

Группа Компаний
Русские Автобусные Линии
119571, г. Москва,
Проспект Вернадского, д. 94, корпус 2,
тел./факс: (495) 228-78-62
e-mail: info@aaa77.ru
www. aaa77.ru

ЗНАК КАЧЕСТВА
ОПЫТ УПРАВЛЕНИЯ АВТОВОКЗАЛАМИ

10
ЛЕТ

УПРАВЛЕНИЯ ОБЪЕКТАМИ
ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ
В РАЗЛИЧНЫХ РЕГИОНАХ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГРУППА КОМПАНИЙ РУССКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
является членом:

Российского Автотранспортного Союза;

**Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система
«Русские Автобусные Линии»;**

Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны»;

**Входит в Общественный совет по совершенствованию деятельности
автовокзалов при Российском Автотранспортном Союзе**

РУССКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

- РАБОТАЕМ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ;
- ПОДДЕРЖИВАЕМ ПЕРЕВОЗЧИКОВ;
- СОТРУДНИЧАЕМ С АВТОВОКЗАЛАМИ;
- ВНЕДРЯЕМ ИННОВАЦИОННЫЕ МЕТОДЫ УПРАВЛЕНИЯ
ПАССАЖИРСКИМИ ПЕРЕВОЗКАМИ;
- ПРОВОДИМ ПОСТОЯННЫЙ МОНИТОРИНГ РЫНКА



РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 1 (39) январь–февраль

2012



Читайте
интервью
президента
НПФ
«Норильский
никель»
Екатерины
Акифьевой
на стр. 36

**КАК УВЕЛИЧИТЬ
БУДУЩУЮ ПЕНСИЮ!**



Создаем будущее вместе!



8 800 700-00-51
звонок по России бесплатный

www.npfnn.ru

18 лет работы на пенсионном рынке.
1-ое место по привлечению застрахованных лиц по ОПС в 2010 году.
Более миллиона застрахованных лиц.
Национальное Рейтинговое Агентство ежегодно подтверждает рейтинг «АА» – очень высокая надежность.
Собственное имущество Фонда – более 37 млрд. рублей, в том числе, около 27 млрд. пенсионных накоплений и около 10 млрд. пенсионных резервов.
Доходность выше, чем в государственной управляющей компании*.

* Сравнивается доходность инвестирования средств пенсионных накоплений ВЭБ по данным сайта ПФР www.pfrf.ru и доходность, отраженная фондом на пенсионных счетах накопительной части трудовой пенсии за период с 2006 по 2010 годы. Не является прогнозом на будущее.

ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



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

Одного номера журнала – 170 руб.

Трех номеров журнала – 500 руб.

Шести номеров журнала – 950 руб.

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

Банковские реквизиты редакции для оформления подписки в редакции:

НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»

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

ИНН 5047068356	КПП 770401001		
Получатель НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»		Сч. №	4070381060000000058
Банк получателя «НОМОС-БАНК» (ОАО) г.Москва		БИК	044525985
		Сч. №	30101810300000000985

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

Стоимость полугодовой подписки в каталоге российской прессы Почта России:

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

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

Контактная информация:

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

Тел./факс: +7(495) 739-34-00

E-mail: info@rosbuslines.ru

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 г.

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

Учредитель: Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Российские автобусные линии»

Периодичность выхода:

от 6 до 12 выпусков в год

Тираж: 10000 экз.

Распространение: подписка и целевая рассылка

Регион распространения: Москва и регионы, страны СНГ и ЕС

Экспертный совет:

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

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

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

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

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

Лямов Н.С. – заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы.

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

Старовойтов О.И. – президент Российского автотранспортного союза.

Главный редактор: Б. Лоран

Шеф-редактор: В. Зайцев

Советник главного редактора: Г. Шахматов

Отдел рекламы: А. Лоран

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

Отдел подписки и распространения:

А. Голощук, С. Маракулин

Корреспонденты: А. Суинова, Н. Зайцев

Фотографы: Ю. Данченко

Дизайн и верстка: Т. Котелкина

Корректор: В. Станкевич

Ответственный секретарь: С. Жаркова

Адрес редакции:

119571, г. Москва,
Ленинский проспект, д. 158, офис 310
тел.: (495) 232-15-24
E-mail: info@rosbuslines.ru

Мнение редакции может не 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 22.02.2012 г.

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

СЛОВО РЕДАКТОРА

2

ОТРАСЛЬ: ПРОБЛЕМЫ И РАЗВИТИЕ

- Новая транспортная стратегия – борьба с труднодоступностью регионов ... 3
- Заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Минтрансе России 5
- Предложения о внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 01 ноября 2010г. № 234 9
- Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.
Руководитель – Максим Станиславович Ликсутов..... 11

Новости:

- ◆ Знак «Организатор перевозок» 14
- ◆ Новые назначения. Михайлов Е.Ф. 14
- ◆ Президент озабочен здоровьем водителей 15
- ◆ Два транспортных чиновника уволены из мэрии..... 16

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

- Сергей Кельбах назначен на должность председателя Правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги» 17

НОВОСТИ ОТРАСЛИ:

- В России ужесточаются правила лицензирования наземного пассажирского транспорта..... 20
 - ◆ Проект постановления подготовило Министерство транспорта Российской Федерации 20
 - ◆ Нововведения: обязательное оснащение автобусов и маршрутных такси спутниковой навигационной аппаратурой системы ГЛОНАСС и тахографами 20
- Лицензия – от парка транспортных средств. 21
- Выездное заседание Комитета Государственной Думы по транспорту 22
- Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте: итоги 2011 г. и задачи на 2012г. 23
- ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» стал партнером крупнейшей автотранспортных предприятий страны 25
- Модернизация транспорта поможет России стать страной, в которой комфортно жить и работать 27
- Безопасность дорожного движения 28
- Штраф за неисправный автомобиль 29
- Автобусный транспорт 30
- С виновных в простое электротранспорта в 2011г. взыскано в суде свыше 3,5 млн руб. 31
- Отменяют ли «сухой закон» для водителей? 50

РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

- История создания..... 32

ТЕМА НОМЕРА

- Как увеличить будущую пенсию?..... 36

СТАТИСТИКА

- Состояние аварийности на лицензируемом пассажирском автотранспорте в Российской Федерации за 12 месяцев 2011г. 40

НОВОСТИ ПАРТНЕРСТВА

- Партнерство как площадка для конструктивного диалога 41

МОСКОВСКИЙ ПРОЕКТ

- Компания «Русские Автобусные Линии» 46

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

51



Уважаемые коллеги!

15 февраля 2012 года в Москве состоялось внеочередное общее собрание Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» – высший орган управления Партнерства, – которое подвело черту под деятельностью Партнерства в 2011 году и поставило весьма амбициозные задачи на 2012 год.

Общее собрание, помимо целого ряда организационных и отчетно-выборных вопросов, приняло решение переименовать Партнерство в Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны». Сокращенное наименование на русском языке: НП ЕТС «АЛС».

Необходимость смены наименования Партнерства вызвана тем, что одним из приоритетных направлений деятельности Партнерства является создание на базе Партнерства саморегулируемой организации (СРО), объединяющей междугородных перевозчиков – субъектов предпринимательской деятельности (юридических лиц и индивидуальных предпринимателей), исходя из единства рынка межсубъектных автобусных пассажирских перевозок.

Новое наименование наиболее полно отражает характер деятельности нашего Партнерства – междугородные и межсубъектные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по регулярным автобусным маршрутам.

Целью создаваемого отраслевого СРО служит обеспечение саморегулируемой организацией дополнительной имущественной ответственности каждого ее члена перед потребителями – пассажирами и иными лицами. Также СРО позволит создать специализированные органы, осуществляющие контроль соблюдения членами СРО требований стандартов и правил профессиональной деятельности перевозчиков и рассмотрение дел о применении в отношении членов СРО мер дисциплинарного воздействия, предусмотренных внутренними документами СРО.

Стремление Партнерства к саморегулированию дает членам Партнерства импульс уже сейчас стремиться к повышению качества обслуживания при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом.

Собрание явственно продемонстрировало, что Партнерство является эффективной интегрирующей площадкой для диалога между перевозчиками – как структурированными, так и одиночными, «независимыми» организациями и властью, предоставляя гибкий механизм вовлечения перевозчиков в цивилизованный рынок межсубъектных автобусных перевозок.

Номер нашего журнала выходит в конце февраля, поэтому разрешите поздравить Вас с праздником – Днем защитника Отечества! Это поистине всенародный праздник, который отмечает не только сильная половина нашей Родины, но и прекрасная – милые дамы, – потому что защита Родины – дело всех россиян.

С уважением,

Борис Лоран

НОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ – БОРЬБА С ТРУДНОДОСТУПНОСТЬЮ РЕГИОНОВ

Установление железнодорожной и автодорожной связи с труднодоступными и удаленными территориями станет главной целью транспортной стратегии в России, – заявил председатель комитета Совета Федерации по экономической политике Андрей Молчанов на встрече с руководством Министерства транспорта РФ.

21 декабря 2011г. в рамках запланированных сенаторами совместных мероприятий с профильными министерствами состоялась встреча руководства комитета Совета Федерации по экономической



Андрей Молчанов

политике и Минтранса России, сообщила пресс-служба ведомства. Комитет Федерации представляли руководитель Андрей Молчанов, его первый заместитель Валентин Завадников и заместители Юрий Росляк, Валентин Межевич, Олег Еремеев. Министерство транспорта представляли глава ведомства Игорь Левитин и его заместители по ключевым направлениям.

На встрече с главой Минтранса РФ Игорем Левитиным председатель комитета СФ Ан-

дрей Молчанов отметил, что сегодня в 24 субъектах Федерации еще остаются «отрезанные от мира» населенные пункты. Поэтому руководство Совета Федерации уделяет повышенное внимание сотрудничеству с Министерством транспорта РФ, подчеркнул он. Сенаторы готовы к совместной работе с Минтрансом по таким важным для жителей направлениям как развитие железнодорожной и автомобильной сети, авиации и речного транспорта. «В России есть много мест, где малая



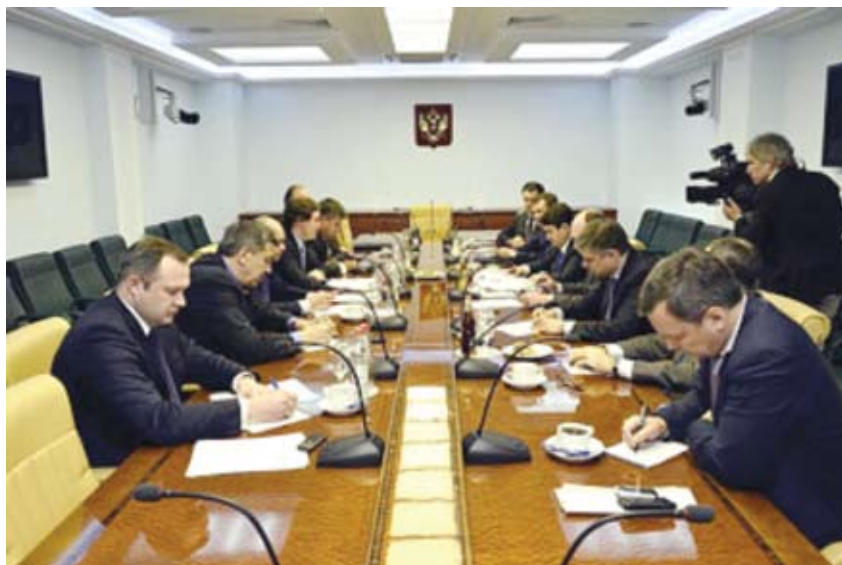


Игорь Левитин

авиация просто необходима, но будущее многочисленных аэродромов, которые пока еще живы в отдаленных территориях, пока туманно, и что будет с их финансированием – не понятно», – отметил глава комитета.

В ходе встречи присутствующие пришли к мнению, что транспортная стратегия России должна быть развернута в сторону именно таких удаленных и не имеющих транспортных коммуникаций территорий. «Не секрет, что жители целого ряда регионов сегодня не имеют прямого доступа к инфраструктуре транспорта. Мы беремся за решение глобальных проблем, создание международных коридоров, не замечая страдающие от бездорожья деревни, тем самым отрываясь от жизни, увы, по плохой советской традиции», – согласился министр транспорта Игорь Левитин.

По его словам, правительство РФ выделило средства на малую авиацию, и они в первую очередь будут направлены на ее развитие в тех населенных пунктах, которые не имеют железнодорожного транспорта.



«От Магадана до Хабаровска, от Чукотки до Камчатки доехать точно ничем нельзя, а значит, эти регионы должны в первую очередь получить субсидии на развитие местных авиалиний. Транспортная недоступность должна быть единственным критерием, и никакой региональный и парламентский лоббизм недопустим», – заявил он.

Такой подход полностью поддерживают в Совете Федерации, подтвердил Андрей Молчанов, как и в целом намерение Минтранса субсидировать в отдаленных территориях те виды транспорта, которые являются единственными. «Если железнодорожная ветка для жителей региона является единственным транспортным коридором, то надо ее поддерживать и субсидировать, чтобы ее не закрыли по причине убыточности. А если нет железной дороги, то надо малую авиацию финансировать. Конечная цель одна – обеспечить транспортную доступность всех населен-

ных пунктов России», – сказал Игорь Левитин.

В ходе встречи Андрей Молчанов проинформировал руководство Минтранса о структурной реформе, проведенной в палате, и предметах ведения Комитета по экономической политике, сформированного на базе нескольких комитетов. Вновь образованный Комитет СФ по экономической политике станет надежным партнером для Министерства транспорта, через который министерство сможет вносить необходимые поправки, действовать эффективно и оперативно, уверены в профильном комитете СФ РФ.

«В новом формате нам будет удобнее взаимодействовать и более эффективно решать задачи по развитию транспортной отрасли страны, от которой зависит не только экономика, но и качество жизни людей», – подчеркнул сенатор.

Материал подготовлен на основе информации СФ РФ



ЗАСЕДАНИЕ КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЬНОГО И ГОРОДСКОГО НАЗЕМНОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА ПРИ МИНТРАНСЕ РОССИИ

22 декабря 2011 г. в Минтрансе России под председательством заместителя министра транспорта Российской Федерации **Николая Асаула** прошло заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного транспорта,

где приняли участие председатель комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по вопросам собственности Сергей Гаврилов, председатель комитета Госдумы по транспорту Евгений Москвичев, президент Московского областного транспортного союза «АСМОР» Игорь Винокуров, президент Российского автотранспортного союза Олег Старовойтов. На заседание были также приглашены представители транспортной отрасли: Антон Левятов, первый заместитель генерального директора ООО «Русские Авто-



бусные Линии», Валерий Зайцев, вице-президент НП «Развитие автовокзалов страны», Евгений Устюгов, заместитель генерального директора ОАО «Барнаульский автовокзал», Сергей Ильяшенко, руководитель управляющей компании «Северный автовокзал» и другие.

Основными вопросами заседания Координационного совета стали предложения по внесению изменения в Приказ Мин-

транса России от 01.11.2010г. № 234 «Об утверждении требований к оборудованию автовокзалов» и тема нормативного и технического регулирования электрического транспорта.

Открывая совещание, Николай Асаул рассказал об основных результатах нормотворческой деятельности в области автомобильного транспорта в 2011г. В частности, приняты Правила перевозок грузов автомобильным транспортом,



Николай Асаул

внесены изменения в Правила перевозок пассажиров, в Порядок лицензирования пассажирских перевозок в части оснащения транспортного средства спутниковой навигационной аппаратурой системы ГЛОНАСС. Приказами Минтранса России утверждены новый Порядок выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, и новая форма талона технического осмотра транспортных средств. Совместным приказом Минтранса и Минюста РФ, а также МВД России сформирована межведомственная комиссия по аттестации экспертов-техников, осуществляющих независимую техническую экспертизу транспортных средств.

Кроме того, Минтрансом разработан и внесен в Правительство РФ ряд важных законопроектов. Среди них проект Федерального закона «О внесении изменений в Кодекс РФ об административных правонарушениях», устанавливающий ответственность за перевозки пассажиров, опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов на транспортном средстве, не оборудованном аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, проект Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», проект постановления Правительства РФ «О порядке и периодичности проведения технического осмотра транспортных средств городского наземного электрического транспорта».

Николай Асаул сообщил, что на государственную регистрацию в Минюст России направлены приказы Минтранса об утверждении Порядка оснащения транспортных средств приборами контроля (тахографами) режима труда и отдыха водителей и Порядка осна-

щения транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров, опасных грузов, тяжеловесных и крупногабаритных грузов, приборами ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

Говоря о международном сотрудничестве, замминистра отметил, что в 2011г. проведена работа по подготовке, согласованию и подписанию межправительственных Соглашений о международном автомобильном сообщении с Сербией, Абхазией и Грецией. Соглашения создают необходимые условия для перевозчиков России, позволяющие им получать доходы от деятельности, связанной с осуществлением международных автомобильных перевозок, а также предпосылки для удовлетворения потребностей внешней торговли и граждан в передвижении.

Замглавы ведомства информировал, что в августе 2011г. при Минтрансе России создано федеральное бюджетное учреждение «Агентство автомобильного транспорта», основной задачей которого является выполнение функций Минтранса России в качестве компетентного органа в области автомобильного транспорта при реализации обязательств, вытекающих из международных договоров Российской Федерации.

Острые проблемы оборудования автовокзалов обозначил в своем докладе президент Ассоциации предприятий автотранспорта Владимирской области Александр Шапошников, который подчеркнул, что год с небольшим назад был принят долгожданный приказ об утверждении требований к оборудованию автовокзалов. В полную силу он заработал

лишь с 1 июня, однако претензий к нему уже накопилось предостаточно. Докладчик охарактеризовал его «понятийный аппарат» как трудный для применения, расплывчатый и качественно уступающий предыдущему приказу № 200. Несмотря на давний срок принятия (1981г.), данный документ в купе с другими ведомственными актами достаточно четко, по словам Александра Шапошникова, определял цели и задачи автовокзалов и автостанций, регламентировал наличие необходимых помещений и оборудования. У легальных перевозчиков вызывает большое недоумение формулировка уже первого пункта нового приказа, следующего после общих положений: «Автовокзал, на территории которого размещается остановочный пункт», так же одинаковые требования, предъявляемые как к Автовокзалам, так и к Автостанциям, однако без четких понятий в данной области, как было прописано ранее.

Главная же причина огромного количества обращений с мест в адрес Минтранса, признал Николай Асаул, то, что при подготовке приказа не предусмотрели такую важную структуру как автобусная станция. А их в России в 3,5 раза больше, чем автовокзалов – порядка 1,4 тыс. Большинство из них старой постройки, часть, по словам участников обсуждения проблемы, имеют совсем маленькую площадь – от 60 до 7 кв.м.

Представитель Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны», заместитель генерального директора ОАО «Барнаульский автовокзал» Евгений Устюгов поделился своими размышлениями о



необходимости внесения изменений в Приказ Минтранса России от 01.11.2010г. № 234 «Об утверждении требований к оборудованию автовокзалов», в содержании которого встречаются противоречия с другими нормативными актами, что мешает полноценному осуществлению деятельности. Евгений Устюгов отметил, что прокуратурой данного региона было внесено представление и предъявлены иски в суд по освобождению помещений, используемых в целях, не связанных с оказанием услуг пассажирам и перевозчикам, кроме тех, что указаны в Требованиях к оборудованию автовокзалов, утвержденных Приказом Минтранса России № 234 от 01.11.2010г. (административные помещения, бухгалтерия, кабинет директора).

Антон Левятов, первый заместитель генерального директора ООО «Русские Автобусные Линии», добавил, что руководство Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны» провело работу со своими членами по выработке предложений в данной области и внесению изменений в приказ Минтранса.

Согласно логике, абсолютно все автостанции должны быть оборудованы всеми предусмотренными Приказом «помещениями для оказания услуг пассажирам и перевозчикам». Не только «для ожидания пассажирами прибытия или отправления автотранспортных средств» с количеством мест



Антон Левятов



Сергей Гаврилов



Сергей Сухарев



Владимир Палеев



Ширухан Гаджимурадов

не менее 9, но и «для размещения общественных туалетов с количеством «отдельных кабин с санитарными приборами (не менее 4)» (вспомним печальную специфику российской глубинки). Не только для организации работы диспетчерской службы, но и не менее 2 помещений для проведения

предрейсовых медицинских осмотров водителей (и это при том, что, например, во многих отдаленных населенных пунктах Вологодской области за последнее время медпункты вообще ликвидированы), а также для их отдыха (не менее 2 комнат).

С одной стороны, перечень помещений «для оказания услуг пассажирам и перевозчикам» исчерпывающий. Но он не включает в себя кабинет директора автовокзала. Даже крупного, с общим количеством отправляемых пассажиров «больше 1 тысячи человек в сутки». Между тем, пункт 7 Приказа гласит: «Помещения, предназначенные для оказания услуг пассажирам и перевозчикам, запрещается использовать для целей, не связанных с их обслуживанием».

Создает автовокзалам большие трудности и ФЗ № 16. Так, в Барнауле автовокзалу присвоили первую категорию (как, к слову, аэропорту Домодедово) по оценке уязвимости, в то время как местному железнодорожному вокзалу – лишь вторую. И теперь для выполнения требований первой категории нет финансовых возможностей, а чтобы поменять ее – не существует соответствующей методики. Проще, как было сказано, закрыться.

В Чувашии, в ОАО «АвтоВАС», выполняя требование прокуратуры республики, на автовокзале организовали видеонаблюдение, установили ограждение, наняли охрану, потратив на все это более 19 млн руб. Но в непосредственной близости от автовокзала – места массового сосредоточения людей – открыто много торговых и прочих коммерческих заведений. По этой

причине местная власть установила на огороженную согласно закону о безопасности территории автовокзала общественный сервитут, вследствие чего другой уже прокурор пишет в адрес автовокзала предписание о необходимости снятия ограждения как мешающего свободному доступу граждан к этим объектам. И что прикажете делать в таком случае?

Николай Асаул задался вопросом: почему Федеральное дорожное агентство, у которого и так хватает работы с искусственными сооружениями, занимается еще и категорированием автовокзалов. Он поручил руководителю ФБУ «Росавтотранс» «засучив рукава» обеспечить передачу этой функции в свое ведение.

По решению Координационного совета главам Российского автотранспортного союза, Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов и Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны» было дано поручение в течение 2 месяцев обобщить предложения по внесению изменений в Приказ Минтранса России от 01.11.2010г. № 234 «Об утверждении требований к оборудованию автовокзалов», передать их в Министерство транспорта Российской Федерации и направить в адрес НИИАТ, где они будут обработаны в течение 4 месяцев, чтобы придать нормативно-правовой базе необходимую завершенность.

По второму ключевому вопросу заседания Координационного совета в Минтрансе России выступил генеральный директор ЗАО «Научно-исследовательский институт городского электрического

транспорта» Борис Кущенко, который дал оценку нормативно-техническому регулированию электрического транспорта. Достаточно сказать, что разработка и приемка трамвайных вагонов в настоящее время ведутся по... ГОСТ-8802 1978г. По причине того, что в Технический регламент «Колесное транспортное средство» трамвай, как заявил генеральный директор ЗАО «НИИГЭТ» Борис Кущенко, внести попросту забыли. Срок действия практически всех принятых Минтрансом отраслевых документов истек в 2006–2008гг. Поэтому сегодня необходимые усло-

вия к столь востребованному ныне скоростному трамваю не выполняются, так как просто не существуют. Удостоверение на вождение трамвая не предусмотрено, водители ездят по своим общегражданским документам. Единая методика определения тарифов отсутствует, что не только доставляет головную боль руководителям предприятий ГЭТ, но и не стимулирует их к внедрению энергосберегающих технологий. Государственная, а точнее муниципальная форма не способствует сокращению издержек, приводит к непомерному росту численно-

сти управляющего персонала. И, наконец, столь необходимая единая политика в отношении горэлектротранспорта в государстве не просматривается.

Подтверждая важность поднятой проблематики, Николай Асаул заметил, что законопроект о метрополитене и скоростном внеуличном транспорте предусматривает, в том числе, и терминологическую основу разных категорий рельсовых электрических транспортных средств. Он попросил направить в адрес министерства все имеющиеся наработки.

Валерий Зайцев

ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРИКАЗ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

от 01 ноября 2010г. № 234

Внести в Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 01 ноября 2010г. № 234 «Об утверждении требований к оборудованию автовокзалов» (зарегистрирован Минюстом России 31 декабря 2010г., регистрационный № 19512) (далее – Требования) следующие изменения:

1. Изложить п. 4 Требования в следующей редакции: «Автовокзал, на территории которого размещается остановочный пункт, входящий в состав одного или нескольких маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа, по которому (ым) максимальный интервал отправления транспортных средств превышает 2 часа, а общее количество отправляемых из остановочного пункта пассажиров по этому (этим) маршруту (ам) больше 1 тысячи человек в сутки, оборудуется обязательными помещениями для оказания услуг пассажирам и перевозчикам:

для организации работы билетных касс;

для оборудования выделенных линий связи и нахождения оборудования хранения персональных данных пассажиров (возможно совмещение с кассами);

для организации проведения предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей в случаях, когда водитель начинает рабочий день (смену) или заканчивает его вне производственных территорий владельца автобусов (при осуществлении междугородных перевозок, на маршрутах большой протяженности, при смене водителей на линии и т. п.) (*);

для ожидания пассажирами прибытия или отправления транспортных средств, следующих по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа, в состав которых включен остановочный пункт, расположенный на территории этого автовокзала;

для организации работы по приему и выдаче багажа и ручной клади пассажиров (камер хранения);

для размещения комнаты матери и ребенка;

для размещения общественных туалетов;

для размещения пункта общественного питания;

* В соответствии с п. 2.3.2. Приказа Минтранса РФ от 08.01.1997г. № 2 «Об утверждении Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами».

для организации работы диспетчерской службы по регулированию движения автотранспортных средств, следующих по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа, в состав которых включен остановочный пункт, расположенный на территории этого автовокзала;

для отдыха водителей автотранспортных средств, следующих по регулярным маршрутам перевозок пассажиров и багажа, в состав которых включен остановочный пункт, расположенный на территории этого автовокзала».

2. Изложить п. 5 Требований в следующей редакции: «Автовокзал, на территории которого размещается остановочный пункт, входящий в состав одного или нескольких маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа, по которому (ым) максимальный интервал отправления транспортных средств не превышает 2 часов и (или) общее количество отправляемых из остановочного пункта пассажиров по этому (этим) маршруту (ам) до 1 тысячи (включительно) человек в сутки, оборудуется обязательными помещениями для оказания услуг пассажирам и перевозчикам:

для организации работы билетных касс;

для оборудования выделенных линий связи и нахождения оборудования хранения персональных данных пассажиров (возможно совмещение с билетными кассами);

для организации проведения предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей в случаях, когда водитель начинает рабочий день (смену) или заканчивает его вне производственных территорий владельца автобусов (при осуществлении междугородных перевозок, на маршрутах большой протяженности, при смене водителей на линии и т. п.) (*);

для ожидания пассажирами прибытия или отправления автотранспортных средств, следующих по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа, в состав которых включен остановочный пункт, расположенный на территории этого автовокзала (возможно совмещение с помещением для организации работы билетных касс);

для размещения общественных туалетов;

для организации работы диспетчерской службы по регулированию движения автотранспортных средств, следующих по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа, в состав которых включен остановочный пункт, расположенный на территории этого автовокзала;

для отдыха водителей автотранспортных средств, следующих по регулярным маршрутам перевозок пассажиров и багажа, в состав которых включен остановочный пункт, расположенный на территории этого автовокзала (возможно совмещение с помещением для диспетчерской службы).

3. Изложить п. 6 Требований в следующей редакции: «Обязательные помещения автовокзалов, предназначенные для оказания услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа, должны соответствовать требованиям согласно приложению № 1 к настоящим Требованиям».

4. Изложить п. 7 Требований в следующей редакции: «Обязательные помещения автовокзала, предназначенные для оказания услуг пассажирам и перевозчикам, используются только по целевому назначению».

5. Добавить в раздел 2 Требований п. 9 следующего содержания: «Автовокзалы могут быть оборудованы иными помещениями для розничной торговли сопутствующими товарами, культурно-бытового, санитарно-гигиенического обслуживания пассажиров и перевозчиков (**), кроме обязательных помещений для оказания услуг пассажирам и перевозчикам».

Бытовое обслуживание пассажиров как элемент технологического процесса работы автовокзалов предусмотрено п. 69 приложения № 27 к Приказу Минтранса РСФСР от 31.12.1981г. № 200 «Об утверждении правил организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте».

* В соответствии с п. 2.3.2. Приказа Минтранса РФ от 08.01.1997г. № 2 «Об утверждении Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами».

** Похожая норма есть в абзаце 4 ст. 80 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10.01.2003г. № 18-ФЗ.

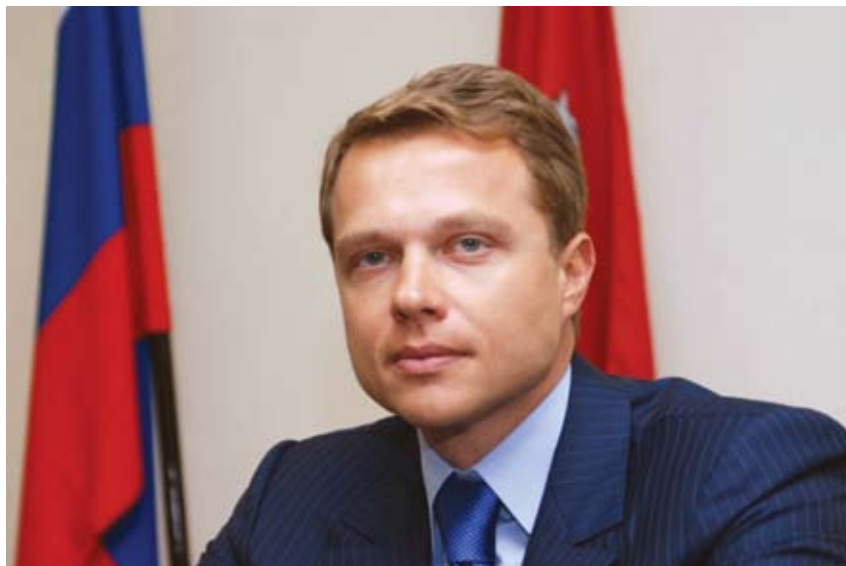
Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы



О Департаменте

Направления деятельности:

- разрабатывает городские программы, проекты законов и иных правовых актов города Москвы, регулирующих отношения в области транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры;
- участвует в осуществлении комплексной проработки вопросов по обеспечению дорожно-транспортной инфраструктурой города Москвы;
- осуществляет реализацию Первоочередных мер по реализации транспортной политики города;
- выполняет функции государственного заказчика на разработку концепций, проектов, схем, норм и программ развития и функционирования транспортной системы и дорожно-транспортной инфраструктуры в соответствии с Адресной инвестиционной программой;



Руководитель – Максим Станиславович Ликсутов

Биография:

- Родился 16 июня 1976г. в г. Локса Эстонской ССР.
- В 1996г. окончил Российскую экономическую академию им. Плеханова.
- С 1999 по 2001гг. – президент МТК «ЮниТранс».
- В 2002г. – глава представительства «ВорлдВайд Инвест АС».
- С 2005 по 2008гг. – генеральный директор ООО «ТрансГрупп – Финансы и инвестиции».
- С 2009 по 2010гг. занимал должность генерального директора ООО «Аэроэкспресс». Являлся членом совета директоров ООО «Аэроэкспресс», ОАО «ТрансКонтейнер» и ОАО «Первая грузовая компания», председателем со-

вета директоров ООО «ТрансГрупп АС».

- С 29 апреля 2011г. занимал пост советника мэра Москвы по вопросам транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры.

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



- организует разработку комплексной долгосрочной стратегии развития транспортной системы города Москвы и осуществляет координацию мероприятий по ее реализации;

- участвует в приемке и вводе завершенных строительством объектов дорожно-транспортной инфраструктуры в эксплуатацию;

- организует мониторинг по дорожным объектам и проведение математического моделирования влияния построенных объектов на улично-дорожную сеть в части организации дорожного движения;

- осуществляет контроль за финансовой и хозяйственной деятельностью, использованием бюджетных средств, а также проводит анализ финансово-хозяйственной деятельности организаций, находящихся в ведении Департамента;

- осуществляет международное, внешнеэкономическое и межрегиональное сотрудничество в области транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры.

Разрабатывает предложения:

- по совершенствованию систем управления и организации дорожного движения;

- по обеспечению транспортного комплекса города Москвы современными видами техники и высокотехнологичным оборудованием;

- по созданию, внедрению и применению инновационных механизмов управления транспортными потоками. Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы подвел итоги своей работы за 2011г. В ходе встречи с журналистами чиновники говорили не столько о прошлом, сколько о своих грандиозных планах на ближайшие годы по изменению инфраструктуры столицы.

По словам московских руководителей транспортного хозяйства, в 2011г. наибольший прирост пассажиропотока отмечен на таких видах транспорта как железная дорога, метрополитен и автобус.

Заместитель мэра по вопросам развития транспорта и дорожного строительства в Правительстве Москвы Николай Лямов уточнил: «Мы перевезли 3 млрд 600 млн пассажиров. Я детально не говорю, до каждого человека. Если сравнивать с прошлым годом, то увеличение объема перевозок составило где-то более 100 млн человек.

Московское метро бурно развивалось в прошлом году. Открыты 3 новые станции, а также вход на станцию «Сретенский бульвар». Введен участок Марьино-Зябликово, а это 4, 5 км. Кроме этого, благодаря ужесточению контроля безбилетников, в целом выросло число платных пассажиров. Что же касается наземного транспорта, то на маршрут вышли 2 тыс. новых автобусов. Уже запущено 90 км выделенных полос, что позволило увеличить среднюю скорость движения наземного общественного транспорта».

Заместитель мэра в правительстве Москвы обратил внимание также на запуск диспетчерских центров, отметив, что «один из центров для управления тремя скоростными маршрутами – 901-м, 902-м и 903-м – действует уже непосредственно из диспетчерского центра для того, чтобы управлять и контролировать выполнение расписания».

Интеллектуальная система позволяет отслеживать ситуацию на дорогах, рассказал заместитель мэра столицы. Он пояснил, что «установлено 1,3 тыс. детекторов на основных магистралях Москвы. Мы уже понимаем движение, потоки машин



и на сегодняшний день можем анализировать потоки по всему городу, на основе этого ведем подготовку по созданию транспортной модели движения и новой маршрутной сети». Власти Москвы рассчитывают снизить аварийность на дорогах города на четверть благодаря внедрению интеллектуальной транспортной системы.

Это «первая ласточка» интеллектуальной транспортной системы города, отмечают профессионалы в этой области. И уже пассажиров только на скоростных автобусных маршрутах стало в 3–4 раза больше. Установленные городскими властями специальные детекторы не только уже руководят «умными» светофорами, но впервые за всю историю столицы позволяют создать транспортную модель всего города.

Руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Максим Ликсутов раскрыл планы на ближайшее время по изменению транспортной инфраструктуры города. В частности, он пояснил, что мэр столицы «принял решение о том, что тарифы на общественный транспорт в 2012г. не вырастут относительно 2011г. Также из вещей, полезных для автолюбителей, могу сказать, что за ближайшие, наверное, полгода, все системы видеофиксации скоростного режима будут оборудованы предупреждающими знаками».

Система видеофиксации на улицах столицы, как подчеркнул Максим Ликсутов, должна прежде всего предупреждать, поэтому ее следует рассматривать как профилактическую, а отнюдь не карательную меру.

Руководителем департамента были определены также приоритеты на 2012г., которые прописаны в единой программе развития городского транспорта до 2016г. Ими стали повышение общего доверия к общественному транспорту, оборудование всех городских автобусов и грузовых машин коммунальными службами ГЛОНАСС, а также выработка единого стандарта транспортного обслуживания, технические и санитарные стандарты и униформа водителей и информационные носители.

В московском метрополитене на некоторых станциях и перегонах в тестовом режиме должен заработать бесплатный Wi-Fi, что позволит пассажирам выходить в Интернет прямо в вагоне. Еще одно направление – увеличение парковочных мест в городе. Власти города уже ведут работу с владельцами многоуровневых паркингов, чтобы те не повышали стоимость парковочного часа, который, кстати, не должен превышать 50 руб. в час.

«Программа развития Малого кольца железной дороги определена, движение будет запущено в конце 2014г., а полная эксплуатация начнется в 2015г.», – отметил заместитель мэра, пояснив, что уже ведутся предпроектные работы и «для развития Малого кольца создано совместное акционерное общество с участием Правительства города и ОАО «РЖД» с уставным капиталом более 5 млн руб.».

Руководитель департамента Максим Ликсутов сообщил, что система железных дорог будет интегрирована в общую транспортную городскую си-



Максим Ликсутов



Николай Лямов

стему, и единый билет на метро позволит пользоваться и Малым кольцом, объем перевозок на котором составит около 200 млн пассажиров в год.

В Департаменте транспорта уверены, что улучшение дорожной ситуации в столице ее жители и гости почувствуют уже в самом скором времени.

Новости Правительства Москвы

ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТА И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА МОСКВЫ
ГОСУДАРСТВЕННОЕ КАЗЁННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ГОРОДА МОСКВЫ

Знак «Организатор перевозок»

Правильно оформленный знак остановки регулярного автобусного маршрута частного перевозчика

Знак должен быть установлен на стойке коричневого цвета, иметь установленный размер, жёлтый фон. На знаке должна присутствовать информация о:

- перевозчике (наименование, контакты),
- номере маршрута,
- расписании (интервалах) движения,
- вышестоящей организации.



НОВЫЕ НАЗНАЧЕНИЯ



Евгений Федорович Михайлов

2 февраля 2012г. распоряжением мэра Москвы на должность первого заместителя руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы назначен Евгений Михайлов



Родился 19 октября 1973 г. В 1997г. окончил Государственную академию нефти и газа имени И.М. Губкина (г. Москва).

С 1990 по 2003гг. работал на руководящих должностях в предприятиях государственного и негосударственного сектора экономики.

С 2003г. – заместитель руководителя Департамента реструктуризации естественных монополий, заместитель директора Департамента государственного регулирования тарифов

и инфраструктурных реформ Министерства экономического развития и торговли РФ.

С 2007г. – начальник Департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике ОАО РЖД.

С 2010г. – исполнительный директор по работе с клиентами ООО «УК «Желдорэкспедиция».

С сентября 2011г. – советник заместителя Мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам экономической политики А.В. Шаронова.

Президент озабочен здоровьем водителей

Количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с участием пассажирского транспорта последние годы находится на стабильно высоком уровне.

После ряда крупных аварий с участием автобусов в 2010–2011гг. президент РФ Дмитрий Медведев потребовал улучшить ситуацию с безопасностью на этом виде транспорта. Одной из первых мер стала установка на автобусы и грузовики тахографов, которые следят за состоянием здоровья водителя.

К 2013г. предполагается оснащение всех новых россий-

ских автомобилей ГЛОНАСС-оборудованием.

Еще одной мерой, призванной улучшить транспортную безопасность на дорогах, стало повсеместное внедрение на коммерческом транспорте оборудования, оснащенного российской навигационной системой ГЛОНАСС.

Правительство РФ обязало компании, занимающиеся пассажирскими перевозками, с 1 января 2012г. в обязательном порядке устанавливать на транспортные средства устройства, оснащенные системой ГЛОНАСС. За отсутствие такого оборудования компания должна будет выплатить штраф.

Предполагается, что оснаще-

нием паратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS поможет также отслеживать маршруты, по которым передвигается транспорт, в частности, для борьбы с отставанием транспорта от расписания.

При этом новое правило касается лицензирования перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек компаниями или индивидуальными предпринимателями – за исключением случаев, если перевозка осуществляется для обеспечения собственных нужд.

Как пояснили в Минтрансе, согласно техническому регламенту, все новые пассажирские автобусы должны быть оборудованы навигационными си-

ЭРА ГЛОНАСС – система экстренного реагирования при авариях

К 2013 году предполагается оснащение всех новых российских автомобилей ГЛОНАСС-оборудованием



стемами ГЛОНАСС еще на конвейере. При этом компании, автобусы которых уже работают на маршрутах, должны будут оснастить свои транспортные средства самостоятельно, поскольку с 1 июля 2012г. отсутствие ГЛОНАСС будет считаться грубым нарушением лицензионных требований.

В ведомстве добавили, что сейчас разработан и находится на утверждении межведомственной комиссии порядок оснащения находящихся в эксплуатации транспортных средств системой ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, соблюдение правил установки и функционирования оборудования будет контролироваться автоматизированным центром контроля и надзора (АЦКН) Ространснадзора.

Кроме того, министр транспорта Игорь Левитин заявлял, что, кроме коммерческого транспорта,



весь автотранспорт, используемый для государственных нужд, с 2012г. должен выпускаться уже полностью оборудованным навигационной системой ГЛОНАСС.

Пока это требование распространяется только на транспорт, перевозящий специальные и опасные грузы.

Кроме того, Минтранс предполагает использовать навигационную систему ГЛОНАСС для взимания платы с грузовиков массой более 12 тонн. Так, в 2012г. будет объявлен конкурс на создание такой системы, а через год после этого пред-

полагается начало ее функционирования.

Российская глобальная навигационная спутниковая система ГЛОНАСС предназначена для оперативного глобального навигационно-временного обеспечения неограниченного числа потребителей наземного, морского, воздушного и космического базирования. Система была принята в эксплуатацию в 1993г. Доступ к гражданским навигационным сигналам системы ГЛОНАСС предоставляется российским и иностранным потребителям в любой точке Земли на безвозмездной основе и без ограничений.

По материалам РИА Новости

НОВОСТИ

Два транспортных чиновника уволены из мэрии

Столичный градоначальник в очередной раз провел ряд кадровых перестановок

Сразу два госслужащих, занимающихся проблемами транспорта, лишились своих постов в московском правительстве. Об этом в среду 1 февраля сообщили источники в городской администрации. В соответствии с подписанным мэром Москвы Сергеем Собяниным документом от должностей освобождены первый зам. главы Департамента

транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Игорь Захаров, зам. главы этого департамента Олег Березовский. Оба чиновника не прослужили на своих постах и года. Каждый написал заявление об уходе по собственному желанию.

На место Березовского назначена **Татьяна Маланшенкова**.

Вместе с тем глава правительства подписал распоряжение о назначении зам. главы Департамента здравоохранения Валерия Павлова с заключением служением контракта на 3 года.

Также перезаключены контракты сроком на 3 года с за-

местителями руководителя Департамента соцзащиты Игорем Гордеевым и Натальей Комаровой. Кроме того переназначен Евгений Тиховодов, заместитель руководителя Департамента экономической политики и развития, с которым заключен договор на 4 года службы.





Распоряжением Правительства РФ от 21 декабря 2011 г. № 2290-р Сергей Кельбах назначен на должность председателя правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги»

Сергей Валентинович Кельбах родился 3 апреля 1959 г. в городе Славгород Алтайского края.

В 1985 г. окончил Ленинградский инженерно-строительный институт по специальности инженер-строитель.

С 1981 по 1989 г. работал мастером, прорабом, начальником участка, заместителем начальника по производству, главным инженером СУ-40 ЛПСМО Главзапстроя.

В 1989 г. назначен начальником отдела капитального строительства центра «Горизонт» Ленинградского ОК ВЛКСМ.

С 1989 по 1990 г. Кельбах занимал должность начальника производства стройиндустрии Центра МЖК «Союз».

В 1990 г. работал директором ТОО ПКФ «ИПС».

В 1994 г. окончил Российско-немецкую высшую школу управления Академии народного хозяйства при правительстве Российской Федерации.

С 1996 по 2007 г. Сергей Кельбах являлся генеральным директором ООО «Агентство Нойдорф-Стрельна».

В 2007 г. назначен советником председателя комитета, заместителем председателя Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству Правительства Санкт-Петербурга.

В 2008 г. присвоен первый классный чин – государственный советник Санкт-Петербурга 3 класса.

В 2008–2009 гг. занимал должность генерального директора федерального государственного учреждения «Дороги России».

25 декабря 2009 г. назначен на должность первого заместителя председателя Правления по инвестиционно-финансовым вопросам Госкомпании «Российские автомобильные дороги» («Автодор»).

Сергей Кельбах награжден медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга» (2007), нагрудным знаком «Строителю Санкт-Петербурга» III степени (2007), грамотой губернатора Санкт-Петербурга (2008) и юбилейным нагрудным знаком «В память 200-летия управления водными и сухопутными сообщениями» (2009).

Женат, 3 детей.

Распоряжением Правительства РФ от 20 декабря 2011 г. № 2260-р Сергей Костин освобожден от должности председателя правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги» в связи с переходом на другую работу.

О технологиях и стоимости сооружения современной автотрассы в России, а также о предварительных результатах эксперимента по эксплуатации платной скоростной дороги Сергей Кельбах рассказал в интервью РИА Новости.

– В Липецкой области уже работает платный участок на трассе М4 «Дон». Известно ли, сколько «Автодор» получит в конце года от его эксплуатации?

– Сборы превысят 450 млн руб., это на 25 % превышает плановые показатели. Мониторинг интенсивности движения показывает, что 70 % водителей выбирают платный участок и лишь 30 % – альтернативный бесплатный маршрут. Поэтому можно утверждать, что идея создания платных скоростных автодорог как одного из направлений развития дорожной сети в нашей стране состоялась. Пусть это пока всего один участок протяженностью 50 километров. Уверен, что в дальнейшем, когда скоростными станут не отдельные участки, а вновь построенные и реконструированные магистрали, пользователи дорог будут более лояльно относиться к идее платности.

– Стоимость проезда одного километра по этой трассе

стоит примерно 1 рубль. Насколько оправдан такой тариф?

– Безусловно, оправдан. Мы проводили маркетинговое исследование, которое показало, что это один из самых низких в мире тарифов за проезд по автодороге.

– Во сколько в итоге обошлось строительство и реконструкция платного участка в Липецкой области и сколько запланировано потратить на аналогичный участок в Московской области?

– Стоимость реконструкции участка 414–464 километр дороги М-4 «Дон» составила 5 млрд руб. в ценах 2010г. Стоимость реконструкции этой трассы с 48-го по 71-й километры – 6,5 млрд руб. в текущих ценах.

В результате реконструкции пользователь получает дорогу первой технической категории, то есть скоростную дорогу с 4 полосами движения с разделенными потоками и развязками в разных уровнях. Благо-

даря этому, в первую очередь, повышается безопасность движения. Например, на участке в Липецкой области в 2011г. было в 4 раза меньше ДТП, чем по автодороге «Дон» в целом. Это притом, что разрешенная скорость движения составляет 110 км/ч. Также на реконструированных участках автодороги водители экономят время и топливо.

– Сколько в среднем стоит строительство одного километра дороги?

– Если взять объем средств, выделенный нашей компании на реконструкцию и строительство, и разделить на количество километров, то получится что 1 километр обходится в 84,9 млн руб., то есть менее 3 млн долларов.

Но это – средняя «температура по больнице». Одно дело стоимость строительства дороги, которая проходит в поле, где не надо выкупать землю у собственников и переносить коммуникации, и другое – строительство 6 или 8-полосной

автомагистрали с расчетной скоростью движения 150 км/ч в Московской области, где дорогая земля и множество требующих переноса коммуникаций. Уверяю вас, что стоимость непосредственно строительно-монтажных работ у нас сопоставима с другими странами с похожим климатом. Основное увеличение стоимости автодороги приходится на этап подготовки территории под строительство.

– Зависит ли стоимость строительства от региона?

– Безусловно, стоимость создания автодороги зависит от региона. Как я уже говорил, основная разница в стоимости приходится на подготовку территории. Что касается непосредственно строительно-монтажных работ, то их стоимость зависит от климатических и геологических условий. Например, мы выступаем заказчиком строительства обхода Вышнего Волочка, который станет частью новой скоростной дороги Москва – Санкт-Петербург. На участке протяженностью 72 километра предстоит возвести 14 мостов и 40 путепроводов. Очевидно, что значительное количество водных преград удорожает проект.

– Намного ли отличаются технологии строительства дорог в России и Европе?

– «Автодор» разработал программу инновационного развития, в которой тщательно проанализированы вопросы соответствия российских технологий мировому уровню строительства автодорог. Количество технологий, соответствующих мировому уровню, которые применяются нами при строительстве автодорог, уже составляет около 70 %.



Но я бы не стал сужать вопрос и говорить только о строительстве. Для того, чтобы иметь качественную дорогу, она должна быть не только спроектирована и построена, но и содержаться на мировом уровне.

Так вот, исследование показало, что в проектировании мы отстаем незначительно и ограничены по сути лишь устаревшей нормативной базой. В содержании автодорог доля современных технологий – 60 %, а самое значительное отставание – в методах оценки и контроля качества и в области интеллектуальных транспортных систем. Таким образом, нам есть над чем работать, и эта работа ведется.

– Почему в России не применяются евростандарты при строительстве автодорог?

– При строительстве дорог в России евростандарты, несмотря на некоторые сложности нормативно-правового характера, применяются. Проектировать и строить по евростандартам по сути напрямую нельзя, потому что Главгосэкспертиза проверяет проекты на соответствие российским нормативным документам. Главный критерий Главгосэкспертизы – снижение стоимости строительства, а внедрение зарубежного подхода зачастую вызывает удорожание стоимости. В то же время, для применения евростандартов мы широко задействуем механизм разработки и согласования специальных технических условий, что несколько затягивает и усложняет процесс, но, в то же время, позволяет применять современные материалы и технологии.

Однако в вопросе применения евростандартов дело

не только в юридических аспектах: в отдельных случаях напрямую применять евростандарты нельзя с учетом климатических и технологических особенностей Российской Федерации. Мало спроектировать по евростандартам; для того, чтобы получить качественную дорогу, надо провести испытания новых для нашей страны материалов и конструкций, иногда приобрести новое оборудование и обучить специалистов. Госкомпания работает в этом направлении.

– Какие-то примеры можете привести?

– В настоящее время по нашей инициативе участок автодороги М-4 «Дон» в Ростовской области запроектирован по немецким нормам – это позволит нам оценить безопасность, экономические, организационные и технические аспекты применения немецких стандартов. Последний пример: «Автодор» принял стандарт по битуму, в котором расширен перечень требований к этому материалу. Эти требования гармонизированы с европейскими. Кроме

того, в 2012г. запланировано начало создания собственного полигона для испытаний новым материалам, технологий и конструкций.

Таким образом, применять евростандарты оправданно и необходимо.

– Изменятся ли требования к строительству автодорог с вступлением России в ВТО?

– Изменятся, но сейчас трудно говорить о конкретных параметрах. Вместе с тем, некоторые тенденции очевидны. Они уже проявились, а вступление в ВТО станет катализатором новых процессов. Первая – это необходимость повышения качества российских автодорог, вторая – привлечение внебюджетных инвестиций, использование механизмов государственно-частного партнерства, третья – необходимость внедрения самых современных материалов и технологий. Госкомпания «Автодор» была создана для работы по всем этим направлениям. Таким образом, мы не ждем новых требований от ВТО, а уже активно работаем, внедряя новые подходы.



В РОССИИ УЖЕСТОЧАЮТСЯ ПРАВИЛА ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ НАЗЕМНОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

ПРОЕКТ ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПОДГОТОВИЛО
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Проект постановления «Об утверждении положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек» касается всех автоперевозчиков, обеспечивающих внутригородские, пригородные, междугородные и регулярные (специальные) перевозки. Согласно проекту, одним из условий по-

лучения лицензии автокомпанией является оборудование всего транспорта навигатором системы ГЛОНАСС и тахографом. Компании, которые не выполняют это требование, лишаются права заниматься пассажирскими перевозками.

По различным экспертным оценкам, объем навигационного рынка к 2015г. составит более 100 млрд руб. На пассажирском

транспорте доля проникновения навигационных технологий на базе ГЛОНАСС существенно выше, чем в других областях: по оценкам специалистов, она составляет 10% и продолжает быстро увеличиваться. В 2012г. в автопарки подавляющего большинства компаний-перевозчиков сферы пассажирского транспорта будут внедрены технологии ГЛОНАСС.

НОВОВВЕДЕНИЯ – ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ОСНАЩЕНИЕ ВСЕХ АВТОБУСОВ И МАРШРУТНЫХ ТАКСИ СПУТНИКОВОЙ НАВИГАЦИОННОЙ АППАРАТУРОЙ СИСТЕМЫ ГЛОНАСС И ТАХОГРАФАМИ

Государство давно выступило инициатором использования технологий ГЛОНАСС на пассажирском транспорте и транспорте, перевозящем опасные грузы. Существует постановление № 641 от 25.08.2008г. «Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS». Все участники рынка знали заранее о необходимости внедрения систем мониторинга и управления транспортом на основе ГЛОНАСС.

Ужесточение правил лицензирования наземного пассажирского транспорта и добавление пункта об оснащении транспортных средств тахографами – это следующий логичный шаг, связанный, как отмечают эксперты, с необходимостью повысить безопасность пассажирских пе-

ревозок. Значительное количество дорожно-транспортных происшествий с участием пассажирского транспорта, особенно на междугородных маршрутах, происходит по вине водителей. Основные причины – нарушение правил дорожного движения и несоблюдение водителями режимов труда и отдыха. ГЛОНАСС-оборудование как раз позволяет отслеживать скоростные режимы, а тахографы – контролировать трудовую дисциплину.

Те, кто внедрил системы мониторинга и управления транспортом, уже убедились в их эффективности. А сложности зачастую связаны с тем, что недостаточно проработаны вопросы контроля оснащения и ответственность. Эта проблема может быть снята с принятием изменений в Кодекс об административных нарушениях.

В принципе перевозчики и сами прекрасно понимают необходимость управления транспортным средством по новому. Но традиционно многие рассматривают необходимость оснащения оборудованием ГЛОНАСС только как дополнительные затраты. Однако с учетом цен на навигационно-связное оборудование и тахографы, использование подобных решений – не слишком высокая плата за безопасность пассажиров на транспорте.

Сегодня на рынке транспортной телематики появилось новое бюджетное оборудование ГЛОНАСС стоимостью около 10 тыс. руб., что составляет лишь несколько процентов от стоимости самого транспортного средства. А если автобус большой вместимости, – то и вовсе доли процента.



Есть также различные финансовые инструменты для реализации программ оснащения: рассрочки, поставки навигационного оборудования в лизинг. Компании, поставляющие навигационно-связное оборудование, довольно гибко выстраивают отношения с заказчиками. Поэтому обе стороны – и поставщик навигационных решений, и перевозчик – смогут всегда договориться на приемлемых условиях.

Какие возможности открываются с использованием ГЛОНАСС и тахографов? Благодаря внедрению систем мониторинга и управления транспортом достигается несколько эффектов. Сточки зрения управления, ГЛОНАСС-решения позволяют обеспечить централизованное управление автотранспортным предприятием (АТП), контроль качества услуг в сфере пассажирских перевозок, оптимизировать работу служб АТП в целом и др. На социаль-

ном уровне новые технологии обеспечивают повышение качества транспортного обслуживания населения, регулярность движения, снижение интервалов движения пассажирского транспорта в часы пик. Повышение безопасности пассажиров на транспорте достигается за счет контроля скоростных режимов и соблюдения персоналом норм труда. А в коммерческом плане навигационно-информационные системы позволяют существенно сократить расходы перевозчиков, например на ГСМ.



Новости

Лицензия – от парка транспортных средств

Министерство инфраструктуры Украины с 2016г. предлагает выдавать лицензию на перевозку пассажиров только перевозчикам, имеющим парк как минимум из 10 транспортных средств, с 2018г. – из 15, а с 2020г. – из 20 автобусов, сообщает пресс-служба ведомства. Такое предложение содержится в разработанном плане мероприятий по содействию укрупнению автомобильных пассажирских перевозок.

План предусматривает, что в 2012–2013гг. для детенизации оборотных средств будет внедрено обязательное исполь-

зование кассовых аппаратов на автобусах междугородного и межобластного сообщения. Кроме того, перевозчикам будет рекомендовано практиковать безналичную оплату за проезд на междугородных и межобластных автобусных маршрутах общего пользования.

Предполагается также отмена утверждения в органах власти паспорта регулярного автобусного маршрута и внесение изменений в систему билетно-учетной документации – билет на проезд не будет иметь жесткой формы, а регламентироваться будут только требования к реквизитам. Кроме того, министерством разрабаты-

ются нормативно-правовой документ, регулирующий порядок открытия автобусного маршрута общего пользования, и изменения в программу подготовки водителей.

Мининфраструктуры Украины планирует поощрять автомобильных перевозчиков к внедрению информационных технологий диспетчеризации, управления и расчетов.

По материалам Министерства инфраструктуры Украины



23 января 2012г. в стенах Министерства транспорта РФ состоялось выездное заседание Комитета Государственной Думы по транспорту.

Председатель комитета Евгений Москвичев, члены Комитета и представители Союза транспортников России встретились с Министром транспорта РФ Игорем Левитиным, сообщила пресс-служба Госдумы.

Министр представил новому составу Комитета Госдумы по транспорту своих заместителей, руководителей ведомственных Минтрансу России служб и агентств, директоров департаментов Министерства.

Игорь Левитин отметил, что в результате сотрудничества Комитета по транспорту, ряда других комитетов Госдумы 5-го созыва и Министерства транспорта Российской Федерации удалось принять немало решений, положительно отразившихся на работе транспортной отрасли. Министр выразил надежду на конструктивное сотрудничество Минтранса с новым составом Комитета, «которое пойдет на пользу обществу, населению, которое нуждается в безопасном транспорте». Он также предложил сделать такие встречи ежеквартальными. Министр обозначил ряд



важных тем, на которые, по его мнению, необходимо обратить внимание в процессе законодательной деятельности.

Председатель комитета Евгений Москвичёв представил главе ведомства своих первых заместителей – Виталия Ефимова и Михаила Брючака, заместителей – Владимира Гридина, Александра Старовойтова, Сергея Тена, других депутатов, вошедших в состав Комитета, а также руководителя аппарата Комитета Ираклия Асламазова. Евгений Москвичёв рассказал о распределении обязанностей в Комитете, планах работы и выразил надежду на конструктивное сотрудничество Комитета и Министерства. Он также сообщил, что председателем Экспертного совета при Комитете

по транспорту единогласно избран Виталий Ефимов.

Статс-секретарь – заместитель Министра транспорта Сергей Аристов рассказал участникам встречи о том, как строится законопроектная деятельность Министерства, об итогах работы в 2011г. и задачах на 2012г.

В феврале 2012г. планируется выездное заседание Комитета в одном из регионов, где будут проанализированы основные проблемные аспекты пассажирского транспорта: тарифы, безопасность, кадры, подвижной состав. Комитет считает необходимым не менее 2 раз в год проводить подобные заседания в субъектах Российской Федерации.

Николай Зайцев



КОМПЛЕКСНАЯ ПРОГРАММА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ: ИТОГИ 2011г. И ЗАДАЧИ НА 2012г.



В брифинге руководителей Министерства транспорта, состоявшемся 25 января 2012г., приняли участие заместитель главы ведомства Андрей Недосеков, директор Департамента транспортной безопасности и специальных программ Минтранса РФ Владимир Муратов и его заместитель Геннадий Денисюк.

Андрей Недосеков рассказал, что реализация Комплексной программы началась в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации № 1285-р от 30 июля 2010г. Программа была разработана в целях реализации Указа Президента Российской Федерации № 403 от 31 марта 2010г. «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте». Особым элементом программы является создание комплексной информационной системы обеспечения транспортной безопасности. Он также отметил важность разработ-

ки нормативно-правовой базы, определяющей порядок досмотра пассажиров.

На финансирование программы до конца 2013г. запланировано более 46 млрд руб., сообщил Владимир Муратов. В 2011г. на реализацию программы были направлены 11 256,4 млн. руб. С начала 2011г. Минтрансом совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти разработано 30 нормативных правовых актов, среди которых 7 федеральных законов, 6 нормативных актов Правительства Российской Федерации и 17 приказов Минтранса России.

Во исполнение требований 16 Федерального закона «О транспортной безопасности» и с целью реализации мероприятий Комплексной программы проведена работа по аккредитации специализированных организаций и категорированию объектов транспортной инфраструктуры и транспортных

средств. Категорировано более 14 тыс. объектов транспортной инфраструктуры и более 28 тыс. транспортных средств.

На обеспечение безопасности населения на метрополитене в 2011г. было выделено 840,1 млн руб. Это дало возможность начать оснащение станций современными системами видеонаблюдения, оборудование станций всех метрополитенов России взрывозащитными контейнерами, установку аппаратуры стационарного и ручного досмотра на всех станциях метрополитенов страны. До конца 2012г. досмотровая и иная техника появятся на каждой станции метрополитенов.

В 2011г. на выполнение мероприятий по обеспечению защиты населения на железнодорожном транспорте в рамках программы направлено 1 592,6 млн руб., за счет которых была осуществлена поставка комплектов технических средств и систем охраны желез-



нодорожных путей с созданием сети опорных пунктов охраны на наиболее уязвимых и критических участках Северо-Кавказской железной дороги, скоростных магистралей Москва – Санкт-Петербург, Москва – Нижний Новгород, а также железнодорожных путей Краснодарского края. На всех вокзалах Москвы и Санкт-Петербурга, а также на вокзалах в ряде других городов установлены металлодетекторы, и эта работа будет продолжена.

В адрес систем автомобильного, городского наземного электрического транспорта и дорожного хозяйства Комплексной программой в 2011г. были перечислены средства в размере 150 млн руб. Они способствовали созданию «пилотных» проектов оснащения инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности автовокзалов и автотранспортных средств.

На реализацию мероприятий в целях обеспечения безопасности населения на воздушном транспорте в 2011г. Комплексной программой были предусмотрены 1 152 млн руб. из федерального бюджета. В рамках работы по категорированию объектов транспортной инфраструктуры присвоены категории 348 объектам транспортной инфраструктуры. Оборудованы дополнительными инженерно-техническими средствами контрольно-пропускные пункты и периметровые ограждения аэропортов и аэродромов гражданской авиации в Москве (Внуково), Анапе, Якутске и Пензе.

На выполнение задач по обеспечению безопасности населения на морском и внутреннем водном транспорте в 2011г. направлены средства 1 753,9 млн руб., за счет чего оснащены современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности акватории объектов транспортной инфраструктуры – 6 морских портов (Владивосток, Калининград, Мурманск, Новороссийск, Сочи, Махачкала) и 18 морских портов Северо-Кавказского и Южного федеральных округов. Также в 2011г. проведены работы по оснащению инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности акваторий морских портов Махачкала, Новороссийск и Мурманск.

Особое внимание в Комплексной программе уделяется развитию и совершенствованию системы надзора и контроля в области обеспечения транспортной безопасности. В 2011г. на реализацию мероприятий по данному направлению выделено 707,1 млн руб., которые были направлены на разработку и создание систем контроля и надзора.

Открытое акционерное общество
 коммерческий банк развития газовой промышленности Севера

СЕВЕРГАЗБАНК

ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» СТАЛ ПАРТНЕРОМ КРУПНЕЙШИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ СТРАНЫ

Лицензия Центрального Банка РФ № 2816

ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» подписал Соглашение о сотрудничестве с Некоммерческим партнерством «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» и Некоммерческим партнерством «Развитие автовокзалов страны».

Соглашение подписали председатель правления ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» Сергей Жарков и президент партнерств Борис Лоран.

Соглашение предусматривает подписание договора на расчетно-кассовое обслуживание с НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» и с НП «Развитие автовокзалов страны», а так же сотрудничество Банка и Некоммерческих партнерств в части льготного целевого кредитования на покупку транспорта и оборудования, на развитие бизнеса, пополнение оборотных средств и другие цели. К примеру, НП «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» намерено направить часть кредитных ресурсов на установку системы ГЛОНАСС/GPS/ на подвижном составе, используемом членами партнерства при обслуживании междугородных маршрутов.



Борис Лоран (справа) вручил Сергею Жаркову свидетельство о принятии ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» в члены Некоммерческих партнерств

Так же ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» и его партнеры по соглашению планируют реализовывать совместные лизинговые программы для обновления парка подвижного состава.

«Подписание соглашения о партнерстве является очередным шагом в реализации стратегии Банка по диверсификации клиентской базы. Уверен, что сотрудничество с некоммерческой организацией, в которую входят крупнейшие компании-перевозчики России, будет взаимовыгодным и стабильным», – отметил председа-

тель правления ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК» Сергей Жарков.

Президент Некоммерческих партнерств «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» и «Развитие автовокзалов страны» Борис Лоран подчеркнул, что сотрудничество с одним из крупнейших региональных банков Северо-Запада позволит автотранспортным предприятиям расширить возможности производственного развития и предоставить более качественные услуги перевозки своим потребителям – пассажирам.



Евгений Сергеевич Москвичев

Биография

Родился 28 сентября 1957г. в д. Козинки Рогнединского района Брянской области. Трудовую деятельность начал рабочим, слесарем совхоза «Вперед» Брянской области. Служил в Советской армии. В 1983г. закончил Брянский технологический институт. Работал заместителем начальника объединения Брянского ПАТО «АСУ-перевозки», директором Центральной диспетчерской

Фракция Госдумы: **ЕДИНАЯ РОССИЯ**

Должность: **председатель
Комитета ГД по транспорту**

эксплуатационной службы, а затем заместителем директора комплекса организации пассажирских перевозок ТПО «Брянскавтотранс».

Трудился в должности генерального директора Ассоциации автомобильных перевозчиков и экспедиторов Брянска, директора комплекса организации пассажирских перевозок ААК «Брянскавтотранс», начальника Управления пассажирского транспорта г. Брянска.

В 2001г. был назначен заместителем руководителя Департамента автомобильного транспорта, а затем – начальником управления автомобильного и электрического пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации, заместителем директора, директором Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного транспорта и городского пассажирского транспорта Министерства

транспорта Российской Федерации.

В 2006г. назначен заместителем Министра транспорта Российской Федерации. В 2009г. избран Президентом Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП).

Член Правления Торгово-промышленной палаты Российской Федерации.

Имеет почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».

Награжден значком «Почетный автотранспортник», медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», знаком «Почетный работник транспорта России» (2005), почетной медалью «60 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945гг.», медалью «За заслуги в развитии транспортного комплекса России», нагрудный знак «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями».

Женат, имеет 2 детей.

30 января 2012 г. состоялась встреча председателя Комитета ГД РФ Евгения Москвичева с представителями транспортной отрасли г. Ростов-на-Дону, где он выступил со следующим обращением.

Последние годы были для российских транспортников противоречивым периодом: бурный экономический подъем сменился кризисом 2008–

2009гг. Государство никогда не оставалось в стороне от проблем транспортников, принимая действия, необходимые для того, чтобы помочь им с наименьшими потерями выйти из сложной ситуации. В частности, были приняты антикризисные меры, направленные на оздоровление ситуации в отрасли.

В Государственной Думе пятого созыва был создан Комитет по транспорту. Это было

положительно воспринято транспортной общественностью. Создание профильного комитета способствовало более оперативному и эффективному рассмотрению базовых законопроектов, регулирующих деятельность транспорта. За время работы пятого созыва Государственной Думы комитетом рассмотрено 87 законопроектов, принят 31 Федеральный закон, 12 законопроектов отклонено, 14 снято



МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТА ПОМОЖЕТ РОССИИ СТАТЬ СТРАНОЙ, В КОТОРОЙ КОМФОРТНО ЖИТЬ И РАБОТАТЬ

в связи с отзывом субъектом права законодательной инициативы.

В поле зрения депутатов Комитета находятся актуальные вопросы работы транспортной отрасли, рассмотрение которых на заседаниях и других мероприятиях комитета с участием представителей профильных министерств, ведомств и транспортной общественности способствуют их решению.

Общаясь с представителями транспорта (дорожниками, автомобилистами, железнодорожниками, авиаторами, моряками и речниками) в регионах России, я вижу, что сегодня транспортная система нашей страны на подъеме. С 2008 по 2011 гг. транспортники России не только не уменьшили объемы перевозок, а, наоборот, увеличили с 17,5 до 41 %. В финансовую систему страны автомобилисты ежегодно дополнительно приносили не менее 4 млрд евро. Транспортная составляющая в цене товара стала в значительной степени оставаться в России. Термин «паритет» при перевозках на международном рынке все больше наполняется реальным содержанием.

Очевидно, что высокопрофессиональная транспортная система России с каждым годом все более востребована. Однако существующий потенциал используется далеко не полностью. Не хватает профессиональных законов пря-

мого действия, которые нужно принимать на федеральном уровне. Есть законы, которые были приняты в 90-х – начале 2000-х гг., но в них нужно вносить поправки.

Проблемы транспортников должны решаться системно, поэтому в первую очередь в весеннюю сессию нужно рассмотреть не менее 14 законопроектов. Это законы, которые необходимы для того, чтобы работа отрасли была системной, эффективной, безопасной.

Сегодня наземным пассажирским транспортом Российской Федерации в сутки перевозится не менее 70 млн. пассажиров, 85 % населения пользуются транспортом общего пользования. В ходе весенней сессии будет рассмотрен проект федерального закона «Об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в Российской Федерации». Он даст пассажирам уверенность в качественном обслуживании, изменении подвижного состава. Компании, занимающиеся перевозками, будут получать маршруты действительно на справедливой конкурсной основе и будут уверены в том, что их работа в течение 5–10 лет будет на постоянной основе.

В транспортной отрасли России 70 % организаций – малые и средние предприятия, на которых работает более 7 млн граждан. В ближайшее время

на заседании Государственной Думы в первом чтении будет рассмотрен законопроект «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», целью которого является совершенствование системы государственного управления внутренним водным транспортом, а также повышение эффективности контрольно-надзорных мероприятий в области безопасной эксплуатации транспортных средств. Этот законопроект касается различных видов транспорта: внутреннего водного, железнодорожного и автомобильного. В отношении внутреннего водного транспорта предусматривается создание администраций речных бассейнов по аналогии с морским транспортом, на котором администрации существуют в каждом морском порту. Они отвечают за то, чтобы суда, выходящие из порта, соответствовали требованиям безопасности. Предполагается введение аналогичных требований и на внутренних водных путях. Усиливается административная ответственность за осуществление деятельности без лицензии вплоть до приостановки деятельности юридического лица, значительно увеличиваются штрафы.

Реализация этих идей в значительной степени будет способствовать обеспечению безопасности пассажиров.

В Комитете по транспорту создан Экспертный совет, и я убеж-

ден, что теперь все обращения и пожелания по законотворческой деятельности будут услышаны (в прошлом году их было более 300, и количество обращений и пожеланий постоянно увеличивается). При разработке и принятии законов должны учитываться интересы всей страны, и Комитет стремится к этому.

Говоря словами Владимира Путина, «мы готовы к решитель-

ным и ответственным действиям по модернизации страны. Россия преобразится, станет страной, в которой комфортно жить и работать, растить детей и внуков, страной, где каждый человек сможет реализовать себя, свою мечту».

Сегодня уже очевиден рост и развитие транспортной отрасли. В ближайшие 5 лет планируется сделать еще больше.

Я как представитель законодательной власти приглашаю на встречи всех, кто готов принять участие в обсуждении путей модернизации транспортной системы России, чтобы вести совместную работу в разработке необходимых законопроектов.

По материалам Комитета Государственной Думы по транспорту

Безопасность дорожного движения

В последние годы проблема затрудненного движения на автомобильных дорогах в Российской Федерации приобретает все большее значение. Причем эта проблема актуальна для многих регионов страны. Но для Москвы, имеющей статус столицы нашего государства, автомобильные пробки стали настоящей катастрофой.

Развитие городской дорожной сети, безусловно, является важным элементом борьбы с автомобильными пробками. Однако часто причиной возникновения транспортного коллапса является банальное ограничение или прекращение движения по дорогам в связи с передвижением по ним представителей власти.

Известно множество случаев, когда в Москве было почти полностью парализовано движение транспорта из-за перекрытия Садового кольца и Московской кольцевой автодороги в связи с проездом кортежей чиновников. В результате остановки движения по основным кольцевым автодорогам города, обеспечивающим транспортную жизнеспособность

столицы, не единожды на многие часы город погружался в многокилометровые и многочасовые заторы.

Подобные ситуации не просто доставляют массу неудобств водителям автотранспорта, они приводят к остановке жизнедеятельности города: встает общественный транспорт, машины скорой помощи, пожарные и т. д.

Для решения описанной проблемы Комитет ГД по безопасности и противодействию коррупции разработал проект федерального закона, который предлагает отнести вопросы ограничения и прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам к исключительной компетенции федеральных властей, тем самым исключить возможность ограничения движения или перекрытия дорог по основаниям, установленным региональными или муниципальными властями. Концепция законопроекта предполагает, что все возможные основания ограничения или прекращения движения должны устанавливаться только федеральным законодательством.

Кроме того, законопроектом предлагается конкретизиро-

вать основания ограничения и прекращения дорожного движения в Федеральном законе «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в соответствии с действующим законодательством, а также предусмотреть, что для обеспечения безопасности лиц, подлежащих государственной охране в соответствии с Федеральным законом от 27 мая 1996г. № 57-ФЗ «О государственной охране», ограничение или прекращение дорожного движения возможно на срок не более 10 минут.

Дополнительно законопроектом предусмотрен полный запрет на временное ограничение или прекращение движения транспортных средств по Московской кольцевой автодороге, Третьему транспортному кольцу, Садовому кольцу и Бульварному кольцу, расположенным в городе федерального значения Москве, в связи с передвижением по городу представителей власти.

Материал подготовлен по материалам Государственной Думы Российской Федерации

Штраф за неисправный автомобиль

Депутаты Госдумы РФ рассмотрят в первом чтении законопроект, предусматривающий административную ответственность юридических лиц (автотранспортных предприятий) за выпуск на линию неисправных автомобилей.

Проектом закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в части усиления ответственности автотранспортных предприятий за выпуск на линию неисправного транспортного средства)» также вводится наказание за допуск к управлению автомобиля

лиц, не имеющих права на его управление или находящихся в состоянии опьянения.

В пояснительной записке к законопроекту отмечается, что необходимость внесения соответствующих изменений обусловлена растущим количеством маршрутных автобусов и такси, которые все чаще становятся участниками серьезных ДТП. Однако штрафы за управление таким неисправным транспортным средством налагаются маленькие. При этом ответственность для владельцев автопредприятий (юридических лиц), выпускающих неисправные транспортные средства в рейс, вообще отсутствует.

Санкции для автотранспортных предприятий, предусмотренные документом, должны сократить количество правонарушений, которые ставят под угрозу безопасность пассажиров, уверены авторы проекта закона.

Информационно-правовой портал
«ЗАКОНИЯ»



ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ



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



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



Автобусный транспорт

Автобус – основной на сегодняшний день вид наземного общественного транспорта. Его маршруты охватывают не только все районы столицы, но и выходят за пределы МКАД.



*Петр Иванов
Генеральный директор
ГУП «Мосгортранс»*

В систему ГУП «Мосгортранс» входит 19 автобусных парков, на балансе которых сегодня находится 6 092 автобуса. За 2010г. автобусным транспортом Мосгортранса перевезено 1 045 039,1 тыс. пассажиров, что в среднем составляет более 2 863,1 тыс. человек в день.

В настоящее время в ГУП «Мосгортранс» эксплуатируются автобусы марок «Икарус», «ЛиАЗ», «МАЗ» и «Волжанин». Основной маркой городских маршрутов является «ЛиАЗ».

С 2004г. техническое оснащение транспортных средств, поступающих в ГУП «Мосгортранс», соответствует европейским требованиям, предъявляемым к современному подвижному составу, в том числе



по отопительному оборудованию и дополнительному оснащению.

Все новые автобусы – низкопольные, оборудованы аппарелью для инвалидов-колясочников и пассажиров с детскими колясками, электронной визуальной и звуковой информационной системой. Кроме оборудования для лиц с ограниченными возможностями, все автобусы, поступающие в ГУП «Мосгортранс», оснащаются автоматической системой обнаружения и тушения пожара, а с 2010г. – и бортовым навигационно-связным терминалом ГЛОНАСС, полностью отвечающим методическим рекомендациям, введенным в действие распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 16 июля 2009г. № ЕМ-62-р. С начала 2011г. руководством ГУП «Мосгортранс» принято решение о приобретении нового подвижного состава, где предусмотрено конди-

ционирование воздуха салонов и кабин водителей.

Всего на сегодняшний день на маршрутах города Москвы эксплуатируется 2123 единицы низкопольных автобусов. По согласованию с Департаментом социальной защиты населения города Москвы низкопольные автобусы, оснащенные аппаратами, закрепляются для работы на городских маршрутах автобусного транспорта, охватывающих объекты социальной инфраструктуры. Из 626 автобусных маршрутов города Москвы, обслуживаемых ГУП «Мосгортранс», на 516 маршрутах (82,4 %) эксплуатируется не менее 1 низкопольного автобуса.



С виновных в простое электротранспорта в 2011 г. взыскано в суде свыше 3,5 млн руб.

В ГУП «Мосгортранс» подведены итоги работы за 2011 г. по возмещению убытков, возникших в результате простоя электротранспорта по вине третьих лиц.

Так, в течение минувшего года предъявлена 1 871 претензия, добровольно возмещено предприятию по предъявленным претензиям 2 556 938 руб., предъявлено 482 иска, взыскано в суде 3 566 327 руб.

ГУП «Мосгортранс» напоминает автовладельцам, что с 1 июля 2012 г. вступают в силу изменения, внесенные в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, ужесточающие наказание за нарушение правил остановки и стоянки, повлекшее создание препятствий для движения маршрутных транспортных средств.

В статью 12.19 внесены изменения: в части 4 увеличен



до 2 тыс. руб. штраф за нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств на проезжей части, повлекшее создание препятствий для движения других транспортных средств, для городов федерального значения, Москвы или Санкт-Петербурга, установлен штраф в размере 3 тыс. руб.

Также статья дополнена частями 3.1 и 3.2.

«3.1. Остановка или стоянка транспортных средств в местах остановки маршрутных транспортных средств или ближе 15 метров от мест остановки маршрутных транспортных средств, за исключением остановки для посадки или высадки пассажиров, вынужденной остановки и случаев, предусмотренных частями 4 и 6 настоящей статьи, – влечет наложение административного штрафа в размере 1 тыс. руб.»;

«3.2. Остановка или стоянка транспортных средств на трамвайных путях либо остановка или стоянка транспортных средств далее первого ряда от края проезжей части, за исключением вынужденной остановки и случаев, предусмотренных частями 4 и 6 настоящей статьи, – влечет наложение административного штрафа в размере 1,5 тыс. руб.».



В декабре 2011г. в Москве состоялся внеочередной Съезд Российского Автотранспортного Союза, на котором президентом РАС был избран Олег Старовойтов. Мы надеемся на дальнейшее развитие и усиление роли Российского Автотранспортного Союза в сфере автомобильного транспорта.



С переходом России в начале 90-х годов прошлого века на новую политическую и социально-экономическую систему в транспортном комплексе страны произошли глубокие структурные изменения. Однако наибольшим фундаментальным изменениям подвергся именно автомобильный транспорт.

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

В соответствии с новой Конституцией, автомобильный транспорт потерял статус федерального, отошел к ведению субъектов Российской Федерации и по существу оказался за пределами транспортного комплекса России и большинства выполняемых им задач. Утратила силу нормативная база автотранспорта, в большинстве регионов были нарушены принципы, формы и методы организации перевозок и управления, присущие транспорту общего пользования, деформирована или полностью утрачена производственная база. Резко ухудшились экономические и эксплуатационные показатели работы, качество услуг. Реализация гражданами прав на передвижение все в большей мере стала зависеть от их платежеспособности, степени выгоды для перевозчиков и размеров государственных дотаций. Был многократно перенасыщен парк грузовых автомобилей, а экономика страны перегружена транспортными издержками.

Пагубность такой ситуации к концу первого десятилетия реформ стала очевидной администрациям большинства субъектов Российской Федерации и специалистам Минтранса России. Но идеология рынка оказалась сильнее здравого смысла, и долгие годы на внесение в рыночные механизмы каких-либо коррективов было наложено «табу». Более того, философия «государству в эко-

номике делать нечего, все регулирует рынок» становилась самодовлеющей. Все, что не вписывалось в рыночные подходы, устранялось, и это закреплялось законами. Так, вопреки многочисленным доводам и аргументам, было упразднено лицензирование на грузовом автотранспорте и на таксомоторных перевозках. Финансовой политикой (вопреки мировым тенденциям) сужалась сфера действий транспорта общего пользования, разрушались созданные до перестройки высокоэффективные системы управления и регулирования на всех видах перевозок, отвечающие мировым стандартам и зачастую превосходящие их.

Указанные обстоятельства побудили администрации регионов, руководителей автотранспортных предприятий принимать меры по сдерживанию нарастающей дезорганизации работы автомобильного транспорта, в первую очередь – пассажирского.

Повсеместно на добровольной основе стали создаваться ассоциации и объединения автомобильного транспорта – некоммерческие организации, способные к саморегулированию и имеющие на это уставные полномочия. Однако диапазон такого саморегулирования не мог превышать границ «рыночного» законодательства и, соответственно, границ области, края, республики. Кроме этого, любая форма регулирования на стихийно формирующемся

рынке транспортных услуг понимания и поддержки у малого и среднего предпринимателя не находила, а часто воспринималась как ущемление свободы и инициативы, то есть «в штыхы». Естественно, развитие таких процессов в масштабе России требовало координации, формализации возникающих проблем и вывода их решения на федеральный уровень.

К концу 90-х годов аналогичная ситуация стала проявляться в большинстве отраслей экономики и находить свое разрешение в добровольной интеграции отраслевых региональных ассоциаций и объединений во всероссийские организации соответствующего профиля.

Проведение подобного мероприятия на автотранспорте было поддержано Минтрансом России. Группой специалистов проведена организационная работа, подготовлен пакет документов, необходимых для принятия решения, и 25 марта 1999г. по воле учредителей – 48 региональных ассоциаций и объединений автомобильного транспорта – на Учредительском съезде был создан Российский автотранспортный союз. В основу создания и деятельности Союза положены нормы Федерального закона от 12.01.1996г. № 7-ФЗ «О некоммерческих организациях». Были избраны члены Правления и президент Российского

автотранспортного союза – Г.П. Николаев, назначены вице-президенты – Г.П. Ивановский, И.Д. Марчук, В.В. Цейтлин.

На Съезде был принят Устав Союза. Основными целями новой организации определены представительство и защита интересов своих членов в органах законодательной и исполнительной власти, а также содействие созданию благоприятных условий для осуществления автотранспортной деятельности при решении экономических и социальных задач в сфере предпринимательства и бизнеса в Российской Федерации и за рубежом.

В дальнейшем, в соответствии с решениями съездов, стали конкретизироваться приоритетные направления деятельности, разрабатываться и осуществляться меры, направленные на:

- совершенствование транспортного законодательства, корректировку действующих нормативно-правовых актов в части, ущемляющей интересы автотранспортников и потребителей их услуг;
- принятие и реализацию эффективных решений в области автомобильных перевозок грузов и пассажиров, технического содержания, эксплуатации подвижного состава и инвестиционной деятельности;
- налаживание и развитие сотрудничества в сфере социально-трудовых отношений на автомобильном транспорте;
- развитие инфраструктуры грузового и пассажирского автотранспорта;
- создание равных условий для субъектов, конкурирующих на рынке транспортных услуг;

- централизованное выполнение отдельных крупных работ и услуг, в том числе выполняемых по соглашениям с Минтрансом России;

- повышение безопасности движения и экологической безопасности автотранспортной деятельности;

- формирование условий для эффективной экономической деятельности членов Союза, делового партнерства и сотрудничества.

У истоков создания и первых лет новой организации стоял небольшой коллектив опытных профессионалов – работников Минтранса РФ. В настоящее время членами Союза являются более 120 отраслевых объединений, в том числе 14 общероссийского и межрегионального, остальные – регионального уровня. В их составе около 5 тыс. предприятий и организаций с численностью около 2 млн человек.

Приоритетные направления деятельности в сфере автотранспорта формируются на съездах. В соответствии с принятыми на них решениями разрабатывается и осуществляется комплекс мер, направленных на:

- совершенствование транспортного законодательства, корректировку действующих нормативно-правовых актов, в части, ущемляющей интересы автотранспортников и потребителей их услуг;
- формирование и реализацию научно обоснованной политики в области автомобильных перевозок грузов и пассажиров, технического содержания подвижного состава и инвестиционной деятельности;
- налаживание и развитие сотрудничества в сфере социаль-



но-трудовых отношений на автомобильном транспорте;

- развитие инфраструктуры грузового и пассажирского автомобильного транспорта;
- создание равных условий для справедливой конкуренции на рынке транспортных услуг;
- повышение безопасности дорожного движения и экологической безопасности автотранспортной деятельности;
- формирование условий для эффективной экономической деятельности членов Союза, их делового партнерства и сотрудничества;
- повышение профессиональной квалификации персонала членов Союза.

Меры по совершенствованию законодательства осуществляются в комитетах и рабочих группах всероссийских общественных объединений и органов, образованных Правительством и законами Российской Федерации, членом которых Союз является:

- Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений;
- Правительственной комиссии Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения;
- Торгово-промышленной палаты Российской Федерации;
- Российского союза товаропроизводителей;
- Координационного совета объединений работодателей России;
- Экспертного совета при Комитете Государственной Думы по энергетике, транспорту и связи;
- Коллегии Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;

• Координационного совета по законотворческой деятельности Минтранса России.

Союз является также членом Международного союза общественного транспорта. При активном участии Союза:

- с 11 до 20 млн. руб. увеличена предельная сумма годового валового дохода при переходе на упрощенную систему налогообложения;
 - налажена работа по открытию автобусных маршрутов в международном сообщении, введен порядок организации перевозок в сообщении между субъектами Российской Федерации;
 - организована информационно-пропагандистская работа деятельности членов РАС, налажен обмен опытом;
 - автотранспортное сообщество – члены РАС – участвуют в подготовке Минтрансом России мероприятий по реформированию грузового и пассажирского автотранспорта в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2020г., одобренной Правительством Российской Федерации и утвержденной Минтрансом России в 2005г.
- Российский автотранспортный союз является руководящим органом Системы добровольной сертификации услуг (работ) на автомобильном транспорте по следующим направлениям:
- услуги (работы) по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств;
 - перевозка пассажиров и грузов, в том числе опасных;
 - колесные транспортные средства, их составные части и предметы оборудования;

– услуги розничной торговли автотранспортными средствами, их деталями, узлами и принадлежностями;

- услуги по оценке автотранспортных средств;
- работы по техническому обслуживанию и ремонту трамвайных вагонов и троллейбусов;
- трамвайные вагоны и троллейбусы, их запасные части и предметы оборудования.

Российский автотранспортный союз является Секретариатом Компетентного органа Российской Федерации по выполнению обязательств, связанных с участием страны в «Соглашении о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)», принятом в Женеве 1 сентября 1970г. в области автомобильного транспорта.

Российский автотранспортный союз ищет новые, нестандартные методы и формы помощи автотранспортникам в решении их проблем, создании благоприятных условий работы, в повышении их компетентности и профессионализма.

Союз способствует развитию международных и междугородных автомобильных перевозок. В рамках Европейской Конференции министров транспорта содействует повышению конкурентоспособности российских перевозчиков на международном рынке транспортных услуг.

По результатам Внеочередного Съезда РАС, состоявшегося 8 декабря 2011г., президентом Российского Автотранспортного Союза избран Олег Старовойтов.



Олег Игоревич Старовойтов

родился 20 января 1954г. в г. Анива Сахалинской области.

В 1979г. окончил Брянский технологический институт, получив специальность «инженер-механик».

Трудовую деятельность начал в должности мастера на Брянском заводе дорожных машин. В 1981г. был принят на должность старшего инженера Брянского транспортного управления и вскоре был назначен заместителем начальника отдела.

В 1985г. стал заместителем начальника Брянского производственного объединения пассажирских автовокзалов и автостанций, а в 1991г. – главным технологом пассажирской службы, а затем директором комплекса организации пассажирских перевозок «Брянскавтотранс».

В 1997г. назначен заместителем начальника, а затем начальником Брянского «Управления пассажирского транспорта».

В 2003г. переведен на работу в Москву на должность заместителя начальника Управления автомобильного и электрического пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ.

В 2006г. стал директором департамента, который в настоящее время называется Департаментом государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

В 2010г. назначен заместителем генерального директора Ассоциации международ-

ных автомобильных перевозчиков.

С 2011г. президент Российского Автотранспортного Союза.

Награды:

– почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации»;

– знак «Почетный работник транспорта России»;

– нагрудный знак «Почетный автотранспортник Российской Федерации»;

– почетная грамота Министерства транспорта Российской Федерации;

– почетная грамота Министерства автомобильного транспорта Российской Федерации в честь 100-летия автомобильного транспорта России;

– медаль «В память 300-летия Санкт-Петербурга»;

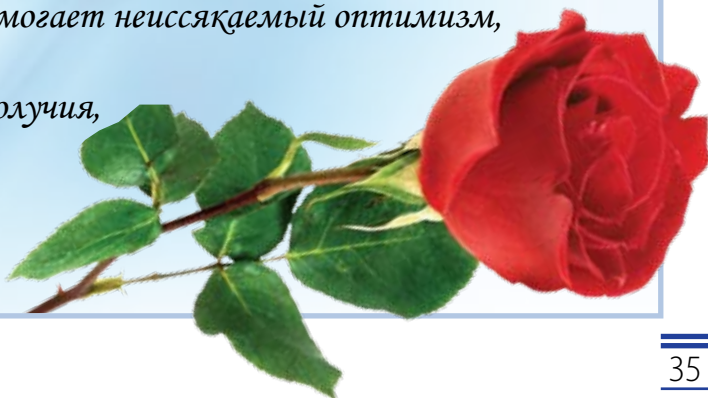
– нагрудный знак «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями».

Уважаемый Олег Игоревич!

Коллектив редакции нашего журнала и Некоммерческих партнерств «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» и «Развитие автовокзалов страны» сердечно поздравляет Вас с Днем рождения!

Пусть в Вашей работе Вам всегда помогает неиссякаемый оптимизм, жизнелюбие и творческий дух!

Желаем Вам доброго здоровья, благополучия, согласия в доме и на службе, а также больших профессиональных успехов и зеленого света на автотрассах страны!



КАК УВЕЛИЧИТЬ БУДУЩУЮ ПЕНСИЮ?



**Екатерина
Суреновна
Акифьева**
Президент Фонда

В феврале 2012г. заключено Партнерское соглашение между Некоммерческим партнерством «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», Некоммерческим партнерством «Развитие автовокзалов страны» и Некоммерческой организацией Негосударственный Пенсионный Фонд «Норильский никель».

В рамках партнерства стороны будут осуществлять совместные действия, направленные на выстраивание эффективной системы пенсионного обеспечения работников российских пассажирских автотранспортных предприятий. Эти действия включают в себя повышение грамотности застрахованных лиц в сфере проводимых государством реформ и целенаправленную деятельность по реализации государственной программы добровольных пенсионных накоплений.

НПФ «Норильский никель» будет оказывать всестороннюю консультативную, методическую и технологическую помощь по управлению средствами, аккумулируемыми в рамках системы пенсионного обеспечения работниками пассажирских автотранспортных организаций и объединений автотранспортной отрасли всех форм собственности.

Цель Партнерства – обеспечение достойной жизни на пенсии сотрудников российских предприятий пассажирских автотранспортных перевозок.

О том, как работники автотранспортной отрасли смогут увеличить свою будущую пенсию, рассказывает президент НПФ «Норильский никель» **Екатерина Акифьева**.

– Сегодня за каждого из нас работодатель отчисляет 22 % от фонда оплаты труда в Пенсионный Фонд России. Мы не замечаем этого, потому что работодатель переводит деньги самостоятельно. 16 % из них – это страховая часть пенсии, а 6 % – накопительная. Накопи-

тельная часть – это та составляющая государственной пенсии, распоряжаясь которой в рамках Федеральной программы «Об обязательном пенсионном страховании» Вы можете увеличить свою будущую пенсию. Помочь в этом может Некоммерческая организация Негосударственный Пенсионный Фонд «Норильский никель», в состав основных учредителей которого входят одни из самых надежных и крупных компаний в России – ОАО «Кольская горно-металлургическая компания», ОАО «Норильско-Таймырская энергетическая компания», ОАО «Норильский горно-металлургический комбинат им. А.П. Завенягина».

– Зачем переходить из Пенсионного фонда России в НПФ «Норильский никель»?

– Переводить накопительную часть трудовой пенсии в негосударственный пенсионный фонд или нет – дело добровольное. Можно оставить средства пенсионных накоплений в ПФР. В этом случае Ваши деньги будет управлять государственная управляющая компания «Внешэкономбанк». У ПФР только одна управляющая компания.

В отличие от ПФР, НПФ «Норильский никель» сотрудничает с 11 ведущими российскими управляющими компаниями, тем самым обеспечивая принцип диверсификации (т. е. минимизации рисков) инвестиционного портфеля. Выбрав НПФ в качестве своего пенсионного страховщика, Вы получаете удобный и клиентоориентированный сервис, информа-

ционную прозрачность и свой личный договор об обязательном пенсионном страховании. Немаловажную роль в выборе своего страховщика играет та инвестиционная доходность, которая начисляется на счета застрахованных лиц. Инвестиционная политика НПФ «Норильский никель» достаточно консервативна, т. е. она призвана максимально возможно обеспечить сохранность пенсионных накоплений. Но даже при этом накопленная доходность на период с 2005 по 2010гг. составила более 70 %. Для сравнения – доходность государственной управляющей компании «Внешэкономбанк» за аналогичный период составила около 47 %, а инфляция – 53 %. Цифры говорят сами за себя.

Заботиться о пенсионных отчислениях нужно начинать как можно раньше. Только так получится создать запас средств на безбедную старость.

– Как НПФ «Норильский никель» гарантирует сохранность моих денежных средств?

– Сохранность переданных в НПФ пенсионных накоплений находится под жестким государственным контролем. Система контроля включает в себя несколько уровней – контроль со стороны Федеральной службы по финансовым рынкам, ПФР, Министерства финансов РФ, специализированного депозитария и независимого ау-

дитора, а также внутренний контроль Попечительского Совета Фонда и ревизионной комиссии.

Важно отметить, что председатель Совета НПФ «Норильский никель» Сергей Федоров проблемы транспортной отрасли знает не понаслышке, ранее он занимал должность Первого заместителя председателя Совета Директоров Управляющей компании «Автолайн».

Каждому клиенту, с которым мы заключаем договор об обязательном пенсионном страховании, мы гарантируем защиту его интересов. По своим обязательствам Фонд отвечает принадлежащим ему имуществом.

– А как можно следить за состоянием своего пенсионного счета?

– Ежегодно НПФ «Норильский никель» направляет своим клиентам извещения о состоянии индивидуального пенсионного счета. Кроме этого, мы предлагаем такой вид удобного и бесплатного сервиса: в режиме реального времени можно проверить состояние персонального счета, подключив на сайте Фонда услугу «Личный кабинет» или написав заявление на предоставление выписки о состоянии Вашего счета, которая будет направлена на удобный Вам адрес. Также каждый клиент Фонда имеет возможность обратиться к своему личному пенсионному

консультанту и получить ответы на все интересующие его вопросы.

– Как можно дополнительно увеличить пенсию?

– Чем раньше человек передаст накопительную часть пенсии под управление НПФ, тем больше возможность значительно увеличить свою будущую пенсию. Чтобы эта прибавка была еще более существенной, можно также вступить в программу государственного софинансирования: любой гражданин РФ имеет право своими деньгами увеличить свою накопительную часть трудовой пенсии. Размер такого взноса не ограничен. Но если размер годового взноса составит от 2 тыс. до 12 тыс. руб., то государство добавляет на его счет аналогичную сумму. А для работающих пенсионеров, не обратившихся за назначением им трудовой пенсии, государство на каждую тысячу добавляет 4 тыс. руб. Программа рассчитана на 10 лет и вступить в нее можно до октября 2013г. Преимущество этой программы состоит в том, что ни один финансовый инструмент не даст Вам 100 % доходность, которая гарантирована государством.

– Что происходит с денежными средствами, если человек уходит из жизни?

– Взносы работодателя, дополнительные страховые взносы на накопительную часть трудовой пенсии, а также взносы



НОРИЛЬСКИЙ НИКЕЛЬ
негосударственный пенсионный фонд

государства по программе софинансирования подлежат передаче правопреемникам. Если уход из жизни застрахованного лица происходит после назначения ему пенсионных выплат, то правопреемники наследуют средства по софинансированию и материнского капитала, переданных в накопительную часть при условии, что они определены для выплаты гражданином на срок (по закону от 10 лет и более).

– Можно ли перевести средства материнского капитала на формирование будущей пенсии?

– На основании № 256-ФЗ «О дополнительных мерах госу-

дарственной поддержки семей, имеющих детей», Вы имеете право направить средства (или часть средств – это Вы определяете самостоятельно) материнского капитала на формирование накопительной части своей будущей трудовой пенсии. В случае, если Вы захотите воспользоваться ими по другим направлениям, предусмотренными законом, то Вы имеете право вернуть свой материнский капитал из формирования накопительной части.

– Что необходимо сделать работнику автотранспортного предприятия, чтобы стать клиентом Фонда?

– Стать клиентом НПФ «Норильский никель» может любой

гражданин РФ, в том числе сотрудники пассажирской автотранспортной отрасли и члены их семей.

В рамках заключенного партнерского соглашения с Некоммерческим партнерством «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», представитель НПФ «Норильский никель» посетит вашу организацию и поможет заключить договор об обязательном пенсионном страховании. Для заключения договора необходимо иметь при себе только паспорт и номер страхового свидетельства государственного пенсионного страхования.

Пример расчета накопительной части пенсии

Мужчина 30 лет/женщина 25 лет
 Возраст выхода на пенсию – 60 лет (муж), 55 лет (жен)
 Средняя ежемесячная заработная плата – 20 000 рублей/мес. с ростом 5 % в год
 Размер пенсионных накоплений на текущий момент – 25 000 рублей

Размер накопительной части трудовой пенсии, в месяц

Средняя доходность	Расчетная доходность 5 % годовых* (ПФР)	Расчетная доходность 10 % годовых* (НПФ)
Размер прибавки, руб. в месяц	8 468	19 324

В случае средней доходности негосударственного пенсионного фонда – 10 % в год, подсчеты на пенсионном калькуляторе показывают: на пенсии Вы можете получать ежемесячно примерно на 10 тыс. руб. больше тех, кто оставил свои пенсионные накопления в ПФР.

*не является прогнозом относительно результатов будущей инвестиционной деятельности и применяется исключительно с целью расчета.

**Для дополнительной информации обратитесь по телефону горячей линии:
 8 (800) 700-00-51 (звонок по России бесплатный) или в офисы Фонда.**

Сайт: www.npfnn.ru

Лицензия № ½ от 27.07.2004 года на осуществление деятельности негосударственного пенсионного фонда по пенсионному обеспечению и пенсионному страхованию, выданная ФСФР на основании решения лицензирующего органа Министерства труда и социального развития РФ.



НОРИЛЬСКИЙ НИКЕЛЬ
негосударственный пенсионный фонд

НПФ «Норильский никель» – один из старейших негосударственных пенсионных фондов России.

Некоммерческая организация Негосударственный пенсионный фонд «Норильский никель» на протяжении 18 лет осуществляет деятельность по пенсионному обеспечению и пенсионному страхованию граждан, имея лицензию № 1/2 на осуществление данных видов деятельности.

По итогам работы в 2010г. НПФ «Норильский никель» стал лидером по привлечению застрахованных лиц на рынке обязательного пенсионного страхования. Фондом заключено более 480 тыс. договоров об ОПС, что более чем в 2 раза превышает результат 2009г. В 2011г. число клиентов НПФ «Норильский никель» по обязательному пенсионному страхованию превысило 1 млн человек.

Сегодня НПФ «Норильский никель» обслуживает корпоративные пенсионные программы более 60 предприятий. Почти 100 тыс. участников формируют в Фонде дополнительную пенсию. Более 15 тыс. человек получают в Фонде дополнительную негосударственную пенсию. Пенсии выплачиваются регулярно, без задержек и сбоев.

За период деятельности Фонд неоднократно получал различные премии и награды, в числе которых «Пенсионный Оскар», «Финансовая элита России». Ежегодно Национальное Рейтинговое Агентство подтверждает присвоенный Фонду рейтинг «АА» – очень высокий уровень надежности.

Основные данные о деятельности НПФ «Норильский никель» на 30.09.11г. (тыс. руб.)

Собственное имущество	37 086 655,75
Объем пенсионных накоплений	26 268 277,48
Объем пенсионных резервов	9 946 496,45
ИОУД	824 093,22
Совокупный вклад учредителей	407 926,00





Состояние аварийности на лицензируемом пассажирском автотранспорте в Российской Федерации за 12 месяцев 2011 года и меры принятые к хозяйствующим субъектам – участникам ДТП

В Российской Федерации, по данным Главного управления обеспечения безопасности дорожного движения МВД России, за 12 месяцев 2011г. совершено 199 868 ДТП, в которых погибло 27953 и ранено 251 848 человек.

С участием лицензируемых автобусов зарегистрировано **6656** ДТП. В результате этих ДТП **погибло 749** и **ранено 10 198** человек.

По вине водителей лицензируемого пассажирского автотранспорта за 12 месяцев 2011г. совершено 2127 ДТП (2219 – 2010 г.), снижение к аналогичному периоду прошлого года (АППГ) составило 4,1 %. В указанных ДТП погибло 176 человек (183 – 2010 г.), снижение к АППГ составило 3,8 % и ранено 3721 человек (3566 – 2010 г.), рост к АППГ составил 4,3 %.

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

Анализ аварийности за 12 месяцев 2011г. показал:

- в 33 субъектах Российской Федерации не допущено гибели людей при ДТП;
- в 28 субъектах не допущено роста количества ДТП, числа погибших и раненых, и в том числе в 11 субъектах аварийность по всем показателям снизилась.

Тяжесть последствий ДТП на лицензируемом автотранспорте в Российской Федерации остается самой низкой в сравнении с другими видами автотранспорта и составляет 4,5 (в РФ – 10,0), а так же число погибших, количество ДТП и число раненых остается в прежних пределах, соответственно 1,1 %, 0,6 % и 1,5 % от общей аварийности в Российской Федерации.

Госавтонадзором 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 291 юридическое и 338 должностных лиц, 545 индивидуальных предпринимателей, аннулировано 2 и приостановлено действие 15 лицензий.

Кроме того, на рассмотрении в судах находятся материалы на приостановление 12 лицензий, на привлечение к административной ответственности 80 юридических и 112 должностных лиц, 153 индивидуальных предпринимателей.

Сумма наложенных штрафов составила 11,6 млн рублей.

ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями автобусов, имеющих лицензию на перевозочную деятельность в Российской Федерации, за 12 месяцев 2011 г.

Наименование ФО	ДТП			ПОГИБЛО			РАНЕНО		
	2011 год	2010 год	(+/-) %	2011 год	2010 год	(+/-) %	2011 год	2010 год	(+/-) %
РФ	2127	2219	-4,1	176	183	-3,8	3721	3566	4,3
ЦФО	553	566	-2,3	46	52	-11,5	963	948	1,6
СЗФО	306	311	-1,6	19	19	0,0	528	487	8,4
ЮФО	164	142	15,5	11	19	-42,1	339	212	59,9
СКФО	52	56	-7,1	21	6	250,0	99	98	1,0
ПФО	450	480	-6,3	29	30	-3,3	721	772	-6,6
УФО	232	250	-7,2	12	19	-36,8	404	411	-1,7
СФО	278	292	-4,8	34	28	21,4	511	468	9,2
ДФО	92	108	-14,8	4	10	-60,0	156	156	0,0



ПАРТНЕРСТВО – КАК ПЛОЩАДКА ДЛЯ КОНСТРУКТИВНОГО ДИАЛОГА

15 февраля 2012г. в Москве состоялось внеочередное Общее собрание членов Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии».

В собрании приняли участие около 200 человек. Были представлены 60 организаций из 13 регионов России, представители органов исполнительной власти (Минтранс России, УФСБ РФ по г. Москве и МО, исполнительной власти регионов), представитель заместителя мэра Москвы по вопросам транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры, Государственного казенного учреждения города Москвы «Организатор перевозок», Российского автотранспортного союза (РАС), руководители ряда некоммерческих организаций в сфере автомобильного транспорта, включая НП «Развитие Автовокзалов Страны».

Также на собрании присутствовали свыше 40 представителей транспортных организа-

ций в качестве наблюдателей, которые рассматривают вопрос о вступлении в члены Партнерства, и 30 транспортных организаций из различных регионов, работающих в теневом секторе рынка и осуществляющих перевозки пассажиров по регулярным междугородным и международным маршрутам под видом заказных.

Весомый авторитет Партнерства на рынке автобусных

перевозок позволил впервые организовать площадку для конструктивного обмена мнениями между властью, официальными членами транспортной отрасли и работниками теневого сегмента рынка автобусных перевозок. Дискуссия отразила преимущество легального бизнеса автоперевозок в сфере профессиональной деятельности и защиты прав перевозчиков. Наглядно про-





демонстрировал эффективность Партнерства как площадки продуктивного диалога тот факт, что после собрания часть организаций-«неформалов» подала заявления о вступлении в Партнерство.

Усилия Партнерства как интегратора межсубъектных перевозчиков всех форм собственности в разъяснительной работе о логистических и финансовых преимуществах легального рынка перевозчиков дают ощутимый положительный результат наряду с репрессивными по отношению к «неформалам» действиями властей. Сложение

векторов усилий Партнерства и власти даёт синергетический эффект построения цивилизованного рынка перевозчиков. Партнерство в результате своей деятельности нашло точки соприкосновения и серьезную аргументацию для участников теневого сегмента рынка – выйти из тени, обрести легитимность.

С приветственным словом к собравшимся обратился представитель Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алла Сологубова и вице-президент

Российского автотранспортного союза Евгений Колесников.

Президент Партнерства Борис Лоран выступил с докладом о проделанной Партнерством работе за 2011г., в котором освещались основные направления деятельности Партнерства за этот период. Анализ финансовой деятельности Партнерства провел его вице-президент Николай Зайцев. По общему мнению участников собрания работа Партнерства за отчетный период была признана удовлетворительной.

Глава Партнерства обозначил также основные цели и задачи



Валерий Зайцев



Борис Лоран

Евгений Колесников

Николай Зайцев

Алла Сологубова

НП «ЕТС «РАЛ» на перспективу. Среди приоритетных направлений деятельности Партнерства на текущий год были названы:

- ❑ создание саморегулируемой организации;
- ❑ усиление взаимодействия Партнерства с федеральными и региональными органами исполнительной власти;
- ❑ проведение работы с ОАО «РЖД» по поиску приемлемых путей совместного развития в виде создания в Москве транспортно-пересадочных узлов на железнодорожных вокзалах и комбинированных перевозок;
- ❑ проведение разъяснительной работы по привлечению в легальный сектор теневых перевозчиков межрегиональных и международных маршрутов.

В своем выступлении Борис Лоран призвал всех участников рынка и профильных госструктур к взаимодействию на площадке Партнерства, имея в виду участие Партнерства в Народном Фронте, одной из главных целей которого является построение страны с рыночной экономикой, основанной на принципах свободы и поддержки предпринимательства, конкуренции, социального партнерства, ответственности работодателей и надежной защиты прав трудящихся. Глава Партнерства особо подчеркнул плодотворное взаимодействие с ОАО КБ «Севергазбанк» в рамках проекта «Партнёр», которое обеспечит членам Партнерства доступ в сфере оказания льготных финансовых услуг для формирования подвижного состава,





лизинга и других банковских продуктов.

Также Борис Лоран коснулся и проблем развития рынка межсубъектных автобусных перевозок в Москве и регионах России, призвал к совместному поиску путей их решения и форм взаимодействия.

Собрание рассмотрело вопрос о досрочном переизбрании на новый срок президента Партнерства, который завершился единогласной поддержкой Членами Партнерства кандидатуры Бориса Лорана. На заседании были утверждены новые члены Правления Партнерства и его председатель. Одним из ключевых моментов создания саморегулируемой организации стало внесение изменения в Устав Партнерства, утверждение его нового названия и эмблемы. Члены Партнерства одобрили новое название Некоммерческого партнерства – Единая Транспортная Система: «Автобусные линии страны».

Собрание приняло проект обращения Партнерства к законодательным и исполнительным органам власти по проблемным вопросам функционирования транспортной отрасли. В заключительной части собрания состоялись выступления и презент-

В Правление Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» вошли:

Яровенко Андрей Сергеевич	заместитель генерального директора по вопросам управления пассажирскими перевозками ООО «РАЛ» – председатель Правления (Москва)
Андрющенко Александр Петрович	генеральный директор ООО «ТРАНС-ТУР» (Элиста)
Большаков Александр Сергеевич	ИП Большаков (Тула)
Зайцев Валерий Анатольевич	вице-президент НП «Развития автовокзалов страны» (Москва)
Иванов Дмитрий Павлович	индивидуальный предприниматель и директор ООО «Транспортная компания «Автолига» (Республика Чувашия)
Колесников Евгений Васильевич	начальник отдела по взаимодействию с регионами и организаторами перевозок Российского автотранспортного союза (Москва)
Мадоян Вагаршак Ромикович	директор ООО «Клен-2» (Брянская область)
Новиков Виктор Николаевич	ИП Новиков (Ростовская область, Волгодонск)
Ревко Андрей Константинович	советник генерального директора ООО «Автомобильные перевозки МТ Тульское «Динамо»



тации гостей мероприятия и участников Программы «Партнер», разработанной и реализуемой Партнерством.

Межрегиональный директор по продажам НПФ «Норильский Никель» Павел Мальцев, заместитель генерального директора страхового общества «РЕСО-Гарантия» Константин Тевосов, региональный управляющий ООО «МАН Трак энд Бас РУС» Сергей Комар обменялись с президентом Партнерства Борисом Лораном соглашениями о сотрудничестве. Представитель НПФ «Норильский никель» вручил первый договор обязательного пенсионного страхования работников автотранспортной отрасли президенту Партнерства.

В ходе мероприятия желание присоединиться к программе «Партнер» изъявили производители подвижного состава автотранспорта.

Представитель банка АКБ «Мострансбанк» (ОАО) Наталья Шутова, а также главный управляющий ди-

ректор розничного подразделения ГК «Рольф» Татьяна Луковецкая предложили в своих презентациях выгодные условия по приобретению подвижного состава для организаций и индивидуальных предпринимателей.

По завершении общего собрания состоялся торжественный обед, на котором в неформальной атмосфере состоялось общение между операторами рынка. Были обсуждены актуальные проблемы рынка межсубъектных автобусных перевозок и пути их решения.

Основная часть гостей – не членов Партнерства – изъявили желание вступить в НП. Нам как Партнерству и площадке взаимодействия легального бизнеса отродно видеть, что региональные перевозчики принимают решение о вхождении в Партнерство, а это значит, что все новые и новые перевозчики голосуют за цивилизованный рынок межсубъектных автобусных перевозок.

Николай Зайцев



КОМПАНИЯ «РУССКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ»



Общество с ограниченной ответственностью «Русские Автобусные Линии» – это специализированная компания, с 2002 года осуществляющая управление системами автовокзалов и автобусных станций в Москве и регионах РФ, а также организацию диспетчерско-кассового обслуживания междугородных и международных автобусных маршрутов.

За 10 лет компания сумела занять прочные позиции на рынке транспортных услуг и заработать репутацию надежного и профессионального партнера.

Инновационные методы организации перевозочного процесса, разработанные специалистами нашей компании, позволяют нам обеспечивать управление объектами транспортной инфраструктуры (автовокзальным комплексом) любой формы собственности.

Основным принципом работы компании «Русские Автобусные Линии» является создание цивилизованных условий обслуживания пассажиров и перевозчиков, отвечающих международным стандартам качества и безопасности.

Деятельность компании основана на логистически-управленческом объединении существующей сети автовокзалов и автостанций РФ и действующей между ними маршрутной сети регулярных авто-

бусных перевозок и строится на прямой связи «автовокзал – перевозчик – пассажир» с учетом потребностей каждой составляющей цепи.

Примером деятельности ООО «РАЛ» в г. Москве может служить совместный проект с ГУП «Мосгортранс» по эксплуатации нашей компанией на основании заключенных договоров автобусных станций «Теплый Стан»; «5-й м/р Северное Бутово»; «Орехово»; «Красногвардейская». ООО «РАЛ» – это одна из первых компаний в России, которая ввела летом 2005 г. на своих объектах продажу именных билетов на межрегиональные маршруты по документам, удостоверяющих личность, задолго до принятия Федерального Закона от 9 февраля 2007г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». С 2006г. компания ведет активную работу по созданию Единой системы продажи билетов в сотрудничестве со специалистами ООО КВЦ сервис, E-traffic и ряда других крупных фирм в этой отрасли.

Опыт прямого управления в 4 регионах и удаленного управления в 7 регионах РФ позволяет нам по праву носить звание одной из лучших управляющих



компаний на территории страны.

Московские автостанции находятся в шаговой доступности от станций метрополитена и являются образцом внедрения инновационных технологий управления объектами транспортной инфраструктуры столицы. Автостанции надлежащим образом сертифицированы и оборудованы в соответствии с действующим законодательством в сфере транспортной безопасности и перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

За 10 лет существования ООО «Русские Автобусные Линии» стала своеобразным полигоном и экспериментальной площадкой для отработки новых прогрессивных технологий. Сама жизнь подтвердила, что, пройдя апробацию на автовокзалах и пассажирских станциях компании в Московском регионе по внедрению новаций, можно распространять данный опыт на территории страны.

На сегодняшний день компания в Москве обслуживает более 107 автотранспортных предприятий перевозчиков из 30 регионов РФ. Ежегодно от московских автостанций отправляется более 2 млн человек.

Для реализации билетов и диспетчерского обслуживания используются передовые



информационные технологии и новейшее программное обеспечение. На всех автовокзалах и автостанциях, входящих в сеть Компании, пассажир имеет возможность приобретения билетов заранее, в том числе «туда и обратно». С 2010г. осуществляется бронирование и продажа билетов через интернет и Call-центр. В наших ближайших планах – расширение спектра оказываемых пассажирам услуг.

ООО «Русские Автобусные Линии» является членом Российского Автотранспортного Союза, Некоммерческого партнерства «Развитие Автовокзалов Страны», Некоммерческого партнерства «Единая Транс-

портная Система «Российские Автобусные Линии». Входит в Общественный совет по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском Автотранспортном Союзе.

Компания ведет активную благотворительную деятельность, содействует проведению детских спортивных мероприятий, поддерживает ветеранов войн и пенсионеров, оказывает спонсорскую помощь музеям, различным общественным организациям в социальной сфере. Сотрудники ООО «Русские Автобусные Линии» являются членами профсоюза работников автомобильного транспорта.

Андрей Яровенко

Центральный офис
Россия, 119571, г. Москва,
Проспект Вернадского, д. 94, корпус 2,
тел.\факс: 8 (495) 228-78-62

Отдел управления пассажирскими перевозками
Заместитель генерального директора
по вопросам управления пассажирскими перевозками ООО «РАЛ»
Яровенко Андрей Сергеевич
тел. 8 (495) 228-78-62, доб. 109

**АВТОБУСНАЯ СТАНЦИЯ
«КРАСНОГВАРДЕЙСКАЯ»**



Автобусная станция «Красногвардейская» расположена в южной части г. Москвы на расстоянии 1,5 км от пересечения МКАД и Каширского шоссе и в 50 м от одноименной станции метрополитена.

Расчетная пропускная способность автостанции составляет около 250 отправок в сутки. В настоящее время на автостанции обслуживается 51 перевозчик. Они ежедневно выполняют около 180 рейсов по 42 регулярным автобусным маршрутам.

Директор:
Осипова Марина Анатольевна

Адрес: г. Москва, ул. Ореховый бульвар, д. 24/1 Г
(ст. метро «Красногвардейская», «Зябликово»)
Телефон: (495) 395-54-87, (495) 507-26-20



**АВТОБУСНАЯ СТАНЦИЯ
«ТЕПЛЫЙ СТАН»**



Автобусная станция «Теплый Стан» расположена в юго-западной части г. Москвы на расстоянии 1,5 км от развязки МКАД и Калужского шоссе и в 50 м от одноименной станции метрополитена.

Расчетная пропускная способность автостанции составляет около 250 отправок в сутки. В настоящее время на автостанции обслуживаются 46 перевозчиков, которые ежедневно выполняют около 160 рейсов по 48 регулярным автобусным маршрутам.

Директор:
Кноль Тамара Анатольевна

Адрес: г. Москва, Новаясеневский пр-т, вл. 4
(ст. метро «Теплый Стан»)
Телефон: (495) 589-61-47, (495) 781-96-65, (495) 781-96-66



Добраться до станции «5-й м/р Северное Бутово»: от метро «Бульвар Дмитрия Донского» на автобусах №№ 737, 858, 848, 848Э, 108; от метро «Красногвардейская», «Домодедовская», «Теплый Стан» автобус № 37 до ост. «Качаловская», далее автобус № 108, 668, 813.

Расчетная пропускная способность автостанции составляет около 170 отправлений в сутки. В настоящее время на автостанции обслуживаются 3 перевозчика, которые ежедневно выполняют около 26* рейсов по 3 регулярным автобусным маршрутам.

Директор:
Гудин Евгений Васильевич

* С марта 2012г. планируется увеличить до 126.

Адрес: г. Москва, Старобитцевская ул. владение 2А, строение 1.
(ст. метро «Бульвар Дмитрия Донского», «Улица Старокачаловская»)
Телефон: 8 (499) 793-69-18, 8 (499) 793-69-27



**АВТОБУСНАЯ СТАНЦИЯ
«5-Й М/Р СЕВЕРНОЕ БУТОВО»**



Добраться до станции:

В шаговой доступности от ст. метро «Орехово», (последний вагон из центра).

Расчетная пропускная способность автостанции составляет около 180 отправлений в сутки. В настоящее время на автостанции обслуживаются 6 перевозчиков, которые ежедневно выполняют около 44* рейсов по 5 регулярным автобусным маршрутам.

Директор:
Разинков Алексей Федорович

* С марта 2012г. планируется увеличить до 150.

Адрес: г. Москва, Шипиловский проезд, владение 31 (ст. метро «Орехово»)
Телефон: 8 (985) 362-28-75, 8 (985) 179-80-62



**АВТОБУСНАЯ СТАНЦИЯ
«ОРЕХОВО»**



Отменяют ли «сухой закон» для водителей?

Полтора года назад по инициативе президента Медведева в России были отменены нормы минимально допустимого уровня алкоголя в организме водителей. Теперь этот запрет могут ликвидировать. Первый вице-премьер Игорь Шувалов, возглавляющий профильную правительственную комиссию, поддержал соответствующую законотворческую инициативу единороссов.

Одновременно планируется ввести уголовную ответственность за неоднократное управление автомашиной в нетрезвом виде.

В 2007г. в РФ была введена норма, по которой водитель считался трезвым, если уровень алкоголя в крови у него не превышал 0,3 г, а в выдыхаемом воздухе – 0,15 мг. Однако



спустя 2 с небольшим года она была отменена по инициативе Дмитрия Медведева. В декабре 2009г. президент заявил, что ее существование «провоцирует реальное пьянство, перед тем как человек садится за руль». Соответствующие поправки в Кодекс об административных правонарушениях вступили в силу 4 августа 2010г.

Теперь полный запрет на присутствие алкоголя в организме водителя могут отменить. Правительственная комиссия по безопасности дорожного движения под председательством первого вице-преьера Игоря Шувалова обсудила на закрытом заседании тему борьбы с пьянством среди водителей, пишет «Коммерсант». Члены комиссии предложили вернуть в практику минимально допустимый уровень содержания алкоголя в организме водителя. «Нужно учитывать европейский опыт», – сказал Игорь Шувалов.

Партия «Единая Россия» между тем уже приступила к разработке законопроекта о разрешении минимально допустимого уровня алкоголя для водителей. «По существующим правилам погибший или пострадавший в ДТП человек считается пьяным, если уровень содержания алкоголя составляет 0,5 г в 1 л крови или выше. Но для остальных водителей такой нормы почему-то нет: нужно уходить от двойных стандартов, – заявил первый заместитель главы думского Комитета по госстроительству Вячеслав Лысаков. – Необходимо вернуть норму, рассчитав ее с учетом погрешности приборов и эндогенного алкоголя».

Одновременно Шувалов поручил разработать нормы, вводящие уголовную ответственность за неоднократное управление автомобилем в пьяном виде. «В этом вопросе либеральничать не стоит», – цитирует депутата «Коммерсант».

А что думают эксперты-автомобилисты? Вот мнение автомобильного обозревателя «Эха Москвы» Александра Пикуненко о пьянстве за рулем. Его суть в том, что необходимо соблюдать нормы международного права: это 0,3 промилле.

«В европейских странах, где президенты не обнадеживают граждан своим юридическим образованием и потому в законы не лезут, латентные алкоголики равны в правах с прочим населением. И всем вместе им можно не только держать в организме алкоголь, но и откровенно принимать на посошок, – приводит высказывание радиожурналиста «Собеседник».

Разница в том, что дозы у всех стран свои. Так, французам можно и пить, и ездить за рулем. А чтобы не случилась промашка, на выходе из большинства французских ресторанов установлены алкотестеры. Поужинал, дыхнул в трубочку, осознал перебор и поехал на такси. Или вернулся и напился уже всерьез.

Но на все заведения со спиртным алкотестеров не хватило. И тогда законодатель решил, что надо сделать самостоятельную проверку совести и промилле стопроцентной и поставил: с нового года каждый водитель во Франции должен иметь в автомобиле одноразовый алкотестер по цене 6 евро. Запрещать пить никому даже в голову не пришло»...

Проект

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от « ____ » _____ 2011 года № ____
МОСКВА

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ

Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)

В соответствии с Федеральным Законом от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» Правительство Российской Федерации п о с т а н о в л я е т:

1. Утвердить прилагаемое Положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

2. Признать утратившими силу:

Постановление Правительства Российской Федерации от 30 октября 2006 г. № 637 «Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, № 45, ст. 4711; 2010, № 19, ст. 2316; 2010, № 40, ст. 5076);

пункт 23 изменений, которые вносятся в акты Правительства Российской Федерации по вопросам государственного контроля (надзора), утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2010 г. № 268 «О внесении изменений и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации по вопросам государственного контроля (надзора)» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 19, ст. 2316);

пункт 24 изменений, которые вносятся в акты Правительства Российской Федерации по вопросам государственной пошлины, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2010 г. № 749 «О внесении изменений в некоторые постановления Правительства Российской Федерации по вопросам государственной пошлины» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 40, ст. 5076).

Председатель Правительства
Российской Федерации В.Путин

УТВЕРЖДЕНО
постановлением Правительства
Российской Федерации
от _____ 2011 г. № ____

ПОЛОЖЕНИЕ

о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)

1. Настоящее Положение определяет порядок лицензирования перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением

случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), осуществляемых

юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями (далее – перевозчики пассажиров), а также устанавливает перечень лицензионных требований по осуществлению перевозок пассажиров, действия лицензирующего органа при осуществлении лицензирования.

2. Лицензирование перевозок пассажиров осуществляется территориальными Управлениями государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (далее – лицензирующий орган).

3. Лицензированию подлежит деятельность по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), а именно:

- обеспечивающая внутригородские и пригородные перевозки пассажиров по установленным маршрутам, осуществляющиеся в соответствии с расписаниями, установленными для каждого остановочного пункта, а также посадку и высадку пассажиров на указанных в расписании остановочных пунктах;

- обеспечивающая междугородные перевозки пассажиров по установленным маршрутам, осуществляющиеся в соответствии с расписаниями, установленными для каждого остановочного пункта, а также посадку и высадку пассажиров на указанных в расписании остановочных пунктах;

- обеспечивающая регулярные (включая специальные) перевозки пассажиров автобусами.

Указанный перечень является исчерпывающим.

Обеспечением собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя является перевозка своих работников за собственный счет без взимания платы.

Требования к перевозкам по заказам определены в главе 4 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

4. Местами осуществления лицензируемого вида деятельности являются адрес фактического места нахождения юридического лица или индивидуального предпринимателя, а так же места стоянки и выпуска в рейс транспортных средств, осуществляющих лицензируемый вид деятельности.

5. Лицензионными требованиями, предъявляемыми к соискателю лицензии, являются:

1) наличие у соискателя лицензии помещений и оборудования, принадлежащих ему на праве собственности или ином законном основании, либо договоров со специализированной организацией, обеспечивающих соблюдение статьи 18 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

2) наличие у соискателя лицензии должностного лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, прошедшего в установленном порядке аттестацию на право занимать соответствующую должность;

3) соответствие должностных лиц и специалистов лицензиата (соискателя лицензии) квалификационным требованиям, предъявляемым при осуществлении перевозок пассажиров автомобильным транспортом, утверждаемым Министерством транспорта Российской Федерации;

4) наличие у соискателя лицензии в штате водителей, имеющих необходимые квалификацию и стаж работы и прошедших медицинское освидетельствование;

5) наличие у соискателя лицензии необходимой для осуществления лицензируемого вида деятельности системы производственного контроля в части организации и проведения предрейсового медицинского осмотра водителей и предрейсового технического контроля транспортных средств;

6) наличие у соискателя лицензии на праве собственности, на условиях лизинга или договора аренды транспортных средств, соответствующих по назначению, конструкции, внешнему и внутреннему оборудованию Правилам перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, оснащенных в установленном порядке спутниковой навигационной аппаратурой системы ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и тахографами и допущенных в установленном порядке к участию в дорожном движении и перевозке пассажиров;

7) наличие на каждом транспортном средстве соискателя лицензии, используемом для перевозок пассажиров, документов, предусмотренных Правилами дорожного движения Российской Федерации;

6. Лицензионными требованиями, предъявляемыми к лицензиату, являются:

1) наличие у соискателя лицензии помещений и оборудования, принадлежащих ему на праве собственности или ином законном основании, либо договоров со специализированной организацией, обеспечивающих соблюдение статьи 18 Федерального закона 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

2) наличие у соискателя лицензии должностного лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, прошедшего в установленном порядке аттестацию на право занимать соответствующую должность;

3) соответствие должностных лиц и специалистов лицензиата (соискателя лицензии) квалификационным требованиям, предъявляемым при осуществлении перевозок пассажиров автомобильным транспортом, утверждаемым Министерством транспорта Российской Федерации;

4) наличие у соискателя лицензии в штате водителей, имеющих необходимые квалификацию и стаж работы и прошедших медицинское освидетельствование;

5) наличие у соискателя лицензии необходимой для осуществления лицензируемого вида деятельности системы производственного контроля в части организации и проведения предрейсового медицинского осмотра водителей и технического контроля транспортных средств;

6) наличие у соискателя лицензии на праве собственности, на условиях лизинга или договора аренды транспортных средств, соответствующих по назначению, конструкции, внешнему и внутреннему оборудованию Правилам перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, оснащенных в установленном порядке спутниковой навигационной аппаратурой системы ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и тахографами и допущенных в установленном порядке к участию в дорожном движении и перевозке пассажиров;

7) наличие на каждом транспортном средстве соискателя лицензии, используемом для перевозок пассажиров, документов, предусмотренных Правилами дорожного движения Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации;

8) обеспечение охраны транспортных средств в целях исключения возможности самовольного их использования водителями соискателя лицензии, а также посторонними лицами, или повреждения транспортных средств;

9) соблюдение лицензиатом установленных Федеральными законами, в том числе Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации в области автомобильного транспорта обязательных требований по организации и осуществлению перевозок пассажиров.

7. Грубыми нарушениями лицензиатом лицензионных требований являются:

1) нарушения, допускаемые водителями лицензиата при осуществлении лицензируемого вида деятельности, повлекшие за собой возникновение угрозы причинения вреда жизни, здоровью граждан;

2) нарушения, выявленные в ходе проведения внеплановой проверки по факту дорожно-транспортного происшествия с участием принадлежащих лицензиату транспортных средств, повлекшее человеческие жертвы или причинение тяжкого вреда здоровью граждан, причинение средней тяжести вреда здоровью двух и более граждан;

3) использование транспортных средств, не оборудованных в установленном порядке спутниковой навигационной аппаратурой системы ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и тахографами;

4) использование транспортных средств, не допущенных в установленном порядке к перевозке пассажиров автомобильным транспортом;

5) не проведение предрейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств;

6) допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;

7) привлечение к административной ответственности за нарушение лицензионных требований и условий лицензиатов (юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, должностных лиц) повторно в течение года;

8) осуществление перевозок пассажиров по маршрутам регулярного сообщения без соответствующих договоров (контрактов) с исполнительным органом государственной власти Российской Федерации, субъекта Российской Федерации, а так же органом власти местного самоуправления в пределах полномочий, предоставленных им действующим законодательством.

8. Лицензия действует бессрочно.

9. Для получения лицензии соискатель лицензии представляет в лицензирующий орган заяв-

ление о предоставлении лицензии, документы (копии документов), указанные в частях 1 и 3 статьи 13 Федерального закона от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (далее – 99-ФЗ), а также следующие документы:

1) копии документов, подтверждающих наличие на праве собственности, на условиях лизинга или на основании договора аренды предполагаемых к использованию для перевозок пассажиров транспортных средств, их государственную регистрацию;

2) копии документов о прохождении государственного технического осмотра предполагаемых к использованию для перевозки пассажиров транспортных средств, подтверждающие их допуск к эксплуатации;

3) копии документов, подтверждающих оснащение в установленном порядке транспортных средств, предполагаемых к использованию для перевозок пассажиров, спутниковой навигационной аппаратурой системы ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и тахографами.

4) копии документов, подтверждающих наличие у соискателя лицензии помещений и оборудования, принадлежащих им на праве собственности или ином законном основании, соответствующих установленным требованиям для проведения технического обслуживания и текущего ремонта транспортных средств или копию договора со специализированной организацией, выполняющей работы и оказывающей услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств;

5) копии дипломов о высшем или среднем специальном образовании, удостоверений о прохождении курса обучения и сдаче квалификационного экзамена по дополнительной образовательной программе «Квалификационная подготовка по организации перевозок автомобильным транспортом в пределах Российской Федерации», подтверждающих соответствующую установленным требованиям квалификацию должностных лиц и специалистов соискателя лицензии;

б) копии удостоверений, подтверждающих прохождение аттестации на право занимать должности, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, исполнительным руководителем и специалистами соискателя лицензии;

7) копии документов, подтверждающих квалификацию и стаж работы водителей соискателя лицензии, а также документов, подтверждающих прохождение ими медицинского освидетельствования в установленный срок.

10. Требовать от соискателя лицензии представления документов, не предусмотренных настоящим Положением, не допускается.

11. Лицензирующий орган в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, при осуществлении лицензирования самостоятельно запрашивает у органов государственной власти, органов местного самоуправления следующие сведения и документы, необходимые для осуществления лицензирования, и наличие которых предусмотрено законодательством Российской Федерации:

1) выписку из Единого государственного реестра юридических лиц или выписку из Единого государственного реестра индивидуальных предпринимателей;

2) платежное поручение, подтверждающее оплату государственной пошлины;

3) копию свидетельства о праве собственности или ином законном основании на помещения для технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств.

12. Заявитель при подаче заявления о предоставлении лицензии вправе самостоятельно предоставить в лицензирующий орган документы и сведения, указанные в пункте 11 настоящего Положения.

Лицензирующий орган не вправе отказать заявителю в приеме и рассмотрении указанных документов и сведений.

13. Заявление о предоставлении лицензии и прилагаемые к нему документы соискателем лицензии представляются в лицензирующий орган непосредственно, направляются заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении или направляются в форме электронного документа, подписанного электронной цифровой подписью соискателя лицензии, или с помощью Единого портала государственных и муниципальных услуг (функций).

14. К полномочиям Федеральной службы по надзору в сфере транспорта относятся утверждение форм заявлений о предоставлении лицензий, переоформлении лицензий, а также форм уведомлений, предписаний об устранении выявленных нарушений лицензионных требований,

выписок из реестров лицензий и других, используемых в процессе лицензирования документов.

15. Лицензирующий орган проверяет полноту и достоверность сведений о соискателе лицензии, содержащихся в представленных документах, в порядке, предусмотренном статьей 19 Федерального закона 99-ФЗ.

16. Приложение к лицензии имеет установленную форму и содержит сведения о транспортных средствах лицензиата, используемых для перевозок пассажиров, в том числе их марки, модели и государственные регистрационные знаки.

17. Одновременно с лицензией на каждое транспортное средство, предполагаемое к использованию для перевозок пассажиров, лицензирующий орган выдает лицензиату выписку из этого документа (далее – лицензионная карточка), в которой указываются номер и дата выдачи лицензии, срок ее действия, марка, модель и государственный регистрационный знак транспортного средства, наименование лицензиата и лицензируемый вид деятельности.

Запрещается передавать лицензионную карточку другому юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю.

Лицензионная карточка может быть выдана на срок, не превышающий 5 лет или срок действия договора аренды или лизинга транспортного средства.

По истечении указанного времени лицензиат подает заявление на продление в порядке, предусмотренном при изменении подвижного состава.

18. При изменении состава транспортных средств, используемых для перевозок пассажиров, лицензиат в пятнадцатидневный срок обязан направить заказным письмом с уведомлением о вручении или в форме электронного документа, подписанного электронной подписью или непосредственно представить в лицензирующий орган заявление о выдаче дополнительных лицензионных карточек, а также документы, предусмотренные подпунктами 1 и 2 пункта 9 настоящего Положения.

В этом случае лицензионные карточки выдаются в течение десяти дней со дня подачи заявления.

19. Лицензионные карточки подлежат возврату лицензиатом в лицензирующий орган на

время приостановления действия лицензии, при аннулировании лицензии, а также в случае выведения транспортного средства из состава транспортных средств, используемых лицензиатом для перевозок пассажиров, в пятнадцатидневный срок со дня соответствующего события.

20. Лицензирующим органом формируется и ведется лицензионное дело соискателя лицензии и (или) лицензиата в порядке, установленном статьей 16 Федерального закона 99-ФЗ.

21. Лицензирующий орган ведет реестр лицензий, а также сведений о выданных лицензионных карточках, в соответствии с требованиями Федерального закона 99-ФЗ

22. Сведения о конкретной лицензии предоставляются бесплатно в течение пяти рабочих дней со дня получения заявления о предоставлении таких сведений.

23. Сведения о конкретной лицензии передаются заявителям или направляются им заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении в виде выписки из реестра лицензий, либо копии акта о принятом решении, либо справки об отсутствии запрашиваемых сведений, которая выдается в случае отсутствия в реестре лицензий сведений о лицензиях или при невозможности определения конкретного лицензиата.

24. Сведения о конкретной лицензии могут быть направлены заявителю по его обращению в форме электронного документа, подписанного электронной цифровой подписью, в виде выписки из реестра лицензий, либо копии акта о принятом решении, либо справки об отсутствии запрашиваемых сведений, которая выдается в случае отсутствия в реестре лицензий сведений о лицензиях или при невозможности определения конкретного лицензиата.

25. Предоставление лицензии (отказ в предоставлении лицензии), переоформление лицензии, приостановление или возобновление ее действия и аннулирование лицензии осуществляются в порядке, установленном Федеральным законом 99-ФЗ.

26. За предоставление лицензирующим органом лицензии, переоформление лицензии, выдачу дубликата лицензии, уплачивается государственная пошлина в размерах и порядке, которые установлены соответствии с законодательством Российской Федерации о налогах и сборах.

Вносится депутатами Государственной Думы
А.А.Агеевым, А.В.Беляковым, А.Л.Бурковым, М.В.Емельяновым,
О.Л.Михеевым, О.А.Оганяном, А.В.Терентьевым

Проект

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части урегулирования вопросов безопасности дорожного движения

Статья 1

Внести в статью 30 Федерального закона от 08 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5553; 2008, № 30 (ч. 2), ст. 3616; 2011, № 17, ст. 2310) следующие изменения:

1) в части 1:

а) дополнить пунктами 2.2, 2.3 и 2.4 следующего содержания:

«2.2) на территории, в пределах которой введен правовой режим контртеррористической операции, в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации, на период проведения контртеррористической операции;

2.3) на основании указов Президента Российской Федерации на территории, на которой введено военное или чрезвычайное положение, в соответствии с законодательством Российской Федерации;

2.4) для обеспечения безопасности лиц, подлежащих государственной охране в соответствии с Федеральным законом от 27 мая 1996 года № 57-ФЗ «О государственной охране», на срок не более десяти минут»;

б) пункт 3 изложить в следующей редакции:

«3) в иных предусмотренных федеральными законами случаях.»;

2) дополнить частью 1.1 следующего содержания:

«1.1. Временное ограничение или прекращение движения транспортных средств по Московской кольцевой автодороге, Третьему транспортному кольцу, Садовому кольцу и Бульварному кольцу, расположенным в городе федерального значения Москве, по основанию, предусмотренному пунктом 2.4 части 1 настоящего Федерального закона, не допускается.»;

3) часть 2 изложить в следующей редакции:

«2. Временные ограничение или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам осуществляются в порядке, установленном уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.»;

4) часть 2.1 признать утратившей силу.

Статья 2

Статью 14 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 50, ст. 4873; 2011, № 17, ст. 2310) изложить в следующей редакции:

«1. Временные ограничение или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам с целью обеспечения безопасности дорожного движения могут осуществляться уполномоченными на то должностными лицами федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления в пределах их компетенции.

2. Основания временных ограничения или прекращения движения транспортных средств на дорогах устанавливаются Федеральным законом от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Статья 3

Подпункт 10 статьи 15 Федерального закона от 27 мая 1996 года № 57-ФЗ «О государственной охране» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1996, № 22, ст. 2594) после слов «на улицах и дорогах» дополнить словами «в случаях, предусмотренных федеральными законами».

Президент
Российской Федерации