь две из них названы Отечественными. Именно так навеки они запечатлены в нашей национальной исторической памяти.

И в той, и в другой войне решались судьбы России, Европы и всего мира. На карту были поставлены свобода и независимость нашего государства, а на борьбу против завоевателей поднимался весь народ, весь: от мала до велика. Его беспрецедентная доблесть, духовная мощь, сердечная любовь к родной земле наполняли нашу страну невиданной исполинской силой. Сопротивляться ей было бесполезно, победить – невозможно. И две Отечественные навсегда остались в истории как подтверждение беспримерного патриотизма нашего народа, защитившего свою страну и обеспечившего ей роль великой мировой державы.

Сегодня мы собрались на священном Бородинском поле, где 200 лет назад прошло главное сражение 1812 года. Сражение, которое великий патриот и полководец Михаил Илларионович Кутузов назвал «вечным памятником мужества и храбрости российских воинов».

Мы хорошо помним свою историю и знаем, что в этой кровопролитной битве не было одержано решающей победы

ни с одной стороны. Более того, русская армия отступила – временно и тактически – для того, чтобы победить. Но мы никогда не забудем, что на Бородино «лишь мертвый не вставал с земли», что именно эта битва изменила ход войны, внесла в нее нравственный перелом. С тех пор она сделалась поистине народной. Стало ясно, что захватчики уже не смогут победить русских.

Здесь определилась судьба Европы и будущее ее народов и навсегда прославились имена Кутузова, Барклай-де-Толли, Раевского, братьев Тучковых, Воронцова, Неверовского, Ковницына, Платова, Уварова, Давыдова и многих других сынов России. Через все поколения они передали нам свою благородную преданность Отечеству и чувство гордости – быть ее защитником.

Прошло два века, но герои Бородина – люди разных социальных и званых – до сих пор вызывают наше восхищение и преклонение. Каждый из них был спасителем Отечества. Каждый. Тысячи – похоронены на этом священном поле.

Среди них князь Петр Иванович Багратион – один из самых любимых народом полководцев. Он отличался невероятной отвагой, мужеством, участвовал в 20 походах и 150 сражениях, отдал жизнь за свою Родину,

за Россию. Именно его именем названа успешная операция наших войск в период Великой Отечественной войны. Тогда были освобождены Белоруссия, часть Литвы и Польши.

События 1812 года объединяют сегодня не только граждан России, но и всех стран, которые прошли через военные испытания тех лет, были вовлечены в эти военные кампании. Они служат нам уроком и не могут быть поводом для вражды и непонимания. Наоборот, только на основе доверия мы можем противостоять новым, современным угрозам. Глубоко убежден, что искреннее примирение и уважение к прошлому, к совместной, общей истории, к доблести наших предков, к чести и мужеству солдат, исполнивших свой воинский долг, – прочный фундамент для таких истинно дружеских отношений между странами и народами.

Сегодня не могу не сказать, что примером высочайшего благородства наших предков стал памятник французским



солдатам, установленный к торжествам в честь столетнего юбилея победы России в Отечественной войне 1812 года.

Дорогие друзья! Символично, что именно здесь, где «русские стяжали право быть непобедимыми», сейчас будут вручены грамоты о присвоении городам Малоярославцу и Можайску почетного звания «Город воинской славы». Они удостоены этого звания за подвиги их жителей и их защитников в период двух Отечественных войн.

Именно под Малоярославцем в октябре 1812 года были сорваны планы Наполеона пройти к Калуге через нетронутые войной области и захватить богатые запасы продовольствия. Потеряв надежду на мир с Россией и оставив непокорившуюся Москву, он встретил под Малоярославцем мужественное сопротивление наших войск, перекрыв-

ших все пути, ведущие на юг и юго-запад. Более 18 часов здесь шел ожесточенный бой. Напомню, что здесь, на Бородино, бой продолжался 15 часов. По своей ожесточенности бой под Малоярославцем напоминал Бородино. Сражение стало одним из ключевых событий войны 1812 года. Небольшой русский городок, в имени которого гордо звучит слово «слава», положил предел шествию великой армии Наполеона: отсюда началось ее отступление и окончательная гибель.

Десять лет назад Малоярославец отмечал свое 600-летие. В его богатейшей истории немало героических страниц периода Великой Отечественной. Именно здесь геройски сражались и ушли в бессмертие батальоны подольских курсантов. Осенью 1941-го город был оккупирован, но не сдался. Его жители организовали подпольные группы и партизанские отряды, и упорное сопротивление напоминало то, что происходило сто лет назад – в 1812 году, в котором огромную роль сыграло партизанское народное движение.

Звание «города воинской славы» по праву присуждено и древнему Можайску. Он был форпостом на за-

падных рубежах Московского княжества и опорой государства в процессе объединения русских земель, в течение столетий неприступной крепостью стоял на Смоленской дороге. В его героической судьбе отразились великие события двух Отечественных войн. Здесь сосредоточились военные силы перед Бородинской битвой, а летом 1941 года – строилась Можайская линия обороны, принявшая на себя мощный удар нацистов. В результате тяжелых осенних боев, в том числе на Бородинском поле, их бросок к Москве был задержан, и это позволило армии уже к декабрю перейти в контрнаступление.

Все, кто воевал под Москвой, не посрамили славу предков, умножили их доблесть, отстояв столицу. В Малоярославце и Можайске все напоминает об этом бессмертном подвиге во имя родного Отечества.

Я поздравляю жителей этих городов с присвоением звания «Город воинской славы».

Приступим к церемонии.

Дорогие друзья, еще раз сердечно поздравляю жителей Малоярославца и Можайска с присвоением почетного звания «Город воинской славы».

Символично, что грамоты принимали не только предста-



Памятник воинам
на Бородинском поле,



в Малоярославце

вители ветеранов, но и молодежных организаций. Именно молодые люди продолжают то дело, которое было начато прошлыми поколениями по развитию нашей страны.

Эта торжественная церемония прошла в атмосфере 200-летия Бородинского сражения. Здесь, на священном поле воинской доблести России, каждый из нас испытывает особые чувства, и это не просто живое, пронзительное прикосновение к великому историческому событию. Главное – это гордость за своих предков, за их подвиги и самопожертвование. Гордость, которая придает силы работать ради родной страны, ради ее процветания.

Еще раз хочу подчеркнуть, что такие события и такие мероприятия, как сегодняшнее, не ставят целью вспоминать только о кровавых событиях. Это хороший повод для того, чтобы поговорить о том, как нам выстраивать отношения с нашими соседями, с нашими сегодняшними друзьями по общему европейскому дому, поговорить о том, как нам строить общее, совместное будущее. Здесь сейчас приводились хорошие слова о том, что русские стяжали во время Бородина «право быть непобежденными», Наполеон также говорил о том, что французы показали, что они могут быть победителями. Сегодня мы все должны работать в едином строю для

строительства общего европейского дома.

Но, конечно, мы, россияне, никогда не должны забывать о своей собственной стране, о ее развитии, о ее будущем. И еще раз хочу подчеркнуть простую мысль: только тогда, когда народы России объединялись, были вместе, они добивались самых больших результатов в развитии своего Отечества. По большому счету, в единстве народа России и заключается патриотизм, который во все времена был главной основой всех великих наших побед. И, как поется в нашем гимне, «так было, так есть и так будет всегда!»

Спасибо большое. Поздравляю вас.

www.kremlin.ru

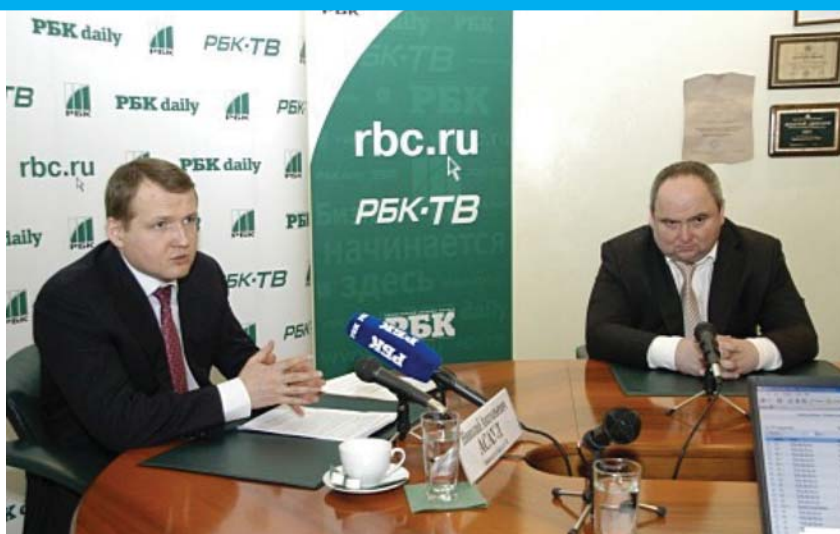
Новости

Открытое заседание в Ярославле

Заместитель Министра транспорта Николай Асаул провел открытое заседание в Ярославле.

14 сентября в Ярославле заместитель Министра транспорта РФ Николай Асаул провел открытое заседание Комиссии по рассмотрению материалов о функционировании регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении при Минтрансе России.

На заседании были рассмотрены 29 обращений перевозчиков об открытии, изменении и продлении срока действия маршрутов регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении, из которых 15 обращений со-



гласовано, остальные направлены на доработку.

17 обращений касаются маршрутов между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой. Учитывая высокую потребность жителей приграничных регионов России и Китая в регулярных автобусных перевозках, филиалу Федерального бюджетного учрежде-

ния «Агентство автомобильного транспорта» по Дальневосточному Федеральному округу поручено вести активную работу с перевозчиками в части организации эффективного графика и сети маршрутов данного направления, а также формирования полных комплектов документов для представления на рассмотрение Комиссии.



РАСШИРЕННОЕ ЗАСЕДАНИЕ КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА

2 октября 2012 года заместитель Министра транспорта РФ Николай Асаул провел расширенное заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Минтрансе России.

В приветственном слове Н. Асаул отметил, что повестка дня заседания Координационного совета включает вопросы, имеющие важное значение для дальнейшего развития пере-

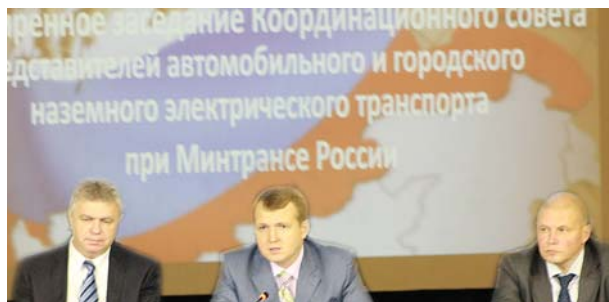
возок пассажиров автомобильным и городским электрическим транспортом. Это вопросы развития рынка электромобилей, подключаемых гибридов и зарядной инфраструктуры в субъектах Российской Федерации и мер государственной поддержки рынка электромобилей, а также методические рекомендации по расчету тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим

транспортом общего пользования (кроме железнодорожного транспорта).

Замминистра сообщил, что в европейских странах производители электромобилей пользуются государственной поддержкой – в ряде стран Европы покупателю электро-мобиля государство компенсирует разницу между стоимостью автомобиля с двигателем внутреннего сгорания и электромобиля. В Великобритании, Франции, Испании и других государствах Европейского Союза предоставляются налоговые льготы на покупку электромобилей. В Германии правительство дополнительно рассматривает возможность освобождения покупателей электрических машин от уплаты транспортного налога, а также специальные льготы при покупке электромобиля.

По мнению замминистра, применение электрической энергии на транспорте нацелено на улучшение экологиче-





ских показателей и сохранение топливно-энергетических природных ресурсов. В крупных российских городах вредные выбросы от автомобилей составляют 80 процентов от общего загрязнения атмосферы, а в масштабах страны эта цифра достигает 40%.

Н. Асаул сообщил, что в России рынок электромобилей и подзаряжаемых гибридов только начинает свое развитие. С мая 2011 года в Москве и Московской области было открыто 28 зарядных станций. «Для дальнейшего развития данного рынка необходимо снижение цены на электромобили и создание развитой сети станций, обеспечивающих в течение нескольких минут быструю зарядку аккумулятора», – подчеркнул замминистра.

По его мнению, выход электромобильного транспорта на «проектную мощность» невозможен без формирования целостной и многоаспектной системы государственных мер, сочетающей стимулирование, разрешения, запреты и ограничения. «Широкое распро-

странение электромобилей возможно только при государственной поддержке, которая должна быть направлена не только на потребительский сектор, но также стимулировать производство электромобилей и создание инфраструктуры электрического транспорта, прежде всего сетей зарядных станций. Речь идет о системе налоговых, бюджетных, таможенных стимулов, которые должны сделать данный вид транспорта комфортным и доступным для потребителя, а производство электромобилей в России выгодным бизнесом», – подчеркнул Н. Асаул.

В выступлениях докладчиков на заседании Координационного совета были представлены преимущества электрического транспорта, анализ состояния рынка электромобилей и зарядной инфраструктуры в субъектах Российской Федерации, а также предложен комплекс мер государственной поддержки производства, оборота транспортных средств на электрической тяге с автономными источниками тока и создания

зарядной инфраструктуры для его эксплуатации.

Второй вопрос повестки заседания был посвящен обсуждению методических рекомендаций по расчету тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим транспортом общего пользования (кроме железнодорожного транспорта), которые разработаны по заказу Минтранса России НИИ автомобильного транспорта.

Н. Асаул пояснил, что на протяжении многих лет тарифы на пассажирские перевозки существенно ниже их фактической стоимости, при этом возникающая разница не компенсируется перевозчикам в полном объеме. Учитывая социальный характер перевозок, региональные органы власти и местного самоуправления устанавливают тарифы на проезд в городском и пригородном транспорте общего пользования, пренебрегая действующими нормативами расхода топлива, эксплуатац-



онных материалов, отраслевым тарифным соглашением. В результате действующие тарифы не в состоянии обеспечить не только рентабельную работу пассажирского транспорта, но и простое покрытие эксплуатационных расходов транспортных организаций.

Цель разработки и утверждения методики расчета тарифов – обеспечение прибыль-

ной деятельности организаций транспорта общего пользования, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим транспортом.

Замминистра сообщил, что проект данной методики находится в свободном доступе на сайте Минтранса России

в разделе Координационного совета, и предложил совместно поучаствовать в ее доработке.

На мероприятии присутствовали президент НП «ЕТС «Автобусные линии страны» Б. Лоран, председатель правления НП «РАВС» А. Левятов, а также представители транспортных организаций из разных регионов РФ.

По материалам Минтранса



«ЗАБЛУЖДЕНИЕ, ЧТО В РОССИИ САМЫЕ ДОРОГИЕ ДОРОГИ»

ВЕДОМОСТИ
THE WALL STREET JOURNAL & FINANCIAL TIMES

Интервью. Максим Соколов, Министр транспорта.

Родился в 1968 г. в Ленинграде. В 1991 г. окончил экономический факультет Санкт-Петербургского государственного университета, с 1991 г. – преподаватель Санкт-Петербургского университета.

1993 – генеральный директор ЗАО «Россия».

1999 – генеральный директор ООО «Корпорация С».

2004 – возглавил Комитет по инвестициям и стратегическим проектам правительства Санкт-Петербурга.

2009 – директор Департамента аппарата Правительства России.

2012 – назначен министром транспорта.



В своем первом интервью новый Министр транспорта рассказывает о своих экономических взглядах, призывает правительство больше тратить на инфраструктуру и спорит с менеджментом «Домодедово».

Любимая тема Максима Соколова – государственно-частное партнерство (ГЧП). Работая в правительстве Санкт-Петербурга, он разрабатывал первый региональный закон о ГЧП и запустил проект реконструкции аэропорта «Пулково» – первый в России крупный проект на принципах ГЧП. Конкурс в 2009 году выиграл консорциум из ВТБ и немецкой



Fraport. Инвесторы получили аэропорт в управление на 30 лет, пообещав вложить в его реконструкцию 1,4 млрд евро. «Пассажиропоток уже превзошел расчетные параметры. Сейчас он составляет 11 млн пассажиров в год и постоянно растет, а планировалось выйти на 13 млн только к 2017 году», – рассказывает Соколов и добавляет: – Есть основания полагать, что “Пулково” станет крупнейшим авиахабом Северной Европы».

– Для государства ГЧП – источник дополнительных средств или привлечение технологий бизнеса?

– Важнее второе. Но в первую очередь ГЧП – это распределение рисков между государством и инвестором, который пришел в проект.

– Что мешает активнее развивать ГЧП?

– ГЧП требует высокопрофессиональных команд как со стороны концессионера, так и со стороны государства. Команду вообще непросто формировать, а имеющую опыт в ГЧП – особенно трудно. Во всех регионах, где я побывал за первые месяцы, есть потенциал. Минтранс будет помогать как минимум на методическом уровне. Из наиболее заметных законопроектов, которые позволяют активнее применять ГЧП, могу сказать о контрактах жизненного цикла.

– Государство должно само развивать транспортную инфраструктуру и отрасль в целом или создавать условия для ее развития?

– Я закончил экономический факультет Ленинградского университета – именно экономический, а не юридический (улыбается), – а эта школа от-

личается либеральными взглядами. Но в современном мире невозможно жестко следовать заданной парадигме. Транспортный комплекс – отрасль, где государству нужно и создавать условия для развития, и самому реализовывать отдельные стратегические проекты. Во втором случае важно, чтобы реализуемый проект тоже способствовал привлечению частных инвестиций. Хороший пример – порт «Сабетта» на Северном морском пути. Государство строит подходной канал, создавая условия для развития портового бизнеса. В результате мы получаем мощнейший мультипликативный эффект – на частные инвестиции строится не только порт, но и завод по производству сжиженного природного газа и аэропорт, причем не только аэровокзал, но и взлетно-посадочная полоса. Благодаря подходному каналу Северный морской путь будет развиваться на всем протяжении. Планируемый грузопоток порта к 2020 году может составить около 30 млн т в год.

– В отличие от прошлых министров транспорта у вас нет опыта работы в транспортных компаниях. Как идет ваше знакомство с отраслью?

– Да, не работал, но вопросы отрасли занимаюсь давно. В Санкт-Петербурге вел проекты строительства не только «Пулково», но и Западного скоростного диаметра, морского пассажирского терминала. В аппарате правительства был ответственным секретарем правительственной комиссии по транспорту и связи, а также руководил департаментом промышленности и инфраструктуры. Так что отрасль знала меня,

я знал руководителей, и никакого барьера не возникает. Что касается дефицита знаний, то современный человек чувствует его всегда.

– Насколько проект федерального бюджета на 2013–2015 годы позволяет решить проблему дорог?

– Если смотреть федеральный дорожный бюджет по отношению к ВВП, то доля финансирования дорожного строительства на протяжении последнего десятилетия была примерно одинакова – 0,6–0,7%. Ситуация начала меняться благодаря созданию дорожных фондов. Сейчас федеральный дорожный фонд – примерно 415 млрд руб., в следующем году будет около 450 млрд руб. В 2014–2015 годах выйдем на полмиллиарда. Плюс к этому совокупный размер дорожных фондов субъектов Федерации будет около 500 млрд руб. Таким образом, можно говорить о сумме в районе триллиона рублей. Примерно половина будет потрачена на новые проекты.

– 1,4% ВВП на дороги – много или мало?

– Если иметь в виду необходимость активного развития не только федеральных, но и региональных дорог, то, конечно, недостаточно. Однако еще несколько лет назад общие затраты регионов на дороги не превышали 200 млрд руб., т.е. были вдвое меньше, чем сейчас. Многие губернаторы просят поддержки из федерального бюджета, но на данный момент для правительства первоочередными являются задачи развития федеральной дорожной сети. Тем более что только 40% федеральных трасс из 50 000 км находятся в нормативном состоянии. Да и финансируются

они сегодня менее чем на 50% от норматива. К 2014 г. мы поставили задачу выйти на 100% финансирования работ по ремонту и содержанию, чтобы уже в 2018 г. примерно 80% дорог находились в нормативном состоянии. После этого большая часть федерального дорожного фонда будет направляться уже не только на поддержание дорог в надлежащем состоянии, но и на строительство новых трасс, в том числе планируем активнее помогать регионам.

– Насколько у нас отсталая дорожная сеть?

– Смотря с кем сравнивать. Если с Западной Европой и Америкой, то Россия уступает, особенно в соотношении протяженности дорог к численности населения. Если же брать страны БРИК, то мы на втором месте после Бразилии. Опережаем Китай и Индию, но в абсолютном значении они строят больше километров.

– Вам не кажется, что есть колоссальные резервы для снижения стоимости дорожного строительства, что позволит строить больше дорог?

– Это распространенное заблуждение, что в России самые дорогие дороги. Расчет стоимости строительства 1 км дорог в Западной Европе, США, Канаде не учитывает освобождение земельных участков и вынос инженерных коммуникаций, а в России это учитывается, что и приводит к значительному увеличению сметы. Если же исключить эти затраты, то дороги в России обходятся в целом дешевле, чем в США и Западной Европе. Это не значит, что мы не будем работать в направлении снижения себестоимости строительства и оптимизации

контрактных процедур, проектных решений и контроля за расходованием бюджетных средств. Но снижать себестоимость дорог за счет их качества мы не должны. Сегодня к качеству предъявляются высокие требования. Например, дороги должны быть экологичны. Значит, необходимы шумозащитные экраны, специальные переходы для животных, ливневая канализация. Нужно сеять траву на обочинах, сажать деревья..

– Траву-то зачем?

– По современным мировым экологическим стандартам это необходимо. Другой пример – энергоэффективность. Уже есть опыт использования солнечных батарей для освещения дорог и подсветки дорожных знаков. Или оборудование трассы более экономичными светодиодными светильниками. Они сами по себе дороже, и требуется их больше. Но дальнейшие эксплуатационные расходы ниже. На это мы и нацелены – найти баланс между себестоимостью и качеством вводимых дорог.

– Может, лучше сделать упор на качество дорожного полотна?

– Все дороги, которые реконструируются Росавтодором и госкомпанией «Автодор», соответствуют современным стандартам как в части повышенной весовой нагрузки, так и скоростных режимов. Особенно это касается дорог первой и второй категории.

– Рядовому автолюбителю все равно, едет он по дороге, которую реконструировал Росавтодор или регион. Попадает в яму...

– ...и недоволен Минтрансом. Хотя это сфера ответственности местных властей. Для этого

и есть у регионов инструмент – дорожные фонды. И если раньше они тратили 200 млрд руб., то теперь по закону обязаны в два с половиной раза больше. Если шло недофинансирование отрасли в течение 20 лет, чего вы хотите? Мы в Советском Союзе вводили 10 000 км дорог в год. Сегодня – в лучшем случае 2500 км дорог. Будем наверстывать вместе с регионами.

– Какова позиция Минтранса по строительству новой полосы в «Домодедово»?

– И Росавиация, и Минтранс занимают единую позицию: с учетом всех факторов – объема бюджетных средств в 14 млрд руб., организации воздушного пространства, юридических вопросов – строить полосу целесообразно на расстоянии примерно 300 м от оси существующей второй полосы. При этом новая полоса превратится в магистральную рулежную дорожку и обеспечит необходимое качество современной аэродромной инфраструктуры. Количество же взлетно-посадочных операций в «Домодедово» будет соответствовать современным требованиям.

– Топ-менеджмент «Домодедово» предупреждает об авиакатастрофе, если не начать строительство новой полосы прямо сейчас. Вы разделяете эти опасения?

– Нет. Обязательства арендатора – а менеджмент «Домодедово» согласился на них, подписав договор аренды, – содержать полосу в нормативном состоянии. В этом случае она может прослужить до конца 2016 года. А при выполнении определенных мероприятий по текущему содержанию – и за пределами этого срока. Так

что в «Домодедово» коллапса не будет. Завершение реконструкции также запланировано на 2016 год. Даже при условии дополнительного времени на перепроектирование Росавиация и подрядчики успеют реализовать проект без ущерба для пассажиров.

– Минтранс поддерживает инициативу ФАС о демополизации международных перевозок?

– Авиакомпаниям приходится покрывать растущие расходы на топливо, аэропортовое обслуживание и безопасность, поэтому рентабельность авиаперевозок невысока. Этого гуся надо щипать так, чтобы он все же летал. Мы, безусловно, за развитие конкуренции, но дьявол, как всегда, в деталях. В большинстве случаев к этому нужно подходить аккуратно, учитывая не только внутреннюю, но и внешнюю конкуренцию на авиарынке.

– Что с проектом высокоскоростных железных дорог?

– Нужны деньги, которых пока нет. Общий бюджет строительства высокоскоростной магистрали только между Москвой и Санкт-Петербургом – более 1 трлн руб., из которых 700 млрд – грант федерального бюджета. С моей точки зрения, также перспективным является направление на восток, в сторону Екатеринбурга – Москва, Нижний Новгород, Казань. Потенциал агломераций, которые находятся в этом районе, существенно выше, чем между Москвой и Питером.

Высокоскоростное движение (свыше 250 км/ч) должно строиться на выделенной полосе, что и делает этот проект чрезвычайно дорогим.

Поэтому Минтранс предлагает также рассматривать скоростное движение (до 200 км/ч), которое требует гораздо меньших инвестиций. Летом этого года, готовясь к чемпионату мира по футболу

в 2018 г., мы определили ряд таких направлений: Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург, Москва – Харьков – Ростов-на-Дону – Краснодар – Адлер. Стоимость первого проекта – 76,8 млрд руб., второго – 210 млрд.

– Каковы шансы, что проекты будут реализованы?

– Вы задаете вопрос, ответ на который я пока дать не могу. Мы считаем, что должны быть реализованы, но в сегодняшнем бюджете этих денег пока не видно. Дедлайн на принятие решения, чтобы успеть построить к турниру, – следующий год.

– Может, профинансировать их строительство за счет фонда национального благосостояния (ФНБ) и пенсионных накоплений?

– Это один из вариантов. Тем более доходность некоторых инфраструктурных проектов заметно выше доходности от бумаг, в которые сейчас вложены ФНБ и пенсионные накопления. Мы, кстати, предлагаем в целом активнее вкладывать длинные деньги в инфраструктуру. Только из ФНБ можно около 500 млрд руб. вложить в инфраструктурные облигации.

– Возможна ли приватизация «Совкомфлота» до конца года?

– Скорее нет. Я чисто технически не представляю, как можно до конца года провести



предпродажную подготовку, в том числе road show, такой крупной компании, как «Совкомфлот». К тому же не уверен, что сейчас подходящий момент для продажи. Нужно учитывать не только общеэкономическую ситуацию, но и специфику рынка фрахта. Подходящий момент для продажи должен подсказать консультант, но, насколько я знаю, такие рекомендации пока не поступали.

– Действительно ли часть приватизируемого пакета РЖД может пойти на обмен активами с другой компанией?

– Минтранс таких переговоров не ведет. Для начала нужно создать благоприятные условия для продажи этого пакета. Прежде всего перейти на долгосрочные тарифы, чтобы потенциальные инвесторы понимали источники доходов компании. Затем, как и в случае с «Совкомфлотом», получить рекомендации консультанта о параметрах и времени сделки. Думаю, что приватизация РЖД в ближнесрочной перспективе вряд ли возможна. Правительство Германии в прошлом году после пяти лет дискуссии о возможности приватизации Deutsche Bahn отказалось от этой идеи.

Интервью Министра транспорта РФ Максима Соколова газете «ВЕДОМОСТИ» от 03.10.2012

КИРИЛЛ БЕСЦЕНКО О МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ



Передача «Межрегиональные пассажирские перевозки»

Ведущие: Алина Гребнева, Алексей Осин

А. Гребнева: Заключительная часть «Дневного разговора». В нашей студии Кирилл Бесценко – заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы. Говорим сегодня о межрегиональных пассажирских перевозках. Но, прежде всего, поздравляем Кирилла Николаевича с Днем рождения.

К. Бесценко: Спасибо большое.

А. Гребнева: Это вдвойне подвиг – не просто прийти на «Эхо Москвы», но еще и в свой собственный праздник.

К. Бесценко: Все на благо москвичей, на благо города.

А. Гребнева: Серьезная тема у нас с вами заявлена. Я призываю слушателей писать нам +7-985-970-4545, также на сайт «Эхо Москвы» можете отправлять свои истории о том, как вы пытались уехать куда-нибудь или приехать в Москву и вдруг оказались в непонятных ситуациях. Из Twitter'a на аккаунт vuzvon тоже можете писать.

А. Осин: Насколько важны автобусные перевозки и вообще междугородние перевозки наземным транспортом для Москвы?

А. Гребнева: Какой объем пассажирооборота?

К. Бесценко: Эти цифры известны. В день порядка трех тысяч автобусов. Это серьезная цифра, которая приходит из дальнего межгорода. Москва и Санкт-Петербург – такие два субъекта, для которых межгород начинается фактически за кольцевой. Поэтому мы все-таки делим межгород близкий, мы называем пригород. Москва, Московская область в режиме с работы, на работу, также жители Москвы едут на дачи. Мы их здесь с вами не обсуждаем, потому что фактически сегодня это московская агломерация, которая уже работает как большой-большой город.

Поэтому мы специально их выводим и говорим только о том настоящем межгороде: как мы привыкли в советское время, садишься в автобус, несколько часов едешь, не час, не два, не три, а гораздо больше. Таких автобусов легальных (теперь разделяем их на легальные и нелегальные) около 2 тысяч, остальные – это как раз тот самый нелегал. Примерно в день до ста тысяч пассажиров. Очень большая зависимость от сезона. Естественно, зимой едут меньше, летом едут больше, осенью особенно студенты

или работающие едут больше. Очень сильна вахтовость. Кто едет на дальние расстояния на поездах? Люди едут работать вахтово. В Москву очень многие люди едут вахтово – отработали неделю-две и уезжают, – вот они едут автобусом.

А. Гребнева: Вы сказали, что есть легальные и есть нелегальные. Во сколько раз больше нелегальных автобусов?

К. Бесценко: Они нелегальные, их очень сложно посчитать.

А. Гребнева: Примерно Вы представляете порядок? В два раза больше, чем легальных, или сколько?

К. Бесценко: Когда два года назад их начали считать, это было 1:3, 1:4, т.е. 1 легальный – 3–4 нелегальных. Сейчас эта пропорция постепенно сокращается, но, к сожалению, 10 автовокзалов, которые существуют в городе, не загружены. Давайте я лучше другие цифры скажу. Точнее, они загружены на 40%, и еще порядка 2,5 тыс. автобусов можно принять легально, сделать их законными.

А. Гребнева: А почему они не принимаются?

К. Бесценко: Перевозчики экономят, т.е. здесь экономика у же.

А. Гребнева: На чем они экономят?

К. Бесценко: Почему вообще есть нелегальный бизнес? Почему есть нелегальные казино, торговля оружием и прочими вещами? Потому что это сверхдоходы. Т.е. люди не хотят работать легально только для того, чтобы те издержки, которые они должны нести в легальном бизнесе – безопасность, комфортность, в том числе налоги, – люди уходят от этого.

А. Гребнева: Вы сказали про автовокзалы. Достаточно распространенное явление, когда на железнодорожных вокзалах Москвы кричащие люди, что автобус туда-то и туда-то. Это удобно. Потому что тебе не хватило билета на поезд, ты сел и уехал.

К. Бесценко: То, что не хватило билетов на поезд, те времена уже ушли.

А. Гребнева: Бывает такое. Если тебе надо прямо сейчас уехать...

А. Осин: Тут дело в том, что хватает билетов в купированные вагоны, а в плацкарт не хватает.

К. Бесценко: Вы правы. Это вопрос цены. Конечно, автобусы сегодня дешевле. Особенно в лето они очень сильно конкурируют с железной дорогой. Железная дорога это понимает, увеличивает количество поездов, снижает цены. Здесь нормальная конкурентная борьба.

А. Гребнева: А как вы боретесь? Вы сказали, что за последние несколько лет все-таки сократилось количество нелегальных перевозчиков.

К. Бесценко: Слово «борьба» подразумевает жесткие, чуть ли не репрессивные методы. Такие методы, конечно, тоже есть. Это установка знаков – стоянка,

остановка запрещена. И тогда к водителю применяются меры административного характера. У вас уже несколько раз и я был, и коллеги были, говорили, что год назад был создан организатор перевозок в городе, такая структура, которая контролирует как легальных перевозчиков, которые должны соблюдать установленные правила, так и нелегальных. Административная ответственность достаточно большая: 50 тысяч первый штраф, второй штраф – 100 тысяч.

А. Гребнева: Это кому штраф выписывается?

К. Бесценко: Это организации.

А. Гребнева: А если нет организации?

К. Бесценко: Индивидуальный частный предприниматель.

А. Гребнева: Т.е. это владелец этого автобуса?

К. Бесценко: Если это владелец или нанятый человек, который заявляет себя владельцем, безлицензии, без необходимого оформления в налоговой службе занимается бизнесом, это называется незаконная предпринимательская деятельность. Это уголовная ответственность.

Вы чуть-чуть меня опередили, я хотел сказать, что есть и такие, но, к счастью, они уже года 2–3 не появляются. Потому что в каждой префектуре создана комиссия, которая с помощью ГИБДД, ФСБ, миграционной службы, префектур, управ и с нашим участием выявляли, два года работали, сейчас они еженедельно ведут плановые рейды. Точки притяжения все равно известны.

А. Гребнева: Проверки происходят, на время все это затухает, но потом все равно же появляются в этих же местах.

К. Бесценко: Я говорю, незаконного предпринимательства уже нет. Вы все равно это в кучу.

А. Гребнева: А что есть?

К. Бесценко: Есть те товарищи, которые не хотят идти на легальные автовокзалы.

А. Гребнева: Т.е. у них все лицензии есть, но они уезжают из необорудованных мест.

К. Бесценко: Они не идут на легальные автовокзалы. Чем характеризуется автобусная перевозка? Когда вы покупаете билет на поезд или на самолет, вы не требуете, чтобы самолет или поезд вам подали к подъезду. А автобусный биз-



нес – сегодня это очень гибкая диспетчеризация с помощью телефонов. Так как группа лиц, которые ездят на автобусах, фактически одна и та же – это студенты, это трудящиеся, группа заехала, массово отработала 2–3 недели и уехала обратно, – они уже друг друга знают, они прикатались, и они по телефону с диспетчером...

А. Гребнева: А что в этом плохого?

К. Бесценко: Подождите. Вы задаете вопрос – это пассажирский транспорт или это заказной транспорт? Мы с вами еще до этого не дошли. Т.е. если это по заказу, то ради бога, но пусть они не говорят, что они пассажирский транспорт. Перевозки по заказу сегодня не лицензируются и никак не регулируются. И этим, кстати, пользуются.

А. Осин: Это так же, как лимон себе заказать.

К. Бесценко: И пожалуйста. Но здесь начали хитрить те же господа перевозчики, которые посмотрели законодательство и говорят – а мы заказной транспорт, мы привезли группу людей, никаких билетов мы не продаем. А когда их на этом ловят – а их регулярно ловит транспортная инспекция, там штраф 250 тысяч.

А. Гребнева: Они, получается, экономят на налогах.

К. Бесценко: Не только на налогах. Безопасность.

А. Осин: Потому что на этих автобусах...

К. Бесценко: Бьются, засыпают.

А. Осин: И не только это. В конце концов, даже террористов могут привезти.

К. Бесценко: Это очень серьезная тема – вопросы безопасности именно Москвы и

Санкт-Петербурга. Таких проблем меньше в других городах. Вопросы антитеррористической безопасности, либо других нелегальных перевозок – наркотиков и других таких вещей, конечно, это бич Москвы. Поэтому мы также против этих нелегальных перевозок. И я хочу закончить мысль. Почему надо приходиться на легальные автовокзалы? Почему они находятся не там, где метро, не там, где железнодорожные вокзалы? Они находятся там, куда приезжает иногородний транспорт. Это периферийные станции метро. Да, пассажиру должно быть удобно. Теплый Стан, Красногвардейская, Орехово, идите туда. Нет, надо поработать на грани закона, взять и там пассажиров, а еще проехать к Казанскому вокзалу – вдруг там еще кто-то есть?

А. Гребнева: Это формула «спрос рождает предложение». Не затаскивают же они людей с улицы в свои автобусы. Значит, есть желающие.

К. Бесценко: Что такое 3 тысячи автобусов для города Москвы? Вроде немного. Москва большая, много радиальных трасс. Вот если бы они были распределены и доходили только до ближайшей станции метро, высаживали пассажиров и уходили, москвичи не видели бы их в городе и не страдали бы от этого. Автобус 15–16 метров, вы поймите правильно, он же не как городской автобус – высадил и уехал. Он утром пришел, высадил пассажиров и до вечернего рейса стоит. Что делает? Загрязждает улицу. Т.е. полоса выпала.

Почему мэр хочет вывести грузовой транспорт из Москвы? Не из-за того, что они возят грузы, а из-за того, что они сто-

ят. Т.е. он ввозит грузы очень малое время, а все остальное время он отстаивается и перекрывает дорогу, для нас с вами созданную. Мы не можем проехать там, где мы должны ехать. И мы не боремся с автобусным бизнесом как таковым, мы говорим – давайте работать по правилам. Вы привезли иногородних пассажиров. Конечно, столица открыта – пожалуйста, приезжайте. Но вне рейсовое время куда? На стояночку, где водитель будет спать не в салоне, а в гостинице. Он пройдет медицинский осмотр. В это время автобус будет вымыт, пройдет предрейсовый технический осмотр.

А. Осин: И билетики станут стоить...

А. Гребнева: В энное количество раз больше.

К. Бесценко: Почему?

А. Осин: Потому что надо водителю оплатить гостиницу, а не салон автобуса...

К. Бесценко: Это уже про налоговые дела. На самом деле это гостиницы при автобусных парках, это типа благоустроенных общежитий. Но это гораздо лучше, чем салон автобуса.

А. Осин: Я несколько не сомневаюсь.

К. Бесценко: Это безопасность.

А. Осин: Я с самого начала хотел задать вопрос. Вы сказали об объеме людей, которые пользуются автобусным сообщением. В сравнении с теми, кто приезжает на поезде или прилетает на самолете, какое место занимают эти междугородние перевозки на автобусах?

К. Бесценко: Поезд, конечно, впереди планеты всей. Поезд и создан для массовых перевозок на дальние рас-

стояния. Самолеты для московского авиационного узла – это хаб. Т.е. если бы мы сравнивали чуть-чуть меньше город, то, конечно, были бы автобусы выше здесь, учитывая, что у нас очень много транзитных. Если сравнить с тем, кто прилетел и приехал в Москву, конечно, автобусы опережают. Но если вообще весь объем перевалки пассажиров в авиационном узле Москвы – это Внуково, Шереметьево, Домодедово, – там, конечно, больше.

А. Осин: А меняется ли это соотношение? Поезд, понятно, вне конкуренции. Самолет, автобус – между ними перетекает пассажиропоток или это стабильная цифра?

К. Бесценко: Последние лет 10, даже 15 – устоявшиеся цифры. Понимаете, это было накачено в тот момент, когда на поездах боялись ездить. Помните, это было в 90-е годы. Потом не всегда можно было добраться гарантированно. Вы же сами говорили, что не было билетов. Поэтому бизнес предложил решение – добираться на автобусах. И у кого-то это сохранилось. Но надо сказать, что количество автобусных маршрутов не растет.

А. Гребнева: Хотела уточнить по поводу безопасности.

Может быть, вы рассылаете какие-то распоряжения, указания, или МВД само за этим следит, что, допустим, на въезде в Москву более пристальное внимание таким автобусам?

К. Бесценко: Вопросы безопасности отнесены к федеральным органам власти, это их прерогатива. Закон о транспортной безопасности делит, чем занимаются федералы и чем занимается федеральная власть. Это вопрос федералов.

А. Гребнева: Второе уточнение по поводу идеи, что пусть они высаживают, едут на станцию или уезжают обратно. Может быть, на законодательном уровне как-то это прописать, закрепить?

К. Бесценко: Как раз это решено.

А. Гребнева: Это уже решено?

К. Бесценко: Да. Они обязаны обеспечить...

А. Гребнева: Я про то, что запретить им вообще въезд. Как обсуждается про грузовой транспорт, так сделать и здесь.

К. Бесценко: Здесь проще. Мы им согласовываем маршрут движения по городу Москве и места отстоя. Если в отношении грузового это сложно сделать, потому что у него может быть несколько точек высад-

ки, то у автобуса гораздо проще. И легальных перевозчиков пассажир видит где? Только на автовокзале: он пришел, сел и уехал. А вот те нелегальные перевозки, которые создают нам, обычным москвичам, проблему передвижения по городу, вот с ними...

А. Гребнева: Может быть, создать дополнительные автобусные парковки...

К. Бесценко: Они не должны быть вне автовокзала, вот и все.

А. Гребнева: Может, больше автовокзалов нужно?

А. Осин: Если нынешние не загружены...

К. Бесценко: Если сегодняшние 10 не загружены, зачем еще? В принципе, вы, конечно, думаете правильно, и правительство Москвы тоже все это понимает. У нас программа развития ТПУ, о которых вы знаете, вам неоднократно об этом говорили.

А. Осин: Транспортно-пересадочные узлы.

К. Бесценко: Транспортно-пересадочные узлы, которые являются основным притяжением междугородного или пригородного сообщения, на них еще 6 автовокзалов планируется. Т.е. 10 – это не последняя цифра. По нашему пониманию, еще порядка 6 автовокзалов должно появиться, совмещенных с ТПУ.

А. Гребнева: Тут вопрос цены, как это все будет регулироваться. Может быть, город на первых порах будет субсидировать?

К. Бесценко: Что?

А. Гребнева: Этих перевозчиков. Говорить, что мы за счет города будем возмещать размещение водителя в гостинице или еще что-то.



К. Бесценко: Этот бизнес прибыльный. Если бы он не был прибыльным, не было бы такой жесткой конкуренции. После торговли автотранспорт – самый конкурентный вид бизнеса. Город, Московская область достаточно серьезно субсидируют городские и пригородные перевозки, т.е. это ветераны, инвалиды и ряд категорий льготников. Это серьезная социальная нагрузка. Там наша социальная задача, она обеспечивается. А межгород дотировать или субсидировать...

А. Осин: Я на Теплом Стане живу, там как раз автовокзал, который Вы упоминали, там прилегающие улицы, действительно, были заставлены автобусами. Сейчас они куда-то делись.

К. Бесценко: На стоянку при этом парке, Вы можете посмотреть. Как это регулируется? Через заключение договоров. Нормальный перевозчик понимает. А сколько автобусов жгли во дворах? Доведенные жители сжигали эти припаркованные автобусы.

А. Осин: Нам пишут, одни радиослушатели уверяют, что пустите больше поездов – не будет нужды в автобусах, но другие тут же с ними спорят, говорят, что электричка далеко не во все места дотягивается, и автобус, который не связан

ни рельсами, ни проводами, он гораздо более маневренный и ходит не раз в сутки, как пишет наш радиослушатель. Есть ли еще какие-то преимущества автобусного транспорта?

К. Бесценко: Вы назвали правильно – мобильность.

А. Гребнева: Я хотела еще уточнить по поводу сферы регулирования. Вы сказали, что безопасность не входит в компетенцию.

К. Бесценко: Безопасность разная бывает. Вы спросили про антитеррористическую. Я поэтому и ответил, что это федеральная ответственность. Есть безопасность дорожного движения.

А. Гребнева: И безопасность пассажиров. Это тоже к вам?

К. Бесценко: Какая безопасность пассажиров?

А. Осин: Оборудованы ли кресла ремнями...

А. Гребнева: Проходит ли водитель медкомиссию, или он уставший?

К. Бесценко: Это все безопасность дорожного движения. Вы не забудьте, что есть закон о страховании ответственности перевозчиков. И большие дебаты еще предстоят, потому что этот закон будет вступать в силу, он был принят в этом году и будет вступать в силу с 1 июля. Там по тарифам большие проблемы. Деба-

ты в Минфине сегодня ведутся. Это ляжет на ежедневный билет, который вы покупаете для проезда в городском автобусе. А по межгороду это с 92 года обязательно. Т.е. перевозчик обязан, даже не то что обязан, а это включается в стоимость проезда. Вы на железнодорожном транспорте покупаете билет, видите страховой сбор?

А. Осин: А как же.

К. Бесценко: И на легальном автобусе то же самое.

А. Осин: Страховка – это хорошо, конечно, но дабы не случилось чего-то, от чего уже никак не застрахуешь.

К. Бесценко: Вот это вопрос безопасности дорожного движения. Она находится как у федералов в ГИБДД, так и у региональных властей или у транспортной инспекции, это тоже федеральные органы власти. Т.е. допуск к перевозкам – это лицензирование, это очень важный инструмент. Недобросовестный перевозчик не должен быть допущен к перевозке пассажиров.

А. Гребнева: Мы заканчиваем наш эфир. Я напомним, что в гостях у нас был Кирилл Бесценко – заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы. У нас рубрика «Дорожный просвет» постоянная.

А. Осин: Поэтому просветим вас и на следующей неделе.

К. Бесценко: Уважаемые гости Москвы, пользуйтесь легальным автобусным сообщением.

А. Гребнева: На этом завершаем наш эфир. Спасибо.



НОВЫЕ ПАРТНЕРЫ

13 сентября прошла рабочая встреча с директором ГУП СО Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта Ефимовым Николаем Филипповичем и его заместителем Саранчук Лилией Марковной.

На встрече со стороны Некоммерческого Партнерства «Развитие автовокзалов страны» присутствовали Президент Лоран Б.О., Вице-президент Зайцев В.А., член правления Левятов А.И., со стороны Некоммерческого Партнерства «ЕТС «Автобусные линии страны» – Вице-президент Мехейкин В.Н. и Председатель правления Яровенко А.С.

На встрече обсуждались вопросы о проведении совместной конференции на темы проблем и перспектив автовокзалов страны, которая состоится в мае 2013 года в городе Екатеринбург. Организаторами этой конференции будут выступать совместно Союз автотранспортных предприятий и Некоммерческое Партнерство «Развитие автовокзалов страны», при поддержке губернатора Свердловской области, а также мы надеемся, что нас поддержат органы управления транспорта РФ. На конференции будут подняты вопросы, связанные с организацией межсубъектных перевозок, развитием автовокзалов, в том числе применением в работе автовокзалов системы ГЛОНАСС.

Вручено свидетельство (от 17 июля 2012 г. № 006-2012) о вступлении ГУП СО Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта в Некоммерческое Партнерство «Развитие автовокзалов страны».

Дальнейшее сотрудничество Партнерства со Свердловским объединением пассажирского авто-



транспорта поможет в обеспечении реализации единой государственной политики в сфере транспортного обслуживания населения, развития транспортной инфраструктуры, создании условий функционирования единой маршрутной сети регулярных междугородних и пригородных автобусных пассажирских перевозок на территории Свердловской области, создании условий для осуществления общедоступных и безопасных перевозок населения общественным транспортом.

Справка

Государственное унитарное предприятие Свердловской области «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта» создано 27 ноября 1972 года.

Деятельность ГУП СО «СООПА» связана с реализацией полномочий органа государственной власти субъекта РФ – Правительства Свердловской области по организации транспортного обслуживания междугородних и пригородных автобусных маршрутов, предусмотренных пп.12 ст. 26.3 Федерального закона от 06.10.99 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) исполнительных органов государственной власти субъектов РФ».

Ежедневно с автовокзалов и автостанций ГУП СО «СООПА» отправляется более 2,0 тыс. рейсов, перевозится около 20,0 тыс. пассажиров, в том числе 3,7 тыс. пассажиров льготных категорий.

Рабочая встреча руководства Партнерства



10 сентября 2012 г. состоялась рабочая встреча руководства Партнерства в лице президента Лорана Бориса Олеговича, председателя Правления Левятова Антона Игоревича и вице-президента Зайцева Валерия Анатольевича с генеральным директором ООО «Немизида инвест» Лапиным Игорем Васильевичем. В ходе встречи были обсуждены вопросы о деятельности автовокзала «Северный» города Екатеринбурга в сфере транспортной безопасности. Президент Партнерства Лоран Б.О. вручил генеральному директору ООО «Немизида инвест» Лапину И.В. свидетельство о вступлении в члены НП «Развитие автовокзалов страны».

Справка

Северный автовокзал традиционно считается «северными воротами» Екатеринбурга. Однако с момента создания предприятия, 20 апреля 2001 года, было открыто множество новых направлений, включая южные. Учитывая пожелания пассажиров, были организованы постоянные прямые рейсы до городов Челябинской, Курганской, Тюменской областей, Башкирии и Удмуртии, Пермского края и Казахстана. На сегодняшний день с автовокзала круглосуточно отправляется более 500 рейсов. Предприятие обслуживает 9 пригородных маршрутов, 111 междугородных и 3 международных. За пять последних лет объем междугородных перевозок вырос в 3 раза. Северному автовокзалу – 11 лет. За это время он стал социально-значимым объектом Екатеринбурга, без которого немислимо дальнейшее развитие междугородных пассажирских перевозок в регионе.

Автовокзал расположен в непосредственной близости к железнодорожному вокзалу и станции метрополитена «Уральская», что создает дополнительное удобство для жителей и гостей Екатеринбурга.

Предприятие постоянно старается расширять спектр оказываемых пассажирам услуг и улучшать их качество. В 2007 году была внедрена автоматизированная система управления (АСУ). Благодаря этой системе все вносимые изменения в расписание рейсов и условия проезда стали мгновенно доступны на всех рабочих местах. Это повысило качество и скорость работы справочной службы и кассиров, а время продажи билетов теперь составляет менее 1 мин. В апреле 2009 года была создана новая услуга – бронирование билетов по телефону. В конце этого же года открылась продажа билетов через платежные терминалы и агентства. В мае 2010 года начались продажи билетов через интернет. 1 сентября 2010 года открылась касса удаленного доступа в главном здании УрФУ (УГТУ-УПИ). 12 мая 2011 года студенты и преподаватели Уральского Государственного Лесотехнического университета получили возможность в своем ВУЗе покупать билеты на автобусы, отправляющиеся с Северного автовокзала.

Работники предприятия проходят специальное обучение и регулярно повышают квалификацию. Многие специалисты имеют два высших образования.



В НОРИЛЬСКЕ ОТКРЫЛСЯ ФИЛИАЛ ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК»

В церемонии открытия филиала приняли участие генеральный директор ОАО «ГМК «Норильский никель» Владимир Стржалковский, директор Заполярного филиала компании Евгений Муравьев, глава администрации города Норильска Алексей Ружников, Председатель Совета Фонда НПФ «Норильский никель» Сергей Федоров, Председатель Совета директоров ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» Сергей Дульщиков, Председатель Правления банка Сергей Жарков.

Генеральный директор ОАО «ГМК «Норильский никель» Владимир Стржалковский пожелал банку успешной работы и интересных предложений по продуктам и услугам: Я поздравляю коллектив Севергазбанка с открытием филиала в Норильске. Желаю,

чтобы работа филиала принесла результаты и горожанам, и комбинату. Уверен, если ваши предложения по продуктам окажутся интересны норильчанам, то филиал в Норильске будет процветать.

Президент Фонда НПФ «Норильский никель» Екатерина Акифьева уверена, что у сотрудничества Севергазбанка и Фонда большие перспективы: НПФ «Норильский никель» является бенефициаром Севергазбанка. Следовательно, от успешной работы банка зависит и стабильная работа Фонда, и размер будущей пенсии тех, кто доверил Фонду ее накопительную часть. Мы уже приступили к реализации большого совместного проекта на всей территории присутствия подразделений Севергазбанка. Теперь клиенты банка получили возможность заключения договоров обяза-

тельного пенсионного страхования в офисах Севергазбанка, в том числе и в подразделениях в Норильске. Нам интересна широкая региональная сеть банка, а банк, в свою очередь, получил возможность расширить традиционный перечень продуктов, которые предлагают кредитные организации своим клиентам.

Председатель Совета директоров Севергазбанка Сергей Дульщиков рассказал о ближайших планах партнерства с группой компаний «Норильский никель»: Город Норильск – это наш главный на сегодняшний день проект, поскольку здесь расположены крупнейшие производственные подразделения холдинга. Мы намерены увеличить число офисов банка в Норильске. Мы разработали максимально удобную схему размещения сети наших офисов,



банкоматов и информационно-платежных терминалов так, чтобы они были практически в шаговой доступности. Офисы и банкоматы Севергазбанка будут расположены во многих торговых и сервисных точках, административных зданиях Норильска, Кайеркана, Дудинки, Талнаха, Снежногорска и обязательно на территориях производственных подразделений «Норильского никеля». В ближайшее время начнут работать 60 банкоматов.

Председатель правления Севергазбанка Сергей Жарков отметил, что Севергазбанк в Норильске будет учитывать интересы разных групп горожан: Севергазбанк – банк с 18-летней историей успешной работы на финансовом рынке России. Мы имеем внушительный опыт работы в розничном секторе банковского бизнеса. Именно поэтому число наших клиентов постоянно растет во всех регионах присутствия банка. Приходя в регион, мы учитываем специфику интересов и возможностей каждой группы населения. Работникам бюджетной сферы мы предлагаем специальную программу потребительского кредитования. Для сотрудников группы компаний «Норильский никель» разрабо-

таны спецпрограммы по кредитованию. При этом особенно льготные условия предоставляются участникам зарплатного проекта банка. Наши предложения по линейке новых вкладов также очень выгодны по процентным ставкам. Поэтому вкладчики доверяют нам свои сбережения. Сегодня объем депозитного портфеля банка составляет порядка 17 млрд руб., из них 14 млрд руб. – вклады частных лиц. Уверен, что жители Норильска высоко оценят уровень обслуживания в Севергазбанке, наши возможности и те программы, которые банк предлагает своим клиентам.

Управляющий филиалом в Норильске Гузель Корнеенкова пояснила, что Севергаз-

банк будет оказывать норильчанам традиционный спектр банковских услуг, а также предложит ряд выгодных кредитных программ, разработанных специально для работников предприятий группы «Норильский никель», и для клиентов, получающих заработную плату на карту Севергазбанка.

Для работников предприятий группы «Норильский никель» разработаны привлекательные условия по кредитам «Доверительный», «Кредит на погашение кредита, взятого в другой кредитной организации», ряд других программ кредитования. Если клиент является участником зарплатного проекта Севергазбанка, он может воспользоваться всеми этими программами. Также выгодные условия мы предлагаем по овердрафтному кредитованию. Наша цель – в самое ближайшее время стать надежным финансовым партнером горожан и работников комбината, как в повседневных делах и заботах, таких, например, как оплата услуг, денежные переводы, так и в таких серьезных решениях, как совершение крупных покупок с помощью кредитных ресурсов.





С 22 по 24 октября в Москве при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации состоится VIII Международный автотранспортный форум «МАФ-2012», который традиционно считается главным событием автотранспортной отрасли

VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ



В выставочной экспозиции форума техника для грузовых и пассажирских перевозок,

комплектующие, спецавтотехника для различных отраслей экономики, а также сервисное оборудование, страховые услуги

АВТОТРАНСПОРТНЫЙ



ФОРУМ (МАФ)



Время проведения с 22 по 24 октября 2012 года

Форум является открытой площадкой для обмена международным опытом и установления деловых отношений, прямого диалога между бизнесом, властью и обществом по совершенствованию законодательства и стратегии развития автомобильного транспорта



НОВОЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ

С 1 января 2013 года вступит в силу новый вид обязательного страхования, который регулируется Федеральным законом № 67-ФЗ от 14 июня 2012 г. «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном».

Принятие данного закона вызвало большой резонанс среди автотранспортного сообщества, которое относится к новому обязательному виду страхования как к источнику дополнительных расходов, среди пассажиров, которые боятся повышения стоимости на билеты, и даже среди страховых компаний, которые опасаются высокого уровня убыточности по данному виду страхования. Только время сумеет расставить все по своим местам, так как окончательно стоимость нового страхования еще не утверждена.

Предполагается, что стоимость страхования с 1 января 2013 г. для междугородних и международных автобусных перевозок составит 9,14–18,40 руб. за одного пассажира, для пригородных автобусных перевозок – 1,34–2,70 руб., для городских автобусных перевозок – 0,43–0,87 руб.

Некоторые представители автотранспортного сообщества полагают, что новый закон

дублирует другой вид обязательного страхования – ОСАГО. Это, конечно, не так. Договор ОСАГО возмещает вред пассажиру, когда он нанесен в результате ДТП и виновным признан водитель автобуса. Если виновник иной, то и вред будет возмещен по договору другого лица. Если пассажир получит травму не в результате ДТП, а, например, при резком торможении, или если его прижмет дверьми автобуса, то договор ОСАГО этот вред не покрывает. Кроме того, новый закон затрагивает ответственность всех наземных перевозчиков, включая трамваи, а также метрополитен и морской транспорт. На этих перевозчиков ОСАГО не распространяется. И, конечно, следует учитывать существенную разницу в размерах выплаты страхового возмещения:

- закон об автостраховании по системе ОСАГО предполагает лимит выплат потерпевшей стороне при наступлении страхового случая в размере 400 тысяч рублей (240 тысяч рублей – возмещение ущерба, нанесенного здоровью и жизни участников – на всех потерпевших; 160 тысяч рублей – возмещение ущерба, нанесенного имуществу, попавшему в страховую ситуацию);

- новый закон по страхованию ответственности перевозчика предусматривает лимит ответственности от 2 025 000 рублей на каждого пассажира.

Стимулом скорейшего принятия закона для государства стал ряд аварий на транспорте, повлекших гибель пассажиров, в том числе затопление теплохода «Булгария» в Куйбышевском водохранилище (122 человека погибло), падение самолета Як-42, перевозивший

команду ХК «Локомотив», недавно произошедший пожар в пассажирском автобусе около Курского вокзала (2 человека погибло).

В отношении теплохода «Булгария» государством было принято решение выделить по 100 тысяч рублей семьям пострадавших и по 1 миллиону рублей семьям погибших.

Семьи погибших хоккеистов получили компенсации из пожертвований (более 100 миллионов рублей) и от страховых компаний, так как страховой полис имел авиаперевозчик (с лимитом 2 миллиона рублей на одного пассажира), а также вся команда ХК «Локомотив» была застрахована от несчастного случая (с лимитом до 5 миллионов рублей на одного человека).

Что же касается погибших в результате пожара автобуса около Курского вокзала, то никаких компенсаций не было, так как автобус принадлежал нелегальному перевозчику.

Принятие нового закона означает, что государство снимает с себя ответственность по компенсации ущерба пассажирам, пострадавшим при перевозках, теперь вся ответственность по компенсации ущерба будет лежать на страховой компании либо на перевозчике, если он не застрахован, при этом в соответствии с новым законом максимальный размер выплаты на каждого пассажира должен составлять не менее 2 миллионов рублей.

Для сравнения, в США различные ведомства оценивают стоимость жизни от 2 до 5,8 миллионов долларов, в Германии и Франции – в 1 миллион долларов, в Испании – в 400 тысяч долларов.

При этом отдельные граждане могут предъявить к виновной стороне и более серьезные претензии. И такие примеры есть. В июне 2012 года суд взыскал 324 тысячи рублей в пользу Алены Ярош, пострадавшей в ДТП со служебным автомобилем полпреда президента в Госдуме Гарри Минха. Таким образом, суд лишь частично удовлетворил иск женщины, которая требовала с «кремлевского гаража» около 6 миллионов рублей.

Сторона Ярош намерена обжаловать решение суда, так как считает компенсацию в 324 тысячи рублей слишком «маленькой». «Решение суда незаконное, и, как только мы получим мотивировочную часть вердикта, обязательно будем его обжаловать. Мы собираемся пройти все судебные инстанции вплоть до Европейского суда по правам человека (ЕСПЧ). Непонятно, почему суд присудил такую маленькую компенсацию», – говорит адвокат Ольга Гонина. По ее словам, родственники девушки планируют обращаться в суд с новыми исками к транспортному комбинату «Россия».

С развитием юридической грамотности и уровня доходов населения количество таких примеров, безусловно, будет расти и пострадавшие в ДТП пассажиры будут взыскивать с виновной стороны миллионы рублей. Для европейских стран или США это обычная практика. Например, жительница Сан-Диего Беннетта Бьюэлл-Уилсон, которая в результате ДТП была парализована на всю жизнь, через суд получила компенсацию в размере 82 миллионов долларов США!

Выходом из этой ситуации для перевозчиков может стать

добровольное увеличение лимитов при обязательном страховании своей ответственности до 5 или даже 10 миллионов рублей на каждого пассажира (вместо 2 миллионов рублей по закону), в этом случае даже очень крупные убытки будут компенсироваться за счет страховой компании.

Для тех перевозчиков, которые решат не страховаться, предусмотрены штрафные санкции – с 1 апреля 2013 года будет налагаться административный штраф на организации в размере от 500 тысяч рублей до 1 миллиона рублей, на должностных лиц организаций – от 40 до 50 тысяч рублей.

Купить страховку можно будет у большого количества страховых компаний, которые будут входить в профессиональное объединение страховщиков. Однако, как показывает опыт страхования ОСАГО, чрезвычайно важно выбрать надежную страховую компанию, чтобы не возникло проблем при урегулировании возможных убытков, особенно в наше нестабильное время, когда каждый год банкротится по несколько страховых компаний.

Стоимость страхования по обязательному страхованию ответственности перевозчиков будет определяться Правительством РФ и будет одинаковой у всех страховых компаний,

поэтому при выборе страховой компании следует особое внимание обращать на ее финансовую надежность, продолжительность работы на страховом рынке, известность бренда, перечень и уровень дополнительных сервисных услуг и др.

Являясь уполномоченным страховым брокером и партнером НП «ЕТС «Автобусные линии страны», НП «Развитие автовокзалов страны», мы ожидаем момента утверждения тарифных ставок по новому закону и проводим анализ предложений различных страховых компаний для обеспечения всех участников партнерств наиболее надежной и привлекательной страховой защитой.

Помимо этого, всем участникам партнерств мы готовы подобрать наиболее интересные страховые программы по любым видам страхования, в любых страховых компаниях на специальных условиях.

За консультацией по обязательному страхованию ответственности перевозчика и по другим вопросам, связанным со страхованием, обращайтесь по телефону: +7 (495) 648 6543, доб. 14 или по e-mail: potapov@inibroker.com.
Будем рады помочь!

С уважением,

Андрей Хохлов
Генеральный директор ООО
«Индустриальный страховой брокер»



Собянин назвал «проблемой» маршрутные такси Москвы

Мэр Москвы Сергей Собянин назвал нынешнюю работу маршрутных такси Москвы «проблемой».



«Маршрутное такси, конечно, – проблема для города, потому что на одной линии работают большие и маленькие автобусы, одни конкурируют с другими, на остановке стоят по шесть-семь автобусов. Нигде в мире такого нет, это московский эксклюзив», – сказал Собянин в среду в эфире телеканала «Доверие».

По его словам, на одном маршруте должен работать один перевозчик.

«В этой сфере надо наводить порядок. На одном маршруте должен работать один перевозчик, но такой, чтобы он исполнил свою работу эффективно, чтобы там не было хаоса», – подчеркнул столичный градоначальник.

РИА Новости,
Руслан Кривобок

НОВОСТИ

Законопроект о навигационной деятельности

Государственная Дума намерена уже осенью этого года рассмотреть законопроект «О навигационной деятельности», в рамках которого будут внесены поправки к Кодексу РФ об административных правонарушениях.

Речь идет о документе, разработанном Министерством транспорта РФ, суть которого заключается в обязанности владельцев грузового и пассажирского транспорта до января 2013 года оснастить весь автопарк системами ГЛОНАСС/GPS. В Минэкономразвития уверены, что данные обязательства приведут к монополизации рынка и оче-



редям в пунктах установки нового оборудования.

Распоряжение правительства установить в грузовой и пассажирский транспорт навигационные системы ГЛОНАСС должно быть выполнено до 1 июля 2013 года. Размер штрафа за невыполнение обязательств составит 30–50 тысяч рублей за одно авто.

Против инициативы Минтранса выступает Минэкономразвития. Представители ведомства полагают, что выделение на рынке лидера на государственном уровне неизбежно приведет к монополизации рынка региональных навигационно-информационных систем. Речь идет как о компаниях, которые занимаются производством аппаратуры ГЛОНАСС, так и о предприятиях, специализирующихся на диспетчеризации сигналов. В Минэкономразвития также обращают внимание на избыточность расходов: предпринимательскому карману



обязательная установка навигационной системы обойдется в 9,4–17,8 млрд рублей.

Кроме того, в указанные сроки нужно будет обслужить не менее 600 тысяч транспортных средств, что приведет к «километровым очередям» в пунктах установки нового оборудования, а стоимость аппаратуры будет «надуваться» из-за ажиотажа. «Провести тестирование и подключить к региональной системе всех перевозчиков – невыполнимая задача для «НИС Глонасс», – уверены чиновники Минэкономразвития.

В самом Минтрансе ожидают, что количество подвижного транспорта, который будет нуждаться в установке навигационных систем, составит 750 тыс. – 1,15 млн единиц техники.

Татьяна Волчанова
<http://www.arbatcity.ru>

При возгорании междугороднего автобуса в Москве погибла семейная пара

Причиной возгорания междугороднего автобуса на Земляном валу, в результате которого погибли два человека, мог стать поджог.

По словам очевидцев, в салон кто-то бросил бутылку с зажигательной смесью.

Не исключено, что таким образом могли сводить счеты конкурирующие фирмы-перевозчики.

«По данному факту следственными органами Следственного комитета России по городу Москве возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 167 Уголовного кодекса», – рассказали в пресс-службе СК.

Проведен осмотр места происшествия, получены объяснения очевидцев пожара.

«Неизвестный мужчина, скрывшийся с места происшествия, находясь на одном из задних сидений автобуса, поджег имевшиеся у него две пластиковые канистры с бензином, в результате чего в автобусе возник пожар», – сообщил СК слова очевидцев.

Предварительная причина смерти погибших – отравление угарным газом.

Организована проверка законности размещения стоянки междугородних автобусов на территории, прилегающей к Курскому вокзалу.

Автобусы у Курского вокзала забирают пассажиров конвейером с 06.00 до 21.00, но никаких признаков автовокзала. Расписания нигде нет. Билеты покупают прямо у водителя. Место людное, пассажиров много. Именно поэтому версия



о том, что сегодняшний пожар – война конкурентов, одна из основных. И скорее всего, бутылка с зажигательной смесью должна была стать актом устрашения или предупреждения.

По предварительной версии, автобус подожгли. Речь может идти о разборке перевозчиков. Вспыхнувший автобус принадлежит компании «Westline». Большую часть рейсов по маршруту Москва-Владимир обеспечивает она. По одной из версий, поджог автобуса стал следствием дележа рынка пассажирских перевозок. Пусть неофициально, но такую версию не исключают и во Владимире.

Перевозчики идут на хитрость и прикрываются заказными перевозками. Для этого заключается договор между двумя лицами на перевозку людей из одного места в другое, что подрывает авторитет других перевозчиков кто работает легально.

http://www.gazeta.ru/auto/2012/09/27_a_4790561.shtml



Сердечно поздравляем водителей, специалистов и руководителей предприятий, подразделений автомобильного транспорта, индивидуальных предпринимателей, занятых автотранспортным бизнесом, с профессиональным праздником.

Автомобили занимают все большее место в нашей жизни. Наше общее дело, наша общая задача – сделать улицы и дороги безопасными для участников движения. Чтобы автотранспорт приносил людям радость, не становился источником бед. Будем работать над этим сообща, добьемся того, что бы все участники дорожного движения стали настоящими друзьями.

Автомобилист – профессия особая, это очень напряжённый и одновременно почётный труд, требующий высокой физической и эмоциональной самоотдачи, профессионализма, таланта, а порой и самоотверженности.

Транспортники ставят своей задачей постоянное повышение уровня обслуживания – строятся удобные транспортные развязки и терминалы, обновляется подвижной состав, строятся новые автостанции и станции метрополитена. Внедрение новых технологий и альтернативных видов моторного топлива позволяет более бережно относиться к экологии города.

Залогом успеха отрасли являются, в первую очередь, работающие в ней люди, настоящие мастера своего дела, знающие и любящие свою профессию.

Невозможно представить современную жизнь без транспортных средств. С каждым годом расширяется сфера применения автотранспорта во всех областях человеческой деятельности, повышается безопасность движения и эффективность работы автотранспортных служб.

Спасибо вам, дорогие автомобилисты, за ваш самоотверженный труд на благо всей России.

Особая признательность – ветеранам отрасли, посвятившим свою трудовую жизнь становлению и развитию отечественного транспорта.

Сердечно поздравляем всех с профессиональным праздником. Желаем здоровья, благополучия, спокойной безаварийной работы, новых надежных машин и отличных дорог! Пусть вам всегда впереди горит зеленый свет и сопутствует удача!

Председатель Комитета
Государственной Думы РФ
по транспорту



Москвичев Евгений Сергеевич



С 1 января 2013 года в Российской Федерации будет запущен новый вид обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров при перевозках всеми видами транспорта.



Уважаемые Партнеры!

Мы считаем это событие очень важным этапом развития как транспортной системы нашей страны, так и страховой отрасли, направленным на совершенствование механизмов социальной защищенности наших граждан-пассажиров. К сожалению, участвовавшие в последние годы в нашей стране происшествия на транспорте свидетельствуют о том, что принятие Федерального закона по введению данного обязательного вида страхования давно назрело. В западной практике этот вид страхования или его аналоги уже давно заняли достойное место в системе страхования и успешно реализуются на практике, хотя мы должны признать, что во многих случаях размер компенсации пассажирам превышает размеры страховых сумм, предусмотренных российским законодательством. К тому же по нашему опыту могу сказать, что наличие страхового полиса с более высокой страховой суммой будет являться дополнительным залогом уверенности в покрытии всего возможного ущерба при наступлении страхового случая. Тем не менее, мы с большим энтузиазмом ведем ежедневную работу по подготовке к реализации положений нового закона с января 2013 года.

В ближайшее время, после подписания постановления Правительства РФ об утверждении страховых тарифов и завершения технических вопросов подготовки, наша компания сможет выдавать первые страховые полисы, однако уже сейчас я хотел бы донести до вас несколько основных фактов и ключевых преимуществ со-

трудничества с нашей компанией.

Как вам известно, ОСАО «РЕСО-Гарантия» – один из ведущих страховщиков в России в части другого обязательного вида страхования – обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Этот закон был принят и действует в нашей стране уже более 10 лет, и за этот период нам удалось накопить колоссальный практический опыт разработки и реализации крупных страховых проектов федерального масштаба, мы создали одну из крупнейших российских страховых сетей, которая сейчас присутствует практически в каждом регионе нашей родины, нашими продуктами и услугами пользуются более 9 миллионов клиентов. И мы намерены в полной мере использовать этот богатый и ценный опыт и с 1 января 2013 года.

Другим немаловажным преимуществом нашей компании является ее надежность, стабильность и строгое выполнение взятых на себя обязательств. Наша компания работает на страховом рынке России уже более 20 лет, мы имеем наивысший рейтинг финансовой надежности российского рейтингового агентства Эксперт РА, а также признание и рейтинг финансовой устойчивости ведущего международного рейтингового агентства Standart&Poor's. Из года в год, в том числе и во время кризиса, мы стабильно демонстрируем высочайшие результаты нашей деятельности и признание нашими клиентами: РЕСО-Гарантия стабильно занимает 4-е место по объему



собранных страховых премий и из года в год является лауреатом ряда национальных страховых премий страны. В качестве подтверждения соответствия бизнеса компании международным стандартам в области страхования в 2011 году РЕСО-Гарантия получила сертификат соответствия системы менеджмента качества требованиям ГОСТ Р ИСО 9001–2008.

Также я должен отметить, что РЕСО-Гарантия уже сейчас в полной мере соответствует требованиям, предъявляемым Федеральным законом № 67-ФЗ к страховщикам, и в том числе является членом Национального союза страховщиков ответственности, что является обязательным и неотъемлемым условием для осуществления деятельности в рамках этого вида страхования.

К сожалению, в нашей стране зачастую принято откладывать решение важных вопросов на последний момент, но я рекомендую заранее позаботиться о том, чтобы ваша компания имела необходимое страховое покрытие и могла спокойно и в непрерывном режиме продолжать свою деятельность в новом году под защитой надежной страховой компании. Мы приглашаем вас и Ваших партнеров к сотрудничеству уже сейчас. Мы всегда готовы обсудить и принять ваши предложения и пожелания и, конечно, ответить на все возникающие страховые вопросы.

Первый заместитель
Генерального директора
Александр Гulyченко

Новости

На автовокзале рухнула крыша

3 сентября 2012 г. в 15.47 дня на автовокзале в городе Белово рухнуло перекрытие.

– В здании шел капитальный ремонт, на крыше велись ремонтно-строительные работы, – сообщает пресс-служба ГУ МЧС по Кемеровской области. – Площадь обрушений составила около 150 кв. метров.



Рухнувшее перекрытие задавило насмерть 48-летнюю жительницу села Пермьяки. Еще 13 человек травмированы. Известно, что одна 81-летняя женщина госпитализирована в городскую больницу с травмой позвоночника. Остальные пострадавшие обследованы медицинскими работниками, в госпитализации не нуждаются и отправлены домой под амбулаторное наблюдение.

На месте сразу же развернули оперативный штаб по ликвидации последствий происшествия под руководством губернатора Амана Тулеева. По информации из оперативного штаба, уже установлено, что ремонт на кровле проводился с нарушением порядка ведения строительных работ. Губернатор потребовал провести тщательное расследование инцидента и наказать виновных, все материалы передать в следственные органы.

Влад Ильин

<http://keminfo.ru/news/8308/>

СМОЛЕНСКИЙ АВТОВОКЗАЛ: ШАГ – ВПЕРЕД, ДВА – НАЗАД,

В августе 2012 года Смоленскому автовокзалу исполнилось 25 лет, но даже юбилей не стал поводом для наведения должного порядка на этом важнейшем объекте транспортной инфраструктуры региона.

Увы, у главных автобусных ворот нашего города явно не презентабельный вид: фасад, зал ожидания и другие помещения требуют основательного ремонта, шатровая кровля сделана лишь наполовину, и вот уже который год такая «незавершенка» вызывает недоумение у приезжих («свои» к ней давно привыкли). А между тем 1150-летие уже не за горами и пора бы всерьез заняться реконструкцией автовокзала, совершенствованием его работы.

Чтобы лучше понять, что этому мешает и что способно помочь, попробуем посмотреть на проблему изнутри – глазами недавно уволенного по сокращению теперь уже бывшего заместителя генерального директора ОАО «Смолоблпассажиртранс» по правовым вопросам и безопасности В.Н. Михейкина, который согласился ответить на вопросы корреспондента «РП».

Сначала убрали ООО «Русские Автобусные Линии»...

– Еще год назад дела на Смоленском автовокзале медленно, но верно шли в гору, но сейчас ситуация заметно ухудшилась. В чем, на ваш взгляд, причины регресса?



Взгляд на проблему изнутри

– Великий китайский философ говорил: «Того, кто не задумывается о далеких трудностях, непременно поджидают близкие неприятности», и с этим утверждением не поспоришь. Мне кажется, что многие из нынешних бед нашего автовокзала начались после того, как в октябре 2011 года без объяснения причин областная администрация в одностороннем порядке расторгнула заключенный в 2007 году договор о передаче городского автовокзала в аренду на 5 лет ООО «Русские Автобусные Линии». При этом никого из гонителей не смутило, что в арсенале ООО «РАЛ», как у крупнейшего и одного из самых авторитетных российских операторов автобусных перевозок, была четкая, детально разработанная и последовательно реализуемая программа развития Смоленского автовокзала. Она опиралась

на ранее накопленный опыт по выведению своих автостанций и автовокзалов на современный уровень эксплуатации, солидные административные, финансовые и другие ресурсы.

За четыре года были внесены инвестиционные вложения более чем на 70 миллионов рублей: для уплаты всех долгов, вывода ОАО «Смолоблпассажиртранс» из банкротства, повышения уровня средней заработной платы до 14 600 рублей и выше, внедрения передовых технологий обслуживания пассажиров, обновления фасада, ремонта кровли, производственных помещений, установки систем видеонаблюдения и экстренного вызова милиции, реализации других мер, предусмотренных Законом «О транспортной безопасности».

«...а потом устроили "чистку" кадров»

– И что же было дальше?

– Несколько месяцев ОАО «Смолоблпассажиртранс» воз-

главлял В.Ю. Кузьмин, покинувший свой кабинет после назначения губернатором Смоленской области А.В. Островского. Какое-то время обязанности генерального директора исполнял его заместитель, и за этот короткий срок мы не сидели сложа руки: получили паспорт уязвимости, выполнили ряд охранных мероприятий, разработали план дополнительных мер в свете требований Закона «О транспортной безопасности». В числе первоочередных задач были установка надежного ограждения по всему периметру с использованием соответствующих технических средств. Казалось бы, с приходом в июне нового генерального директора О.И. Макарова работа в этом и других направлениях пойдет полным ходом и мы общими усилиями преодолеем трудности. К сожалению, этого не произошло, и, как мне кажется, прежде всего потому, что руководство автовокзалом доверили человеку, никогда не работавшему в сфере автобусных перевозок. Мало того, общий трудовой стаж у Олега Игоревича составлял всего полтора года! К тому же диплом о высшем образовании вообще отсутствовал, поскольку, якобы, сгорел вместе с другими документами. На мое предложение отправить запрос в вуз, чтобы получить оттуда копию диплома, последовал категорический отказ и намек на то, что с теми, кто задает неудобные вопросы, надо бы вскоре расстаться.

Слово сдержал, когда ведущие специалисты предприятия отказались поддержать его противозаконную «инициативу» о дополнительном начислении на каждый проданный билет от 3 до 5 рублей. Уже

подготовленное распоряжение не прошло. Ответная реакция не заставила себя долго ждать: под сокращение попали должности заместителей по перевозкам, правовым вопросам и безопасности, начальника финансово-экономического отдела. Почему-то уволили и нашего художника, проработавшего на автовокзале более 30 лет, и теперь пассажиры жалуются на то, что вот уже более двух месяцев на фасаде здания отсутствует расписание, где было указано время прибытия автобусов в Смоленск.

С момента назначения Макарова генеральным директором дров им наломано уже немало, но останавливаться на «достигнутом» Олег Игоревич, похоже, не собирается.

Зачем строить мост вдоль реки?

– В чем это проявилось, помимо увольнений неугодных?

– Снизилась трудовая дисциплина. Вот раньше после высадки пассажиров автобусы сразу покидали платформу прибытия – теперь постоянно здесь задерживаются, хотя это и запрещено. Случаются порой и опоздания контролеров по посадке к отправляющимся в рейсы автобусам. Причина в том, что ослаблена не только требовательность руководителя к своим подчиненным, но и к самому себе. При острой нехватке средств на ремонт здания, строительство ограждения, другие охранные мероприятия Олег Игоревич приобрел служебный автомобиль «Форд» представительского класса за 1,1 млн рублей!

Что касается забора, то его функции, очевидно, решили возложить на возводимые по

всему периметру торговые павильоны, что никаким законом, разумеется, не предусмотрено. Еще один явно провальный проект – использовать здание, где некогда размещался старый автовокзал, под остановочный пункт. Получается, что четверть века назад автовокзал переехал по новому адресу, чтобы разгрузить Колхозную площадь, а теперь все вернется на круги своя? Не поддается никакому логическому объяснению и «идея» О.И. Макарова о прекращении доступа на территорию автовокзала пригородных автобусов, другие «инициативы», чем-то напоминающие анекдот про строительство моста вдоль реки, ставшего памятником непрофессионализму, бесхозяйственности и безответственности.

– Где же выход из создавшегося положения?

– Он есть. Насколько мне известно, генеральный директор ООО «Русские Автобусные Линии» Борис Олегович Лоран обратился к губернатору Смоленской области Алексею Владимировичу Островскому с письмом, в котором изъявил готовность возглавляемой им компании взять в аренду наш автовокзал и продолжить инвестиции в его дальнейшее развитие, создать современный, отвечающий мировым стандартам объект транспортной инфраструктуры, довести до логического завершения создание единой сети автостанций Смоленской области. Пока данное предложение отклонено, но, думается, точку ставить еще рано и разговор на эту тему еще будет продолжен на страницах вашей газеты.

Вопросы задавал Олег Беломестнов
www.rabochy-put.ru

Реализация мероприятий по обеспечению транспортной безопасности на автомобильном транспорте

Реализация Указа Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403

в рамках выполнения Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте.

В Постановлении Правительства РФ от 22 апреля 2009 г. № 354 «О внесении изменений в некоторые постановления Правительства Российской Федерации по вопросам транспортной безопасности» на Федеральное дорожное агентство дополнительно возложены функции по вопросам обеспечения транспортной безопасности. Об этом в виде небольших выдержек прессе рассказал заместитель начальника Управления транспортной безопасности Федерального дорожного агентства Н.А. Антоенко.

Он сказал, что Росавтодор является ответственным исполнителем создания пилотных проектов по оснащению инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности автовокзалов и автотранспортных средств, осуществляющих межрегиональные пассажирские перевозки Северо-Кавказский регион – Москва. Стоимость создания пилотных проектов – 150 млн руб.

В рамках реализации мероприятий Комплексной программы:

- выполнено предварительное обследование автовокзалов городов Черкесск, Нальчик, Владикавказ, Назрань, Грозный, Махачкала, Невинномысск с целью сбора информации о технических и эксплуатационных характеристиках автовокзалов;

- разработан проект постановления Правительства РФ о предоставлении субсидий из федерального бюджета бюджетам субъ-

ектов Российской Федерации (утвержден постановлением Правительства РФ от 20 июля 2011 г. № 589; постановление вступило в силу 23 августа 2011 г.);

- разработан проект соглашения о предоставлении субсидий из федерального бюджета бюджету субъекта Российской Федерации (утвержден приказом Министерства транспорта РФ от 19.08.2011 г. № 224; вступил в силу 4 ноября 2011 г.);

- разработан перечень оборудования по оснащению автовокзалов и автобусов, согласованный с Центром ФСБ России.

Подписаны соглашения о предоставлении субсидий, и по состоянию на 23 декабря 2011 г. денежные средства перечислены в бюджеты 8 субъектов Российской Федерации.

По состоянию на сегодняшний день завершено оснащение центрального информационного центра навигационного контроля междугородних автобусных пассажирских перевозок (г. Москва, Славянская пл., д. 2/5, стр. 5, Министерство транспорта Московской области) вычислительной техникой, аппаратурой коммуникации и связи. Ведутся работы по установке программного оборудования.

До 1 июля 2012 г. планировалось завершить оснащение:

- региональных диспетчерских центров вычислительной техникой, аппаратурой коммуникации и мобильной связи инженерно – техническими системами обеспечения транспортной безопасности с оборудованием досмотровой зоны автовокзалов СКФО;

- транспортных средств, осуществляющих регулярные пас-



сажирские перевозки по маршруту Северный Кавказ – Москва, аппаратурой спутниковой навигации и мобильной связью.

Успех реализации мероприятий по обеспечению транспортной безопасности во многом зависит от согласованных действий между субъектами транспортной инфраструктуры и всеми органами исполнительной власти.

При этом необходимо отметить, что население и общественность в последнее время все активнее не только включаются в процесс обсуждения

проблем транспортной безопасности, но и выступают с конкретными инициативами и предложениями по оптимизации законодательства в сфере обеспечения транспортной безопасности и повышения эффективности этой деятельности.

На работу автовокзалов в целях обеспечения мер против терроризма на автомобильном транспорте, их обустройство и содержание на одной из коллегий Минтранса Российской Федерации особое внимание обратил и бывший Министр – Игорь Евгеньевич Левитин.

Но конкретного исполнителя новых функций директорам автовокзалов и автостанций названо не было. Все, как видно, закреплено за главами муниципальных образований, и для этих целей выделены были финансовые средства.

Директоров автовокзалов и автостанций просим рассказать коллегам на страницах журнала, как выполняется это Постановление коллегии Минтранса Российской Федерации.

Журнал «АТП»
В.Г. Родионов.

Новости

Ставропольский транспорт оснащают системой «Безопасный автобус»

Правительство Ставропольского края намерено внедрить в систему общественного транспорта программу, призванную повысить уровень безопасности в автобусах и троллейбусах.



Инициатором реализации проекта на краевом уровне выступил первый заместитель председателя правительства СК Виктор Шурупов, сообщили 1777.ru в комитете СК по массовым коммуникациям. На днях вице-премьер пообщался с разработчиками подобного программного продукта из ставропольской компании «Мирком».

Как сообщил Виктору Шурупову руководитель проекта Александр Глебов, компания готова предложить региональным властям систему под названием «Безопасный автобус», позволяющую отслеживать не только статистические данные о работе пассажирского автотранспорта, но и в режиме реального времени просматривать обстановку в салоне автобуса, а также следить за состоянием водителя. Система даже способна идентифицировать личность водителя и определить, если произойдет его замена.

Комплекс средств, применяемых в системе «Безопасный автобус», обеспечивает видеонаблюдение и видеорегистрацию дорожной обстановки и событий в салоне и кабине автобуса, аудиорегистрацию переговоров водителя с помощью особо чувствительного микрофона, вызов водителем диспетчера или служб экстренного реагирования нажатием «тревожной кнопки», а также мониторинг состояния среды в салоне (задымленность, температура воздуха) и пассажиропотоков. Помимо прочего, «умный» автобус проинформирует пассажиров о номере маршрута, начальной и конечной остановке, направлении движения и о следующем остановочном пункте в режиме бегущей строки.

– Такая система необходима краю с целью наведения порядка в работе пассажирского транспорта, – отметил первый вице-премьер ПСК по итогам общения с разработчиками. – В конечном итоге ее внедрение обеспечит порядок, организованную работу коммерческого транспорта и, что самое главное, – безопасность. Ведь нередки случаи, когда водители срезают дорогу, не выходя на рейс после часа пик или не доезжают до конечной остановки, совершают иные нарушения. А система «Безопасный автобус» позволит отследить количество рейсов, скорость перемещения маршрутки по городу и точность соблюдения маршрута.

<http://m.1777.ru/news>

БАНК, В КОТОРОМ ВАС ЖДУТ!



Лицензия Центрального банка РФ № 2816

Филиал Севергазбанка начинает свою работу в Москве. Таким образом, один из крупных межрегиональных банков России последовательно реализует стратегию расширения филиальной сети, увеличения клиентской базы, повышения уровня качества услуг.

Важным направлением в работе Севергазбанка в столице станет сотрудничество с некоммерческими партнерствами «ЕТС «Автобусные линии страны» и «Развитие автовокзалов страны» в рамках заключенного в январе текущего года Соглашения о партнерстве. Соглашение предусматривает подписание договора на расчетно-кассовое обслуживание на оптимально выгодных условиях, но и льготное целевое кредитование членов партнерств на покупку транспорта и оборудования, на развитие бизнеса, пополнение оборотных средств и другие цели.

Для участников НП «ЕТС «Автобусные линии страны» Севергазбанк разработал ряд

спецпродуктов. «Рассрочка», «Кредит на покупку автобуса», «Автобус в лизинг» – эти программы разработаны ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» с тем, чтобы у каждого члена партнерства была возможность выбора оптимального варианта финансирования при обновлении автопарка – приобретение автобуса марки MAN в кредит или по программе лизинга. Программы предоставляют несколько удобных клиенту вариантов погашения кредита – ежемесячно или в соответствии с индивидуальным графиком платежей, а так же возможность отсрочки погашения основного долга по кредиту или досрочного погашения.

Еще одним приоритетным направлением работы банка в Москве станет финансовое обеспечение деятельности расположенных в столице подразделений группы компаний «Норильский Никель». Стратегическим партнером Севергазбанка является Негосударственный пенсионный фонд «Норильский никель», поэтому часть программ инве-

стирования аккумулированных Фондом средств будет вестись в партнерстве с Московским филиалом Севергазбанка.

Работа с компаниями группы «Норильский никель» и членами «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» – не единственные направления, которые намерен развивать Севергазбанк в Москве. В Москве зарегистрировано много головных офисов компаний, чьи производственные или бизнес – единицы сосредоточены в регионах Северо-Западного и Центрального федерального округов – как раз там, где работают филиалы Севергазбанка. Либо наоборот, – головной офис компании расположен в регионе, а основные структурные подразделения работают в Москве. Это потенциальная клиентская база, которую планирует обслуживать филиал Севергазбанка в Москве, став тем самым финансовым «связующим звеном» между управляющими, материнскими и дочерними структурами в Москве и регионах.

СЕВЕРГАЗБАНК – универсальный банк, представляющий широкий перечень услуг для физических и юридических лиц. Работает на рынке финансовых услуг с 1994 года. Севергазбанк создан в 1994 г. Имеет филиалы в Москве, Санкт-Петербурге, Вологодской, Ярославской, Архангельской, Ивановской, Новгородской областях, республике Коми, Красноярском крае. Рейтинговое агентство «Эксперт РА» подтвердило рейтинг кредитоспособности ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» на уровне «А»– «Высокий уровень кредитоспособности».

Вместе с тем, филиал Севергазбанка намерен привлекать и московских клиентов – юридических лиц. Предложения Севергазбанка для юридических лиц отличаются оптимальными тарифными и процентными предложениями, и полностью конкурентны предложениям других банков, работающих в столице. Севергазбанк предлагает широкий спектр кредитных программ, ориентированный на каждого конкретного клиента, минимальные сроки рассмотрения кредитной заявки, удобные графики погашения кредита, позволяющие заемщику планировать направления финансовых потоков.

Кроме традиционных видов кредитования юридических лиц, Севергазбанк представляет услуги по финансированию экспортно-импортных операций с использованием инструментов торгового и струк-

турного финансирования. Для решения вопросов, связанных с финансированием проектов, предусматривающих покупку дорогостоящего импортного оборудования, СЕВЕРГАЗБАНК реализует программу по организации среднесрочного и долгосрочного финансирования своих клиентов за счет инвестиционных кредитов, предоставляемых западными банками в рамках кредитных линий, открытых на СЕВЕРГАЗБАНК, или под гарантии экспортных кредитных агентств.

Зарплатные проекты Севергазбанка предусматривают целую систему бонусов для держателей зарплатных карт, которые, безусловно, должны учесть работодатели – потенциальные клиенты, – выгодный овердрафт, льготные проценты, возможность выбора способа гашения, получения кредита без залога и поручительства.

Немаловажно и то, что держатель банковской карты Севергазбанка может без процентов снять наличные средства в любом банкомате Газпромбанка.

Ритейловый сегмент является важнейшим для Севергазбанка, в том числе и для филиала в Москве. Линейка кредитных и депозитных программ банка для физических лиц не просто соответствует общерыночным условиям, но и учитывает особенности различных категорий населения – сотрудников бюджетной сферы, пенсионеров, студентов.

В Севергазбанке уверены, что среди москвичей найдется немало клиентов, которые смогут по достоинству оценить высококлассный сервис, скорость обслуживания и многочисленные плюсы, которые становятся доступными каждому, кто стал клиентом Севергазбанка.

Пресс-служба Севергазбанка

Московский филиал Севергазбанка:

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



НП «ЕТС «Автобусные линии страны» информирует

КАК СОГЛАСОВАТЬ ПАСПОРТ АВТОБУСНОГО МАРШРУТА

Приказом Минтранса РФ от 14 августа 2003 г. № 178 утвержден Порядок формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации (далее – Порядок).

В пункте 1 Порядка указано, что данный документ предназначен для упорядочения процедуры открытия регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации (межобластных, межкраевых, межреспубликанских), установления единых подходов, процедур взаимодействия, последовательности и сроков выполнения работ, связанных с открытием этих маршрутов.

(извлечения)

3. Открытие маршрутов производится по согласованию с заинтересованными органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

4. Инициаторами открытия регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации могут выступать юридические и физические лица.

5. К перевозкам пассажиров по регулярным маршрутам между субъектами Российской Федерации допускаются юридические лица и индивидуальные предприниматели, имеющие соответствующие лицензии.

6. Для решения вопросов по открытию регулярного маршрута перевозчик разрабатывает:

схему маршрута в виде графического условного изображения, с указанием остановочных пунктов, расстояний между ними, а также характерных ориентиров (развилки дорог, перекрестков, железнодорожных переездов, мостов, тоннелей и т. д.);

расписание движения автобусов на маршруте в виде таблицы с указанием местного времени прибытия и отправления автобусов по каждому остановочному пункту;

размер платы за проезд и провоз багажа;

график работы водителей на маршруте с указанием времени и пунктов внутрисменного и межсменного отдыха.

7. Для решения вопроса об организации регулярного автобусного маршрута между субъектами Российской Федерации рассматриваются следующие документы:

заявка на открытие маршрута с указанием для юридического лица наименования, организационно-правовой формы, местонахождения, наименования банковского учреждения и номера расчетного счета, для индивидуального предпринимателя – фамилии, имени, отчества, данных документа, удостоверяющего личность;

копии учредительных документов и копия свидетельства о государственной регистрации юридического лица;

Ниже приводятся нормы, в которых указано, при наличии каких условий перевозчик может быть допущен к перевозкам пассажиров по регулярным маршрутам между субъектами Российской Федерации, какие документы ему следует разработать и представить в компетентные органы, уполномоченные принимать решение о согласовании открытия маршрута, порядок согласования.

НП «ЕТС «Автобусные линии страны» оказывает содействие членам Партнерства в оформлении документов.

копия свидетельства о государственной регистрации индивидуального предпринимателя;

копия лицензии на осуществление перевозки пассажиров автомобильным транспортом;

документ, содержащий сведения о количестве и типе транспортных средств;

документы, перечисленные в пункте 6 настоящего Порядка.

8. Представленные документы регистрируются, по ним проводится экспертиза, и при ее положительном завершении они направляются в орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, с территории которого начинается маршрут, для принятия решения о возможности его открытия.

9. После получения согласия на открытие маршрута от органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации оформляется паспорт маршрута, после чего паспорт маршрута, расписание движения автобуса и ходатайство о согласовании открытия маршрута направляются в субъекты

Российской Федерации, по территории которых будет проходить или заканчиваться вновь открываемый маршрут.

10. Согласованные документы на открытие регулярного автобусного маршрута между субъектами Российской Федерации или аргументированный отказ с указанием конкретных причин направляются перевозчику.

11. На выполнение всех работ, связанных с открытием регулярных маршрутов между субъектами Российской Федерации, отводится, как правило, не более двух месяцев со дня поступления документов от перевозчика.

12. Отправление (прибытие) автобусов регулярных маршрутов между субъектами Российской Федерации производится, как правило, с автовокзалов (пассажирских автостанций), а также с мест, специально отведенных для этих целей исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации и соответствующим образом оборудованных.

13. Проезд пассажиров и провоз багажа осуществляются по билетам установленной формы.

14. Обследование автобусных маршрутов производится на основании пункта 4.15 Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 8 января 1997 г. № 2 (зарегистрирован Минюстом России 14 мая 1997 г., регистрационный № 1302).

15. Один экземпляр паспорта маршрута представляется в Управление автомобильного

и электрического пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

16. Управление автомобильного и электрического пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации на основании утвержденных паспортов маршрутов формирует общий реестр регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации.

Применительно к г. Москве помимо названного Порядка вопросы организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы, регулируются постановлением Правительства Москвы от 18.01.2005 № 24-ПП.

В соответствии с постановлением Правительства Москвы от 18.01.2005 № 24-ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы» перевозчик, осуществляющий регулярные межрегиональные и международные автобусные маршруты, проходящие по территории г. Москвы, обязан согласовать маршрут с Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы (далее – ДТиРДТИ).

Объектами согласования маршрутов являются:

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

Условиями согласования маршрутов являются:

– обеспечение безопасности дорожного движения;

– организация отправления и прибытия автобусов от специально организованного пункта, согласованного с Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы (за исключением маршрутов между городом Москвой и населенными пунктами Московской области);

– наличие достаточной пропускной способности дорог и улиц г. Москвы, по которым проходит маршрут;

– эксплуатация на маршрутах автобусов класса II и III по ГОСТ Р 41.36-99, а также полутора- и двухэтажных автобусов, приспособленных для перевозок пассажиров на дальние расстояния, у которых нормы выбросов вредных веществ в атмосферу соответствуют требованиям не ниже ЕВРО-2;

– наличие условий для обеспечения межрейсового отстоя, предрейсового технического осмотра автобусов, предрейсовых (послереисовых) медицинских осмотров водителей;

– отсутствие на территории г. Москвы промежуточных остановочных пунктов маршрута, на которых предусмотрено осуществление посадки пассажиров (за исключением маршрутов между городом Москвой и населенными пунктами Московской области).

Для подачи маршрутной документации на открытие/продление паспорта автобусного маршрута в ДТиРДТИ необходимо представить следующие документы:

1. Сопроводительное письмо на имя руководителя Департамента с указанием всех при-

ложенных документов от перевозчика (указаны ниже).

2. Заявка на открытие/продление маршрута с указанием сведений о перевозчике (наименование с организационно-правовой формой, адрес, номер расчетного счета и наименование банковского учреждения, фамилия, имя, отчество, телефон руководителя и лица, ответственного за организацию перевозок).

3. Копия свидетельства о государственной регистрации юр.лица/индивидуального предпринимателя (заверенная печатью организации).

4. Копия лицензии на осуществление перевозки пассажиров автомобильным транспортом (заверенная печатью организации).

5. Копия устава (заверенная печатью организации).

6. Оригиналы паспортов маршрутов (при открытии маршрута в количестве не менее трех экземпляров, согласованных в субъекте начала маршрута).

7. График работы водителей на маршруте с указанием времени и пунктов внутрисменного и межсменного отдыха.

8. Копия договора с автовокзалом/автостанцией, включающего расписание движения автобусов.

При этом под автовокзалом/автостанцией в данном случае понимается соответствующее юридическое лицо, которое на основании договора или другого правоустанавливающего документа эксплуатирует объект транспортной инфраструктуры.

Следует обратить внимание на то, что перевозчик должен иметь договоры на организа-

цию отправления и прибытия автобусов со всеми ПМАМ, согласованными в установленном законом порядке и находящимися в субъектах Российской Федерации, по которым проходит маршрут, с остановкой автобуса для посадки и высадки пассажиров, а также согласовать расписание движения автобусов по маршруту следования со всеми ПМАМ.

Применительно к г. Москве согласованными в установленном законом порядке пунктами отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов (далее – ПМАМ) являются следующие:

- ПМАМ «Красногвардейская» (адрес: г. Москва, ул. Ореховый бульвар, д. 24/1Г).

- ПМАМ «Теплый Стан» (адрес: г. Москва, Новоясеневский пр-т, вл. 4).

- ПМАМ «Орехово» (адрес: г. Москва, Шипиловский проезд, владение 31).

- ПМАМ «5-й м/р Северное Бутово» (адрес: г. Москва, Старобитцевская ул., владение 2А, строение 1).

- ПМАМ «Новоясеневская» (г. Москва, ул. Новоясеневский тупик, вл. 4).

- Щелковский автовокзал (адрес: ул. Уральская, д. 2).

- ПМАМ «Аэровокзал» (адрес: Ленинградский просп., д. 37, стр. 6,).

- ПМАМ «1-й Котляковский пер., д. 3» (адрес: 2-й Котляковский переулок, д. 1).

- ПМАМ «Тушинская» (адрес: г. Москва, ул. Проезд Стратонавтов, д. 9).

- ПМАМ «Альянс – Автовокзал» (адрес: г. Москва, ул. 6-я Радиальная, вл. 16).

9. Расписание движения автобусов на маршруте (оригина-

лы, согласованные с автостанцией/автовокзалом, и копия).

10. Сведения об автобусах, предназначенных для обслуживания маршрута, включая марки (модели), государственные регистрационные номера, год выпуска и документы, подтверждающие соответствие транспортных средств экологическим требованиям уровнем не ниже Евро-2 по выбросам вредных веществ в атмосферу (копии ПТС, копии договоров аренды, лизинга).

11. Схема маршрута (в части, проходящей по территории г. Москвы, с указанием трассы, пересекающей МКАД).

12. Документы, подтверждающие возможность обеспечения межрейсового отстоя, проведения предрейсового технического осмотра автобусов и предрейсовых (послерейсовых) медицинских осмотров водителей на территории г. Москвы.

13. Схема опасных участков, дорожных сооружений по трассе прохождения маршрута.

14. Пояснительная записка с технико-экономическими показателями (для обоснования целесообразности открытия маршрута или продления действия расписания с учетом пассажиропотока на маршруте).

После получения вышеуказанного комплекта документов ДТиРДТИ:

- проверяет комплектность и правильность оформления представленных документов;

- при необходимости вносит предложения по корректировке расписания движения с целью обеспечения координированного движения автобусов на вновь открываемом и существующих маршрутах;

- оценивает возможности перевозчика по обеспечению

межрейсового отстоя, проведения предрейсового технического осмотра автобусов и предрейсовых (послерейсовых) медицинских осмотров водителей.

После рассмотрения представленных документов ДТиРДТИ принимает одно из следующих решений:

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

Срок работ по согласованию маршрутов в ДТиРДТИ – не более 1 месяца со дня поступления комплекта документов.

Решение об отказе в согласовании принимается в случаях:

- несоответствия представленных документов требованиям Постановления Правительства Москвы от 18.01.2005 № 24-ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы»;

- отсутствия одного и более условий согласования маршрута.

Результаты согласования направляются Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы в организацию (индивидуальному предпринимателю), представ-

ившую комплект документов на согласование.

В случае принятия положительного решения ДТиРДТИ заносит сведения о согласованном маршруте в городской реестр.

С момента получения перевозчиком письма согласования на открытие или продление маршрута от ДТиРДТИ перевозчик имеет законное право осуществлять регулярные межрегиональные и международные пассажирские перевозки с согласованных объектов транспортной инфраструктуры г. Москвы.

Для сведения сообщаем, что в соответствии с пунктом 2.8 постановления Правительства Москвы от 18.01.2005 № 24-ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы» **Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы может принять решение о приостановлении (отзыве) согласования в следующих случаях:**

- получения от органов ГИБДД официальной информации о несоответствии дорожных условий на маршруте требованиям безопасности дорожного движения или несоответствия автобусов техническим

требованиям, изложенным в п. 1.4 настоящего Порядка;

- ходатайства органов, обеспечивающих государственный контроль и надзор (в т.ч. экологический) на территории г. Москвы;

– неоднократного несоблюдения заявленного расписания отправления (графика движения) автобусов;

- организации в г. Москве несогласованных пунктов (в т.ч. промежуточных) отправления и прибытия автобусов;

– на основании заявления перевозчика, представляемого не менее чем за 10 дней до заявленного срока закрытия маршрута.

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

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

Справка

Некоммерческое Партнерство «Единая транспортная система «Автобусные линии страны» в соответствии с уставными целями оказывает членам Партнерства содействие в открытии новых и продлении сроков согласования действующих регулярных межрегиональных автобусных маршрутов путём проведения экспертиз представленных перевозчиком документов, устраняет выявленные в них недостатки и направляет в Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы маршрутную документацию для согласования в установленном законом порядке.

Информация по телефону +7 (495) 228-78-62 и +7 (495) 739-34-00.

Определены первые 12 ж/д станций в Подмосковье, где построят перехватывающие парковки



«Министр транспорта Московской области Александр Воробьев озвучил список из 12 железнодорожных станций Подмосковья, где будут в первую очередь организованы перехватывающие автомобильные парковки, причем на трех из этих станций автостоянки будут сделаны до конца 2012 года.

Ранее губернатор Подмосковья Шойгу предложил строить

в Московской области перехватывающие парковки у железнодорожных станций. Он отметил, что правительство будет искать места, где такие парковки можно расположить.

«Определены железнодорожные станции и остановочные пункты для первоочередной реализации проектов оборудования перехватывающих парковок. Таких пунктов 12: это Бахчиванджи, Воронок, Томилино, Дедовск, Мытищи, Павшино, Долгопрудная, Отдых, Панки, Голицыно, Черная, Железнодорожная», – сообщил Воробьев на селекторном совещании губернатора с главами районов и городов в понедельник.

Он уточнил, что пилотными станут автостоянки в Щелково – это станции Бахчиванджи и Воронок, а также в Люберецком районе – платформа Томилино. На этих трех пунктах открытие одноуровневых перехватывающих парковок возможно до конца текущего года, добавил Воробьев.

Припаркованные в хаотичном порядке автомобили занимают улично-дорожную сеть городов, дворы жилых домов, создают неудобства для жителей,

затрудняют проезд общественного транспорта, жилищно-коммунальных и аварийно-спасательных служб.

Особенно остро эта проблема стоит в крупных городах Подмосковья, расположенных в 50-километровой зоне от Москвы, отметил министр.

«Строительство перехватывающих парковок и транспортно-пересадочных узлов на территории области позволит решить ряд задач. Это повышение качества обслуживания пассажиров, повышение привлекательности общественного транспорта как альтернативы индивидуальному автомобильному транспорту, снижение потока автомобильного транспорта на головных участках автодорог, улучшение городской среды», – сказал Воробьев.

Министерство транспорта области планирует проводить работы по созданию в Московской области транспортно-пересадочных узлов в тесном взаимодействии с ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК), которая является крупнейшим в России перевозчиком в пригородном дорожном сообщении.

На территории Московской области находится 397 станций и остановочных пунктов Московской и Октябрьской железной дороги.

Ежедневно в Московском регионе более 1,5 млн человек пользуется электричками. Население 26 крупнейших городов области формирует 70% пассажиропотока в пригородном железнодорожном сообщении, что в 2011 году составило 354 млн человек.



ИЗ ИНТЕРВЬЮ ГЕНДИРЕКТОРА ГУП «МОСГОРТРАНС» П. ИВАНОВА



Георгий Бовт: Как и было обещано, в гостях у нас генеральный директор «Мосгортранса» Петр Иванов. Уже не первый раз он к нам приходит накануне своего скромного профессионального праздника День без автомобиля.



Петр Иванов:

Добрый вечер!

Г.Б.: Здравствуйте! На сайте есть опрос по поводу общественного транспорта. Первый вариант ответа, что ситуация улучшилась и люди стали пользоваться, второй вариант, что не улучшилась и люди не готовы пока отказаться от своего автотранспорта. Вам уже пришел первый вопрос, он звучит так: «Справится ли «Мосгортранс», если хотя бы треть москвичей откажутся от автомобилей?»

П.И.: Конечно, если треть москвичей откажутся от автомобилей – это наша мечта. Мосгортранс, если это произойдет одновременно в один день, завтра, наверно, не справится. Но мы готовы постепенно увеличивать количество автобусов, троллейбусов, трамваев на линии, чтобы в течение определенного периода обеспечить любое количество транспорта, которое перевезет любое количество москвичей в нашем городе...

Г.Б.: А информационное табло появится, которое будет показывать, когда придет автобус,

троллейбус, трамвай, на остановках?

П.И.: Два момента. Первый, который связан с соблюдением расписания движения, насколько это зависит от самого общественного транспорта. Тот транспорт, который выходит с конечной станции, он уходит строго по расписанию. К завершению маршрута, в зависимости от дорожной ситуации, время отклонения от расписания может достигать 10–15 минут. Это достаточно существенно, потому что это зависит от улично-дорожных сетей. Если автобус идет по выделенной полосе, естественно, соблюдать расписание проще, и он менее зависит от пробок и других обстоятельств, которые влияют на скорость движения, и соответственно прийти строго по графику.

Сегодня в городе внедрена фактически система ГЛОНАСС, и до конца года она должна быть сдана полностью в эксплуатацию, то есть все автобусы, троллейбусы, трамваи города Москвы, которые принадлежат городу и обслуживаются «Мосгортрансом», они будут оборудованы этой системой. И она будет позволять точно знать, где находится каждое транспортное средство. Сейчас разрабатывается приложение для мобильных устройств, которое будет позволять видеть соответственно, где находится транспортное средство и через какое время оно будет на той или иной остановке...

Г.Б.: А единый билет когда появится от электрички до метро?

П.И.: Единый билет на автобус, троллейбус, трамвай и метро сегодня существует.

Сегодня в городе фактически внедрена система ГЛОНАСС, и до конца года она должна быть сдана полностью в эксплуатацию

Количество безбилетников существенно сократилось после увеличения штрафа

Г.Б.: Совсем единый – от электрички до метро.

П.И.: Совсем единый билет разрабатывается. В городе есть понятная стройная концепция, которая разработана Департаментом транспорта по билетной системе. Сегодня она принята за основу и требуются доработки программного обеспечения операторов, чтобы билет принимался всеми операторами: Московским метрополитеном, Мосгортрансом, пригородной железной дорогой и частными операторами. Как только это программное обеспечение будет сделано – по срокам это приблизительно февраль-март месяца следующего года, – можно будет внедрять этот билет.

Г.Б.: От турникетов уже избавились окончательно?

П.И.: Нет. От турникетов не избавились. Был проведен эксперимент по кондукторскому сбору проездной платы на двух маршрутах.

Г.Б.: Успеха не принес?

П.И.: Успеха не принес. То есть выручка там увеличилась, но затраты, связанные с обеспечением работы кондуктора, существенно превышают тот плюс, который был

получен от увеличения сборов доходов.

Г.Б.: За счет чего же выручка увеличилась? Через турникет, значит, люди проходят «зайцами»?

П.И.: Через турникет люди проходят «зайцами». К сожалению, это имеет место быть. Пользуются несанкционированно социальной картой москвича. Проходят вдвоем, пролезают под турникетом. То есть способов достаточно много.

Г.Б.: Ну да. Не драться же с каждым.

П.И.: Водитель не обладает полномочиями не пустить в салон пассажира, который просто перелез через турникет. Драться он с ним действительно не будет. Он должен в первую очередь обеспечивать движение автобуса.

Г.Б.: Как же будет решаться эта проблема?

П.И.: Во многом эта проблема все-таки надуманная. Решение этой проблемы только в одном – это строительство посадочных терминалов. Первый посадочный терминал мы будем делать на Чертановской улице. До конца года мы его уже введем в эксплуатацию.

Г.Б.: Это тогда должны быть на каждой остановке вот эти защищенные...

П.И.: На каждом крупном пассажирообразующем узле это должно быть. Опыт такой в мире существует практически во всех крупных городах.

Г.Б.: А на мелких можно обойтись турникетом.

П.И.: На мелких турникет не мешает. Если это 3–5 человек садится, то они фактически не замедляют скорость движения транспорта.

Г.Б.: Если из этих 3–5 половиной будет безбилетниками, это не будет трагедией?

П.И.: Это трагедия, но количество безбилетников существенно сократилось после увеличения штрафа за безбилетный проезд. Сегодня создана служба, которая называется «организатор перевозок», в Департаменте транспорта, во многом решающая эту проблему. Количество контролеров увеличилось. Естественно, увеличилась вероятность того, что безбилетный пассажир попадет на этого контролера и вынужден будет заплатить штраф.

Сайт радиостанции «СИТИ-FM»
(21 сентября)





Состояние аварийности на лицензируемом пассажирском автотранспорте в Российской Федерации за 8 месяцев 2012 г. и меры, принятые к хозяйствующим субъектам – участникам ДТП

В Российской Федерации по данным Главного управления обеспечения безопасности дорожного движения МВД России за 8 месяцев 2012 г. **совершено 129 121 ДТП**, в которых **погибло 17 057** и **ранено 165 989** человек.

С участием лицензируемых автобусов зарегистрировано 4246 ДТП. В результате этих ДТП погибло 435 и ранено 6538 человек.

По вине водителей лицензируемого пассажирского автотранспорта за 8 месяцев 2012 г. совершено 1584 ДТП (1305 – 2011 г.), рост к аналогичному периоду прошлого года (АППГ) составил 21,4%. В указанных ДТП погибло 96 человек (115 – 2011 г.), снижение к АППГ составило 16,5%, и ранено 2542 человека (2322 – 2011 г.), рост к АППГ составил 9,5%.

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

Анализ аварийности за 8 месяцев 2012 года показал:

- в 40 (62%) субъектах Российской Федерации не допущено гибели людей при ДТП;
- в 25 (38%) субъектах не допущено роста количества ДТП, числа погибших и раненых.

Тяжесть последствий ДТП на лицензируемом автотранспорте в Российской Федерации остается самой низкой в сравнении с другими видами автотранспорта и составляет 3,6 (в РФ – 9,3), а также число погибших, количество ДТП и число раненых остается в прежних пределах, соответственно 1,2, 0,6 и 1,5% 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 147 юридических и 167 должностных лиц, 333 индивидуальных предпринимателя, приостановлено действие 7 лицензий.

Кроме того, на рассмотрении в судах находятся материалы на приостановление 11 лицензий, на привлечение к административной ответственности 44 юридических и 81 должностного лица, 82 индивидуальных предпринимателей.

Сумма наложенных штрафов составила 5,3 млн рублей.

ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями автобусов, имеющих лицензию на перевозочную деятельность в Российской Федерации, за 8 месяцев 2012 г.

Наименование ФО	ДТП			ПОГИБЛО			РАНЕНО		
	2012 год	2011 год	(+/-) %	2012 год	2011 год	(+/-) %	2012 год	2011 год	(+/-) %
РФ	1584	1305	21,4	96	115	-16,5	2542	2322	9,5
ЦФО	510	345	47,8	24	27	-11,1	837	553	51,4
СЗФО	182	199	-8,5	8	12	-33,3	284	343	-17,2
ЮФО	126	93	35,5	17	10	70,0	218	210	3,8
СКФО	31	34	-8,8	8	14	-42,9	107	68	57,4
ПФО	273	265	3,0	14	19	-26,3	391	458	-14,6
УФО	149	138	8,0	5	8	-37,5	221	288	-23,3
СФО	220	177	24,3	14	24	-41,7	359	309	16,2
ДФО	93	54	72,2	6	1	500,0	125	93	34,4

Проект

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от «__» _____ г.

№ _____

МОСКВА

**Об утверждении
Специальных правил организованной перевозки группы детей автобусами для нужд,
не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности**

Правительство Российской Федерации п о с т а н о в л я е т:

1. Утвердить прилагаемые Специальные правила организованной перевозки группы детей автобусами для нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.
2. Установить, что реализация полномочий, предусмотренных настоящим постановлением, осуществляется в пределах установленной Правительством Российской Федерации предельной численности работников федеральных органов исполнительной власти, а также бюджетных ассигнований, предусмотренных им в федеральном бюджете, на руководство и управление в сфере установленных функций.

Председатель Правительства
Российской Федерации

Д.Медведев

Ознакомится с полным текстом можно на сайте <http://www.rosbuslines.ru/standards/>

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

от 14 июня 2012 года № 67-ФЗ

**ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ
ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ПРИЧИНЕНИЕ
ВРЕДА ЖИЗНИ, ЗДОРОВЬЮ, ИМУЩЕСТВУ ПассаЖИРОВ И О ПОРЯДКЕ
ВОЗМЕЩЕНИЯ ТАКОГО ВРЕДА, ПРИЧИНЕННОГО ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ
ПассаЖИРОВ МЕТРОПОЛИТЕНОМ**Принят Государственной Думой
25 мая 2012 годаОдобрено Советом Федерации
6 июня 2012 годаОзнакомится с полным текстом можно на сайте <http://www.rosbuslines.ru/standards/>