

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 2 (40) март-апрель

Решение транспортной
проблемы мегаполиса

2012

Интервью
с генеральным директором
ОАО «Московская кольцевая
железная дорога»
Михаилом Хромовым
читайте на стр. 14



РЕКОНСТРУКЦИЯ МКЖД



ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

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



РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 ГОДА

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

Учредитель: Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «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 Московского Областного Транспортного союза.

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

Енин Д.В. – К.т.н., заведующий научно-исследовательского отдела ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта».

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

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

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

Липиц Л.М. – Директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта.

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

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

Старовойтов О.И. – Президент Российского автотранспортного союза.

Яровенко А.С. – Председатель Правления НП «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии».

Главный редактор: Б.О. Лоран

Шеф-редактор: В. А. Зайцев

Советник главного редактора: Г.Д. Шахматов

Отдел рекламы: А.Е. Лоран

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

Отдел подписки и распространения: А.А. Голощук, С.Н. Маракулин

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

Фотограф: Ю.П. Данченко

Дизайн и верстка: Т.Ю. Котелкина

Корректор: В.А. Станкевич

Ответственный секретарь: С.И. Жаркова

Адрес редакции:

119571, г. Москва,

Ленинский проспект, д. 158, офис 310

тел.: (495) 232-15-24

E-mail: info@rosbuslines.ru

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

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

Цена свободная.

Подписано в печать 19.04.2012 г.

Отпечатано в типографии

ООО «КНТ СинемаПринт», Москва,

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

СЛОВО РЕДАКТОРА

2

ОТРАСЛЬ: ПРОБЛЕМЫ И РАЗВИТИЕ

- ◆ Депутаты Госдумы отмечают несовершенство федерального законодательства в области транспорта 3
- ◆ Подведены итоги работы Министерства транспорта РФ 5

Новости:

- ◆ Единый реестр автоперевозчиков выведет нелегалов из тени 4

НОВОСТИ ПАРТНЕРСТВА

- ◆ Итоговое заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Министерстве транспорта Российской Федерации 8
- ◆ Красные линии 36
- ◆ Как сотрудникам транспортной отрасли увеличить будущую пенсию 45
- ◆ Знакомьтесь 47
- ◆ Автотранспортным предприятиям Пензенской области грозит разорение 46

НОВОСТИ ОТРАСЛИ:

- ◆ Николай Асаул дал оценку законопроекту о регулярных межрегиональных перевозках пассажиров и багажа 10
- ◆ Николай Асаул встретился с экспертами «Открытого Правительства» 11
- ◆ Игорь Левитин: Бизнес осознанно нарушает требования безопасности перевозок 12
- ◆ 10 стран Европы признали новую форму российского талона ТО 12
- ◆ Маршрутная сеть автоперевозчиков в «новой» Москве будет пересмотрена 27
- ◆ Только 50% автобусных маршрутов Москвы используются согласно реестру регулярных перевозок 27
- ◆ РСА выберет президиум по-новому 28
- ◆ В Москве дорожает техосмотр. Это коснется всех транспортных средств, но не всех автовладельцев 29
- ◆ Главы ГИБДД обсудили обеспечение безопасности пассажирских перевозок 42
- ◆ Остановки на Малом кольце Москвы станут транспортно-пересадочными узлами 48
- ◆ «А» поехали! 48

СТОЛИЧНЫЕ БУДНИ

- ◆ Перспективы развития общественного транспорта в Москве 13
- ◆ «Мосгортранс» вырастет за пределы МКАД 44

ТЕМА НОМЕРА

- ◆ Михаил Хромов: Реконструкция МКЖД даст региону полноценную транспортную скоростную систему 14

ИСТОРИЧЕСКИЕ ХРОНИКИ

- ◆ Московская кольцевая железная дорога 15

ПРОБЛЕМЫ ОТРАСЛИ

- ◆ Вокзальные войны 23

МНЕНИЕ СПЕЦИАЛИСТА

- ◆ О ремонте и строительстве дорог 30
- ◆ Общественные слушания 32

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

- ◆ Четкость определений и однозначность толкований необходимы, чтобы правовой акт работал эффективно 34

РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

- ◆ Проблемы автотранспортного комплекса 49

СТАТИСТИКА

- ◆ Состояние аварийности на лицензируемом пассажирском автотранспорте в Российской Федерации за 2 месяца 2012 года 54

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

55



Уважаемые коллеги!

Месяц март стал своеобразным периодом отчетов за предыдущий год и постановки задач на текущий. 15 марта состоялось итоговое заседание Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Минтрансе РФ. Созданный 2 года назад Совет зарекомендовал себя как эффективная площадка для взаимодействия федеральных и региональных органов власти, общественных, профсоюзных и научных организаций, представителей транспортных компаний и объектов транспортной инфраструктуры. Символично то, что собрание проходило в здании нашего профильного научного центра – НИИАТа, это подчеркивает новое развитие института, его возросшую востребованность автотранспортным сообществом и его позиционирование как научного центра автомобильной отрасли.

27 марта прошло расширенное заседание коллегии Министерства Транспорта РФ, на котором Министром был озвучен отчет о работе ведомства за 2011 год, а также план мероприятий Минтранса, подведомственных федеральных служб и федеральных агентств, направленных на обеспечение эффективной и устойчивой работы транспортного комплекса в 2012 году и на среднесрочную перспективу до 2014 года.

Высокую оценку работе министерства дал заместитель Председателя Правительства РФ Дмитрий Rogozin, подчеркнув, какую ответственность несет и само транспортное сообщество в стратегическом вопросе сплочения страны и освоения территорий. Евгений Москвичев доложил собравшимся план работы комитета по транспорту Государственной Думы и перечень готовящихся законопроектов.

Прошли общественные обсуждения столь важного для нас проекта Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ».

Особая моя благодарность членам наших Партнерств автовокзалов и перевозчиков, которые активно включились в работу по совершенствованию нормативной базы в нашем секторе рынка.

Теперь о столице. Молодой и прогрессивный новый руководитель Московского Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов активно включился в развитие Единой транспортной системы мегаполиса – реализацию программы мэра Москвы Сергея Собянина.

Это создание транспортно-пересадочных узлов, развитие Московской кольцевой железной дороги, мультимодальные перевозки и многое, многое другое, что позволит нормально существовать городу. Многие из этой программы уже сейчас можно внедрять и в других городах, где назревает транспортная проблема.

Но, что особо важно, Московский проект – это полноценное и обоюдовыгодное взаимодействие автомобилистов и железнодорожников, следствием которого становится прогрессивное развитие каждого сектора, а не конкуренция и какие-то обиды на то, кто чьих пассажиров увез.

По глобальным вопросам отмечу заявление заместителя министра транспорта РФ Николая Асула о том, что в ближайшее время будет создан единый обязательный реестр автоперевозчиков и межрегиональных маршрутов. Этим действием ужесточится контроль деятельности перевозчиков и будет создан более эффективный механизм пресечения деятельности нелегальных перевозчиков, работающих под видом «заказных».

Подводя итог, хочется отметить тот позитив на нашем рынке, который виден уже невооруженным глазом. Идет реальное развитие. Ставятся бизнесом и решаются властью задачи развития транспортной инфраструктуры, поступают новые идеи и конструктивные предложения. Так держать, не сбавляя обороты.

С уважением,

Борис Лоран

ДЕПУТАТЫ ГОСДУМЫ ОТМЕЧАЮТ НЕСОВЕРШЕНСТВО ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА



В правительстве Рязанской области состоялось расширенное выездное заседание комитета Государственной Думы РФ по транспорту на тему «Состояние и перспективы развития автомобильного и наземного электрического транспорта субъектов Российской Федерации»

В обсуждении вопросов повестки дня приняли участие представители министерства транспорта РФ, министерства экономического развития, министерства финансов и министерства регионального развития РФ.

Также в заседании участвовали представители общественности и бизнеса транспортной отрасли из Московской, Тамбовской, Тверской, Владимирской областей, ре-

спублики Мордовия и других регионов России.

От имени Правительства Рязанской области участников заседания приветствовал вице-губернатор Сергей Филимонов.

По мнению председателя комитета Госдумы РФ по транспорту Евгения Москвичева, все законы, а тем более те, которые напрямую связаны с обеспечением безопасности жизни человека, должны проходить процесс всенародного обсуждения и создаваться только с учетом мнения всех заинтересованных сторон – органов власти, бизнеса, общественности. Причем законы нужно согласовывать и принимать в кратчайшие сроки.

В работе заседания принял участие министр транспорта Российской Федерации Игорь Левитин.

– Одна из важнейших проблем – состояние пассажирского муниципального транспорта. Мы вышли в правительство с обращением о поддержке софинансирования закупки именно этого вида транспорта. Кроме того, общественный транспорт до сих пор недоступен для целой категории наших граждан – людей с ограниченными возможностями. Над решением этой проблемы еще необходимо работать, – констатировал министр транспорта Российской Федерации Игорь Левитин.

Министр транспорта и автомобильных дорог Рязанской области Шаукат Ахметов рассказал о состоянии и перспективах развития транспортной системы в регионе.

Шаукат Ахметов поделился с участниками заседания опытом создания интеллектуаль-



ной транспортной системы, в том числе рассказал о том, что на остановочных пунктах города Рязани действуют информационные табло, а каждый рязанец может узнать о загруженности автомобильных дорог, зайдя на сайт в интернете или воспользовавшись специальным мобильным приложением. А что касается конкретно Рязани, то руководитель комитета Евгений Москвичев пообещал вернуть горожанам трамвай, который перестал ходить ровно 2 года назад.

Кроме того, участники заседания высказали ряд тезисов,

которые касались несовершенства федерального законодательства в области транспорта. Так, Шаукат Ахметов рассказал о попытке принять «Закон Рязанской области в сфере транспортного обслуживания населения». По его мнению, необходимо рассмотреть и принять во втором чтении проект Федерального закона «Об основах организации транспортного обслуживания населения в РФ», обратиться к правительству РФ с предложением разработки программы обновления городского транспорта, проработать вопрос использования спутни-

кового оборудования, системы ГЛОНАСС в целях контроля соблюдения режима труда сотрудников.

Также участники выездного заседания комитета Государственной Думы РФ по транспорту обратили внимание на то, что в законодательстве не закреплены такие важные понятия, как межмуниципальный и межрегиональный маршрут, затронули проблему нарушений в сфере перевозки пассажиров, проблему нелегальных такси.

По информации
www.7info.ru

НОВОСТИ

Единый реестр автоперевозчиков выведет нелегалов из тени

В России в ближайшее время будет создан единый обязательный реестр автоперевозчиков и межрегиональных маршрутов. Предполагается, что такая база станет аналогом реестра прав на недвижимость и поможет вывести из тени нелегальных перевозчиков, сообщил на интернет-конференции замминистра транспорта РФ Николай Асаул.

При включении в базу перевозчикам будут выдаваться паспорта на маршруты и карточки на каждое транспортное средство. Предполагается, что те, кто регулярно работает на маршруте, смогут пройти процедуру легализации достаточно быстро.

На вхождение в реестр перевозчикам будет отпущено 180 дней, после чего начнут действовать штрафы. Ответственным за формирование



базы будет назначено специально созданное федеральное бюджетное «Агентство автомобильного транспорта», а контроль работы участников реестра будет по-прежнему лежать на Ространснадзоре.

Еще одно новшество затронет билеты на межрегиональные автобусы, которые, как авиационные и железнодорожные, вскоре станут именными.

По данным Минтранса, автомобильные перевозки являются самыми массовыми и распространенными в России. На них приходится порядка 54% от общего объема пассажироперевозок, при этом автомобильные перевозки являются самыми хаотичными и разрозненными.

avto.ru

ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ РАБОТЫ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ

В Москве под председательством министра транспорта РФ Игоря Левитина состоялось расширенное заседание коллегии Минтранса России. В ее работе приняли участие заместитель Председателя Правительства РФ Дмитрий Рогозин, министр образования и науки РФ Андрей Фурсенко, заместитель председателя Совета Федерации Светлана Орлова, председатель Комитета Госдумы по транспорту Евгений Москвичев, представители Администрации Президента РФ, Счетной и Общественной палат, руководители российских регионов, предприятий транспортного комплекса страны, профильных вузов.

Дмитрий Рогозин в своем выступлении заявил, что, по большому счету, Минтранс решает вопросы развития России в целом, поскольку транспорт является связующим звеном на всей ее огромной территории. Отсюда вытекает та ответственность, которая лежит на министерстве.

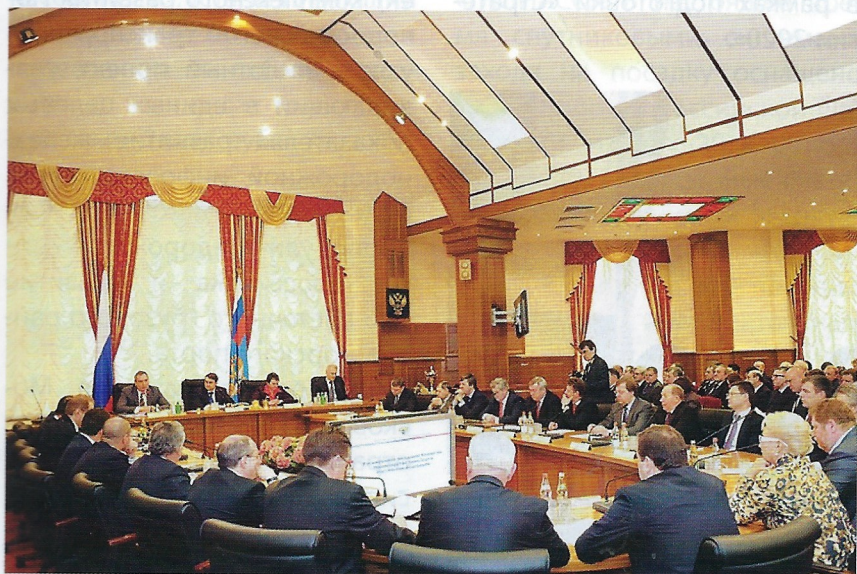
С докладом «Об основных итогах социально-экономического развития транспортного комплекса в 2011 году, задачах на 2012 год и среднесрочную перспективу до 2014 года» выступил Игорь Левитин.

Прежде всего глава Минтранса коснулся оценки современного состояния транспортного комплекса нашей страны. Это 600 тыс. организаций, 10 млн транспортных средств. Ежегодно по транспортным коммуникациям перевозятся 59,7 млн пассажиров, 28,6 млн тонн грузов. В морских и речных портах перегружаются около 2 млн тонн грузов в сутки. Валовая добавленная стоимость, созданная на транспорте, увеличилась за последние 10 лет в 2,5 раза и составляет 7 % валового внутреннего продукта страны. Экспорт транспортных услуг вырос в 5 раз и достиг в 2011 г. более \$14 млрд. Это треть от экспорта всех видов услуг. За год в бюджетную систему страны организациями



транспортного комплекса перечислено налоговых платежей почти 515 млрд руб., в том числе в федеральный бюджет 441 млрд руб. Объем инвестиций в транспортный комплекс вырос с 2000 г. практически в 2 раза и составил в 2011 г. 1,2 трлн руб., что составляет примерно 11 % от общего объема инвестиций в экономику Российской Федерации.

Грузооборот транспортного комплекса вырос за последние 10 лет на 35 % и достиг 2,6 трлн тонно-км, превысив в 2011 г. докризисный уровень 2008 г. Пассажирооборот в 2011 г. вырос к уровню 2000 г. на 32,5 %. В транспортном комплексе трудятся свыше 3,3 млн человек. За последние 5 лет средний возраст сотрудников отрасли стабилизировался на уровне 40 лет. Среднемесячная начисленная заработная плата в транспортном комплексе за 2011 г. по сравнению с аналогичным периодом 2010 г. увеличилась на 13 % и составила 30,8 тыс. руб., что выше средней заработной платы в целом по Российской Федерации на 30,8 % (23 532 руб.). Произ-



водительность труда выросла на 6%, темп роста производительности труда опережал темп роста реальной заработной платы на 1,5%.

Практическими результатами работы для жителей Российской Федерации стали рост транспортной подвижности населения, которая имеет устойчивую динамику повышения (на 5,3% в 2011г. по сравнению с 2010г.), а для грузоотправителей – снижение транспортных издержек. Макроэкономические итоги деятельности транспортного комплекса за последние годы показали результативность мер политики, которая проводилась правительством Российской Федерации. Результаты 2011г. являются закономерным итогом работы последнего десятилетия, в течение которого транспортный комплекс Российской Федерации достиг значимых успехов.

По словам министра, деятельность ведомства в последние годы, включая 2011г., была сконцентрирована на 4 важнейших направлениях: модернизация и развитие инфраструктуры всех видов транспорта и обновление парка транспортных средств; повышение качества и доступности услуг пассажир-



ского транспорта; повышение уровня безопасности на транспорте; совершенствование системы финансирования отраслей транспортного комплекса и повышение их инвестиционной привлекательности. Достигнутые положительные результаты, считает Игорь Левитин, подтверждают правильность сформулированных приоритетов. Поэтому они должны оставаться таковыми на 2012г. и в среднесрочной перспективе, поскольку полностью укладываются в сценарии развития отрасли, активно обсужденные в рамках подготовки «Стратегии-2020».

Так же были отмечены направления в докладе министра следующие направления:

Транспортные узлы

В течение последних лет мы постепенно формировали новый подход к рассмотрению проблемных вопросов в развитии инфраструктуры, основанный на комплексном развитии транспортных узлов. 2011г. в этом отношении является знаковым, поскольку работы по Новороссийскому и Московскому узлам перешли в плоскость практической реализации. Проект комплексного развития Новороссийского транспортного узла – пилотный проект, увязывающий в единых целевых показателях развитие железнодорожной инфраструктуры, федеральных автомобильных дорог, улично-дорожной сети г.Новороссийска и развитие юго-восточного грузового района морского порта.

На проекте развития Московского транспортного узла отработаны базовые вопросы – система управления проектом, программные мероприятия, система показателей, неотложные



меры и ряд других. Это первый опыт увязки в единой программе мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры Федерации и субъектов – Москвы и Московской области.

Накопленный опыт используется на проекте Развития Санкт-Петербургского транспортного узла.

Транспортная безопасность

За последние годы существенно переосмыслена задача транспортной безопасности, понимаемая сегодня как комплексная задача защиты от актов незаконного вмешательства, технологическая безопасность и соблюдение экологии. В рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте особое внимание уделено пилотным проектам по разработке новой техники, оснащению особо уязвимых объектов, а также по подготовке кадров.

На рассмотрении в Государственной думе находится проект Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам», устанавливающий общий размер ответственности перевозчика за гибель пассажира на всех видах транспорта в размере 2 млн. руб.



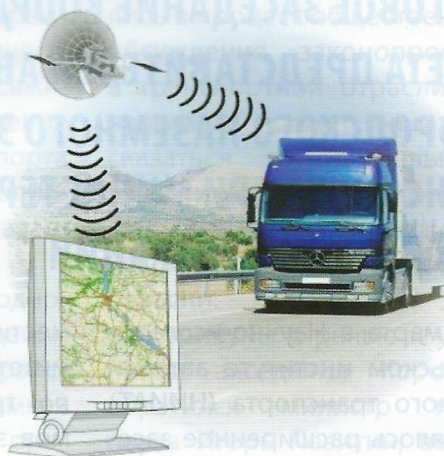
Министр попросил депутатов Госдумы ускорить принятие данного закона.

В последние годы в программные документы по снижению вредного воздействия транспорта на окружающую среду, введены положения по:

- совершенствованию стандартов проектирования, включению в проекты широкого круга мер по восстановлению, а так же эквивалентной замене изъятых земель
- формированию механизма общественного экологического контроля
- использованию экологически чистых видов транспорта
- использованию экологически чистых видов топлива и двигателей
- обеспечению контроля соблюдения требований экологической безопасности на всех видах транспорта.

ГЛОНАСС

Весомые результаты достигнуты по внедрению системы «ГЛОНАСС». В настоящее время спутниковыми системами захода на посадку оснащено 38 аэропортов Российской Федерации, из них 20 аэропортов – в 2011г. Указанные системы позволят снизить эксплуатационные расходы, что наиболее важно при обеспечении полетов на малодетельных направлениях. На автомобильном транспорте по итогам прошлого года средствами спутниковой навигации в составе корпоративных автоматизированных диспетчерских систем оборудовано более 49 тыс.



транспортных средств в 100 городах 45 регионов страны. Продолжены работы по созданию электронных навигационных карт внутренних водных путей Российской Федерации. Оцифровано 40 тыс. км, что составляет около 40% от общей протяженности внутренних водных путей России. Важно отметить, что технологии ГЛОНАСС будут положены в основу создаваемой национальной системы сбора платы с грузового автомобильного транспорта максимальной разрешенной массой более 12 тонн, разработка решений по которой выполнена в прошлом году.

В ходе обсуждения итогов социально-экономического развития транспортного комплекса в 2011г. заместитель председателя Совета Федерации Светлана Орлова обратила внимание на ход реализации программы «Доступная среда», защищающей интересы граждан с ограниченными возможностями. По ее мнению, программа не работает.

Председатель Комитета Госдумы РФ по транспорту Евгений Москвичев предложил разработать методику формирования органов транспортного контроля, чтобы их численность была оптимальной.

ИТОГОВОЕ ЗАСЕДАНИЕ КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЬНОГО И ГОРОДСКОГО НАЗЕМНОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

15 марта в Научно-исследовательском институте автомобильного транспорта (НИИАТ) состоялось расширенное заседание Координационного совета. Созданный 2 года назад, он уже успел зарекомендовать себя в качестве эффективной площадки для взаимодействия федеральных и региональных органов государственной власти, общественных, профсоюзных и научных организаций, транспортных компаний. В 2011г. состоялось 5 заседаний Совета, на которых рассмотрены актуальные вопросы функционирования отрасли, законопроекты и инициативы представителей бизнеса.

На итоговом заседании присутствовали министр транспорта Игорь Левитин, замминистра – председатель корсчета Николай Асаул, а также заместители председателя корсчета Леонид Липсиц, Андрей Жуков и Игорь Титов, за-

меститель председателя комитета Государственной Думы по транспорту Виталий Ефимов, заместитель руководителя Департамента промышленности и инфраструктуры Аппарата Правительства Российской Федерации Валерий Шогенов, а также руководитель Росавтодора Анатолий Чабунин.

В работе Совета также приняли участие представители МВД, Государственной Думы, руководители территориальных органов Госавтодорнадзора, представители транспортной отрасли 44 субъектов России, в том числе руководство Некоммерческих партнерств «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» и «Развитие Автовокзалов Страны».

С докладом «Об итогах работы автомобильного и городского пассажирского транспорта в 2011г. и задачах на 2012г.» выступил заместитель министра



транспорта Николай Асаул, отметивший, что «автомобильный транспорт обеспечивает почти 60 % объема пассажирских перевозок в стране. Традиционно пассажирский транспорт общего пользования обеспечивает около 85 % трудовых и бытовых поездок населения в городском и пригородном сообществе. Автобусным транспортом крупных и средних предприятий подотрасли «Автомобильный транспорт» России обслуживаются почти 900 городов, 56 575 сельских населенных пунктов».

Как подчеркнул Николай Асаул, безусловно, одним из главных сдерживающих факторов развития пассажирских перевозок является в основном низкий уровень тарифов на перевозку, которые могут обеспечить лишь невысокий уровень обслуживания.

На заседании была отмечена работа по формированию со-



Николай Асаул



Виталий Ефимов



временного законодательства в сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта.

Замминистра подчеркнул актуальность совершенствования нормативно-правовой базы и, в частности, широкого общественного обсуждения проекта федерального закона «Об организации перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Данный законопроект сегодня проходит процедуру общественного обсуждения, регламентно определенную распоряжением Правительства Российской Федерации. Порядок этой процедуры предусматривает возможность внесения предложений по законопроекту любым заинтересованным лицом.

Также Николай Асаул рассказал, что с целью реализации мер по дальнейшему совершенствованию организации перевозок пассажиров и грузов на автомобильном и городском пассажирском транспорте в текущем году планируется:

1. Утвердить Перечень отдельных маршрутов перевозок автомобильным транспортом, при осуществлении которых формируются автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах.

2. Подготовить и представить в Правительство Российской Федерации проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» в части установления обязанности по соблюдению требований к обеспечению безопасности дорожного дви-

жения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов, и закрепления за Министерством транспорта Российской Федерации полномочий по утверждению указанных требований.

3. С учетом международного опыта, в целях приведения к единообразию ставок транспортного налога в рамках Единого экономического пространства выработать предложения, в том числе по изменению положений действующего законодательства Российской Федерации и оптимизации ставок транспортного налога с учетом экологических и технических норм безопасности автотранспортных средств.

Заместитель председателя комитета Государственной Думы РФ по транспорту Виталий Ефимов в своем выступлении отметил, что комитет открыт для сотрудничества со всеми заинтересованными участниками рынка, готов содействовать диалогу между бизнесом и властью. Также он сообщил, что в комитете созданы 9 рабочих групп по различным направлениям в области транспорта, включая рабочую группу по автотранспорту. Виталий Ефимов подчеркнул, что регионы в лице бизнеса и власти пока слабо включи-

лись в процесс общественного обсуждения законопроектов в транспортной отрасли, что напрямую может негативно сказаться на деятельности участников автотранспортного рынка и на всех гражданах России – потребителях услуг отрасли.

С трибуны с речью к участникам заседания Корсовета обратился министр транспорта Игорь Левитин, высоко оценив деятельность Корсовета в 2011г. и поблагодарив за совместную работу. Игорь Левитин подчеркнул необходимость более тщательной проработки и широкого обсуждения законопроектов для обеспечения совершенствования транспортной инфраструктуры России и ответил на многочисленные вопросы участников заседания.

Министр возложил большие надежды на продуктивное обсуждение актуальных вопросов развития отрасли как в рамках работы Координационного совета, так и в рамках ключевых мероприятий отрасли.

Работу Корсовета завершил Круглый стол, на котором были обсуждены вопросы применения технических устройств контроля режимов труда и отдыха водителей.

Николай Зайцев



НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

**Николай Асаул дал
оценку законопроекту
о регулярных
межрегиональных
перевозках пассажиров
и багажа**

Заместитель Министра транспорта РФ Николай Асаул провел 6 марта в «РИА Новости» пресс-конференцию в рамках общественного обсуждения проекта федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ».

Проект федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам...» был разработан в развитие Федерального закона «О защите конкуренции» в сфере перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом. По словам Асаула, законопроект направлен на установление правовых основ единого рынка транспортных услуг, приведение системы управления пассажирским транспортом в соответствие с условиями рыночной экономики.



«Сегодня в Российской Федерации действует около 7 тыс. межрегиональных автобусных маршрутов, по которым на регулярной основе ежегодно перевозится более 200 млн. пассажиров, – сказал замминистра транспорта. – В условиях сложившейся правовой неопределенности в ряде субъектов приняты нормативные правовые акты, которыми устанавливается собственный порядок организации регулярных перевозок по межрегиональным маршрутам».

В настоящее время на федеральном уровне не установлен перечень оснований для отказа в открытии, изменении и закрытии такого маршрута. В результате рассмотрение соответствующих предложений, поступающих от хозяйствующих субъектов, необоснованно затягивается или вообще игнорируется, а само решение об отказе принимается исходя из субъективных оценок региональных властей без учета потребностей в таких перевозках жителей других регионов, отметил Асаул.

Кроме того, по словам замминистра, создаются необоснованные административные барьеры, позволяющие органам государственной власти субъектов Российской Фе-

дерации игнорировать предложения хозяйствующих субъектов об открытии новых межрегиональных маршрутов, что препятствует развитию рынка транспортных услуг в соответствии с растущим спросом населения.

Единственным выходом из сложившейся ситуации, как считает Николай Асаул, является принятие федерального закона, устанавливающего требования к индивидуальным предпринимателям и юридическим лицам, обслуживающим межрегиональные маршруты, определяющего процедуры установления, изменения, отмены межрегионального маршрута, перечень оснований для отказа в установлении, изменении межрегиональных маршрутов.

Законопроектом предлагается ввести в обращение новый документ – свидетельство об осуществлении перевозок по конкретному маршруту. В таком свидетельстве, выдаваемом на 5 лет, будут отражаться сведения о перевозчике, осуществляющем такие перевозки, а также карты межрегионального маршрута на каждое транспортное средство, предусмотренное для обслуживания межрегионального маршрута. Карта межре-

гионального маршрута выдается на каждое транспортное средство, предусмотренное для обслуживания межрегионального маршрута, с указанием государственного регистрационного знака транспортного средства с целью недопущения случаев замены подвижного состава, качественные и тех-

нические характеристики которых ниже требуемых и ранее заявленных.

Принятие законопроекта, по мнению замминистра, позволит исключить коррупционные факторы, связанные с организацией межрегиональных маршрутов и допуска хозяйствующих субъектов к перевозкам по таким марш-

рутам, обеспечить развитие сети межрегиональных маршрутов в соответствии с платежеспособным спросом населения. «Реализация законопроекта не повлечет за собой каких-либо отрицательных социально-экономических, политических, юридических и иных последствий», – заявил Николай Асаул.

НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Николай Асаул встретился с экспертами «Открытого Правительства»

30 марта заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул провел встречу с экспертами с наивысшим рейтингом, которые приняли участие в общественной экспертизе проекта федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам» на сайте «Открытое Правительство».

Законопроект по числу голосований (5360) занимает сегодня 1 место среди всех законопроектов на официальном сайте открытой экспертизы социально-значимых законопроектов, инициируемых Правительством Российской Федерации, опережая более чем в 2 раза законопроект «О контроле за расходами» и в десятки раз другие законопроекты.

Скорее всего, в доработанном законопроекте найдут отражение такие конструктивные предложения экспертов как необходимость ведения реестра автовокзалов и автостанций (в т.ч. определение термина автостанции), возможность пролонгации маршрута по завер-

шении пятилетнего периода, обязанность размещения реестра не только в электронном виде, но и в бумажном.

На встречу с замминистра были приглашены эксперты транспортной отрасли, в том числе представители НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» и НП «Развитие автовокзалов страны»: первый заместитель генерального директора ГК «Русские Автобусные Линии» Антон Левятов, вице-президент НП «Развитие автовокзалов стра-

ны» Валерий Зайцев, а также Фэния Хакимова – президент ОАО «Автовокзалы и автостанции Самарской области» и другие.

Николай Асаул подчеркнул, что, несомненно, законопроект будет корректироваться и после принятия, по результатам его практической апробации, и предложил экспертам продолжить работу с центральным аппаратом и региональными филиалами Агентства автомобильного транспорта, которое будет вести данный реестр.





**Игорь Левитин:
Бизнес осознанно
нарушает требования
безопасности
перевозок**

14 марта 2012г. состоялось расширенное заседание Коллегии Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

На коллегии подведены итоги работы Службы за минувший год, рассмотрены вопросы совершенствования контрольно-надзорной деятельности, состояния безопасности в транспортной отрасли и определены задачи на 2012г.

В работе коллегии приняли участие министр транспорта Российской Федерации Игорь Левитин, его заместители, директора департаментов Минтранса России, руководитель Федеральной службы по над-

зору в сфере транспорта Александр Касьянов, представители Аппарата Правительства Российской Федерации, Государственной Думы, Генеральной Прокуратуры, ФСБ и МВД России, Общественного Совета Ространснадзора и руководители ведущих предприятий и организаций транспортной отрасли.

С отчетным докладом выступил руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, председатель коллегии Александр Касьянов. В своем выступлении он назвал 2012г. тяжелым в вопросах обеспечения безопасности пассажиров на транспорте.

Произошедшие на всех видах транспорта катастрофы показывают, что их главной причиной является осознанное нарушение бизнесом установленных требований к обеспечению безопасности с целью получения максимальной прибыли. Министр дал оценку работы транспортного комплекса за прошедший год, обозначил проблемы, которые связаны с низким размером штрафов, несовершенством нормативно-правовой базы и юридической подготовки инспекторского состава.

Коллективу Службы была поставлена задача максимально оградить пользователей транспортных услуг от потенциальных и реальных угроз их жизни и здоровью, направив усилия на выявление и устранение системных причин нарушения законодательства Российской Федерации.

Министру транспорта Российской Федерации Игорю Левитину были продемонстрированы функциональные возможности мобильного пункта контроля и надзора, созданного в рамках реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте.

По материалам Ространснадзора

Новости

10 стран Европы признали новую форму российского талона ТО

По итогам рассмотрения обращения Министерства транспорта РФ, направленного в адрес Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, 13 мар-

та странами-участницами ЕЭК ООН (Финляндия, Эстония, Республика Казахстан, Королевство Нидерланды, Украина, Республика Беларусь, Болгария, Румыния, Венгрия, Аландские острова) признана новая форма талона технического осмотра транспортных средств, утвержденная Приказом Мин-

транса России от 21.11.2011г. № 290.

Об этом Минтранс России уведомила директор отдела транспорта ЕЭК ООН г-жа Ева Молнар. Теперь при автомобильных перевозках в указанные страны перевозчикам нет необходимости оформлять международный сертификат технического осмотра.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В МОСКВЕ

«Перспективы развития общественного транспорта в Москве» – в пресс-конференции с такой темой, состоявшейся в Москве, приняли участие руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Максим Ликсутов, генеральный директор Московской кольцевой железной дороги Михаил Хромов и первый заместитель генерального директора ОАО «Московская кольцевая железная дорога» Алексей Зотов.

Участникам была представлена презентация проекта развития Московской кольцевой железной дороги.

В этом году начнется строительство 51 транспортно-пересадочного узла (ТПУ), в том числе и на Малом кольце Московской железной дороги (МК МЖД), рассказал руководитель столичного департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов.

Четыре ТПУ на МК МЖД будут представлять собой здания

наподобие того, что открылось в прошлом году у северного выхода из метро «Планерная» на Северо-западе столицы. Только, в отличие от него, новые ТПУ станут местом, где пассажиры смогут пересесть в вагон столичной подземки не из автобуса, а из вагона городской электрички. По словам руководителя департамента, построены пересадочные узлы будут на остановочных пунктах МК МЖД – «Сити», «Кутузовская», «Спортивная», «Площадь Гагарина».

Напомним, власти Москвы и руководство РЖД в 2008г. подписали соглашение о совместной реализации проекта «Реконструкция и развитие Малого кольца Московской железной дороги», согласно которому, кольцо, по которому на сегодняшний день курсируют исключительно грузы, будет переоборудовано под пассажирские перевозки. По словам Максима Ликсутова, движение по железной дороге откроется уже в 2014г., а в 2015 перейдет на полный график работы.

Предполагается, что электропоезда будут ходить с пятиминутным интервалом, однако вскоре это время удастся сократить до 1,5–2 минут.

Остальные 47 ТПУ, которые появятся в столице, на начальном этапе планируется сделать плоскостными, то есть ограничиться установкой остановочных павильонов, дорожными знаками и разметкой. Какая-то часть из этих пересадочных узлов потом превратится в капитальные сооружения. Но сколько их будет точно, пока не решено.

По вопросу об интеграции автовокзалов, автостанций и легальных междугородных и межсубъектных перевозчиков в данный проект, заданному представителями некоммерческих партнерств «ЕТС «Российские Автобусные Линии» и «Развитие автовокзалов страны», глава департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г.Москвы Максим Ликсутов пояснил, что при проектировании каждого транспортно-пересадочного узла будут учитываться все легальные и добросовестные перевозчики, и они на равной основе получат доступ к инфраструктуре транспортно-пересадочных узлов.



Максим Ликсутов

Михаил Хромов



Михаил Хромов: Реконструкция МКЖД даст региону полноценную транспортную скоростную систему

Реконструкция Московской кольцевой железной дороги и создание современной системы пассажирских перевозок является существенным вкладом в решение транспортной проблемы Москвы. Выполнение мероприятий, предусмотренных «Генеральной схемой развития Московского железнодорожного узла», позволит максимально эффективно использовать инфраструктуру железнодорожной сети, значительно снизить транспортную напряженность в Москве и Подмосковье, создать схему железнодорожного сообщения, отвечающую современным условиям, в том числе организацию городского пассажирского движения на Малом кольце Московской железной дороги. О ходе подготовки к

реализации Комплексного инвестиционного проекта «Реконструкция и развитие Малого кольца Московской железной дороги» рассказал генеральный директор ОАО «МКЖД» Михаил Хромов.

– Михаил Борисович, расскажите, пожалуйста, о планах по реализации проекта, основных этапах.

– В соответствии с утвержденным рабочей группой Координационного Совета Правительства Москвы и ОАО «РЖД» графиком, завершение работ по реконструкции и развитию инфраструктуры нового транспортно-пересадочного контура запланировано на IV кв. 2015г. К этому времени на МКЖД будет построено 30 (31) остановочных пунктов, из которых 19 транспортно-пересадочных узлов (ТПУ): 12 – с пересадкой на метрополитен, 6 – на радиальные направления и один будет обеспечивать оба вида одновременно.

Если говорить о ближайших планах, то в настоящее время ведутся предпроектные работы. Со второй половины 2012г. планируется начать строительно-монтажные работы по реконструкции железнодорожной инфраструктуры. Проектированием ее занимаются профильные отечественные НИИ, которые также ведут планировку территорий и подготовку документации для строительства транспортно-пересадочных узлов (ТПУ).

Реализация проекта запланирована следующим образом: в 2013г. предполагается продолжение строительства инфраструктуры, включая третий главный путь и электрификацию всего кольца, продолжение

проектных и начало строительных работ по ТПУ. К концу 2015г. планируется завершение реконструкции инфраструктуры, строительства 30 остановочных пунктов и запуск кольцевого пассажирского движения с размерами движения электропоездов 100 пар (28 составов) (справочно: составностью от 5 до 10 вагонов, в зависимости от пиков нагрузки).

– Движение начнется на всем кольце сразу или на определенных участках?

– Этот вопрос неоднократно рассматривался на совместных координационных советах Правительства Москвы и ОАО «РЖД» с участием причастных организаций. В связи с тем, что реализация проекта влечет за собой целый комплекс мероприятий по адаптации городской инфраструктуры, в том числе по реконструкции автомобильных путепроводов и эстакад, принято решение по запуску кольцевого движения на МКЖД к концу 2015г. При такой реализации город получит полноценную транспортную скоростную систему и ощутит комплексный эффект от запуска движения по кольцу.

– Малое кольцо существует еще с 1908г., насколько это облегчает реализацию проекта?

Безусловно, в самом названии проекта заключена его суть – реконструкция. На некоторых участках кольца имеются отдельно стоящие элементы инфраструктуры, большая их часть – выявленные объекты культурного наследия. Совместно с Мосгорнаследием ведется работа по определению статуса и границ охранных зон этих объектов.

– Какова общая стоимость проекта?

– На разработку проектной документации в прошлом году ОАО «РЖД» направила 800 млн руб. Учитывая колоссальную капиталоемкость проекта, предполагается предоставление средств из федерального бюджета в рамках оказания господдержки на развитие Московского железнодорожного узла. Так, всего на реконструкцию ж/д инфраструктуры МКЖД, по предварительным расчетам, только в 2012–2014 гг. планируется направить около 37 млрд. руб. Точная стоимость проекта определится после завершения проектных работ в ноябре 2012г.

– Для каждого пункта МКЖД разработают свой уникальный проект ТПУ. Что это такое?

Прежде всего, это структура ТПУ – она в каждом узле

уникальна. А в архитектурных решениях, конечно, хотелось бы добиться определенного образного единства станций и ТПУ.

– Будут ли переходы обеспечены различными системами автоматического перемещения, например, лентами эскалаторов, «движущимися тротуарами»?

Да, конечно. В местах перепадов высот будут предусматриваться эскалаторы и лифты для маломобильных групп населения, а в длинных переходах с высоким пассажиропотоком возможно применение траволаторов.

– На территории транспортно-пересадочного узла будут представлены лишь предприятия и организации, связанные с обслуживанием пассажиров. Как будет

окупаться обслуживание этих территорий?

– Непосредственно на территории ТПУ коммерческой застройки не планируется, однако в прилегающих к транспортно-пересадочным узлам территориях возможно развитие объектов под коммерческую деятельность.

– Принято ли решение по подвижному составу?

– После утверждения технических требований ОАО «МКЖД» в ближайшее время приступит к проведению конкурса на выбор компании-производителя подвижного состава. В настоящее время ВНИИЖТ по заказу МКЖД дорабатывает технические требования к подвижному составу для организации пассажирских перевозок на кольце.

– Спасибо, Михаил Борисович!

Транспортно-пересадочный узел

ТПУ - это общественное пространство, объединяющее несколько терминалов, в которых осуществляются пересадки пассажиров между различными видами транспорта.

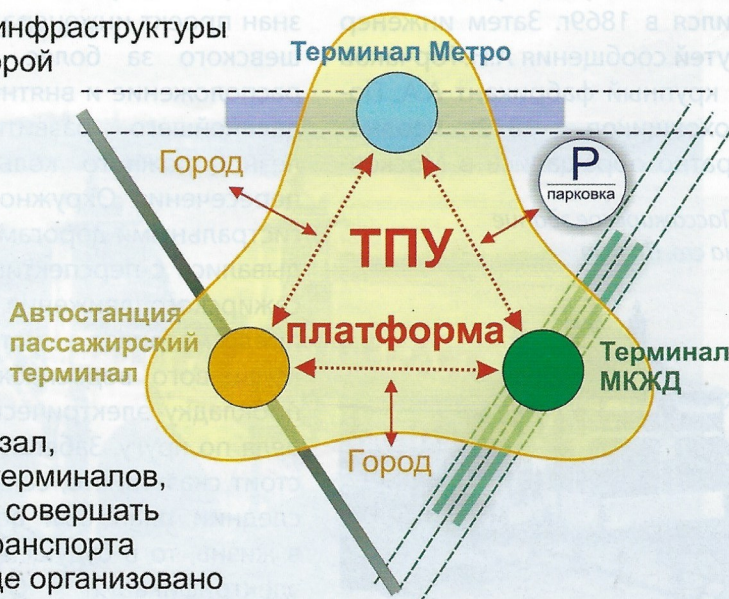
Терминал - это часть транспортной инфраструктуры по обслуживанию пассажиров, в которой осуществляется контроль доступа

Терминал может включать в себя: кассовый блок, турникетный зал, места ожидания, различные виды информации, услуги и т. д.

Терминалы в ТПУ соединены между собой и с городом пешеходными связями разного уровня:

- открытые (проходы)
- крытые (навесы)
- закрытые (в неотапливаемых ограждающих конструкциях)
- теплые (в отапливаемых ограждающих конструкциях)

Конкурс - это единый пассажирский зал, объединяющий один или несколько терминалов, в котором удобно ориентироваться и совершать пересадки между разными видами транспорта в комфортной и безопасной среде, где организовано комплексное обслуживание пассажиров.





Дороге быть...

Идея строительства Московской Окружной железной дороги возникла в конце XIX – начале XX вв.

Это был период промышленного подъема: Москва превратилась в крупнейший железнодорожный узел России, в который сходились 10 радиальных направлений.

В столицу стекались транзитные грузы со всех концов страны, и в городской тесноте постоянно возникали заторы. Для упрощения и удешевления перевозок решено было проложить кольцевую железную дорогу с большой пропускной способностью – двухколейную (в то время железнодорожные полотна были в основном однокольными).

Первый такой проект московского купца Сушкина появился в 1869г. Затем инженер путей сообщения А.Н. Горчаков и крупный фабрикант А.А. Пороховщиков с 1872г. неоднократно обращались в Москов-

скую Городскую Думу, в Министерство Путей Сообщения с вариантами постройки кольцевой железной дороги на паровой тяге вокруг Москвы.

7 ноября 1897г. на Особом совещании с участием Николая II было принято решение приступить к сооружению Московской Окружной железной дороги.

Для решения технических вопросов при Министерстве Путей Сообщения создали Комиссию, которую возглавил заместитель министра В.А. Мясоедов-Иванов. Вскоре, 7 августа 1898г., последовало «Высочайшее соизволение» на проведение исследований и составление проекта железнодорожного кольца.

Инженерным Советом МПС было рассмотрено 11 вариантов трассы, лучшим был признан проект инженера П.И. Рашевского за более удачное расположение и внятный план дальнейшего развития железнодорожного кольца. Все пересечения Окружной с магистральными дорогами закладывались с перспективой пассажирского движения, проект предусматривал устройство кольцевого водоснабжения и прокладку электрического кабеля по кругу. Забегая вперед, стоит сказать, что, если бы последний план был воплощен в жизнь, то в будущем вопрос электрификации Окружной не стоял бы так остро.

С учетом важности поставленной задачи, 31 декабря 1899г. образовали «Особое Соевещание» с широчайшими полномочиями, в его состав вошли: Министр финансов, Министр путей сообщения, Военный министр, управляющий и Государственный контролер.

В феврале 1900г. высокопоставленные чиновники пришли к заключению: «Признать сооружение Московской Окружной железной дороги в два пути с полным оборудованием, товарными и сортировочными станциями необходимым, с тем, чтобы эта дорога была построена вне пределов города, но на расстоянии не свыше 8–10 верст от него расположением, и на средства казны!».

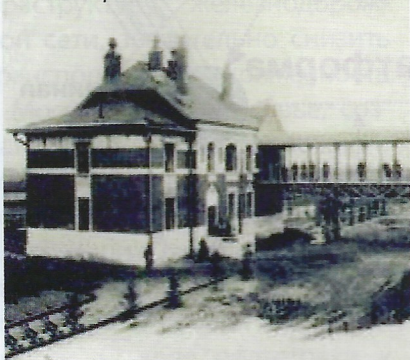
Окончательную смету на строительство Государственный Совет утвердил в сумме 38,6 млн руб.

Будущая дорога пересекала около 100 участков различных ведомств, церковных и монастырских земель. Предполагалось снести 160 жилых домов, крестьянские избы и дачи, 465 заведений и торговых промышленных предприятий. Было отчуждено около 1000 десятин земли.

Начало пути...

Официально строительство Окружной дороги началось 3 августа 1903г. На ее сооружении работало около 1300 чело-

Пассажирское здание на ст. Пресня



век, затем постепенно это число возросло вдвое.

Японская война в 1904г. вызвала немало опасений, но Министерство Путей Сообщения своевременно выделило 12 млн руб. на возведение крупных мостов через Москву-реку и другие плановые объекты.

Первый участок – 7 верст – построили в конце лета 1904г., это был перегон от Павелецкой линии к станции «Канатчиково».

Значительные объемы земляных работ предстояло выполнить на юго-западе кольца. Для того, чтобы избежать крутые подъемы, Окружную пришлось проложить по высокой насыпи через низменные Лужники, вдоль городского вала, мимо Новодевичьего монастыря. Для площадки станции «Воробьевы горы» требовался грунт – свыше 150 тыс. кубических сажен земли. Чтобы перевезти такое количество грунта, инженером Городской Управы Карлом Лембке был построен прочный временный деревянный мост на 33-й версте будущей Окружной железной дороги через

Москву-реку длиной в 130 сажен. Сооружение простояло 3 года (до 1906г.), после чего его заменили металлическим арочным мостом по проекту инженера Л.Д. Проскуракова.

К августу 1907г. закончили укладку второго пути, обследовали мосты и путепроводы, станционные здания, паровозное депо в районе станции «Лихоборы». Высокая комиссия, изучив состояние дел, приняла решение: открытие дороги перенести на лето 1908 г.

Ко времени окончания строительства Окружная железная дорога представляла собой огромное замкнутое кольцо протяженностью 54 км., охватывавшее территорию Москвы и ее пригородов общей площадью около 85 кв.км.

В 1908г. вдоль Московской кольцевой железной дороги образовалась новая городская граница, которая 23 мая 1917г. официально была признана границей Москвы. В рамках проекта «Окружная железная дорога» дополнительно построили 22 соединительные ветви со всеми радиальными

ветками железной дороги, сходящимися в Москву.

Отсчет верст Окружной дороги начинался от точки ее пересечения с Николаевской железной дорогой, по часовой стрелке. Сразу «под ключ» благоустроили 14 станций, 2 останочных пункта («Потылиха» у Николаевского моста и «Военное поле», близ Ходынских военных лагерей) и один телеграфный пост («Братцево»).

Интересна особенность Окружной железной дороги: все пассажирские здания, построенные по индивидуальному творческому замыслу, расположены внутри кольца, со стороны центра города, а товарные платформы, пакгаузы, станционные пути – с внешней стороны. По словам архитектора Петра Рашевского: «Московская Окружная железная дорога, разумеется, должна служить к украшению Москвы, а не безобразить ее».

К лету 1908г. по кольцу в сутки ходило две пары товарно-пассажирских поездов; таким образом, персонал дороги приобретал практический навык организации движения.

Сооружения Московской окружной железной дороги





Павильон станции «Пресня»

С 1 июля 1908г. Московская Окружная железная дорога перешла со всеми ее соединительными ветвями в ведение Управления Николаевской железной дороги. Был издан «Приказ по Николаевской железной дороге (С-Петербург, июля 16 дня 1908г. № 174.) Об открытии движения по Московской Окружной железной дороге», в котором говорилось следующее: «В 12 часов ночи, с 19 на 20-ое сего июля на Московской Окружной дороге, как по кольцу, так и по соединительным ее ветвям, открывается движение пассажирских и товарных поездов, согласно летнему расписанию, утвержденному с 20 июля по 15 октября сего года..».

Для торжественного открытия была избрана станция «Серебряный Бор», расположенная в сосновом бору, недалеко от офицерских летних квартир при Ходынских лагерях.

Состав гостей соответствовал важности события. В церемонии участвовали: министр путей сообщения – генерал-лейтенант Н. К. Шаффаузен-Шенберг-Эк-Шауфус, Московский генерал-

губернатор С. К. Гельшельман, председатель строительного комитета Окружной железной дороги В. Н. Коковцев, Московский Городской глава Н. И. Гучков, начальник Николаевской железной дороги И. А. Турцевич и многие другие.

После молебна митрополит Владимир окропил путь и паровоз «Ов-1007» с вагонами. Наступил долгожданный момент: супруга генерал-губернатора перерезала серебряными ножницами широкую зеленую ленту, и первый поезд неспешно тронулся в путь.

Для пассажирского движения оборудовали 9 станций: «Лихоборы», «Серебряный Бор», «Военное Поле», «Канатчиково», «Кожухово», «Черкизово», «Белокаменная», «Владыкино» и «Воробьевы Горы». В московских газетах начали печатать расписание движения поездов. Тариф за проезд был установлен довольно высоким: по 20 копеек за перегон, что в итоге за маршрут по всему кольцу составляло 3 руб. 40 копеек. В результате подобного расчета выручка оказалась мизерной – со времени открытия дороги и до конца сентября 1908г. едва насчитали 132 руб. Пустые поезда оказались гонять нерентабельно, и вскоре было объявлено, что на «Московской Окружной железной дороге прекращено движение пассажирских поездов ввиду полного отсутствия пассажиров». Так, с 10 октября 1908 г. на кольцевой железной дороге существовало только товарное движение и тем самым обеспечивалась бесперебойная работа железных дорог Московского узла. Время нахождения вагонов в пути сократилось в 3 раза (до 1,5 суток), что

давало в год экономию 36 млн руб., а эта сумма являлась стоимостью сооружения самой дороги. Многие выгоды нового кольца просто не поддавались точному расчету. Годовой грузооборот Московского железнодорожного узла в 1909г. составлял 1 млрд пудов.

Средняя скорость движения, согласно техническим условиям, равнялась 20 верстам в час для товарных и 22 верстам в час для пассажирских поездов.

Максимальная пропускная способность дороги определялась в 96 пар поездов в сутки – транзитных и местных товарных.

С мая 1909г. по распоряжению Министерства Путей Сообщения на кольцевой железной дороге восстановили и пассажирское движение, тарифы для горожан были весьма понижены. Вместо прежних 3 руб. за полный проезд по Окружной стали взимать лишь 50 копеек (в вагонах 3 класса). Количество пассажирских поездов увеличили до 8 пар в сутки.

Военные годы...

В годы первой мировой войны по дорогам Московского железнодорожного узла на фронт шел основной поток грузов из тыловых военных округов, оборонных предприятий Урала и Поволжья.

В 1915г. был рассмотрен вопрос об уменьшении загрузки узла, принято решение уложить на станциях «Лефортово», «Серебряный бор», «Воробьевы горы», «Москва 1», «Люблино-Сортировочная» «возможно больше количество путей». В результате удалось не допустить скопления санитарных поездов в ожидании очередей разгрузки или погрузки. Тогда



Паровоз Эр-774-38

же стали широко применяться погрузочно-разгрузочные работы в ночное время.

Революционный 1917г. отрицательно сказался на состоянии железнодорожного хозяйства. Самые технически оснащенные дороги Московского узла работали лишь на третью часть своих возможностей.

В годы Гражданской войны железные дороги России были в тяжелейшем кризисе: не хватало материалов и топлива, сокращалось поступление нового подвижного состава, а существующий паровозный парк находился в изношенном состоянии.

Переход страны к мирному хозяйственному строительству начинался в обстановке крайней разрухи. В 1922г. правительство приняло декрет «О применении на транспорте начал хозяйственного расчета», что восстанавливало принцип материальной заинтересован-

ности и личной ответственности работников транспорта.

Сотрудники Московской железной дороги внесли значительный вклад в индустриализацию страны, активно участвуя в реконструкции и модернизации железнодорожного транспорта, стали инициаторами многих полезных начинаний (увеличение пробега локомотива за счет форсировки котла паровоза, метод кольцевой езды и др.). В депо «Москва-Сортировочная» в 30-е годы работала первая женщина-машинист З. П. Троицкая.

Во время Великой Отечественной войны московские железнодорожники оказали большую помощь фронту. Осенью 1941г. Москва готовилась встретить врага на своих улицах. Тысячи москвичей вышли на строительство «огневых точек и баррикад». Необходимо было создать 3 рубежа обороны, и первый – на окраинах

вдоль Окружной железной дороги.

На средства рабочих и служащих Московской Окружной железной дороги построили бронепоезд «Москва» для Советской армии.

Героически выдержала Окружная и трудную военную нагрузку. Дорога неоднократно подвергалась бомбежкам вражеской авиации, но бесперебойно обеспечивала фронтовые и городские перевозки.

В наступивший послевоенный восстановительный период уверенно наращивались темпы транспортировки грузов, росла длина соединительных ветвей, общая их протяженность превысила 66 км.

Из прошлого в настоящее...

В начале работы Московской Окружной железной дороги эксплуатировались маломощные

паровозы серии ОВ («овечки»), в последующие годы на смену им пришли более мощные – серии «Э». В 1958г. парк локомотивов составили тепловозы; построили цех их подъемочного ремонта, вновь создали цеха: аккумуляторный, топливной аппаратуры, ремонта компрессоров, установки для реостатных испытаний тепловозов и другие.

Примитивным вначале было и вагонное хозяйство. Лишь на станциях «Лихоборы» и «Канатчиково» находились 2 вагоноремонтных отделения. Ремонтировались вагоны на открытых путях станций, затем в пунктах «Лихоборы» и «Бойня» создали вагонные участки. Так, в 1948г. вагоноремонтное депо на станции «Бойня» было преобразовано в механическо-ремонтный завод, а вагонное депо «Лихоборы» постепенно расширялось и развивалось, в 1952–1953гг. был разработан прогрессивный узловый метод капитального ремонта двухосных вагонов, который позволил резко сократить сроки реконструкции.

С 1971г. вступила в строй новая станция «Москва – Южный порт». На ней также были открыты база для ремонта вагонов, оборудованы ремонтные пути. Позже, в 1983г., там построили крытый цех текущего (отцепочного) ремонта вагонов. Для обслуживания и содержания путевого хозяйства создали 2 дистанции пути: Лихоборскую и Угрешскую. В 1952г. на дистанции «Лихоборы» заработала путевая дорожная машинная станция (ПДМС). В 1986г. все эти 3 путейские организации были объединены в одну, получившую название Московско-Окружная дистанция пути.

Постепенно шло улучшение технического состояния путевого хозяйства. Вместо деревянных шпал стали применяться железобетонные, путь начали укладывать на щебеночное основание. С 1960г. появились рельсовые плети длиной 800 метров, так называемый бесстыковой путь. К восьмидесятым годам на всех главных направлениях были уложены железобетонные шпалы на щебеночном основании, тогда

же началась укладка на них стрелочных переводов.

Искусственных сооружений на Московской Окружной железной дороге 120, в том числе 4 больших уникальных моста через Москву-реку: Краснолужский, Андреевский, Даниловский, Дорогомиловский, 2 средних моста через реки Яуза и Лихоборка. Кроме мостов, кольцо пересекают 44 железнодорожных путепровода, 30 автодорожных путепроводов, 20 малых искусственных сооружений.

После ввода в эксплуатацию Московской Окружной дороги, ее оборудовали устройствами механической централизации стрелок и сигналов. Движение поездов осуществлялось путем телеграфного способа общения. Позже он был заменен более прогрессивной станционной и путевой полуавтоматической блокировкой.

В 1954г. началось внедрение новейшей в то время маршрутно-релейной централизации для стрелок и сигналов. Управление ими производилось с поста электрической централизации дежурным, что позволило в десятки раз увеличить пропускную способность движения поездов. К 1973г. все станции кольца подверглись реконструкции с внедрением электрической централизации стрелок и сигналов.

Во второй половине восьмидесятых годов Информационно-вычислительный центр был оборудован электронно-вычислительной техникой, в результате чего появились автоматизированные рабочие места, центры фирменного транспортного обслуживания.

К 2008г. 54-километровая трасса Малого кольца имела



Станция «Лихоборы»

17 станций, локомотивное и вагонное депо, дистанции пути, сигнализации и связи, энергоснабжения.

Год юбилейный...

Малое кольцо – сложное инженерное сооружение, аналогов которому нет на других стальных магистралях мира. Это многогранное и многофункциональное хозяйство: 200 производственных зданий, 47 постов ЭЦ. Протяженность искусственных сооружений – 11,2 км, и каждое из них уникально – представляет собой инженерные комплексы, включающие, помимо железнодорожных обустройств, городскую нагрузку: пропуск пешеходов, судходную сигнализацию, архитектурную подвеску.

Московская железная дорога готовится отметить 100-летие движения по Малому окружному кольцу.

К этому событию приурочено создание скульптурной композиции, посвященной вековому юбилею.

Стелу доставили из Солнечногорска и установили около депо «Лихоборы» на севере столицы. Именно эта станция когда-то была центром Окружной дороги. Там построено локомотивное депо на 12 паровозов и малые мастерские.

Композиция состоит из нескольких архитектурных форм.

По словам архитектора С.А. Щербакова, здесь символически изображена Москва в виде Кремля и кольца и окружающая ее железная дорога, где идут 2 состава – один пассажирский, другой товарный. По замыслу архитектора стелу украсит ограждение в виде железнодорожных рельс и колес, внутри каждого из которых

будут помещены 14 станций с своим первоначальным виде.

Рельефные изображения изготовили по фотографиям прошлого века. Рядом с основной стелой установили бронзовые модели тепловоза и паровоза. Именно такой транспорт использовался на Малом кольце 100 лет назад. Юбилейные торжества прошли в преддверии Дня железнодорожника.

Перспективы будущего...

Серьезные транспортные проблемы г.Москвы заставили вернуться к вопросу организации пассажирских перевозок в 1997г., когда на совещании МПС РФ и Правительства Москвы был подписан совместный протокол по вопросу реконструкции Малого кольца для организации городского пассажирского движения с сохранением грузовых потоков.

В разработанное технико-экономическое обоснование вносились многочисленные поправки, но главный вопрос оставался нерешенным: Малое кольцо электрифицировано не полностью, что является серьезным препятствием для организации перевозок жителей города; не существует и должной инфраструктуры: станций, платформ, пересадочных пунктов. Также движение пассажирских составов значительно усложнит работу многих столичных предприятий, пользующихся услугами железной дороги.

Все эти вопросы требовали решения, поэтому 1 октября 2007г. Правительством Москвы и ОАО «РЖД» было подписано соглашение, предусматривающее совместную реализацию в 2007–2009гг. проекта реконструкции первоочередного



Памятная стела в честь 100-летия открытия движения по Малому кольцу МЖД

участка Малого кольца Московской железной дороги «Пресня-Канатчиково» с выходом на Павелецкое направление.

Сложную транспортную ситуацию столицы нельзя разрешить без ряда мероприятий, связанных с реконструкцией и переустройством Московской кольцевой железной дороги (МКЖД).

Город Москва – сложившийся транспортный узел, в который приходят радиальные направления, заканчивающиеся на железнодорожных вокзалах, где пассажиры пересекаются на метро, трамваи, автобусы. Перспективная задача столицы – это превращение пригородного движения в пригородно-городское.

В соответствии с принятыми Мэром Москвы С.С. Собяниным и президентом ОАО «РЖД» В.И. Якуниным решениями по организации пассажирского движения на МКЖД, начата работа по реконструкции и развитию кольца.

Проект предусматривает интеграцию нового пассажирского контура в существующую транспортную систему, обеспечиваю-

щую удобную взаимосвязь с наземным городским транспортом и метрополитеном. Запуск проекта позволит разгрузить движение мегаполиса, связав все системы в единое целое.

Окружная железная дорога станет наземным расширением метро.

Перед Правительством Москвы и ОАО «РЖД» также поставлена задача по выводу транзитного грузового движения на БМО и оптимизации сохраняемых объемов для нужд города.

В настоящее время...

На сегодняшний день для создания нового облика Москвы предприняты следующие шаги:

Правительством Москвы и ОАО «РЖД» были подписаны:

- соглашение о совместной реализации комплексного инвестиционного проекта «Реконструкция и развитие Малого кольца Московской железной дороги»;
- договор о намерениях создания совместного дочернего предприятия ОАО «МКЖД».

23 июня 2011г. с целью реализации комплексного подхода к реализации проекта «Реконструкция и развитие Малого кольца Московской железной дороги» учреждена совместная компания Правительства Москвы и ОАО «РЖД». Проект МКЖД будет реализован в соответствии с утвержденным Правительством Москвы и ОАО «РЖД» бизнес-планом и технико-экономическим обоснованием.

С целью обеспечения комплексного подхода к реализации проекта по заказу Москомархитектуры разработана Программа реорганизации и ком-

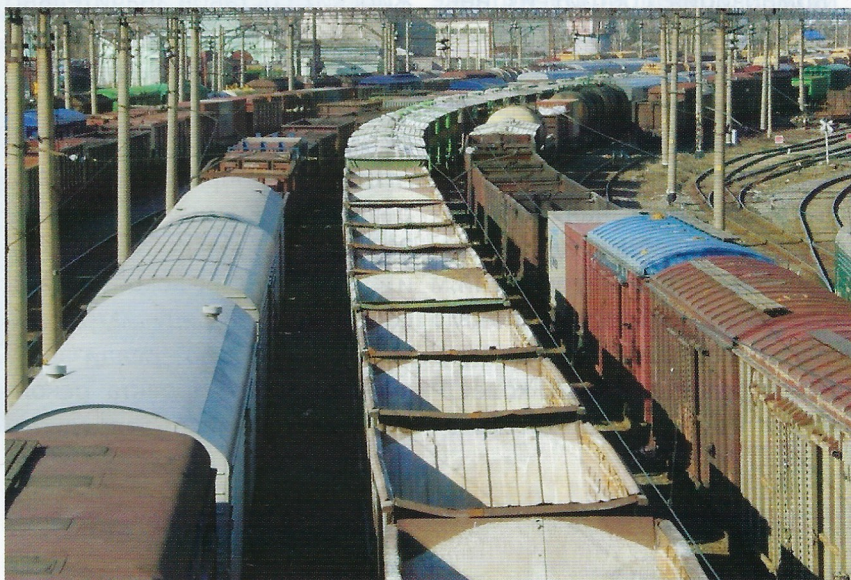


СХЕМА ЛИНИЙ СКОРОСТНОГО ТРАНСПОРТА МОСКВЫ



плексного благоустройства территорий, прилегающих к Московской кольцевой железной дороге.

По материалам пресс-службы МКЖД



ВОКЗАЛЬНЫЕ ВОЙНЫ

Выпуски региональных новостей радуют жителей Курска показом презентаций широко-масштабного проекта по реконструкции Привокзальной площади. Ухоженный и современный вид этой «визитной карточки» любого города, фонтан, автостанция... Но странное дело: курян отнюдь не радуют обещанные перспективы. Красота и удобство не нужны? Нужны. Только не такие, как предлагает инициатор переделки городской привокзальной территории ОАО «РЖД-Трансфер». Потому что переделка эта грозит оказаться в буквальном смысле переделом.

О своем появлении в Курске московское ОАО «РЖД-Трансфер» заявило сравнительно недавно, хотя на официальном сайте компании не первый день размещен проект реконструкции городского железнодорожного вокзала и прилегающих к нему территорий. Согласно этому проекту, москвичи на радость пассажирам хотят открыть на Привокзальной площади еще и автостанцию – сошел человек с поезда, сел в автобус и без проблем доехал до места назначения. Сайт, как и руководство компании, умалчивает лишь об одном: строительство автостанции в этом месте запрещено законом, поскольку оно планируется... прямо под окнами многоквартирных домов. Пункт 7.1.12 СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» говорит о том, что автовокза-

лы и автостанции относятся к III классу опасности, а это значит, что для таких объектов устанавливается санитарно-защитная зона в размере не менее 300 метров от жилых домов. Так что одно из двух: либо наличие объектов жилого назначения в данной зоне запрещено, либо строительство автостанции исключается. Второй вариант, как успели заметить куряне, ОАО «РЖД-Трансфер» не устраивает.

Лакомый кусочек земли у вокзала и раньше не давал покоя заезжим владельцам транспортного бизнеса. Последний раз еще год назад жители домов по улице Будко, д.23/18, Привокзальной площади, д. 2 и ул. Вокзальной, д.1 собирали подписи в знак протеста против строительства автостанции под их окнами, осаждали кабинеты чиновников. Тогда им удалось оставить экспансию заезжих перевозчиков. Как оказывается, ненадолго – свято место пусто не бывает, и это самое место

постоянно норовит прибрать к рукам очередной предприимчивый хозяин.

ОАО «РЖД-Трансфер» маскирует цель захвата Привокзальной площади многообещающими картинками проекта и позитивным словом «реконструкция». И вполне возможно, что компания все-таки возведет автостанцию, вопреки протестам граждан и нормативным актам. По документам парковка десятка рейсовых автобусов будет именоваться не автостанцией, а каким-нибудь суперсовременным «мобильным пересадочным узлом». И тогда уж к москвичам никаким законом не подкопаешься – нет в законе подобной формулировки.

А людям придется смириться и дышать выхлопными газами: в большинстве квартир окна выходят именно на Привокзальную площадь. При этом никто не гарантирует, что однажды какой-нибудь автобус не польхнет, как случилось





на Ленинградском Вокзале Москвы, и пламя удастся потушить до того, как оно перекинется на соседние постройки и машины. А еще трудно предположить, что ОАО «РЖД-Трансфер» не поведет себя привычным образом, то есть не установит плату за въезд на Привокзальную площадь, в результате чего под «гребенку» попадает и муниципальный транспорт, и частные маршрутные такси, и автовладельцы. Как уже и произошло, например, в Оренбурге.

Там тоже все начиналось с безобидной презентации проекта по созданию «современных мультимодальных транспортно-пересадочных узлов на базе инфраструктуры железнодорожных вокзальных комплексов», который был готов взвалить на себя добрый помощник оренбуржцев – ОАО «РЖД-Трансфер».

Говоря проще – московские транспортники обещали соединить 2 пассажиропотока, открыв на железнодорожном вокзале автовокзал с продажей билетов на регулярные рейсы и оплатой их банковской картой через Интернет и терминалы.

Всего через несколько месяцев мирная миссия московских гостей растворилась в дым-

ке первой прибыли: «РЖД-Трансфер» в виде дюжины рейсовых автобусов плотно обосновался на территории оренбургского вокзала. О мультимодальном транспортно-пересадочном узле на базе инфраструктуры железнодорожного вокзала никто и не вспоминал. Вместо этого «РЖД-Трансфер» перекрыла проезд всем жителям города.

19 октября 2011г. в оренбургском выпуске газеты «Аргументы и факты» было опубликовано интервью с представителем ОАО «РЖД-Трансфер» из Москвы Николаем Лариным. Запрет на въезд транспортная компания объяснила тем, что ограждала горожан от опасности – ведь на Привокзальной площади велись строительные работы по возведению «современного транспортно-пересадочного узла европейского типа, безопасного и комфортного для пассажиров». Очевидно, в целях ограждения жителей города от опасности быстро встретить и проводить гостей компания установила шлагбаум на прежде бесплатной городской парковке, будку с охранником и перестала пускать на остановку городского транспорта маршрутки, автобусы и даже троллейбусы – за-

плати дань, тогда проедешь. По сути – налицо самовольный захват муниципальной земли, на которой, не имея даже банального договора аренды, беспредельщики наводили свои порядки. При этом у местного транспорта нет иного выхода, кроме как парковаться где попало и как попало, нарушая все возможные правила, создавая аварийные ситуации, препятствуя проезду других машин. Люди идут принцип – лучше я заплачу штраф ГИБДД, чем непонятно с какой стати пополню кошелек «РЖД-Трансфер».

Из интервью с Николаем Лариным видно, как растут аппетиты компании на «золотую» Привокзальную площадь. «РЖД-Трансфер» пообещал перекрыть воздух и таксистам – сделать отдельную стоянку на вокзале, где работать будут только – ЦИТАТА – «проверенные машины, которые соответствуют требованиям нового законодательства. Ведь тоже не секрет, как обманывают пассажиров таксисты: человек только с поезда вышел, а его хватают за рукав и убеждают, что дешевле, чем за 500 руб. до Степного не доехать. Такого больше не будет: приехавший пассажир сможет оплатить поездку на такси в самом вокза-

ле, опять-таки по фиксированным, разумным ценам...». Судя по всему, «РЖД-Трансфер» почувствовал себя хозяином муниципальной собственности, ведь даже после вмешательства прокуратуры и самого губернатора Оренбургской области в ситуацию с платной парковкой общественного транспорта ничего не изменилось.

Прокуратура сделала свое дело – провела проверку, выписала штраф на сумму 10 тыс. рублей, но выгнать их с территории не может.

На днях транспортная прокуратура Оренбурга подала иск в суд с требованием принудительно удалить с площади «РЖД-Трансфер», которое развернуло «реконструкцию» привокзальной площади, не имея на то ни одного документа. А договор с ОАО «РЖД», на который компания постоянно ссылалась, вообще оказался липовым.

Примерное развитие событий, как не трудно догадаться, ждет каждый город, где появляется табличка ОАО «РЖД-Трансфер» за стеклом автобуса. С этим уже столкнулись в Смоленске, Воронеже и ряде других городов.

В Ростове, скажем, никаких суперсовременных комплексов для прибытия-отправления пассажиров «РЖД-Трансфер», как заявлялось на презентациях, не построено. Более того, автобусы «РЖД-Трансфер» подъезжают один за другим на обычные остановки городского транспорта, создавая ощутимые помехи остальным участникам движения. Поразительно, но выделенного места для остановки рейсовых автобусов у «РЖД-Трансфер» нет. Поэтому, практически перегораживая улицу, автобусы стоят, где попало и сколько хотят. Только и это еще не все.

Как подтвердили в Южном Управлении Госавтодорнадзора, никакого согласования об открытии маршрута «Ростов-на-Дону-Москва» и паспорта маршрута у ОАО «РЖД-Трансфер» не имеется. То есть, любое движение автобусов, отмеченных узнаваемыми на всю страну тремя буквами, откровенно незаконно.

Аналогичную информацию можно получить также в госорганах других российских городов, где уже успело «засветиться» «РЖД-Трансфер». Так, Департамент промышленности, дорожного хозяйства и транспорта Смоленской области от 05.03.2012г. № 0550/04 официально сообщает, что «...привокзальная площадь железнодорожного вокзала г. Смоленска не является утвержденным местом отправления и прибытия междугородних автобусов». Департамент про-



ДЕПАРТАМЕНТ
ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА
И ТРАНСПОРТА
СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ
214008, г. Смоленск, пл. Ленина, д. 1
E-mail: depdors@admin.smolensk.ru
тел. (4812) 29-24-41, факс 38-67-06

Вице-президенту Некоммерческого партнерства «Развитие автовокзалов страны»

В.А. Зайцеву

Уважаемый Валерий Анатольевич!

В настоящее время ОАО «РЖД-Трансфер» распространяет информацию о наличии в городе Смоленске автовокзала «РЖД-Трансфер». Это не соответствует действительности. На самом деле ОАО «РЖД-Трансфер» организовало на привокзальной площади железнодорожного вокзала г. Смоленска под видом заказных регулярное отправление автобусов в межобластном сообщении по маршруту «Смоленск – Москва».

Данное место отправления не значится в перечне мест отправления автобусов, утвержденном постановлением Главы города Смоленска от 02.12.2008 г. № 601 «Об утверждении мест отправления пригородных, междугородних и туристско-экскурсионных автобусов на территории города Смоленска», и не соответствует требованиям, предъявляемым к автовокзалам, в том числе:

- отсутствуют платформы прибытия и отправления автобусов, в том числе оборудованные защитными средствами от атмосферных осадков (навесы, козырьки);
- отсутствует комната отдыха водителей;
- отсутствуют места для межрейсового отстоя автобусов, прибывших в город Смоленск;
- отсутствует оборудованное место (смотровая канава или эстакада) для проведения послерейсового технического осмотра проводимого водителем и т.д.

На основании этого Департамент не согласовывает перевозчикам паспорта междугородних маршрутов, отправляющихся с привокзальной площади железнодорожного вокзала г. Смоленска.

Следует учитывать, что в непосредственной близости от железнодорожного вокзала г. Смоленска уже имеется сертифицированный, оборудованный в соответствии с действующим законодательством РФ, автовокзал.

Департамент неоднократно предлагал руководству Смоленского филиала ОАО «РЖД-Трансфер» оформить паспорт межрегионального маршрута «Смоленск – Москва» с отправлением от автовокзала г. Смоленска, но перевозчик данное предложение игнорирует.

Начальник Департамента

Вх № 22 от 09.03.2012

С.И. Триденжкин

мышленности, транспорта, связи и инноваций Воронежской области (письмо от 21.03.2011г. № 01-12-458) бьет тревогу: «...железнодорожный вокзал «Воронеж-1» и привокзальная площадь не являются согласованными с Департаментом местом отправления и прибытия автобусов по межрегиональным и международным маршрутам». Управление инновационной, промышленной политики и транспорта Липецкой области, на территорию которой отправляются автобусы в рамках проекта «РЖД-трансфер» от Павелецкого вокзала Москвы и прибывают на Липецкий железнодорожный вокзал, в письме от 14.02.2011г. № 211 объясняет, что «территория, прилегающая к железнодорожному вокзалу г. Липецка, не предусмотрена для посадки (высадки) пассажиров в автобусы регулярных межобластных и международных маршрутов и не согласована с Управлением для этих целей... Вывод один – иначе как беспределом работу ОАО «РЖД-Трансфер» назвать нельзя. Не имея и малейшего основания использовать привокзальные площади городов для посадки и высадки пассажиров, компания продолжает это делать. А теперь самое главное: вопрос безопасности клиентов ОАО «РЖД-Трансфер» также под большим вопросом. Ведь пассажиры загру-

жают багаж без какого либо досмотра со стороны службы безопасности РЖД и линейных отделов полиции на транспорте. А у них, по сути, и прав-то нет на досмотр сумок и кошельков пассажиров, ведь автобусы отправляются с мест, нигде толком не оформленных и не зарегистрированных. По закону все междугородные рейсы должны быть внесены в единый реестр Министерства Транспорта РФ. От «РЖД-Трансфер» не внесен ни один. Получается, что за безопасность пассажиров не несет ответственности ни Минтранс, ни сама компания. Почему так складывается? Де-юре компания «РЖД-Трансфер» оформила свою деятельность по междугородному сообщению как пассажирские перевозки внутри города, а они не подпадают под тотальную проверку в целях предупреждения террористических актов. В то время как по федеральному закону «О транспортной безопасности» все пассажиры междугородных рейсов должны досматриваться – вопрос предупреждения диверсий на транспорте государство сейчас ставит во главу угла. Однако, похоже, «РЖД-Трансфер» готово перевозить

кого угодно и с чем угодно – хоть с «поясами смертников». Маскировка междугородных маршрутов под городские отлично обеспечивает выход из сферы внимания к перевозкам органов безопасности.

«Невидимый» режим нужен «РЖД-Трансфер» еще и потому, что Российский автотранспортный союз расторг Соглашение о сотрудничестве с ним еще 30 апреля 2011г. Причина более чем весомая – заявленные первоначальные планы ОАО «РЖД-Трансфер» по развитию в Российской Федерации автовокзалов и остановочных пунктов автобусов с использованием вокзальной инфраструктуры железнодорожного транспорта в составе единых транспортно-пересадочных комплексов на практике пошли вразрез с полномочиями членов РАС. Взять хотя бы то, что ОАО «РЖД-Трансфер» начало осуществлять перевозку пассажиров по межрегиональным маршрутам с несанкционированных мест отправления. ОАО «РЖД-Трансфер», не имея лицензии на перевозки, ушло «в тень», но это не мешает москвичам катить по стране, давя законы.

По данным, предоставленным ОАО «РЖД», компания «РЖД-Трансфер» образовалась после проведения ОАО «РЖД» аукциона № А-26 от 25 декабря 2009г. и была зарегистрирована 31 марта 2010г. Открываем документ и читаем цель конкурса – оказание трансферных услуг пассажирам в целях перевозки их от железнодорожных вокзалов субъектов до автовокзалов г. Москвы. Вместо этого, прикрываясь громким именем, но никакого отношения к российским железным дорогам не имея, «РЖД-Трансфер» катается по абсолютно другим маршрутам – от железнодорожных вокзалов Москвы к железнодорожным вокзалам субъектов. Заветные буквы дают москвичам зеленый свет на доступ к чужим вокзалам и неприкрытое хозяйничанье на них. Ни документы, ни маршруты, ни основания для «реконструкций» территории с ОАО «РЖД-Трансфер» на местах компетентные ведомства не требуют. Может быть потому, что москвичи громко обещают дать народу столь необходимый трансфер.

Что остается жителям домов в Курске, под окнами которых устраивается отстойник «РЖД-Трансфер»? Стать жертвами захвата и повторить участь оренбуржцев, воронежцев, ростовчан или уже сейчас попытаться поставить компанию на место? Судя по тому, что недавно куряне снесли незаконно установленный шлагбаум на ту самую бесплатную парковку, граждане готовы пойти на лобовое столкновение с незванным перевозчиком, не дожидаясь реакции чиновников. Так хочется притормозить скользкий пробег по стране ОАО «РЖД-Трансфер»...



Маршрутная сеть автоперевозчиков в «новой» Москве будет пересмотрена

Маршрутная сеть пассажирских автоперевозчиков на присоединяемых к Москве территориях будет пересмотрена в июле 2012г. В частности, социальные маршруты будут отданы «Мосгортрансу», а коммерческие – выставлены на тендер. Об этом сообщил Информационный центр правительства города.

Пресс-секретарь Департамента транспорта столицы Жанна Терехова рассказала, что границы новых территорий Москвы между Варшавским и Киевским шоссе на юге и юго-западе Московской области были утверждены Советом Федерации в декабре 2011г., а уже 1 июля 2012г. будут официально оформлены.

«После этого будет пересмотрена маршрутная сеть и появится необходимость заново заключать договоры с перевозчиками, работающими на этих

территориях», – пояснила Жанна Терехова.

О том, что главный столичный перевозчик станет основным также на присоединяемых к столице территориях, ранее сообщал глава департамента транспорта столицы Максим Ликсутов. Причем необходимости производить какие-либо новые закупки не будет. «Подвижного состава у компании должно хватить и на новые территории», – сказал глава ведомства.

Новости

Только 50% автобусных маршрутов Москвы используются согласно реестру регулярных перевозок

«Лишь половина автобусных маршрутов, включенных в Реестр регулярных автобусных маршрутов Москвы, эксплуатируются в соответствии с этим документом и без нарушений, сообщает пресс-служба столичного Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры.

С 26 января по 23 марта ГКУ «Организатор перевозок» провело инвентаризацию маршрутов, включенных в Реестр. В ходе проверки специалисты выявляли количество перевозчиков, работающих на установленных маршрутах, количество задействованного на перевозках подвижного состава, фактическое соответствие трассам движения, а также соотношение объемов перевозок на совпадающих маршрутах.

«Согласно Реестру, в настоящее время в Москве коммерческие перевозчики должны эксплуатировать 713 маршрутов.

Однако проверяющие недосчитались 173 маршрутов. Фактически в городе в настоящее время работают 540 маршрутов, из которых только 368 используются в соответствии с Реестром», – говорится в сообщении.

Как уточняется в материале, по 113 маршрутам выявлено превышение количества подвижного состава, на 308 – недовыпуск машин, по 172 – несоответствие установленным трассам движения.

В среднем на линии не выпускается 1,076 тыс. транспортных средств, а 37 маршрутов обслуживаются перевозчиками, не зарегистрированными в Реестре.

«В ходе сравнительного анализа совпадения трасс маршрутов коммерческих и муниципальных перевозчиков было выявлено следующее: 107 маршрутов полностью совпадают, трассы 118 являются укороченными, а 31 удлинненными по отношению к линиям ГУП «Мосгортранс», 61 маршрут имеет уникальную трассу, то есть пересечения маршрутов возможны только на коротких участках», – уточняет пресс-служба.

Также в ходе проверок было установлено, что на дублируемых маршрутах пассажиропоток коммерческих перевозчиков составляет не более 40% от пассажиропотока ГУП «Мосгортранс».

«Данные инвентаризации планируется использовать для формирования маршрутной сети города, а к выявленным нарушителям будут применены административные меры взыскания», – подчеркивается в сообщении.

В 2011г. в столице началось активное развитие общественного транспорта, это входит в план первоочередных мер по борьбе с пробками в Москве «Город, удобный для жизни», разработанный по инициативе мэра Москвы.

С начала года уже открыто более 100 км спецполос для автобусов на вылетных магистралях, по ним пущено несколько маршрутов автобусов-полуэкспрессов, а всего в ближайшие 3 года в столице планируется открыть более 300 км выделенных полос.



РСА ВЫБЕРЕТ ПРЕЗИДИУМ ПО-НОВОМУ

Российский союз автостраховщиков (РСА), фактически регулирующий рынок ОСАГО, изменил порядок избрания руководящего органа. Нарекания на доминирование в РСА крупнейших страховщиков поступали давно. Павел Бунин сохранил место президента РСА.

Согласно одобренным изменениям в устав РСА, максимальное число членов президиума союза составит 25 человек. Пока число членов президиума должно быть не менее 13 и не более 25.

Изменения были приняты в конце марта на внеочередном собрании членов Союза. 4 места займут представители от МВД РФ, Минтранса, Минфина и Федеральной службы по финансовым рынкам (ФСФР); одно место – президент РСА; 10 кресел – представители первых 10 страховщиков по объему собранной страховой премии за год; еще 7 – представители 11–30 страховщиков по объему собранной страховой премии за год, избираемые рейтинговым голосованием; оставшиеся 3 места достанутся представителям страховщиков, не входящих в первые 30 компаний по объему собранной страховой премии за год и также избираемых рейтинговым голосованием.

До последнего времени состав президиума определялся соответственно доле сборов страховщика на рынке. Одно место в руководстве «стоило» 5% рыночной доли. Благодаря

этому, четверть голосов принадлежала представителям крупнейшего игрока «Росгосстраха».

По словам представителей РСА, 7 июня по утвержденной схеме будет избран новый президиум. На этот день назначено очередное общее собрание. В голосовании на общем собрании, по словам замглавы «РЕСО-Гарантия» Игоря Иванова, все члены РСА имеют одного делегата и соответственно один голос. А в РСА также сообщили, что предложенный вариант получил поддержку всех голосовавших.

При этом накануне компания «МАКС» предложила другой расклад: отдать страховщикам 20 мест в президиуме, поделив поровну по 5 мест между первой, второй, третьей «десятками» компаний по сборам на рынке и остальными.

«Мы получили более демократичную систему руководства, которая позволит учитывать мнения компаний самого разного калибра», – прокомментировал корреспонденту Firstnews Игорь Иванов. Что касается размера взносов, он сохранен, несмотря на то, что предложения об изменении поступали и на этот счет.

Павел Бунин, подавший в отставку с поста президента РСА 19 января, сохранил кресло: отставка не была принята.

Игроки рынка признали поводом для январской горячности Павла Бунина скандал вокруг «Росгосстраха», когда от страховщиков стали поступать жалобы на ведущую компанию, выдающую, по их словам, предзаполненные талоны ТО без тех-

нического осмотра авто и сразу вместе с полисами ОСАГО. Такая схема, по мнению многих, противоречила уже вступившему на тот момент в силу закону о техосмотре.

По данным страховщиков

В 2011г. объем премий по ОСАГО составил – 105,9 млрд руб., а общая сумма выплат составила 55,9 млрд руб.

На данный момент есть решение суда, действительно признавшее действия страховщика неправомерными.

Тем временем в РСА официально подтвердили, что свой пост покинул начальник контрольно-аналитического управления РСА Дмитрий Поздняков. Он ушел по собственному желанию. Информация о его уходе появилась на прошлой неделе одновременно со сведениями об обыске в его рабочем кабинете. По данным некоторых СМИ, поводом послужили жалобы страховщиков на требования со стороны Позднякова под страхом отзыва лицензии заключать агентские договоры с определенной компанией.

Проблему ОСАГО-техосмотр сейчас пытаются решить депутаты Госдумы. Однако страховщики смотрят на их идеи скептически. Сначала комитет Госдумы по финансовому рынку предложил поправки, отменяющие запрет на оформление ОСАГО, если срок действия талона техосмотра меньше 6 месяцев. Такое ограничение оставило ряд автомобилистов без ОСАГО.

На днях депутаты предложили ввести транзитный ОСАГО

сроком на 15 дней, не требующий предъявления техталона.

«15-тидневный срок для заключения договора ОСАГО для транзитников особенно ничего не решает. В соответствии с ч.2 ст.4 Федерального Закона №40, владелец транспортного средства должен исполнить свою обязанность по заключению договора ОСАГО

не позднее 10 дней с момента приобретения транспортного средства. Таким образом, время на прохождение ТО у автовладельца и так есть», – считает руководитель управления методологии обязательных видов ОАО «АльфаСтрахование» Денис Макаров.

Правда, полис ОСАГО необходим для регистрации автомо-

биля в ГИБДД, а регистрацию в настоящее время требуется выполнить в течение 5 дней.

Как сообщил Денис Макаров, стоимость 15-дневного полиса сейчас составляет примерно 0,2 % от стоимости годового. Так что пользоваться им на постоянной основе накладно.

По материалам сайта Firstnews

НОВОСТИ

В Москве дорожает техосмотр. Это коснется всех транспортных средств, но не всех автовладельцев

С 1 апреля Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры ввел новые цены на технический осмотр транспортных средств. А тех, кто регулярно проверяет свое авто в сертифицированных автоцентрах, от ТО могут освободить.

Стоимость техосмотра на территории Москвы возрасла, и касается это нововведение практически всех средств передвижения. По словам чиновников, в процессе экспертной оценки стоимости технического осмотра учитывались данные о продолжительности работы операторов, осуществляющих экспертизу, действующие нормативные акты и фактическая загруженность пунктов ТО.

Как изменится стоимость услуги для различных транспортных средств? Меньше всего изменение затронет легковые автомобили – цена ТО поднимется с 690 руб. до 720. Гораздо сильнее подорожание отразится на владельцах грузового транспорта: ТО грузового автомобиля массой свыше

3,5 тонн обойдется в 1510 руб. (вместо 1140), а при превышении отметки в 12 тонн – 1630 руб. Единственная категория, которая выигрывает от изменений, это владельцы грузового транспорта массой менее 3,5 тонн – им придется заплатить 770 руб. вместо 790.

Экспертиза технического состояния прицепов массой менее 3,5 тонн дорожает до 600 руб. (470 р. – прежняя цифра), а вот тем, чей прицеп тяжелее указанной массы, придется серьезно раскошелиться. Если до 1 апреля они платили за ТО всего 590 руб., то после введения новых расценок осмотр объекта обойдется в 1050 руб.

Изменилась и стоимость ТО автобусов: при массе менее 5 тонн она составит 1290 руб. (910 руб.), а при массе свыше 5 тонн – 1560 руб. (1100 руб.). Владельцев мототранспорта эти нововведения практически не коснутся – цена изменится всего на 10 руб., и вместо 230 придется заплатить 240.

Одновременно в Москве разворачивается программа по обеспечению населения станциями и пунктами техни-



ческого осмотра. В мае начнут функционировать первые передвижные станции ТО, а всего в 2012г. планируется создать 20 мобильных пунктов. Еще 20 дополнительных пунктов ТО будут созданы для специализированного транспорта. Всего к концу года в Москве планируется увеличить количество станций ТО со 199 до 270.

На сегодняшний день автолюбители столицы обеспечены линиями ТО в полной мере: согласно действующим нормативам, по количеству положенных станций технического обслуживания на определенное число жителей в Москве наблюдается превышение этих норм на 15%.

Вместе с тем, по сообщению первого зампреда комитета по конституционному законодательству и госстроительству Вячеслава Лысакова, в Госдуме рассматривается идея освободить от прохождения ТО тех автовладельцев, кто с регулярной постоянностью проходит плановый ТО в сертифицированных центрах. Данный норматив может вступить в силу летом этого года.

skn1.ru

На одной из конференций, проводимых в Московском автодорожном институте редакции довелось познакомиться с группой выпускников прошлых лет (СССР) дорожниками. Один из них В.М. Рассказов, который и сегодня работает по этой специальности согласился ответить на ряд вопросов.

Вячеслав Михайлович, что вы можете в двух словах сказать о ремонте и строительстве, содержании автомобильных дорог в России, ведь вы вели их строительство не только в Москве и области но и в Калуге, Туле и других регионах?

Во первых – подбор подрядных организаций.

Тендеры на подрядные работы по ремонту дорог различных подчинений распределяются таким образом, что к конкурсам допускаются аффилированные структуры либо организации, дающие необоснованное тендерное снижение с целью выиграть конкурс, впоследствии же начинают обосновывать повышение сметной стоимости, порой превышающее даже первоначальную тендерную цену контракта. Зачастую такие недобросовестные подрядчики даже не имеют в своем составе достаточного количества специалистов дорожного профиля. А это ведет к нарушению технологии строительства (ремонта), что приводит к уменьшению сроков службы дорожных покрытий, ухудшению качества производимых работ и целому ряду других негативных последствий. Также надо отметить, что подрядчики-исполнители должны соблюдать гарантийные обязательства, т.е текущий ремонт покрытий должен произ-



О РЕМОНТЕ И СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ

водиться без дополнительной оплаты в течении всего гарантийного срока. Тендеры должны проводиться открыто, с публикацией информации о проводимых тендерах в печатных, а также в интернет-изданиях. В последнее время ситуация начала меняться в лучшую сторону, но происходит это крайне медленно.

По поводу качества проектирования.

Наши проектные организации, используя стандарты и ГОСТы 50–60-х годов (в то время мы их изучали в ВУЗе), конечно давно отстали от современных условий. С тех пор изменились, и очень сильно, требования, предъявляемые к дорогам, повысилась интенсивность дорожного движения, возросли

скоростные характеристики автомобилей, нагрузки на ось грузовых автомобилей стали намного выше, т. е. выросли динамические нагрузки на дорожную одежду. Это требует, в свою очередь, применения новых материалов, новых технологий, новых конструкторских разработок.

– Как осуществляется финансирование дорожного строительства?

Зачастую при строительстве дорог необходимые финансовые средства выделяются неритмично, большая часть выделяемых средств, приходится на 4-й квартал текущего года, что не улучшает ситуацию, а ухудшает ее. Соответственно ремонт (строительство) производится не в летнее, а в зимнее



время года. А для производства работ в разгар сезона подрядчики вынуждены обращаться к коммерческим банкам для кредитования, а это не удешевляет, а удорожает строительство. Например, в Москве в последнее время стала применяться практика выполнения работ баз авансирования, что отсекает очень широкий круг подрядных организаций, не имеющих достаточных оборотных средств для выполнения работ.

А вообще развитие дорожной транспортной сети для нашей страны играет огромное значение.

Можно резко поднять доходы страны, не только продавая углеводороды, а построить дороги высокого качества между восточной и западной частью и обеспечить доставку все возрастающего потока грузов из Азии в Европу.

– Как вы сегодня оцениваете состояние дорог в России?

Возвращаясь к старому, вспоминаю лозунг, который очень часто в СССР печатали в СМИ – «при наименьших затратах получить максимум эффекта». Он относился не только к дорожной отрасли, но и к выпуску дорожно-строительной техники, автомобилям и другой продукции машиностроения. Сегодня у дорожных строителей существует другой лозунг –

«дешево хорошо не бывает» и «жадный платит дважды». По этому заплаточный ремонт постоянно присутствует в нашей работе. На долго ли его хватит? Россия скоро будет переходить на нагрузку 13 тонн, при этом конструкции должны быть более мощными, и после принятия такого законодательного документа можно будет с уверенностью сказать, что таких дорог в России сегодня нет. Не соответствует таким требованиям, как говорят водители, и автодорога, на которой недавно проводился автопробег «Владивосток – Москва».

Эта дорога начинала строиться во времена СССР, а строительство проводил в то время генерал-лейтенант Иван Дмитриевич Марчук, (в наше время бывший Президент РАС). К тому же строительство одного из участков этой автотрассы контролировал премьер – министр В.В.Путин, что неоднократно показывали по телевидению.

После распада СССР все научно-исследовательские работы в СНГ выполняются в странах постсоветского пространства сепаратно, координация этих работ и обмен опытом отсутствует и на дорогах тоже. В связи с этим переход на зарубежные, чисто эмпирические методы, будет шагом назад в развитии научных основ в дорожной области, чему нас научили в МАДИ.

– Что вы можете сказать о новых технологиях и материалах применяемых в дорожном строительстве?

Сегодня все дорожники привыкли мыслить современными категориями, а это значит, что здесь необходимо очень

серьезно относиться не только к покупке новой техники, но и к применению новых технологий. Сейчас и в России дорожно-строительная техника выпускается неплохого качества и дешевле зарубежной.

Сейчас, продолжил Вячеслав Михайлович, освоен выпуск литой асфальтобетонной смеси, используются специальные автомобили «Кохеры» для ее транспортировки и укладки, что позволяет вести ямочный ремонт асфальтобетонных покрытий не только в летнее, но и в зимнее время. Это обеспечивает поддерживать хорошее состояние дорог в период весенней распутицы и нормальное движение по ним автотранспорта. Такую технологию используют для проведения ямочного ремонта во многих городах Подмосковья и сопредельных областей. Литой асфальт, между прочим, выпускается на наших, в том числе и Подмосковных заводах, в проработке начало изготовления и применение в нашей работе щебнемастичной смеси. Говоря о новых технологиях, хочу сказать, что сегодня некоторые ДЭПы, ДРСУ применяют довольно не новый, но хорошо зарекомендовавший вяжущий материал «битрек» в составе асфальтобетона. Этот материал улучшает свойства асфальта и позволяет укладывать тонкие слои, сохраняя при этом физические свойства покрытия. Ведь возможность быстро и хорошо доехать автоперевозчикам без поломок автомобилей и ДТП до любой точки России сегодня становится жизненно важным требованием.



Беседу вел

Владимир Родионов

ОБЩЕСТВЕННЫЕ СЛУШАНИЯ



22 марта в Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете (МАДИ) состоялись общественные слушания по проекту федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам»

В мероприятии приняли участие заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул, ректор МАДИ Вячеслав Приходько, директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Леонид Липсиц, специалисты Минтранса России, представители профессорско-преподавательского состава университета, руководители компаний – перевозчиков, эксперты транспортной отрасли.

Во вступительном слове Николай Асаул отметил, что в настоящее время действующим законодательством не урегулированы вопросы, связанные с организацией регулярных межсубъектных (межрегиональных) перевозок пассажиров автомобильным транспортом. В Российской Федерации сегодня действует более 7 тыс. межреги-

ональных автобусных маршрутов, по которым на регулярной основе ежегодно перевозится более 200 млн. пассажиров. «За годы рыночной экономики появились тысячи частных перевозочных компаний, но без государственного регулирования этой сферы деятельности страдает качество предоставляемых услуг, уровень комфорта и безопасности», – подчеркнул Николай Асаул.

Замминистра проинформировал о том, что законопроект размещен на официальном сайте Правительства РФ (<http://government.ru/>) и проходит процедуру общественного обсуждения. «Порядок этой процедуры предусматривает возможность внесения предложений по законопроекту от любого заинтересованного лица. Эта новая форма общественного обсуждения доказала свою эффективность. С начала обсуждения, 1 марта этого года, 32 эксперта смогли высказать свое мнение по законопроекту, дать 47 комментариев и пред-

ложить 72 авторских редакции положений законопроекта, которые обязательно будет изучены и учтены при доработке проекта по итогам обсуждения», – рассказал Асаул.

Заместитель начальника отдела пассажирского транспорта Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алла Сологубова в своем выступлении детально остановилась на основных положениях, которые сформулированы в законопроекте. Для сравнения она напомнила, как сейчас происходит открытие межрегиональных маршрутов.





Реестр маршрутов существует и насчитывает порядка 3800 маршрутов, но вход в него носит добровольный характер. В соответствии с Приказом № 178 Минтранса России, перевозчик разрабатывает паспорт и схему маршрута, расписание движения, перечень транспортных средств на маршруте. Самое сложное, по ее мнению, заключается в том, что паспорт маршрута перевозчик должен согласовать со всеми заинтересованными органами исполнительной власти субъектов РФ. Есть отдельные маршруты, где рейс проходит по 8 субъектам РФ. «Чтобы согласовать паспорт, необходимо его поочередно направлять в каждый из субъектов. Административные барьеры иногда затягивают эту процедуру на целый год», – сообщила Алла Сологубова.

Она добавила, что в целях осуществления контроля за межрегиональными перевозками законопроектом предлагается ввести в обращение новые документы – свидетельство об осуществлении перевозок по конкретному

маршруту, в котором будут отражаться сведения о перевозчике, осуществляющем такие перевозки, а также карты межрегионального маршрута на каждое транспортное средство, предусмотренное для обслуживания межрегионального маршрута.

Законопроектом предлагается сформировать государственный реестр автомобильных межрегиональных маршрутов, который не только позволит перевозчику в течение 5 лет работать на маршруте, использовать инфраструктуру автовокзалов и остановочных пунктов, но также предоставит пассажирам возможность получить на едином информационном ресурсе в сети Интернет необходимую информацию о всех межрегиональных маршрутах, расписании движения транспортных средств и цене проезда.

В ходе обсуждения законопроекта было высказано предложение использовать электронную почту для подачи на согласование необходимых документов при составлении реестра,

работу по составлению которого будет осуществлять Федеральное агентство автомобильного транспорта.

Представитель компании-перевозчика дал положительную оценку законопроекту и созданию государственного реестра автомобильных межрегиональных маршрутов и предложил создать аналогичный реестр для автовокзалов, что поможет вытеснить с рынка теневых перевозчиков.

Острая дискуссия развернулась вокруг вопроса о безопасности межрегиональных перевозок. Николай Асаул пояснил, что Минтранс России совместно с МВД определили дополнительные технические требования к подвижному составу, так как межрегиональные перевозки становятся дальнемагистральными. «С учетом этого необходимо классифицировать подвижной состав с точки зрения его технического состояния и требованиям безопасности. На дальние расстояния должен выходить подвижной состав с достойным сервисом и комфортом», – уточнил замглавы ведомства.

Ректор МАДИ Вячеслав Приходько приветствовал активную работу Минтранса России в работе над законопроектом. «Очень важно, что мнение экспертного сообщества будет учтено в итоговом документе», – подчеркнул ректор.

В заключении Николай Асаул призвал всех активнее участвовать в обсуждении законопроекта, получать статус эксперта и давать свои предложения и комментарии.





ЧЕТКОСТЬ ОПРЕДЕЛЕНИЙ И ОДНОЗНАЧНОСТЬ ТОЛКОВАНИЙ НЕОБХОДИМЫ, ЧТОБЫ ПРАВОВОЙ АКТ РАБОТАЛ ЭФФЕКТИВНО

Закон об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам в автотранспортном сообществе ждут давно и с нетерпением. Ведь он должен восполнить правовой вакуум, возникший в сфере межрегиональных пассажирских перевозок, осуществляемых в условиях рынка. Вместе с тем, в тексте предлагаемого законопроекта есть нюансы, создающие возможность возникновения некоторых «подводных камней». На них-то и хотелось бы остановиться подробнее.

Считаю необходимым дать более четкие определения и разграничения понятий регулярных и заказных (в т.ч. выполняемых с определенной регулярностью) перевозок и при систематичности таких перевозок установить обязанность по согласованию остановочных пунктов с компетентными органами исполнительной власти.

В п. 3 ст. 3 законопроекта предлагаю конкретизировать право федеральных органов транспортного контроля и надзора в части надзора за соответствием нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации об органи-

зации перевозок пассажиров и багажа по межрегиональным маршрутам требованиям законов и (или) иных нормативных правовых актов Российской Федерации. В ст. 4 законопроекта необходимо, на мой взгляд, дать четкие определения понятий, впервые появляющихся в предлагаемом проекте закона (недобросовестный перевозчик, разрешение, карта маршрута), а также изменить определения и конкретизировать отдельные понятия (служебная стоянка, пропускная способность остановочного пункта).

Так, понятие «служебная стоянка» делает ее владельца фактически монополистом, который будет «индексировать» стоимость своих услуг для перевозчика, а тот вынужден будет платить, чтобы не попасть в «черный» список (реестр недобросовестных перевозчиков), ведь конкретная «служебная стоянка» будет обозначена во многих документах, изменить которые – долгая и трудоемкая процедура. Да и само понятие «служебная стоянка» настолько неконкретно, что под него можно подвести любой клочок земли, не отвечающий никаким требованиям, в т.ч. транспортной безопасности.

С учетом обеспечения требований транспортной безопасности целесообразно предусмотреть для межрегиональных маршрутов обязательное наличие автовокзалов (автостанций) в начальном и конечном пунктах. Необходимо конкретизировать перечень сведений, содержащихся в предложении по установлению маршрута, определить сроки утверждения органами власти форм таких сведений, а также формы паспорта маршрута.

При формировании предложений об установлении, изменении межрегионального маршрута регулярных перевозок органы исполнительной власти субъекта Российской Федерации не располагают информацией о принятых в других субъектах РФ решениях: по схемам движения в границах населенных пунктов, по перечню участков дорог или объектов, требующих соблюдения особых режимов движения, по установленному перечню служебных стоянок. Поэтому данные сведения должны исходить от субъектов РФ по схеме маршрута в ходе рассмотрения вышеуказанных предложений либо размещаться на сайте федерального органа по пред-

ставленной субъектом РФ информации.

Некоторые положения законопроекта допускают неоднозначное толкование. Например, в п. 2 ст. 8 – неконкретно указано, какие именно условия устанавливаются едиными для всех перевозчиков. П. 10, 12 ст. 5 нечетко устанавливают механизм принятия решения при поступлении согласований на иных условиях, чем указано в предложении об установлении, изменении межрегионального маршрута.

Вызывает сомнение практическая реализация процедуры проведения согласно п. 12 ст. 5 согласительных совещаний с участием заинтересованных органов власти субъектов РФ при принятии решения об открытии маршрутов большой протяженности. По схеме предусмотренных процедур при установлении межрегионального маршрута, начиная с этапа разработки паспорта маршрута, и далее – при проведении конкурса, оформлении разрешения и карт маршрута – в законопроекте не предусматривается определение на маршруте общего количества рейсов с закреплением от-

дельных рейсов за конкретным перевозчиком. Таким образом, возможно возникновение ситуации, когда маршрут с большим количеством ежедневно выполняемых рейсов будет выставлен на конкурс одним лотом, что противоречит антимонопольному законодательству, в связи чем предлагаю предусмотреть при проведении конкурса установление количества лотов таким образом, чтобы участие в конкурсе было доступным и крупным перевозчикам, и малому бизнесу. В разрешении необходимо указывать конкретное количество рейсов с определением времени отправления от начального и конечного пунктов маршрута, а в карте маршрута – конкретный график движения автобуса с временем отправления от начального, конечного и промежуточных остановочных пунктов.

Нецелесообразно вводить обязательства перевозчиков, связанные с гарантиями по размеру тарифов, т.к. уровень себестоимости в целом и инфляция по отдельным статьям затрат, например по ГСМ, непредсказуемы, а последствия для перевозчика из-за невыполнения

указанных обязательств могут быть негативными. Считаю целесообразным для пригородных межрегиональных маршрутов (до 50 км) предусмотреть упрощенный механизм их установления. Предлагаю также предоставить больше возможностей органам исполнительной власти субъекта РФ в определении перечня требований в конкурсной документации и не ограничивать в федеральном законе сроки действия разрешений. А также предусмотреть право перевозчика на предоставление ему разрешения на следующий срок без проведения конкурса в случае, если за период действия разрешения перевозчиком не было допущено дорожно-транспортных происшествий по его вине, нарушений лицензионных условий и транспортного законодательства, повлекших привлечение перевозчика к административной ответственности, а также не ухудшились критерии его первоначальной оценки.

П. 3 ст. 22 предусматривается проведение конкурса через 180 дней после вступления закона в силу. Таким образом, учитывая опыт реализации закона № 69-ФЗ о легковых такси, стабильность работы на межрегиональных перевозках, упоминаемая в пояснительной записке к законопроекту, сохранится лишь в течение полугода. В связи с чем предлагаю на начальном этапе позволить оформлять разрешения без проведения конкурса – на основании сведений сформированного Минтранс России и уточненного с учетом имевшихся разногласий реестра межрегиональных маршрутов.

Владимир ПАЛЕЕВ, генеральный директор ОАО «АвтоВас» Чебоксары



Одна из главных болей руководителей транспортных предприятий всех подотраслей и регионов России – это выполнение требований Федерального закона № 16-ФЗ от 09.02.2007 г. «О транспортной безопасности»,

накладываемого на транспортные предприятия большие и затратные обязанности, касающиеся организации и функционирования не только чисто транспортного процесса, но и такие, как предотвращение угрозы совершения актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности. На различных представительных мероприятиях то и дело всплывают вопросы, почему именно транспортники, а не имеющие соответствующий опыт, предназначенные для этого специализированные силовые органы государства должны решать такие специфические проблемы, и уж, коли на то пошло, почему транспортные предприятия из своих доходов должны оплачивать выполнение отнюдь не свойственных им, но предусмотренных законом функций?

Лакомый кусочек

Как известно, «Dura lex sed lex» – закон суров, но это закон. Таков один из основополагающих постулатов еще римского права, являющегося основой современного: каков бы ни был закон, его необходимо выполнять. И в России, отнюдь не отличающейся, как известно, отменным законопослушанием, тем не менее имеются такие транспортные предприятия, которые, идя на большие расходы, содержат свои территории и объекты транспортной инфраструктуры в соответствии с но-

выми требованиями нормативно-правовой базы. К сожалению, таких предприятий не так уж много. Как уже говорилось, мероприятия по выполнению требований Федерального закона «О транспортной безопасности» достаточно затратны и далеко не всем по карману.

Тем более удивительно, что есть, оказывается, в России такие регионы, в которых местная власть и надзорные органы, идя наперекор одному из безусловных приоритетов современной государственной политики, прилагают немало усилий, чтобы заставить транспортные предприятия... прекратить выполнять все требования Федерального закона «О транспортной безопасности» и изданных в соответствии с ним правовых актов, в частности, приказа Минтранса России от 08.02.2011 г. № 42. И избирают для этого в том числе далеко не бесспорные в правовом отношении пути.

Примером такого региона является Чувашская Республика. Субъект Российской Федерации один из беднейших, едва ли не на 70% дотационный. Однако в транспортной инфраструктуре Чувашии действует такое достаточно крепкое предприятие, как ОАО «АвтоВАС», объединяющее большую часть бывшей ранее единой сети автовокзалов и автостанций республики. Нехваткой финансовых средств здесь прикрываться не стали и, не взяв из местного бюджета ни рубля, выполнили требования ФЗ № 16 и изданного в соответствии с ним приказа



Минтранса России № 42 на всех своих 28 автовокзалов, автостанциях и кассовых пунктах. Разбили их территории на предписанные приказом зоны «свободного доступа», «критические элементы», зоны «транспортной безопасности (перевозочный сектор)» и «транспортной безопасности (технологический сектор)», организовали видеонаблюдение, установили ограждение, наняли охрану. Потрачено на это было более 19 млн руб., которые акционерное общество могло бы пустить на развитие или же выплатить бонусы акционерам и премии работникам. Однако такое редкое для России и оттого вдвойне похвальное законопослушание субъекта этой предпринимательской деятельности некоторыми государственными, да и муниципальными органами власти Чувашии было встречено, мягко говоря, явно неблагоприятно.

Причины такого весьма странного на первый взгляд отношения легко, впрочем, просматриваются. Автостанции и тем более автовокзалы – это априори места массового сосредоточения людей, а значит клиентов, покупателей. Поэтому если во времена плановой экономики вокруг этих объектов зачастую был вакуум торгового и бытового обслуживания,

то теперь, в условиях свободы предпринимательства, эти столь лакомые с точки зрения бизнеса территории с разрешения местных властей буквально облеплены различными торговыми и прочими коммерческими заведениями. Причем кое-где физический предел насыщения ими по всему периметру территорий объектов еще не достигнут, существуют далеко идущие заманчивые бизнес-планы по дальнейшему строительству новых объектов недвижимости и перепрофилированию существующих. И тут – «злополучные» ФЗ № 16 и особенно приказ Минтранса с его однозначным требованием установки ограждения по всему периметру данных объектов, запрещением «прохода (проезда) в зоны транспортной безопасности вне КПП или без соблюдения условий допуска» (п. 5.14.1.), что, разумеется, значительно уменьшает привлекательность уже существующих, а также запланированных к строительству коммерческих заведений. Как тут не взвоешь и не пустишься во все тяжкие! Мы знаем еще по Марксу, что капитал в зависимости от нормы прибыли (или же потери ее), способен на многое и даже на очень многое. И он стал атаковать ОАО «АвтоВАС», принуждая его отступить от выполнения требований существующего законодательства, дабы не упустить рассчитанную выгоду.

Главным направлением удара стал, разумеется, Центральный автовокзал столицы Чувашии, на протяжении последних десятилетий являющийся одной из визитных карточек города. Сначала имела место попытка торгового бизнеса использовать одиозный в современной Рос-

сии административный ресурс. Для помощи в «добровольном» принятии руководством ОАО «АвтоВАС» решения беспрепятственно и бесплатно предоставить в пользование смежным субъектам хозяйствующего права проезжую часть подъездной дороги и часть перевозочного сектора как «земли общего пользования» на Центральный автовокзал прибыла внушительная делегация из 6 человек во главе с заместителем главы администрации города, в составе главного архитектора, а также чиновников, отвечающих за городское имущество, безопасность и правовое сопровождение. Представленные ОАО «АвтоВАС» документы заметно остудили первоначальную готовность добиться решения, необходимого предпринимателям.

Тогда бизнесмены написали жалобу на имя президента Чувашии Михаила Игнатьева с копией в минстрой республики уже на бездействие и попустительство администрации города с просьбой «поручить изъять земельный участок, демонтировать ограждение и подготовить необходимые документы», а некие индивидуальные предприниматели И. Яковлева и А. Смирнов даже обратились в арбитражный суд Чувашской Республики, избрав администрацию г. Чебоксары в качестве ответчика за бездействие «по освобождению земельного участка». Согласно поданному предпринимателями иску, «установка металлического ограждения по всему периметру земельного участка, переданного в аренду ОАО «АвтоВАС», и установка шлагбаума при въезде» создают «препятствия по беспрепятственному проезду, проходу... к объектам капитального стро-

ительства, принадлежащим» предпринимателям на праве собственности, и в целом нарушают их «права и законные интересы, поскольку создают препятствия для осуществления предпринимательской и иной экономической деятельности, беспрепятственному проезду по землям общего пользования».

Малым аппетитом никакой нормальный предприниматель, как известно, не отличается, такова уже специфика бизнеса. Не являются исключением и ИП Яковлева и Смирнов. В иске они выразили пожелание, дабы арбитражный суд не только обязал администрацию города «освободить земельный участок общего пользования путем демонтажа ограждения, обязать произвести раздел и предоставить земельный участок общего пользования в аренду со множественностью лиц на стороне арендатора», но и ни много ни мало признал незаконным постановление администрации города Чебоксары от 27.10.1994г. № 948 о передаче в аренду ОАО «АвтоВАС» земельного участка сроком на 25 лет. Уже в ходе судебного разбирательства индивидуальные предприниматели Яковлева и Смирнов еще более подняли свои заявленные требования и попросили суд обязать администрацию г. Чебоксары издать ненормативные акты об изъятии земельного участка площадью 4264 кв. м из пользования ОАО «АвтоВАС» для организации подъездных путей за счет раздела земельного участка «для организации подъездных путей в аренду со множественностью лиц на стороне арендатора».

Сквозь тернии к правде
Абсурдность желаний истцов отменить указанное постановле-

ние администрации города Чебоксары о передаче достаточно очевидна. Это нашло отражение в решении арбитражного суда, отметившего, что заявители не указали и не привели в ходе судебного разбирательства, каким конкретно нормам Земельного кодекса РСФСР, гражданского или иного законодательства, действовавшего в 1994г., не соответствовало оспариваемое постановление. Полностью несостоятельными посчитал суд и доводы заявителей о том, что данное постановление подлежало согласованию со смежными землепользователями, то есть с истцами, поскольку на момент вынесения оспариваемого постановления заявители – индивидуальные предприниматели Яковлева (приобретение ею сделано в 2010г.) и Смирнов (в 90-х годах был простым кооператором) – вообще еще не являлись собственниками данных земельных участков и объектов недвижимости.

Настоящий сыр-бор при долгом судебном разбирательстве разгорелся вокруг выяснения статуса подъездной дороги к автовокзалу, находящейся в пределах ограждения по периметру автовокзала, – является ли она дорогой общего пользования или нет, что напрямую вытекало из наличия и определения на местности так называемых красных линий.

На стороне ОАО «АвтоВАС» совершенно убедительные документы. Генеральный план автовокзала на 600 пассажиров в г. Чебоксары, составленный в 1982г., согласно которому на месте существующего в настоящее время проезда к Центральному автовокзалу существовала жилищная застройка и были расположены

жилые дома, частные строения и огороды домовладений по ул. Янки Купала (а значит, никаких красных линий, за которыми будто бы была построена подъездная дорога, здесь, среди садов и огородов, в то время не могло быть в принципе). Схема генерального плана района застройки Центрального автовокзала и ситуационный план г.Чебоксары, составленные по состоянию на 1986г., свидетельствуют о том, что красные линии не включали в свои границы проезд к автовокзалу. Также существует схема развития транспортной инфраструктуры, в соответствии с которой дорога по ул. Эгерской заканчивается пересечением с пр. Мира и не имеет продолжения к Центральному автовокзалу и иным землепользователям.

Акты выполненных работ и справки об их стоимости и затратах за период с сентября по ноябрь 1987г. подтверждают, что строительство проезда к Центральному автовокзалу г.Чебоксары производилось за счет средств Чувашского производственного объединения автовокзалов и автостанций, правопреемником которого является ОАО «АвтоВАС». При этом в указанных документах, а также в локальной смете № 10, составленной еще в 1984г., в качестве объекта строительства указана автодорога от пр. Мира именно к автовокзалу г.Чебоксары, для возведения которого понадобилось расселять местных жителей, покупая для них квартиры.

Не фигурировали красные линии и на момент заключения договора аренды земельного участка № 0018-Л от 02.12.1994г. Из Приложения № 1 к нему – плана земель – следует, что ОАО «АвтоВАС» предостав-

лен единый земельный участок, не содержащий дороги общего пользования за красной линией. Не проходили они по городской территории, арендуемой ОАО «АвтоВАС», и в самое последнее время – уже после принятия Федерального закона «О транспортной безопасности». По крайней мере, об этом свидетельствует кадастровый паспорт на земельный участок с кадастровым номером 21:01:020801:77. Составленный 22.03.2010г., он также не содержит красные линии и дороги общего пользования и представляет земельный участок как единый и целостный.

Но кто сказал, что против лома нет приема? Нападающая сторона привлекла в качестве главного эксперта бывшего юрисконсульта предыдущей администрации города и стала предоставлять в суд такие «доказательства», как проектировавшиеся, но пересмотренные в последующем проекты и варианты решений, документы, изготовленные «задним числом» или же в обход существующих правил.

Как ни прискорбно, но в этой игре без оглядки на правила на стороне торгового бизнеса была отмечена администрация г.Чебоксары. Так, суд был вынужден не принимать во внимание представленную администрацией города копию с плана съемки от 01.12.2011г. в районе ОАО «АвтоВАС» «в связи с несоответствием Инструкции о порядке проектирования и установления красных линий в городах и других поселениях Российской Федерации (РДС 30-201-98)», невыполнением целого ряда ее требований.

На требование суда о предоставлении генерального плана

г.Чебоксары, действовавшего на момент вынесения оспариваемого постановления, а также акта, которым были установлены красные линии на земельном участке, арендуемом ОАО «АвтоВАС», администрация города предоставила съемку... текущих изменений в актуальной редакции спорного участка. При этом представитель администрации г.Чебоксары в ходе судебного разбирательства заявил, что красные линии на рассматриваемом земельном участке были обнаружены (!) в 2009г., но так и не пояснил суду, на основании каких документов они внезапно объявились в расположении, выгодном истцам.

В продолжающийся «наезд» на ОАО «АвтоВАС» свою лепту внес и главный архитектор Чебоксар, так и не нашедший времени встретиться с корреспондентом «ТР» лично или хотя бы в лице какого-нибудь своего заместителя. 15.09.2011г. своей подписью на «Схеме расположения земельного участка 21:01:020801:77: ЗУ2-4264,0 кв. м» он дал согласие на неправомерное изъятие из территории, арендуемой ОАО «АвтоВАС», земельного участка, на котором расположена подъездная дорога автовокзала (как застройщика) к автовокзалу же. Дорога, совершенно беспрепятственно и безвозмездно пользоваться которой так жаждут различные собственники размножающихся объектов недвижимости индивидуальных и прочих предпринимателей. Вознамерившись приумножить свой капитал за счет выгодного соседства с автовокзалом, они, как и прежде, не желают тратить на строительство собственной подъездной дороги, как ранее им было рекомендо-

вано администрацией города, и без какого-либо пиетета относятся ко всяким там федеральным законам и приказам Минтранса России.

Надо отдать должное арбитражному суду Чувашской Республики, который разобрался в зачастую противоречивых документах и полностью принял сторону ОАО «АвтоВАС», посчитав, что заявления истцов не подлежат удовлетворению. На основании всех представленных сторонами документов суд подтвердил, что дорога общего пользования в аренду ОАО «АвтоВАС» не была передана и на предоставленном обществу земельном участке отсутствует; указал, что заявители вообще не вправе предъявлять требования об обязанности администрации г.Чебоксары произвести раздел земельного участка, поскольку они не являются сторонами по договору его аренды от 02.12.1994г. А так как ОАО «АвтоВАС» является единственным собственником недвижимого имущества, расположенного на спорном земельном участке, то в силу п. 3 ст. 36 Земельного кодекса Российской Федерации никакие иные лица не имеют права на приобретение данного земельного участка в аренду с множественностью лиц на стороне арендатора.

Принял во внимание суд и проектное решение об организации движения автотранспорта и проведении реконструкции дорожной сети, прилегающей к территории автовокзала «Центральный», а также соответствующее распоряжение администрации города Чебоксары от 17.03.2005г., предусматривающее в том чис-

ле и установку по периметру всего участка ограждения, которое, таким образом, не нарушает права заявителей.

Требование же о демонтаже ограждения Центрального автовокзала г.Чебоксары, которому приказом Федерального дорожного агентства присвоена третья категория, противоречит, говорится в решении суда от 26.12.2011г., требованиям Федерального закона «О транспортной безопасности» и принятым в его развитие подзаконным актам.

Каким именно, в решении суда говорится. Для многих российских предпринимателей, рассматривающих объекты транспортной инфраструктуры лишь как объекты, выгодные в качестве соседства для торговли и бытового обслуживания, а также для чиновников, считающих, что защита подобных интересов является достаточным и необходимым основанием, дабы интересами транспортной безопасности можно было пренебрегать, во все не лишним будет ознакомиться с п. 5.27, 5.29 раздела II приказа Минтранса России от 08.02.2011г. № 42 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности».

Восаде

Несмотря на решение суда, трубить в фанфары по поводу полной победы права, справедливости и здравого смысла в Чувашии явно преждевременно. За свое стремление строго соблюдать законодательство Объединение автовокзалов и автостанций по-прежнему подвергается давлению различных структур городского и республиканско-

го уровня, имеет ходатайство от городской администрации о сооружении проходов вне пунктов пропуска новой автостанции в Новочебоксарске, вынуждено отстаивать отмену публичного сервитута, установленного Батыревским сельским поселением. Подход к соблюдению законности в этом поселении весьма своеобразен. Здесь «подпольно», не только не согласовав это с собственником, но даже не поставив его в известность, установили публичный сервитут на территории автостанции в зоне отстоя автобусов. Причем сделали это не только для облегчения доступа к торговым объектам, со временем облепившим, как это водится, всю автостанцию, но «в том числе и для облегчения доступа к перрону посадки». Утверждается также, что сделано это «по обращению граждан» и «после публичных слушаний».

До начала и в перерыве очередного заседания по указанному выше иску молодой юрист-консультант Батыревского сельского поселения так описывал свои намерения и причины установления публичного сервитута: «Проиграем этот суд, обжалуем решение в вышестоящем. Мы ничего не теряем, только приобретаем юридическую квалификацию... Сервитут нужен и для доступа пассажиров. Через вокзал я ходить не собираюсь. Я тут вырос, всю жизнь напрямую ходил. Нужен мне пакет молока, я зашел в магазин, купил, вышел с сеткой, опаздываю на автобус, почему должен обегать кругом?!».

И, наконец, еще одна фраза не простого человека, но юриста, т.е. главного знатока, юриди-

ческого гуру одного из сельских поселений Чувашии, квинтэссенция его отношения к соблюдению российского законодательства и всех потуг высших органов государства по обеспечению безопасности: «Приказ Минтранса – для вас, на граждан он не распространяется!».

Похоже, что в Чувашии примерно такое же отношение к федеральному законодательству и у некоторых работников прокуратуры. По крайней мере, сотрудники ОАО «АвтоВАС» утверждают, что при обращениях в прокуратуру за помощью в защите прав общества одни работники лишь виновато разводили руками, поднимая глаза кверху: «Возможно, вы правы, ваши документы, аргументы и доводы интересны... но мы люди подневольные». В вышестоящих же надзорных коридорах чуть ли не с порога заявляли: «Мы вашу проблему знаем, ваш руководитель нам не симпатичен, ваши архивные документы нам неинтересны».

Так это было или нет, не нам судить. Обратимся лучше к документам. Вот ответ прокуратуры Чувашской Республики на жалобу ОАО «АвтоВАС» от 26.08.2011г. на неправомерные действия должностных лиц администрации г.Чебоксары и ее дубликат, поступивший из прокуратуры Ленинского района г.Чебоксары. Задолго до приведенного решения арбитражного суда и в противоположность ему и. о. начальника отдела по надзору за соблюдением федерального законодательства Д.В. Тимофеев пишет, что в ходе проверки установлено, что «часть предоставленного обществу земельного участка (въезд со стороны пр. Мира) отнесена к землям общего поль-

зования в соответствии с Генеральным планом г.Чебоксары, утвержденным постановлением Совета министров РСФСР от 02.08.1985 № 339 и постановлением Совета министров ЧАССР от 29.12.1985 г. № 670 (т. е. тогда, когда этот район состоял сплошь из огородов частных угодий! – Прим. автора), а также действующим Генеральным планом городского округа Чебоксары, утвержденным решением Чебоксарского городского собрания депутатов от 08.12.2004г. № 1456. Установленные на данной территории красные линии не корректировались».

В ответ же на обращение индивидуальных предпринимателей Яковлевой и Смирнова ООО «Чебоксарытоннельстрой» о «неправомерных действиях ОАО «АвтоВАС» и администрации г.Чебоксары» тот же Д.В. Тимофеев пишет, что «красные линии с учетом сложившейся застройки квартала... утверждены администрацией г.Чебоксары распоряжением от 16.10.2008г. (ср. с предыдущим письмом. – Прим. автора) № 36669-р». И поэтому, пишет прокурор, «при межевании в 2010г. ОАО «АвтоВАС» арендуемого земельного участка его границы были согласованы администрацией г.Чебоксары без учета установленных красных линий» (вспомним, что представитель администрации г.Чебоксары в ходе судебного разбирательства так и не смог пояснить суду, на основании каких документов в 2009г. появились красные линии на рассматриваемом земельном участке. Откуда и почему такое различие фактов?).

И дальше грозное: «Несмотря на Ваши обращения, кон-

кретные меры, направленные на раздел земельного участка (обратимся к юридической трактовке судом этого момента. – Прим. автора) в целях недопустимости занятия ОАО «АвтоВАС» земель общего пользования, администрацией приняты не были. По указанным фактам бездействия органа местного самоуправления прокуратурой республики в адрес главы администрации г. Чебоксары внесено представление об устранении выявленных нарушений закона и привлечении виновных должностных лиц к дисциплинарной ответственности».

Комментарием данная позиция государственного органа, надзирающего за соблюдением законодательства, поддается с трудом. Фактически из нее следует, что суды в Чувашии за их неважность и ненужностью в правовой системе государства можно и, пожалуй, даже нужно упразднить. Неплохой, согласитесь, шаг для секвестирования бюджета!

В продолжение этой линии заместитель прокурора Ленинского района г. Чебоксары Э.В. Столярова, ссылаясь на несуществующий по документам участок Эгерского бульвара «от Центрального автовокзала до пересечения с проспектом Мира», подала на ОАО «АвтоВАС» исковое заявление в районный суд. При этом прокуратура не только озаботилась интересами расположенных «на территории ООО «Чебоксарытоннельстрой» различных организаций и магазинов (оптовых и розничных), предназначенных для обслуживания населения», которые «не имеют возможности осуществлять в полной мере свою хозяйственную деятельность»,

но и встала на защиту прав смежных пользователей граждан, проживающих в домах №№ 72, 74 и 76 по пр. Мира. И запросила суд возложить на ОАО «АвтоВАС» обязанность «в течение 1 месяца со дня вступления в законную силу решения суда демонтировать ограждение со стороны домов №№ 72, 74, 76 по пр. Мира и перед территорией ООО «Чебоксарытоннельстрой».

Оно и правильно. Ведь не только чувашские бизнесмены хотят «осуществлять в полной мере свою хозяйственную деятельность», но жители соседних с автовокзалом домов жалеют, подобно батыревскому «юро-гuru», ходить и ездить, где им вздумается, напрямик через все зоны объектов транспортной инфраструктуры. И что им федеральные законы, приказы Минтранса России?

Пока гром не грянет

В России, похоже, не только две вечные беды, но и две вечные, из года в год повторяющиеся неожиданности: наступление зимы и очередное ЧП с большими людскими и материальными потерями. Потом, правда, выясняется, что это ЧП никакое не неожиданное, а закономерное, ибо явилось следствием целого букета постоянных грубейших нарушений всех возможных нормативов, правил и инструкций, на которые сознательно шли одни и преступно (или по крайней мере «административно») закрывали глаза другие. После этого высшая власть государства реагирует жестко и оперативно, по всей стране прокатывается вал срочных внеплановых проверок, выявляющих еще кучу грубейших

нарушений – т. е. потенциальных, но еще не успевших свершиться очередных «неожиданных» ЧП; экстренно издаются грозные распоряжения, принимаются планы и нормативные акты по недопущению повторения подобных ЧП. Но вскоре рвется где-то в другом, ставшем более тонким, месте, и страна ужасается уже новому ЧП, а государственный механизм бросается срочно исправлять ситуацию уже здесь: грозные действия власти в данной отрасли повторяются. Но попутно ослабевает волна внимания к предыдущей, и безалаберность и наплевательское отношение к соблюдению всех требований тихой сапой постепенно возвращают свои временно утерянные позиции. Чтобы со временем вновь породить очередное «неожиданное» страшное ЧП.

...Кому из нас хочется приехать в аэропорты за два часа, разуваться, просвечиваться в рамка? Как было бы хорошо прибыть в аэропорт за пару минут до отлета, подъехать к трапу на автомобиле, бросить его на полосу, заскочить в самолет перед самым закрытием люка, плюхнуться в свое кресло и с облегчением scomандовать себе: «Поехали!». И ведь раньше почти так и было.

Но жизнь сейчас другая, в чем-то гораздо более суровая. И законы должны быть ей под стать. И неукоснительно соблюдать их нужно всегда и везде. Только таким образом можно минимизировать вероятность новых катастроф, спасти жизнь и здоровье сотен и тысяч россиян.

Геннадий Благодарный,
обозреватель «ТР»

Главы ГИБДД обсудили обеспечение безопасности пассажирских перевозок

В мероприятии приняли участие заместитель начальника УГИБДД ГУ МВД России по Московской области полковник полиции Дмитрий Столяров, начальник отдела технического надзора УГИБДД ГУ МВД России по Московской области подполковник полиции Вячеслав Седов, заместитель начальника отдела по исполнению административного законодательства УГИБДД ГУ МВД России по Московской области подполковник полиции Максим Волнухин.

Участники мероприятия рассказали о проведении подмосковным Главком проверок и целевых мероприятий, направленных на обеспечение безопасности пассажирских перевозок, а также подвели итоги проделанной работы и привели статистику правонарушений по данному направлению.

Перевозки пассажиров автобусами занимают одно из ведущих мест в сфере перевозок автомобильным транспортом. Ежегодно доля таких перевозок увеличивается. Тяжесть последствий при

дорожно-транспортных происшествиях с участием автобусов особенно высока, что ставит работу по обеспечению безопасности перевозок пассажиров автобусами в ряд приоритетных направлений деятельности занятых в данной сфере организаций.

В Московской области зарегистрировано более 36 тыс. автобусов, из них около 15,5 тыс. принадлежат физическим лицам. Перевозку пассажиров автобусами по регулярным маршрутам осуществляют 414 юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

В текущем году по вине водителей автобусов произошло 23 ДТП (АППГ-23), в которых 3 человека погибло и 50 получили ранения (АППГ-3 погибло и 33 получили ранения).

В целях стабилизации обстановки с аварийностью на пассажирском автотранспорте, обеспечения безопасности пассажирских перевозок, предупреждения и пресечения нарушений правил дорожного движения со стороны водителей активизирована профилактическая работа в пассажирских АТП.

За 2 месяца т.г. сотрудниками УГИБДД проведено 276 (за

АППГ-162) проверок при выпуске и 9 (за АППГ-12) плановых. Возбуждено 260 (за АППГ-121) административных расследований в отношении юридических лиц пассажироперевозчиков. По результатам проведения проверок руководителям пассажирских предприятий выдано 378 (за АППГ-135) предписаний об устранении выявленных недостатков, привлечено к административной ответственности по ст. 12.31 КоАП РФ 371 (АППГ-191) руководителей и должностных лиц. За невыполнение предписания в установленный срок привлечено к административной ответственности 30 (за АППГ-10) руководителей пассажирских АТП. В филиалы Управления государственного автодорожного надзора направлено 116 (за АППГ-45) писем с информацией о нарушении условий лицензирования и 16 в прокуратуру. При надзоре за дорожным движением сотрудниками Госавтоинспекции пресечено 16 538 нарушений ПДД (за АППГ-4579), совершенных водителями автобусов.

В 2012г. проведено 4 целевых профилактических рейда «Автобус», осуществлялось



совместное несение службы госинспекторов технического надзора и представителей УГАДН по МО на постах ДПС.

При проведении целевых мероприятий выявлено 11 621 нарушений ПДД водителями автобусов. В том числе управление автобусом водителем, находящимся в нетрезвом состоянии, 16 фактов управления автобусом водителем, не имеющим категории «Д», 15 нарушений, связанных с выездом на полосу встречного движения, 4549 фактов превышения водителями автобусов установленной скорости движения, 259 случаев проезда на запрещающий сигнал светофора, 5172 технически неисправных автобусов, 625 автобусов переоборудования без разрешения ГИБДД, 1318 фак-

тов нарушения правил перевозки пассажиров, 126 случаев управления автобусом без путевого листа, 48 случаев управления автобусом без лицензионной карточки. Составлено 35 административных материалов ст. 14.1 КоАП РФ по ч. 1-15, ч. 2-16, ч. 3-4 (Осуществление предпринимательской деятельности без государственной регистрации или без специального разрешения (лицензии)).

К административной ответственности привлечено 9 юридических и 317 должностных лиц АТП. Возбуждено 119 административных расследований в отношении юридических лиц, выдано 215 предписаний.



ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ



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



KAMAZ

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

Marcopolo

«Мосгортранс» вырастет за пределы МКАД

Коммерческим перевозчикам в «большой Москве» могут достаться невыгодные маршруты

Маршрутная сеть пассажирских автоперевозчиков на присоединяемых к Москве территориях будет пересмотрена в июле 2012г. В частности, социальные маршруты будут отданы «Мосгортрансу», а коммерческие – выставлены на тендер. Об этом рассказала Жанна Терехова, пресс-секретарь департамента транспорта Москвы.

Границы новых территорий Москвы между Варшавским и Киевским шоссе на юге и юго-западе Московской области были утверждены Советом Федерации в декабре 2011г., а уже первого июля 2012-го будут официально оформлены.

– После этого будет пересмотрена маршрутная сеть и появится необходимость заново заключать договора с перевозчиками, работающими на этих территориях, – пояснила Терехова.

О том, что главный столичный перевозчик станет основным также на присоединяемых к столице территориях, ранее сообщал глава департамента транспорта столицы Максим Ликсутов. При этом необходимости производить какие-либо новые закупки не будет. «Подвижного состава у компании должно хватить и на новые территории», – сказал чиновник.

По словам председателя наблюдательного совета ассоциации «Межрегионавтотранс» Сергея Храпача, в настоящее время основным перевозчиком

в Московской области является ГУП «Моострансавто».

– Эта компания и по количеству, и по качеству подвижного состава готова соперничать с «Мосгортрансом». Если ей не отдадут какие-то маршруты сразу, то она вполне может получить их и по конкурсу. Тем более, что, в отличие от московского перевозчика, у «Моострансавто» есть автобусы для длинных маршрутов, – добавил эксперт.

Сергей Храпач отметил, что свою роль сыграет и стремление московского правительства к передаче маршрутов большим компаниям, а также попытки властей пересадить людей из личного авто на общественный транспорт. В случае реализации данной задачи число пассажиров возрастет, и перевозчику понадобятся более дорогие и более вместительные автобусы. При таком раскладе соперничать с двумя ГУПами небольшим коммерческим перевозчиком «будет практически невозможно: их могут допустить до конкурсов, но выиграть они смогут максимум какие-то периферийные маршруты».

Таким образом, пересмотр маршрутной сети может негативно сказаться на участниках бизнеса, так как многие из них покупают подвижной состав или вкладываются в строитель-

ство ремонтных баз с учетом работы на маршруте в течение нескольких лет.

По оценке Храпача, одна машина на маршруте приносит 5–8 тыс. рублей в день, или около 2 млн в год. Учитывая, что на одном маршруте обычно работает от 6 до 10 автобусов, потери компании при утрате маршрута могут составить 10–20 млн руб., не считая необходимости отбивать подвижной состав.

Однако, по мнению эксперта организации «Город и транспорт» Владимира Свириденкова, пересмотр маршрутной сети будет иметь смысл только тогда, когда на новых территориях появятся новые центры занятости и жилые районы.

– Маршрутная сеть складывается под существующие пассажиропотоки, сейчас они в основном центростремительные, а хордовые незначительны по объему. Однако по мере развития территории пассажиропотоки будут изменяться и требовать введения новых маршрутов, – сказал он.

Свириденков также напомнил, что на западе присоединяемых территорий, в районе аэропорта Внуково, «Мосгортранс» уже сейчас работает достаточно активно.

Интернет-версия газеты «Известия»





НОРИЛЬСКИЙ НИКЕЛЬ
негосударственный пенсионный фонд

КАК СОТРУДНИКАМ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ УВЕЛИЧИТЬ БУДУЩУЮ ПЕНСИЮ

С весны 2012 года сотрудники транспортной отрасли могут перевести свои пенсионные накопления в НПФ «Норильский никель». В марте этого года прошли обучающие семинары для сотрудников автотранспортных предприятий с целью повышения грамотности застрахованных лиц в сфере пенсионного обеспечения. Представители негосударственного пенсионного фонда «Норильский никель» провели консультации для работников автовокзалов г. Москвы и сотрудников «Единой Транспортной Системы «Российские Автобусные Линии» по вопросам, связанным с пенсионной реформой.

Обучающие семинары прошли в рамках партнерского соглашения, заключенного в феврале 2012 года между Некоммерческим партнерством «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», Некоммерческим партнерством «Развитие автовокзалов страны» и Некоммерческой организацией Негосударственный Пенсионный Фонд «Норильский никель».

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



Ирина Чумакова,
начальник отдела кадров
Группы компаний
«Русские Автобусные Линии»:

«Учитывая, что доходность Пенсионного фонда России накопленным итогом за 2005–2011 годы не превышает уровня инфляции, все большее количество людей начинает активно переводить свои пенсии в негосударственные пенсионные фонды, обеспечивающие своим клиентам сохранность и более высокую доходность от инвестирования пенсионных накоплений.

В качестве партнера мы выбрали НПФ «Норильский никель», как один из самых надежных и старейших фондов России».



Роман Попов, руководитель
Корпоративного университета
НПФ «Норильский никель»:

«С 2002 года в России действует пенсионная модель, основанная на страховых принципах. Это значит, что размер Вашей пенсии теперь напрямую зависит от размера пенсионных взносов, сформированных за всю трудовую деятельность на Вашем личном счете. Основа будущей пенсии – обязательные страховые взносы работодателей в Пенсионный фонд России. С 2012 года по закону они составляют 22 % от Фонда оплаты труда. 16 % из них идет на выплату текущих пенсий и учитывается в качестве обязательств государства по выплате страховой части будущей пенсии работника, за которого производятся взносы, 6 % поступают на формирование накопительной части пенсии.

Накопительная часть – это единственная составляющая государственной пенсии, на которую Вы можете влиять. Ее размер зависит от того, какой финансовый институт формирует Вашу будущую пенсию и определяет инвестиционную стратегию.

Выбрав негосударственный пенсионный фонд, Вы выбираете оптимальный вариант

для долгосрочного накопления пенсии. При этом Вы получаете удобный сервис и доступ к движению на Вашем пенсионном счете в любое время».

Сохранность переданных в НПФ пенсионных накоплений находится под жестким государственным контролем. Система контроля включает в себя несколько уровней – контроль со стороны Федеральной службы по финансо-

вым рынкам, специализированного депозитария и независимого аудитора, а также внутренний контроль Попечительского Совета Фонда и ревизионной комиссии.

Как перевести накопительную часть пенсии?

В рамках заключенного партнерского соглашения с Некоммерческим партнерством «Единая Транспортная Систе-

ма «Российские Автобусные Линии», представитель НПФ «Норильский никель» посетит Вашу организацию, проведет консультацию и поможет заключить договор об обязательном пенсионном страховании.

Для заключения договора необходимо иметь при себе только паспорт и страховое свидетельство государственного пенсионного страхования.

НПФ «Норильский никель»

НАСКОЛЬКО БОЛЬШЕ ВЫ МОЖЕТЕ ПОЛУЧАТЬ НА ПЕНСИИ?

Заботиться об управлении средствами пенсионных отчислений нужно начинать как можно раньше, так как на длительном этапе накоплений доходность имеет значительное влияние на итоговый размер пенсии

Возраст выхода на пенсию – 55 лет (жен.) / 60 лет (муж.)
Средняя заработная плата – 20 000 руб. в месяц с ростом 5% в год
Предполагаемый размер накоплений на текущий момент – 30 000 руб.



Расчетная доходность

Размер накопительной части трудовой пенсии, в месяц

10% годовых* (НПФ)	19 707 руб.	11 304 руб.	6 289 руб.	33 654 руб.	19 707 руб.	11 304 руб.
5% годовых* (ПФР)	8 563 руб.	5 665 руб.	3 621 руб.	12 629 руб.	8 563 руб.	5 665 руб.

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

Чем раньше человек вступает в НПФ, тем больше период накопления и, как следствие, больше пенсия.

За дополнительной информацией обратитесь по телефону горячей линии или в офиса Фонда

8 (800) 700-00-51

звонок по России бесплатный

Увеличьте Вашу будущую пенсию вместе с НПФ «Норильский никель»

НПФ «Норильский никель» – старейший Фонд страны и первый из негосударственных пенсионных фондов, получивший лицензию на осуществление деятельности по пенсионному обеспечению и пенсионному страхованию. Лицензия ФСФР № 1/2 от 27 июля 2004 г.

Ежегодно Национальное Рейтинговое Агентство подтверждает присвоенный рейтинг «АА» – очень высокий уровень надежности.

Россия, 123022, Москва, ул. Сергея Макеева, 13

www.npfnn.ru



Сергей Алексеевич Федоров

Родился 28 марта 1962г. Окончил Государственный Центральный Орден Ленина Институт Физической Культуры и Спорта, Институт про-

фессиональной подготовки кадров по финансово-банковским специальностям при Финансовой Академии Правительства РФ. Кандидат педагогических наук. С 1991 по 1999гг. работал заместителем генерального директора «Русской страховой компании». С 1999 по 2001г. – занимал руководящие должности в ООО «Центр Брокер». С марта 2001г. – генеральный директор ЗАО «ГУТА-Страхование». С мая 2005г. – начальник Управления дочерних организаций ОАО «Внешторгбанк» и генеральный директор ЗАО «ВТБ-Страхование». С ноября 2008г. – директор Департамента страхования ОАО «ГМК «Норильский никель». С апреля 2009г. по март 2010г. – являлся президентом НПФ «Норильский никель». С апреля 2010г. является председателем Совета Фонда НПФ «Норильский никель». С января 2010г. – председатель Совета директоров ООО «Администратор Фондов». С июня 2010г. – член Совета директоров ОАО «Норильскгазпром». С июня 2010г. – член Совета директоров ОАО «ОГК-3». По результатам рейтинга Ассоциации менеджеров входит в группу А «ТОР-100» самых профессиональных менеджеров страны. Удостоен Ордена Чести и Доблести Всероссийской общественной премии «Российский национальный Олимп».

Уважаемый Сергей Алексеевич!

От от имени коллектива
Группы компаний: ООО «Русские Автобусные Линии»,
НП «ЕТС» «Автобусные Линии Страны», НП «Развитие Автовокзалов Страны»,
редакции журнала «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития»,
Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов сердечно

Поздравляю Вас с 50-летием!

Во всех жизненных обстоятельствах Вы всегда являете пример жизненной стойкости. Опытный и энергичный руководитель, Вы не раз успешно доказывали умение оперативно и профессионально решать самые сложные и ответственные задачи.

От всего сердца желаем Вам дальнейших побед и достижений на профессиональном поприще, новых конструктивных идей и мудрых решений. Не сомневаемся, что богатый жизненный опыт, организаторский талант, взвешенность принимаемых решений и впредь будут способствовать успешной реализации Ваших самых смелых планов и начинаний. Счастья, добра и благополучия Вам и Вашей семье!

Руководитель

Б.О. Лоран

Остановки на Малом кольце Москвы станут транспортно-пересадочными узлами

«Москомархитектуры» рассматривает возможность организации на Малом кольце Московской железной дороги 2 дополнительных остановок – «ЗИЛ» и «Пресня» – в связи с развитием территорий, прилегающих к этим остановочным пунктам. Об этом заявил первый заместитель руководителя департамента строительства Петр Аксенов. Кроме того, рассматривается целесообразность строительства остановки «Потылиха», помимо 30 остановочных пунктов, которые будут построены для организации городских пасса-

жирских перевозок на МК МЖД, отметили в столичном стройкомплексе.

Напомним, по существующему плану 19 из 30 остановочных пунктов малого железнодорожного кольца Москвы станут транспортно-пересадочными узлами (ТПУ). 12 из них будут обеспечивать пересадку на метрополитен, 6 – на радиальные железнодорожные направления, с одного ТПУ пассажиры смогут пересесть на оба вида транспорта.

Пассажирские перевозки на МКЖД планируют открыть к 2015г. Столичные власти рассчитывают, что МКЖД будет перевозить более 250 млн. пассажиров в год.

REGNUM



НОВОСТИ

«А» поехали!

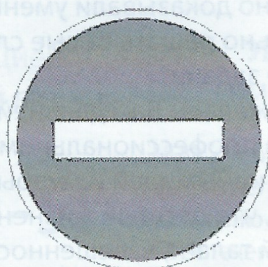
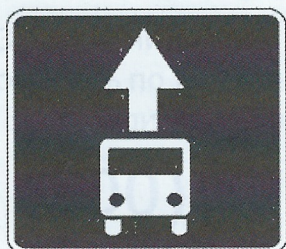
Полосы общественного транспорта по выходным откроются для всех

Как доложил на оперативном заседании у мэра Москвы руководитель департамента транспорта и развития дорожно-

транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов, такое решение об использовании «выделенок» принято после детального рассмотрения вопроса в Центре организации дорожного движения совместно с управлением ГИБДД Москвы и ГУОБДД МВД России.

С 31 марта в промежуток с ночи с пятницы на субботу (точнее – с 00 часов) и до 00 часов понедельника автоводители могут ездить по «выделенкам» без опасения, что их оштрафуют. На эту меру власти пошли в связи с тем, что в выходные и праздничные дни эти полосы пустуют. Сейчас устанавливаются дорожные знаки, которые ориентируют автомобилистов, где им разрешено заезжать на выделенки.

Такие знаки установят на «выделенках». (8.5.2) – «Время действия» – указывает дни недели и время суток, в течение которых действует данный знак совместно со знаками (5.14) – «Полоса для маршрутных транспортных средств», а также со знаком информирования участников дорожного движения о вводимых ограничениях (3.1) – «Въезд запрещен».





**Президент РАС
Олег Старовойтов**

Заметки о главном

Не могу не согласиться с абсолютным большинством транспортников, что обременения, которые в рамках проводимой сегодня государственной политики накладываются на профессиональных автомобильных перевозчиков, превышают пределы разумного.



ПРОБЛЕМЫ АВТОТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

Цены по-прежнему «грузят»

Начать с того, что в последние годы резко выросли цены на топливо. В немалой степени этот рост подтолкнуло увеличение акцизов в качестве одного из главных источников формирования дорожного фонда. Однако эксперты, работающие над «Стратегией-2020», на полном серьезе обсуждают необходимость их увеличения еще на 7–8 руб.

С 2013г. нам грозит еще и введение платы за проезд по автомобильным дорогам грузовиков, общая масса которых превышает 12 тонн. В то же время обещанной компенсации в виде уменьшения транспортного налога не произошло и, судя по состоянию региональных бюджетов, не предвидится.

Я абсолютно согласен с тем, что надо усиливать контроль за безопасностью перевозки пассажиров и грузов. Но только никто не может толком объяснить, зачем для этого нужно одновременно оборудовать автомобили и тахографами, и аппаратурой ГЛОНАСС. Эти требования касаются всех транспортных средств. Даже тех, которые в ближайшее время подпадут под списание и остаточная стоимость которых меньше стоимости самого оборудования.

Тахографы и ГЛОНАСС – не спасение от дефицита кадров и переработки

Вообще последние новации в части оснащения транспортных средств тахографами вво-

дятся для того, чтобы ужесточить контроль соблюдения режимов труда и отдыха водителей. Но сегодня не нужно тахографов, чтобы выявить сверхнормативную переработку водителей. Для этого достаточно заглянуть в зарплатную ведомость любого городского пассажирского предприятия. Переработка уже давно стала нормой. Особенно при перевозках в городском и пригородном сообщениях. Почему это происходит? Потому что, во-первых, мы столкнулись с острейшим дефицитом водителей. А во-вторых, городские пробки перечеркивают все нормативы, которые закладываются в графики работы водителей.

Предположим, перевозчики установят тахографы. Что, от этого водителей прибавится или пробки исчезнут? Проблема в том, что установленные режимы труда и отдыха выполнить заведомо невозможно. Но вместо того, чтобы пересмотреть эти режимы с учетом происшедших в стране изменений, выбран путь «завинчивания гаек».

Страхование и мнимая транспортная безопасность

В ближайшее время ожидается принятие закона об обязательном страховании ответственности перевозчиков перед пассажирами. Страховщики уже потирают руки в предвкушении очередных миллиардных страховых премий.

На мой взгляд, решить задачи, связанные со страховой

защитой пассажиров, в том же размере и том же порядке, что и предусмотрено законопроект «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров», можно при сокращении финансовой нагрузки на предприятия в разы. Автотранспортным сообществом неоднократно предлагалось ввести в законопроект как альтернативу механизм компенсации пострадавшим через общества взаимного страхования (ОВС), предусмотренные № 286-ФЗ от 29 ноября 2007г. «О взаимном страховании».

Непосредственное участие предприятий пассажирского автотранспорта в формировании и контроле расходования средств этого фонда обеспечило бы функционирование гибкого механизма его пополнения, что явилось бы стимулом для участников ОВС к повышению безопасности перевозок пассажиров.

В 2011г. началась практическая реализация закона о транспортной безопасности. Согласно закону, обеспечение защиты транспортных объектов от террористических угроз возлагается на владельцев таких объектов. И осуществляется преимущественно за их счет. Но даже когда в соответствии с федеральной Комплексной программой обеспечения безопасности населения на автомобильном транспорте какие-то бюджетные деньги выделяются, использовать их затруднительно.

Причина в том, что по нашему законодательству хо-

зяйствующий субъект может определиться с тем, что от него конкретно требуется, только по результатам оценки уязвимости. Но сейчас в части этой оценки происходит какая-то неразбериха. Так, например, объединение автовокзалов Ставропольского края на 2011г. получило бюджетные средства на дооборудование одного из своих автовокзалов с целью его защиты от террористических угроз. В этом же году оно заключило договор с аккредитованной ФДА специализированной организацией на проведение оценки уязвимости. Но результаты оценки до сих пор не утверждены. Почему? Потому что только в 2011г. методика оценки уязвимости менялась 3 раза. А после того, как результаты оценки были все-таки представлены на утверждение в ФДА, оттуда стали поступать требования о внесении изменений, никакими методами не предусмотренных.

Всесезонные ограничения

А что с нами делают дорожники? Уже вся страна стонет

от так называемых сезонных ограничений движения по автомобильным дорогам. Приказом Росавтодора этой весной на отдельных участках даже федеральных дорог разрешенные осевые нагрузки снижены на 30–40 %, а где-то и на 50 % против нормативных. В голове не укладывается, как такое может быть!

Приказ Минтранса России о временных ограничениях движения, в частности, в весенний период, также вызывает много нареканий. В соответствии с приказом, основанием для закрытия движения на дорогах являются результаты диагностики. Однако приказ Росавтодора об ограничении движения по участкам федеральных дорог появился в январе, когда еще не было известно, будет ли вообще весна, и с какими последствиями для дорог...

Может быть, я чего-то не понимаю, но причем здесь диагностика. Очень похоже, что на практике в нарушение приказа ограничение движения осуществляется не по результатам диагностики, а на основе какого-то прогноза.



При этом проверить обоснованность снижения осевых нагрузок не представляется возможным. Процедуры принятия таких решений закрыты для общественности. И вся эта таинственность, конечно же, вызывает подозрение, что в основе этих решений лежит отнюдь не объективная потребность. Нам вообще непонятно, почему диагностика, на основании которой должно приниматься решение об ограничении движения, проводится по заданию и за счет средств дорожников. Ведь давно известно: кто платит, тот и заказывает музыку.

Автопром буксует, спецразрешения тормозят, а ехать надо...

Уже оскомину набили разговоры о том, насколько обременителен и коррупциогенен существующий порядок оформления спецразрешений на перевозки тяжеловесных грузов. И это притом, что в 80 % случаев превышения установленных весовых параметров незначительны. И появляются они потому, что технические характеристики российских дорог не соответствуют техническим характеристикам современных грузовиков. Поэтому при полной загрузке стандарт-

ный автопоезд превращается в тяжеловесный со всеми неприятными последствиями для перевозчиков.

В этих условиях нужен какой-то компромисс. Ведь перевозчики не виноваты в том, что дорожная отрасль отстает от развития автопрома? Но то, что мы видим в правовых актах, — это, как говорится, игра в одни ворота.

Яркий пример тому — подготовленный Минтрансом проект постановления Правительства, которым предусматривается увеличение размеров вреда, причиняемого дорогам при перевозке тяжеловесных грузов, в 5–6 раз.

Стало привычным, что примерно раз в полгода в Правительство вносится проект закона, направленный на усиление административной ответственности перевозчиков за нарушения всевозможных требований. То есть, государство опять пытается навести так называемый порядок путем ужесточения наказаний. Сколь же еще раз мы должны наступить на эти грабли, чтобы понять ошибочность избранной тактики?

Есть непреложное правило. Если государство действительно хочет, чтобы установленные им требования выполнялись, надо, прежде всего, создать условия, позволяющие хозяйствующим субъектам сделать это.

Сколько раз мы предлагали упростить порядок выдачи специальных разрешений для транспортных средств с незначительным превышением весовых и габаритных параметров? Тем

более, что не было случая, когда бы такое разрешение не выдавали. Но срок его оформления составляет минимум 15 дней. А современная логистика такова, что планирование поставок товаров осуществляется в течение 2–3 дней. Вот и приходится либо недогружать транспортные средства до установленных автозаводами норм, либо отправляться в путь без разрешений и расплачиваться на дорогах наличными. Таким образом, государство само создает условия для роста транспортной составляющей в цене товара и увеличения масштабов коррупции на дорогах.

Мне могут возразить, что министерство подготовило проект приказа об установлении постоянных маршрутов перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов, направленный на упрощение оформления спецразрешений. Это действительно так. Но также верно и то, что согласно этому проекту, организация постоянного маршрута обусловлена такими требованиями, которые выполнить невозможно. Выходит, проект — это просто фантик без конфетки.

Проверки есть. Четких определений нет

Постановлением Правительства Российской Федерации от 2 апреля 2012г. № 280 утверждено Положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).



В процессе разработки проекта данного постановления транспортные ассоциации неоднократно высказывали разработчику – Минтрансу России замечания концептуального характера, в том числе следующие.

1. Подпунктом «а» п. 4 Положения в качестве одного из лицензионных требований определено наличие у лицензиата соответствующих установленным требованиям помещений и оборудования для технического обслуживания и ремонта транспортных средств либо наличие договора со специализированной организацией на предоставление услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств. Однако ни одним из действующих правовых актов такие требования не установлены. Порядок определения указанных специализированных организаций также отсутствует (ни лицензирование, ни государственная аккредитация таких организаций не предусмотрены). Поэтому фактически соблюдение данного требования будет устанавливаться по усмотрению должностных лиц Ространснадзора. Кроме того, установление такого требования противоречит ч. 2 ст. 8 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности».

2. Подпунктом «б» п. 4 Положения устанавливается требование по наличию у лицензиата водителей транспортных средств, заключивших с ним трудовой договор или договор об оказании услуг и имеющих необходимые квалификацию и стаж работы, а также прошедших медицинское освидетельствование в установленном

порядке. Указанные требования уже установлены ст.ст. 22 и 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения». При этом в рамках процедур лицензирования осуществление контроля за соблюдением указанного требования нецелесообразно, поскольку лицензия носит бессрочный характер.

3. Подпунктом «г» п. 4 Положения вводится требование о наличии у лицензиата транспортных средств, назначение и конструкция которых соответствует требованиям, предъявляемым к осуществлению регулярных перевозок пассажиров в городском, пригородном или в междугородном сообщении. Указанные требования также не установлены ни одним из нормативных правовых актов. Поэтому данная норма также противоречит ч. 2 ст. 8 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности».

4. Подпунктами «е» и «ж» п. 4 Положения лицензиат обязывается оснастить транспортные средства одновременно техническими средствами контроля соблюдения водителем режимов движения, труда и отдыха, а также аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS. Однако при осуществлении регулярных перевозок в городском и пригородном сообщениях одновременное использование указанных технических средств является избыточным, поскольку в части контроля за соблюдением водителем режимов движения, труда и отдыха они имеют сходные функции. Кроме того, если такой контроль будет осуществляться непосредственно на дорогах, то это может при-

вести к срыву расписания движения транспортных средств. Не случайно, что международными договорами Российской Федерации (например, Европейским соглашением, касающимся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки) в отношении транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки на короткие расстояния (до 50 км), установлены исключения из общего порядка оснащения тахографами.

5. Подпунктом «и» п. 4 Положения лицензиат обязывается соблюдать требования, предъявляемые к перевозчику в соответствии с Федеральным законом «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», в том числе Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. Требования, установленные указанными нормативными правовыми актами, в основном касаются порядка заключения и исполнения договоров перевозки пассажиров, т. е. в соответствии с ч. 3 ст. 8 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности» не могут быть отнесены к лицензионным требованиям.

6. Несмотря на неопределенность требований, предусмотренных подпунктами «а», «г» и «и» п. 4 Положения, в соответствии с п. 5 Положения повторное нарушение указанных требований в течение одного года будет считаться грубым нарушением, за которым может последовать приостановление или прекращение действия лицензии.

Таким образом, Положение содержит коррупциогенные факторы, а также вводит избыточные административные обязанности для субъектов предпринимательской деятельности и способствует возникновению необоснованных расходов данных субъектов. Кроме того, отдельные нормы Положения противоречат базовому Федеральному закону «О лицензировании отдельных видов деятельности».

Пустопорожний караван

На мой взгляд, одной из самых острых проблем сегодня является сложившийся уровень взаимоотношений министерства с транспортными ассоциациями.

Возьмем законопроект об автотранспортной деятельности. Для его разработки была создана рабочая группа с участием транспортных ассоциаций. Было проведено множество совещаний, в том числе на уровне заместителя министра. На совещаниях, вроде бы, ряд предложений транспортных ассоциаций был поддержан. Но в итоговом проекте ничего из этих предложений нет. И при этом даже никаких объяснений от министерства не последовало. В общем, все как в известной поговорке – собака лает, а караван идет. Замечу, что за-

конопроект получился какой-то пустой. И нам просто жаль потраченного на него времени.

Еще пример. В 2009г. была создана рабочая группа по разработке проекта закона о перевозках пассажиров по межрегиональным маршрутам. Законопроект был подготовлен и внесен в правительство. Однако вскоре законопроект, подготовленный рабочей группой, был втихую похоронен, а вместо него, также втихую внесен в правительство новый законопроект, основанный совсем на других принципах. Я сейчас не хочу говорить о его содержании. Это тема отдельного разговора. У нас претензии к стилю работы министерства. Считаю абсолютно недопустимым, когда такие основополагающие документы разрабатываются в тайне от транспортного сообщества.

Минтрансу и транспортному сообществу нужен общий маршрут следования

Многие министерские чиновники обижаются на нас за то, что в рамках общественных экспертиз, проводимых Минюстом России и Минэкономразвития России, мы часто даем отрицательные заключения на проекты правовых актов, разработанные Минтрансом.

Нам самим это неприятно. Но что делать, у нас нет выбора.

Я считаю, что Минтранс и транспортные ассоциации обречены на взаимодействие. И оно не должно зависеть от личных симпатий и антипатий. Нам нужно не выяснение отношений, а профессиональное обсуждение ключевых вопросов развития автомобильного транспорта. Поэтому я еще раз предлагаю продумать схему взаимодействия Минтранса и транспортных ассоциаций при разработке проектов нормативных правовых актов. И зафиксировать ее в Регламенте министерства.

Тот проект Регламента, что сейчас подготовлен, не выдерживает никакой критики. Нам нужен Регламент, который бы сделал законопроектную деятельность Минтранса более открытой, а взаимодействие с транспортными ассоциациями – более эффективным.

И в заключение хочу сказать следующее. Министерству не надо бояться критики. Надо бояться издавать «сырые» правовые акты, которые вместо решения существующих проблем порождают новые. Поэтому давайте учиться слышать друг друга. Давайте перейдем от подковерной борьбы к конструктивному диалогу.





Состояние аварийности на лицензируемом пассажирском автотранспорте в Российской Федерации за 2 месяца 2012г. и меры, принятые к хозяйствующим субъектам – участникам ДТП

В Российской Федерации, по данным Главного управления обеспечения безопасности дорожного движения МВД России, за 2 месяца 2012г. совершено **23 245 ДТП**, в которых **погибло 2953** и **ранено 29 995** человек.

С участием лицензируемых автобусов зарегистрировано **1074 ДТП**. В результате этих ДТП **погиб 131** и **ранено 1632** человека.

По вине водителей лицензируемого пассажирского автотранспорта за 2 месяца 2012г. совершено 372 ДТП (314 – 2011г.), рост к аналогичному периоду прошлого года (АППГ) составил 18,5%. В указанных ДТП погибло 34 человека (23 – 2011г.), рост к АППГ составил 47,8% и ранено 612 человек (524 – 2011г.), рост к АППГ составил 16,8%.

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

Анализ аварийности за 2 месяца 2012г. показал:

- в 56 (69%) субъектах Российской Федерации не допущено гибели людей при ДТП;

- в 31 (53%) субъекте не допущено роста количества ДТП, числа погибших и раненых, и в том числе в 1 субъекте 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 5,3 (в РФ – 9,0), а так же число погибших, количество ДТП и число раненых остается в прежних пределах, соответственно 1,6%, 1,2% и 2,0% от общей аварийности в Российской Федерации.

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

По выявленным нарушениям, в соответствии с действующим законодательством, были приняты следующие меры: привлечено к административной ответственности 1 юридическое и 4 должностных лица, 4 индивидуальных предпринимателя.

Кроме того, на рассмотрении в судах находятся материалы на аннулирование 1 и приостановление 7 лицензий, на привлечение к административной ответственности 38 юридических и 31 должностного лица, 54 индивидуальных предпринимателей.

Сумма наложенных штрафов составила 56 тыс. руб.

ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями автобусов, имеющих лицензию на перевозочную деятельность в Российской Федерации, за 2 месяца 2012г.

Наименование ФО	ДТП			ПОГИБЛО			РАНЕНО		
	2011 год	2010 год	(+/-) %	2011 год	2010 год	(+/-) %	2011 год	2010 год	(+/-) %
РФ	372	314	18,5	34	23	47,8	612	524	16,8
ЦФО	113	83	36,1	11	5	120,0	213	143	49,0
СЗФО	55	49	12,2	3	3	0,0	96	81	18,5
ЮФО	28	20	40,0	6	5	20,0	50	40	25,0
СКФО	12	9	33,3	1	3	-66,7	25	14	78,6
ПФО	72	60	20,0	8	1	700,0	97	74	31,1
УФО	25	37	-32,4	2	2	0,0	34	74	-54,1
СФО	46	49	-6,1	3	4	-25,0	76	83	-8,4
ДФО	21	7	200,0	0	0	0,0	21	15	40,0

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ПРИКАЗ

26 января 2012г.

№ 20

МОСКВА

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА
ОСНАЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, НАХОДЯЩИХСЯ В ЭКСПЛУАТАЦИИ,
ВКЛЮЧАЯ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, КАТЕГОРИИ М,
ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ДЛЯ КОММЕРЧЕСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПассаЖИРОВ,
И КАТЕГОРИИ N, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ,
АППАРАТУРОЙ СПУТНИКОВОЙ НАВИГАЦИИ ГЛОНАСС ИЛИ ГЛОНАСС/GPS**

Зарегистрирован в Минюсте РФ 21 февраля 2012г.

Регистрационный № 23281

Вступает в силу: 13 марта 2012г.

Во исполнение пункта 8 Технического регламента о безопасности колесных транспортных средств, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009г. № 720 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, № 38, ст. 4475; 2010, № 38, ст. 4828; 2011, № 42, ст. 5922), и в целях повышения безопасности и эффективности перевозки автомобильным транспортом пассажиров и опасных грузов **приказываю:**

1. Утвердить прилагаемый Порядок оснащения транспортных средств, находящихся в эксплуатации, включая специальные транспортные средства, категории М, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.
2. Настоящий приказ вступает в силу: в отношении транспортных средств категории N для перевозки опасных грузов и транспортных средств категорий M2, M3 – с 1 января 2013 года; в отношении транспортных средств категории M1 – с 1 января 2014 года.

Министр И. Левитин

ПОРЯДОК

оснащения транспортных средств, находящихся в эксплуатации, включая специальные транспортные средства, категории М, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS

I. Общие положения

1. Порядок оснащения транспортных средств, находящихся в эксплуатации, включая специальные транспортные средства, категории М, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемых для перевозки опасных грузов (далее – транспортное средство), аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS (далее – Порядок) разработан во исполнение пункта 8 Технического регламента о безопасности колесных транспортных средств, утвержденного

постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. № 720*.

2. Настоящий Порядок применяется владельцами транспортных средств независимо от того, являются ли они собственниками транспортных средств или используют их на ином законном основании (далее – владельцы транспортных средств) в целях повышения эффективности управления движением транспортных средств, уровня безопасности перевозок пассажиров и опасных грузов.

* Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, N 38, ст. 4475; 2010, N 38, ст. 4828; 2011, N 42, ст. 5922.

II. Оснащение транспортных средств аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS

3. В ходе оснащения транспортного средства аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS осуществляется:

установка на транспортное средство аппаратно-программного устройства для определения текущего местоположения и параметров движения транспортного средства, взаимодействия с автоматизированным центром контроля и надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (далее – абонентский телематический терминал);

тестирование абонентского телематического терминала для последующего подключения его к автоматизированному центру контроля и надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (далее – АЦКН Ространснадзора);

оформление и выдача владельцу транспортного средства документа, подтверждающего оснащение транспортного средства аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, с включением информации об абонентском телематическом терминале в базу данных АЦКН Рос-транснадзора.

4. Установка на транспортное средство абонентского телематического терминала и подключение абонентского телематического терминала к диспетчерскому центру или диспетчерскому пункту и к АЦКН Ространснадзора обеспечивается владельцем транспортного средства.

Абонентский телематический терминал устанавливается на транспортном средстве в соответствии с требованиями завода-изготовителя абонентского телематического терминала. Место расположения абонентского телематического терминала на транспортном средстве определяется исходя из технических характеристик абонентского телематического терминала и конструктивных особенностей транспортного средства.

5. Тестирование абонентского телематического терминала проводится в территориальных управлениях Ространснадзора с целью контроля работоспособности абонентского телематического терминала, полноты и достоверности передачи от абонентского телематического терминала в АЦКН Ространснадзора следующего минимального состава мониторинговой информации:

идентификационный номер абонентского телематического терминала;

географическая широта местоположения транспортного средства;

географическая долгота местоположения

транспортного средства;

скорость движения транспортного средства;

путевой угол транспортного средства;

время и дата фиксации местоположения транспортного средства;

признак передачи сигнала бедствия.

6. Тестирование абонентского телематического терминала осуществляется на основании представленных владельцем транспортного средства в адрес соответствующего территориального органа Ространснадзора сведений:

о владельце транспортного средства (наименование юридического лица или фамилия, имя, отчество индивидуального предпринимателя, адрес, телефон, факс, E-mail);

о транспортном средстве (государственный регистрационный знак, идентификационный номер (VIN), марка, модель, категория транспортного средства, год изготовления, серия, номер, дата выдачи свидетельства о регистрации транспортного средства и паспорта транспортного средства, характеристики транспортного средства по видам перевозок);

об абонентском телематическом терминале (марка, модель, фирма-изготовитель, версия программного обеспечения, рабочие частоты радиостанции, прочие технические характеристики, а также, при наличии, серийный номер, универсальный идентификационный номер (UIN), IP-адрес в системе диспетчерского управления и мониторинга, другие идентификационные данные).

7. Включение информации об абонентском телематическом терминале в базу данных производится АЦКН Ространснадзора в случае получения АЦКН Ространснадзора мониторинговой информации от тестируемого абонентского телематического терминала.

8. В случае смены владельца транспортного средства с установленным абонентским телематическим терминалом, а также в случае установки абонентского телематического терминала на другое транспортное средство, на основании сведений, предусмотренных пунктом 6 настоящего Порядка, представленных владельцем транспортного средства в адрес соответствующего территориального органа Ространснадзора, осуществляется внесение изменений в сведения об абонентском телематическом терминале в базу данных АЦКН Ространснадзора. При этом владельцу транспортного средства выдается новый документ, подтверждающий оснащение транспортного средства аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

**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. №	40703810600000000058
Банк получателя «НОМОС-БАНК» (ОАО) г.Москва		БИК	044525985
		Сч. №	30101810300000000985

Для подписчиков 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

ПРИМЕРЫ РАЗМЕЩЕНИЯ РЕКЛАМНЫХ МОДУЛЕЙ

вертикальный 1/1
обрезной формат
205x290
(с припусками на обрез
по 5 мм с каждой
стороны 215x300)

вертикальный 1/8
обрезной формат
100x70
(105x75
с припусками на
обрез по 5 мм
с 2-х сторон)

вертикальный 1/4
обрезной формат
100x140
(с припусками на
обрез по 5 мм с 2-х
сторон 105x145)

горизонтальный 1/4
обрезной формат
205x70
(с припусками на
обрез по 5 мм с 3-х
сторон 215x75)

на разворот 2 полосы
обрезной формат 410x290
(с припусками на обрез по 5 мм
с каждой стороны 420x300)

вертикальный 1/3
обрезной формат
65x290
(с припусками на
обрез по 5 мм с 3-х
сторон 70x300)

горизонтальный 1/3
обрезной формат
205x90
(с припусками на
обрез по 5 мм с 3-х
сторон 215x95)

горизонтальный 1/2
обрезной формат
205x140
(с припусками на
обрез по 5 мм с 3-х
сторон 215x145)

вертикальный 1/2
обрезной формат
100x290
(с припусками на
обрез по 5 мм с 3-х
сторон 105x300)

Требования к рекламным модулям

- Иллюстрации должны быть записаны в формате TIFF, AI или EPS и иметь разрешение 300 dpi; шрифты переведены в кривые.
- Цветовая модель: **только CMYK.**
- Все значимые элементы должны располагаться на **10 мм** внутрь от обрезного формата и иметь фон «на вылет» за край обрезного формата **5 мм.**
- Сумма цветов на модуле: не более 280%.
- За содержание модуля всю ответственность несет рекламодатель.

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
«Автобусные линии страны»;**

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**

