

Открытое акционерное общество  
коммерческий банк развития газовой промышленности Севера

**«СЕВЕРГАЗБАНК»**

Лицензия Центрального Банка РФ № 2816  
[www.severgazbank.ru](http://www.severgazbank.ru)

*Время заводит!*



Вместе  
с ОАО КБ «СЕВЕРГАЗБАНК»!

## Кредитные и лизинговые программы

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

# РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 4 (43) июль-август

**2012**

Читайте в номере:

Центральному управлению  
государственного автодорожного надзора  
Федеральной службы по надзору  
в сфере транспорта – 20 лет

X съезд Российского  
автотранспортного союза

Московская область:  
работаем на перспективу

О событиях, происходящих  
в Чебоксарах вокруг  
ОАО «АвтоВАС»



<http://www.npravs.ru>  
веб-сайт НП РАВС



## СОЮЗ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ (САПС)



Объединяет более 900 транспортных организаций, что составляет 70 % от участников рынка пассажирских перевозок автобусами в Свердловской области.

Имеет 5 филиалов в управленческих округах и несколько секций, в том числе секцию автовокзалов, грузового транспорта, дилеров, пунктов технического осмотра. В настоящее время формируется секция страховых компаний.

В течение 4 лет занимается проведением мониторинга состояния организации пассажирских перевозок в муниципальных образованиях Свердловской области, оказывает практическую помощь специалистам муниципалитетов в подготовке нормативных актов в сфере организации транспортного обслуживания населения на регулярных маршрутах, разрабатывает методические рекомендации для специалистов, занимающихся руководством муниципальных транспортных систем.

По инициативе САПС на Урале функционирует Координационный совет объединений работодателей и профсоюзов Уральского федерального округа – площадка для регулярного диалога транспортников и власти всех уровней.

В мае САПС организовал Автотранспортный форум «Урал-авто», который посетили более 10 делегаций из регионов России. В следующем году в рамках форума планируется проведение конференции по вопросу развития автовокзалов и автостанций, межсубъектных и международных автобусных перевозок.

Приглашаем читателей принять участия в форуме, заявку можно будет заполнить на сайте Союза [www.uralregiontrans.ru](http://www.uralregiontrans.ru)

Президент Союза – Герасимов Н.М., генеральный директор МУП «Муниципальное объединение автобусных предприятий г. Екатеринбурга», директор Союза – Саранчук Л.М.

г. Екатеринбург,  
ул. Цвиллинга, д. 6, офис 211  
тел. / факс:  
+7 (343) 257-44-74,  
2571-18-63  
e-mail: 89126153883@bk.ru  
сайт: [www.uralregiontrans.ru](http://www.uralregiontrans.ru)



## 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 «Автобусные линии страны»

**Периодичность выхода:** от 6 до 12 выпусков в год

**Тираж:** 1000 экз.

**Распространение:** подписка и целевая рассылка

**Регион распространения:** Москва и регионы, страны СНГ и ЕС

**Экспертный совет:**

**Винокуров Б.А.** – президент Московского областного транспортного союза

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

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

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

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

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

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

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

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

**Старовойтов О.И.** – президент Российского автотранспортного союза

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

**Главный редактор:** Б.О. Лоран

**Шеф-редактор:** В.А. Зайцев

**Советник главного редактора:** Г.Д. Шахматов

**Отдел рекламы:** А.Е. Лоран

**Юридическое сопровождение:**

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:** О.И. Церковская

**Ответственный секретарь:** С.И. Жаркова

**Адрес редакции:**

119571, г. Москва,

Ленинский проспект, д. 158, офис 310

тел.: +7 (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 31.08.2012 г.

Отпечатано в типографии

ООО «КНТ СинемаПринт», Москва,

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

**СЛОВО РЕДАКТОРА**

2

**РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ**

♦ X съезд Российского автотранспортного союза

3

**НОВОСТИ**

- ♦ Конференция Российского автотранспортного союза (РАС) 4
- ♦ При выводе объектов торговли с остановок общественного транспорта Правительство Москвы рассмотрит некоторые исключения 6
- ♦ Департамент транспорта подал искивые заявления в Арбитражный суд города Москвы на поставщиков автобусов на 263 млн рублей 7
- ♦ В России планируют ввести штрафы за отсутствие спутниковой связи ГЛОНАСС 11
- ♦ Департаментом транспорта выдано 215 согласований междугородных маршрутов 12
- ♦ Ростехнадзор получит право проверять автобусы без ГИБДД 14
- ♦ По итогам «круглого стола» «Перспективы развития межсубъектных перевозок и функционирования объектов транспортной инфраструктуры на территории г. Москвы» 27
- ♦ Деятельность партнерства РАВС 32
- ♦ Заседание Комиссии по рассмотрению материалов о функционировании регулярных перевозок пассажирами в международном сообщении 39
- ♦ ТПУ будут открыты около 15 станций московского метро до конца ноября 39
- ♦ Водителей автобусов, превышающих скорость на 50 км/ч, хотят лишать прав на 3 года 44
- ♦ Где правительство Москвы разрешило превышать скорость 55
- ♦ *Новости отрасли* 8, 38
- ♦ *Новости регионов* 10, 24, 40, 43, 45, 46, 56

**БУДНИ**

- ♦ Автовокзалы и власть: в чем взаимодействие? 13

**ТЕМА НОМЕРА**

- ♦ Московская область: работаем на перспективу 15

**ЗАКОНОПОРЕКТ**

- ♦ Правительство РФ внесло в Госдуму РФ проект федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» 21

**АКТУАЛЬНО**

23

**ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ**

- ♦ Мы за безопасные перевозки 26
- ♦ «Круглый стол» «Безопасность дорожного движения на железнодорожных переездах» 41
- ♦ Перевозка детей станет безопаснее 42

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА****ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**

28

**НАШИ ПАРТНЕРЫ**

- ♦ Суд не указ? 48

**ОТРАСЛЬ И ВЛАСТЬ**

- ♦ Будни Комитета по транспорту 47

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПАРТНЕРСТВА**

- ♦ Об эмблеме НП ЕТС «Автобусные линии страны» 57

**СТАТИСТИКА**

58

**НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ**

59



Уважаемые читатели!

Заканчивается летний «высокий» сезон автобусных перевозок. За летние месяцы произошло несколько значимых событий, которые отображают тенденции развития рынка автоперевозок. Одно из них – X съезд Российского автотранспортного союза, проведенный в июне в Сочи.

Другое событие – в одном из регионов по обращению пассажиров Прокуратура взяла под контроль размер тарифов, устанавливаемых межсубъектными перевозчиками по только им (перевозчикам) понятному принципу.

В другом регионе Департамент транспорта подал в суд на производителя автобусов за срыв сроков поставки и качества автобусов.

Также в ряде регионов обновился штат транспортных чиновников с тенденцией на омоложение.

Нельзя не отметить ситуацию вокруг проекта закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», о межсубъектных автобусных перевозках и некоторое отсутствие понимания между транспортным сообществом и разработчиками законов. Понимания нет – закона нет. Воз и ныне там. Заказные перевозки, маскирующие регулярные на межсубъектном сообщении, процветают и уничтожают рынок добросовестных перевозчиков. Автовокзалы «задыхаются» под тяжестью выполнения Федерального закона № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Все эти «противостояния» бьют только по рынку. Хотелось бы надеяться, что кто-то окажется мудрее и поставит интересы рынка и пассажиров выше своих интересов и амбиций. Нужен закон, чтобы был порядок.

Летом, как правило, политическая активность снижается. Операторы рынка заняты зарабатыванием денег «высокого» сезона и организацией перевозок. С середины сентября активность опять возрастает, и надеемся на реальные результаты деятельности чиновников и некоммерческих организаций, объединяющих автотранспортников. Ко Дню транспортника надо подвести промежуточные итоги развития нашего рынка и сделать соответствующие выводы.

Но в суете всем нам не надо забывать главного, ради чего мы работаем в транспортной отрасли. Мы работаем на «Его Величество Пассажира». Он и только он – нам судья и критик.

С уважением,

Борис Лоран



**28 июня 2012 года  
в Сочи в гостинице  
«Жемчужина»  
прошел  
X съезд Российского  
автотранспортного  
союза**

В нем приняли участие представители и руководители автотранспортных предприятий и автовокзалов, представители российских и зарубежных коммерческих структур, представители профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Докладом на тему о работе и перспективных направлениях деятельности РАС X съезд открыл президент Российского автотранспортного союза О.И. Старовойтов, который довел до участников положение



дел в автотранспортной отрасли в целом.

Председатель Ревизионной комиссии РАС А.Б. Шапошников представил отчет о работе Ревизионной комиссии. Отчет был единогласно утвержден Общим собранием членов РАС.



Особое внимание президент РАС уделил имеющимся проблемам в сфере автомобильного транспорта.

Были обсуждены вопросы изменения в Уставе РАС и подставные документы, которые были утверждены.

В состав Правления РАС решением членов общего собрания вошел президент Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» Борис Лоран. А также в члены РАС было принято Некоммерческое партнерство «Развитие автовокзалов страны». Свидетельство о вступлении было вручено президентом РАС О.И. Старовойтовым члену Правления НП РАВС А.И. Левятову.

## Новости



### Конференция Российского автотранспортного союза (РАС)

27 июня в Сочи в гостинице «Жемчужина» прошла конференция Российского автотранспортного союза (РАС) на тему «Актуальные проблемы и будущее пассажирских перевозок транспортом общего пользования».

В числе участников мероприятия – представители транспортных ассоциаций и автоконцернов Европы. На конференции обсуждались нормативные правовые акты Евросоюза, ре-

гламентирующие деятельность пассажирского транспорта, а также законодательную практику в России и ее перспективы.

Накануне заместитель председателя Комитета ГД РФ по транспорту Александр Старовойтов выступил с резкой критикой законопроекта «Об основах организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

Александр Старовойтов отметил, что данный законопроект, над которым Госдума РФ работает с 2007 года, «оторван от жизни, от тех норм и качества транспортного сервиса, к которым хотелось бы стремиться».

«Принятие закона в данной редакции ударит по интересам социально незащищенных слоев населения, в первую очередь, по пассажирам-льготникам, инвалидам, пенсионерам», – пояснил он.

С подобной оценкой законопроекта согласны эксперты из Москвы и Санкт-Петербурга, высказавшиеся в рамках выступлений и докладов «круглого стола», прошедшего 26 июня 2012 года в Москве.



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

## VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ



В выставочной экспозиции форума техника для грузовых и пассажирских перевозок

## АВТОТРАНСПОРТНЫЙ



## ФОРУМ (МАФ)

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



## Время проведения с 22 по 24 октября 2012 года

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

При выводе объектов торговли с остановок общественного транспорта Правительство Москвы рассмотрит некоторые исключения

В рамках реализации Государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012–2016 гг.» в части обеспечения приоритета общественного транспорта и повышения скорости движения Департамент транспорта проводит мероприятия по освобождению остановочных пунктов и транспортно-пересадочных узлов от объектов мелкорозничной торговли.

Нестационарные торговые объекты, размещенные в непосредственной близости от остановок и вдоль трасс следования маршрутов общественного транспорта, являются объектами притяжения иных видов транспорта, что негативно влияет не только на безопасность дорожного движения, интенсивность и скорость транспортных потоков, но и на безопасность пассажиров в зонах посадки и высадки.



Помимо этого на «горячие линии» Правительства Москвы поступает большое количество жалоб от жителей города на антисанитарное состояние объектов торговли и сомнительное качество реализуемых там товаров. Учитывая этот факт, а также то, что Департамент транспорта всегда придерживается принципа предварительного обсуждения важных социально значимых вопросов, предлагается внести ряд дополнений в документы, регламентирующие размещение нестационарных торговых объ-

ектов на остановочных пунктах городского транспорта.

А именно – запретить расположение торговых павильонов в 10-метровой зоне от границ посадочных площадок. Исключением являются специализированные пункты продажи билетов на проезд в общественном транспорте, павильоны продажи печатной продукции и театральные билеты и в будущем – пункты продажи талонов за парковку на улично-дорожной сети.

Напомним, что требованиями нормативных документов Правительства Москвы и отраслевыми стандартами запрещается использование посадочных площадок и павильонов ожидания общественного транспорта для иных целей. Торговые киоски допускается размещать за их пределами.

Департамент транспорта и в дальнейшем в своей работе будет придерживаться практики общественного обсуждения тех или иных нововведений в области транспорта, реализуемых на территории города.



Один из проектов остановки общественного транспорта



## Департамент транспорта подал исковые заявления в Арбитражный суд города Москвы на поставщиков автобусов на 263 млн рублей

Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы подал исковые заявления в Арбитражный суд города Москвы на поставщиков городских автобусов: ООО «Ликийский автобусный завод» и ООО «Русские Автобусы – Группа ГАЗ». Общая сумма, которую Департамент транспорта требует направить в бюджет города, составит 263 485 208,72 рублей.

Основная суть выставленных претензий сводится к тому, что компании нарушили требования к срокам поставки и качеству товара: в процессе эксплуатации выявлены дефекты системы кондиционирования салона автобусов.

Согласно госконтрактам, заключенным с ООО «Ликийский автобусный завод», 15 июня выставлены претензии о взыскании неустойки в связи с поставкой автобусов, имеющих дефекты, не позволяющие обеспечить оптимальный температурный режим в салонах и эксплуатировать транспортные средства. Общая сумма неустойки за поставку некачественного товара составляет 109 999 737,6 рублей.

Аналогичные претензии, в тот же день, выставлены и ООО «Русские Автобусы – Группа ГАЗ» на общую сумму 39 634 337,99 рублей.

Также, указанным поставщикам направлены претензии за несвоевременную поставку автобусов для нужд города. Сумма неустойки за нару-

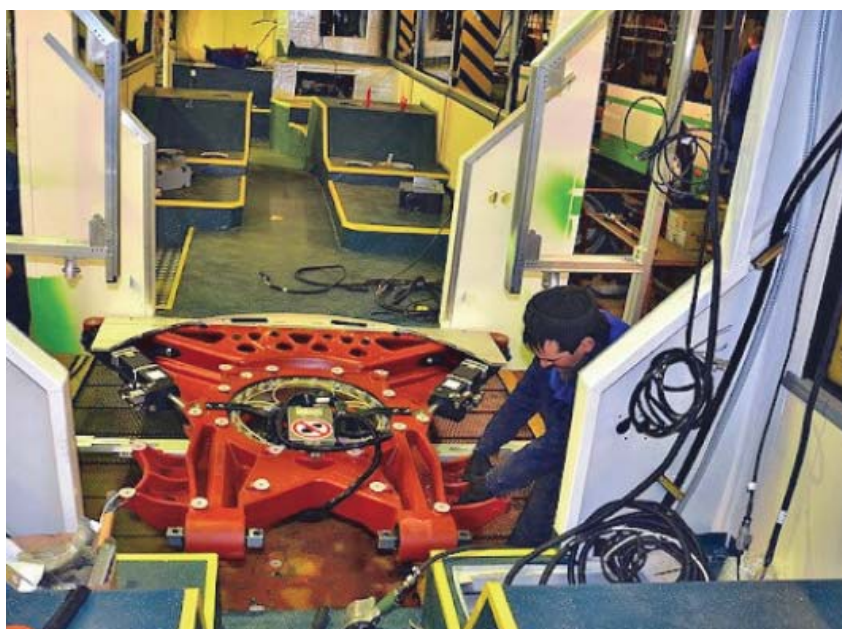


шение графика поставки составляет 65 217 850,18 рублей и 48 633 282,95 рублей соответственно.

Согласно заключенным госконтрактам, в случае поставки некачественных товаров поставщик обязан в течение 5 банковских дней после получения уведомлений от Департамента транспорта уплатить неустойку в размере 0,03 %, но не более 30 % от стоимости

поставленных некачественных товаров за каждый день с момента направления поставщику соответствующего уведомления, содержащего требование о безвозмездном устранении недостатков до момента надлежащего исполнения поставщиком соответствующего обязательства. Требования были направлены поставщикам 5 мая 2012 г.

[www.dtis.ru](http://www.dtis.ru)



**РЖД представили ряд проектов по созданию в Москве интермодальных транспортно-пересадочных узлов**

В Мерано (Италия) прошла международная конференция «Международная практика развития вокзалов: от проектирования к возврату инвестиций». В рамках конференции были представлены проекты создания в Москве интермодальных транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) с общественно-деловой функцией и обустройством прилегающих территорий. Концепции ТПУ были разработаны ОАО «РЖД-Развитие вокзалов» (проектный офис, учрежденный по инициативе Дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД») совместно с причастными департаментами города Москвы.

В настоящее время ведется работа по проектам создания 30 транспортно-пересадочных узлов, ориентированных на остановочные пункты ОАО «РЖД». Из этих 30 проектов в 2012 году планируется провести проектно-изыскательские



работы по 8 первоочередным транспортно-пересадочным узлам. Для остальных интермодальных комплексов будет проведена предпроектная проработка.

Одним из представленных проектов – развитие пересадочного узла «Выхино».

Разработанный проект предусматривает разместить в районе платформы «Выхино» мощный современный транспортно-пересадочный узел с перехватывающими парковками и комплексом обслуживания пассажиров. Для этого предлагается связать в единую пешеходную систему станции железной дороги, метрополитена и рефьюжи остановок общественного транспорта с помощью коридоров галерей в запроектированном «конкорсе» над платфор-

мами – пассажирском терминале, позволяющем эффективно распределить пассажирские потоки.

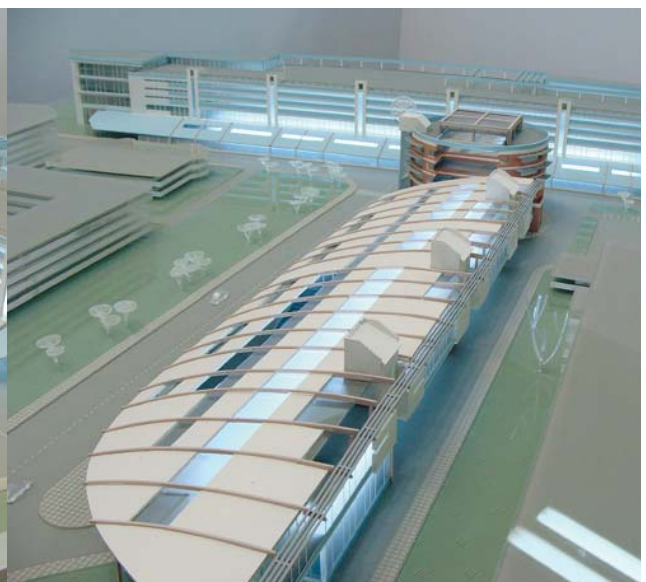
Предусмотрена организация плоскостных перехватывающих парковок, связанных пешеходными коммуникациями со зданием транспортно-пересадочного узла, а также строительство подземной двухуровневой парковки.

Для решения транспортных проблем подъездного пути к узлу планируется строительство тоннеля по Рязанскому проспекту и эстакады, связывающей улицы Ташкентская и Вешняковская.

Для организации в районе платформы «Царицыно» (второй проект) современного интермодального транспортно-пересадочного узла с пере-



Пересадочный узел «Выхино»



Типовой пересадочный узел



хватывающей парковкой и комплексом обслуживания пассажиров, в первую очередь необходимо расширить и реконструировать выход из метро и существующую платформу с целью беспрепятственного прохода существующего большого потока пассажиров.

На железнодорожной платформе предлагается сформировать полноценный уровень для обслуживания пассажиров с удобными переходами и организованной торговой инфраструктурой по пути следования.

Для комфортного прохода из метро на платформы и в парк

предлагается сформировать широкий поперечный вестибюль ТПУ от метро до входа в парк. Для перехода с платформы в уровень подземного перехода метро предусмотрен пересадочный павильон на островной платформе.

Запланирована расчистка привокзальной площади для устройства на ней разворотной площадки общественного транспорта и пассажирского терминала, удобно связанного с входами в транспортно-пересадочный узел. Для решения острой транспортной проблемы прилегающего района

предлагается создать перехватывающую парковку на 1000 машиномест.

В рамках развития территории в районе станции «Тушино» (третий проект) предполагается строительство ТПУ с размещением в нем помещений обслуживания пассажиров и коммерческих площадей, реконструкция выходов на платформы с оснащением их механизмами для свободного доступа маломобильных групп населения.

Проектируемое здание – 3-этажное с расположением внутри объекта основных функциональных зон. Связь между этажами ТПУ, а также между остановками различных видов транспорта предлагается осуществлять посредством горизонтальных и вертикальных пешеходных коммуникаций внутри ТПУ с учетом разделения пассажиропотоков по уровням и направлениям.

Запланирована реорганизация движения на конечной станции ГУП «Мосгортранс» с устройством зоны отстоя автобусов, устройство карманов для остановки автобусов. Также предполагается строительство многоуровневого паркинга более чем на 200 машиномест.

Проектируемые транспортно-пересадочные узлы в обязательном порядке предполагают высокую степень доступности для маломобильных групп населения, обеспечение транспортной безопасности, использование современных средств и способов информирования пассажиров для удобной навигации по объекту.



Источник: ИИС  
«Металлоснабжение и сбыт»



## Автоперевозчиков будут выбирать чиновники

Областные депутаты рассматривают новый законопроект, касающийся пассажирских перевозок

Депутаты Волгоградской областной думы в первом чтении приняли законопроект «Об организации транспортного обслуживания населения пассажирским автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении на территории Волгоградской области».

– Закон должен не только навести порядок в сфере перевозок, но и сделать их более качественными, – пояснили в пресс-службе облдумы. – При этом автор проекта, то есть Министерство транспорта, предлагает ввести норму, согласно которой перевозчик сможет работать только после заключения договора с региональной властью.

Кроме того, предлагается ввести систему конкурсного отбора. Конкурс позволит определить тех перевозчиков, которые в наибольшей степени будут отвечать общественным интересам, то есть обеспечивать качественное обслуживание населения за умеренную плату.

Кстати, подобный закон действует более чем в 70 регионах нашей страны.

«Все для Вас»

## Новости

### Управление Федеральной антимонопольной службы по Коми 13 июня возбудило дело в отношении ООО «Трансагентство Коми»

Как сообщает пресс-служба ведомства, компания разместила информацию в газете «PRO ГОРОД Сыктывкар», в которой указала, что «с 28 марта 2012 года все рейсы автобусных маршрутов <...>, в том числе ночные рейсы № 568 в Киров и № 710 в Киров и Пермь, будут отправляться от ж/д вокзала без заезда на автовокзал».

В Коми УФАС России обратилось ООО «Автоперевозчик»,

заявившее, что место отправления своих автобусов изменило лишь ООО «Альфа-Транс», два других перевозчика, работающих на этих направлениях, по-прежнему заезжают на авто-

вокзал и забирают там пассажиров. По мнению заявителя, ООО «Трансагентство Коми» распространяет недостоверные сведения, что наносит ущерб деловой репутации.



## В России планируют ввести штрафы за отсутствие спутниковой связи ГЛОНАСС

Российское правительство с 1 июля 2013 года намерено ввести штрафы за отсутствие спутниковой связи ГЛОНАСС на транспорте при перевозке пассажиров, а также опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов. С этого же дня ГЛОНАСС станет обязательным. Сумма штрафа составит от 30 до 50 тысяч рублей.

«С 1 июля следующего года за невыполнение этих требований вступают в силу механизмы ответственности, причем штрафы – я обращаю внимание всех перевозчиков, экспедиторов, тех, кто имеет отношение к транспортной деятельности, – весьма весомые: от 30 до 50 ты-

сяч рублей», – заявил накануне премьер-министр России Дмитрий Медведев.

Как мы уже неоднократно писали ранее, с 1 июля 2013 года оснащение пассажирского транспорта (кроме легковых автомобилей) и грузовиков, перевозящих опасные грузы, спутниковой навигацией ГЛОНАСС/GPS станет обязательным. По предварительным данным, оснащению российской навигацией подлежат примерно 900 тысяч автобусов (более 100 тысяч уже оснащены), 11 тысяч троллейбусов и 10 тысяч трамваев.

В общей сложности системой ГЛОНАСС планируется оснастить 1 млн машин. Все документы, необходимые для внедрения приемников навигационной системы ГЛОНАСС на транспорте, уже согласо-

ваны. Оснащение приемниками станет обязательным для перечисленных выше категорий с 1 января 2013 года. При этом исключением является легковой пассажирский транспорт. А на такси приемники будут ставить с 1 января 2014 года.

Основной проблемой при согласовании документации были параметры навигационного оборудования терминалов. В случае задержки производители техники просто не успели бы выпустить требуемое количество оборудования. А это, в свою очередь, задержало бы оснащение транспорта. Между тем, реализация рыночного потенциала ГЛОНАСС ограничена всего 3–4 годами. После этого на рынок выйдут европейская система Galileo и китайский Compass.

Авто новости

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**

**Департаментом транспорта выдано 215 согласований междугородных маршрутов**

Как сообщила пресс-служба Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы в период с 2009 года по настоящее время выдано 215 согласований на эксплуатацию регулярных межсубъектных (междугородных) автобусных маршрутов.

Под междугородными перевозками понимаются маршруты, соединяющие территории других субъектов РФ с территорией города Москвы, за исключением маршрутов между Москвой и Московской областью.

Межрегиональные перевозки на территории города Москвы регламентируются Постановлением Правительства Москвы от 18.01.2005 № 24-ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы».

В соответствии с этим все регулярные межрегиональные маршруты следуют по территории города транзитом, а пункт прибытия/отправления предусматривается на автовокзале. Места отправления и прибытия подлежат обязательному согласованию с Департаментом транспорта.

Для того чтобы перевозчик мог получить согласование города на эксплуатацию межсубъектного автобусного маршрута, подвижной состав перевозчика должен соответствовать экологическому классу не ниже Евро-2. Кроме того, перевозчик обязан заключить

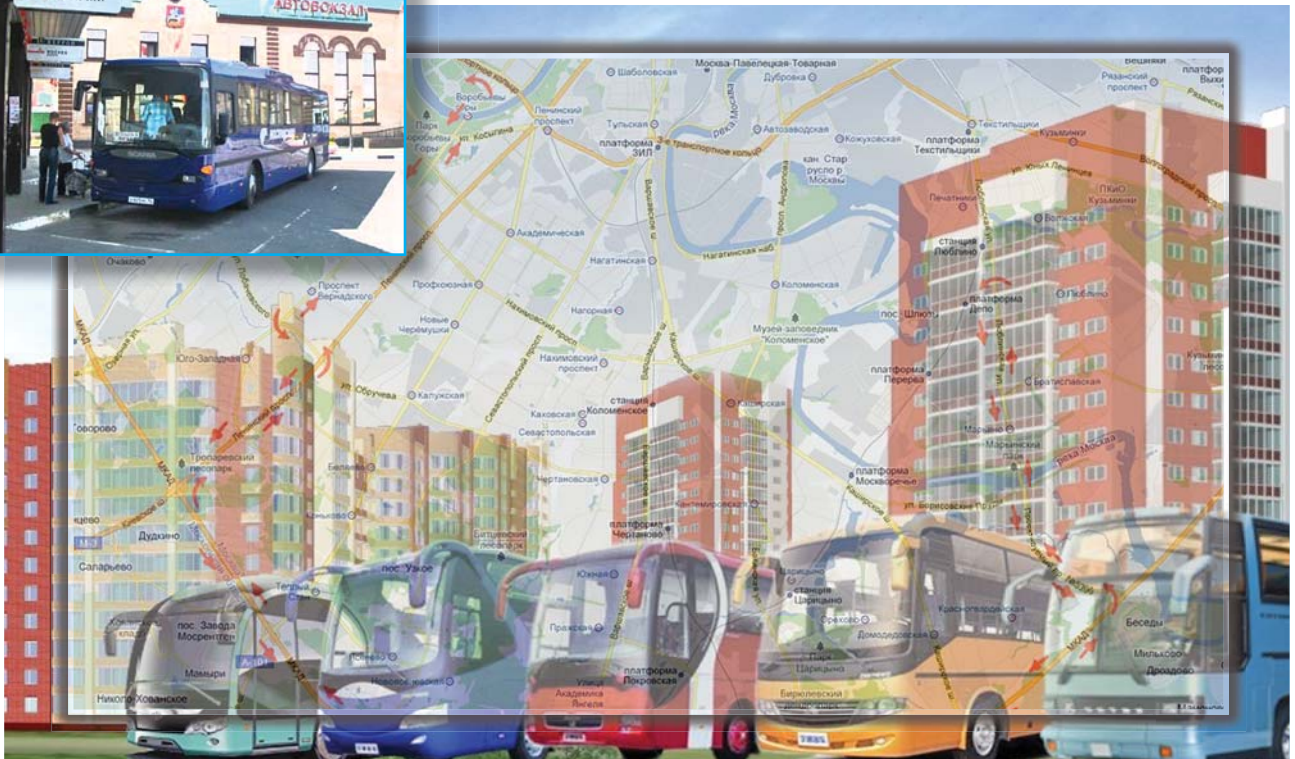
договор с согласованным пунктом отправления/прибытия межсубъектных автобусных маршрутов (автовокзалом).

Согласование маршрута происходит после экспертизы комплекта документации перевозчика, его возможностей по организации межрейсового отстоя автобусов, уточнения трассы следования по территории города Москвы и расписания (количества отправок).

После этого Департамент транспорта направляет перевозчику аргументированное заключение. Срок рассмотрения документов составляет не более 30 дней.

По состоянию на 1 августа 2012 г. в Департаменте транспорта на рассмотрении находилась паспортная документация по 29 регулярным межрегиональным автобусным маршрутам, которые будут рассмотрены в установленном порядке.

www.dtis.ru





## АВТОВОКЗАЛЫ И ВЛАСТЬ: В ЧЕМ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ?

Период, когда местные органы власти, отвечающие за транспорт, не замечали автовокзалы на своей территории, безвозвратно прошел.

Это весьма позитивно. Но сказать, что появилось полное взаимодействие и поддержка, пока еще нельзя. В большинстве регионов местные департаменты транспорта возглавили молодые руководители. Но транспорт – слишком широкое понятие, в котором, как ни прискорбно, у автовокзалов практически последнее место с точки зрения местной власти, по сравнению с остальными видами транспорта и грузоперевозками. Хочу отметить, что транспорт междугородных автобусных перевозок всегда был, есть и будет самым массовым, доступным и социально значимым. Он первый в объе-

ме перевозок в любом регионе без учета городских перевозок и в десятки раз превышает обслуживаемый пассажиропоток авиации и железной дороги. Так почему так мало поддержки и понимания? Ответ прост: среди чиновников, отвечающих за транспорт, практически нет ни одного бывшего директора автовокзала или руководителя отдела организации перевозок из автовокзальной системы.

При возникновении любой проблемы автовокзала, когда он обращается за поддержкой к власти, у последней рождается столько фантазий по вопросу, как надо управлять автовокзалом, что создается впечатление, что в автовокзалах, как и в футболе, у нас в стране разбираются все поголовно. Но воз и ныне там и вопросы не решаются. Там, где автовокзал – частной формы собственности, идет процесс выживания и постоянной борьбы за свои интересы и

в целях сохранения перевозчиков и пассажиропотока. Там же, где автовокзал – государственной формы собственности, особо не поборешься, т. к. на кону стоит должность, т. е. продлит власть директору контракт и на следующий период или уберет и поставит безграмотного дилетанта, который за год развалит все то, что профессионалы создавали годами.

С государственным автовокзалом все заканчивается приватизацией, акционированием и последующей продажей акций частным инвесторам. Это единственный выход: главное, чтобы инвестор сохранил технологическую часть автовокзала, а не превратил весь объект в торгово-развлекательный центр. Также надо развивать автовокзал как объект транспортной инфраструктуры, а не пускать все на самотек. Бездействие некоторых автовокзалов порождает возникновение нелегальных точек, на которых

сразу активно начинаются развиваться перевозки под видом заказных.

Нет целостности системы существующих автовокзалов в нашей стране. Мало взаимодействия между собой. Нет полноценного диалога с властью. Есть какая-то настороженность и постоянное ожидание, что придет новый руководитель транспорта и будет все хорошо. Растрою вас. Нет, не будет. Под лежащий камень вода не течет. Если ты волею судеб стал руководителем автовокзала или автостанции, то ты обязан быть

активным созидателем системы, строителем социально важных перевозок, как минисистемы в своем секторе, на своей территории.

Наше НП РАВС как раз и было создано для того, чтобы не только обмениваться опытом работы и новыми технологиями. Но, в первую очередь, отстаивать права автовокзалов и права своих пассажиров и перевозчиков. Мы сила, когда мы вместе. А то, что мы все заодно, так это в априори.

В отрасли – новый и молодой министр, его заместитель

по нашему рынку так же молод и прогрессивен. Но не надо ждать, что они самостоятельно прочувствуют проблемы автовокзалов. Надо выстраивать диалог с властью. Надо добиваться прогресса. Надо идти вперед. И не надо бояться «репрессий» от местной власти, когда вы отстаиваете интересы наших пассажиров и перевозчиков. Перед законом все равны, на каждого найдется управа, только надо не молчать, а говорить и требовать.

В связи, с чем

**обращаемся к руководителям автовокзалов. Формулируйте свои вопросы, освещайте свои проблемы, предлагайте пути их решения и отправляйте в офис Партнерства по адресу: 119571, г. Москва, Ленинский проспект, 158, офис 310, или на электронную почту: [info@npravsv.ru](mailto:info@npravsv.ru) – для их обсуждения с министром транспорта РФ.**

## Новости

### Ростехнадзор получит право проверять автобусы без ГИБДД

В последнее время возникла необходимость увеличить число проверок.

В скором времени инспекторы Ространснадзора смогут останавливать городские автобусы, маршрутки, троллейбусы и трамваи. Это следует из опубликованного проекта

постановления Правительства, пишет газета «Известия». Проводить проверки состояния транспортных средств инспекторы смогут на автостанциях, автовокзалах, конечных остановках городских, пригородных и междугородных линий.

До этого времени сотрудники Ространснадзора имели право работать только совместно с ГИБДД. Однако в последнее время возникла необходимость увеличить число проверок. С 2008 года для заказных автобусных перевозок действует уведомительный порядок контроля, при этом лицензированию подлежат только регулярные перевозки. Однако, чтобы уйти от лицензиро-

вания, транспортные компании стали оформлять свою деятельность как заказные перевозки, выполняя на самом деле регулярные рейсы. Об этом говорится в материалах Минтранса. Также перевозчики незаконно оснащают автобусы спальными местами, которые используются во время движения. В них отсутствуют ремни безопасности и не работают аварийные выходы. На этот предмет Ространснадзор и будет проверять перевозчиков.

На данный момент сотрудники Ространснадзора не имеют права осуществлять осмотр автобусов, но работают исключительно с документами. По новым правилам они не только получают такое право, но и смогут фиксировать нарушения на фото и видео.





## Министр транспорта Московской области



**Воробьев  
Александр  
Георгиевич**

Родился 13 октября 1958 года в г. Даугавпилс Латвийской ССР. В 1979 году окончил Благовещенское высшее танковое командное училище.

С 1984 по 1986 годы проходил военную службу в Афганистане. В 1985 году был награжден орденом Красной Звезды.

В 1989 получил второе высшее образование, окончив Военную академию бронетанковых войск. В 1992 году завершил службу в Вооруженных Силах в звании подполковника.

С 1992 по 2000 годы руководил рядом коммерческих организаций. В 2001 году стал директором трамвайно-ремонтного завода ГУП «Мосгортранс».

С 2003 года работал заместителем начальника управления транспорта и связи города Москвы, преобразованного в июне 2004 года в Департамент транспорта и связи. В 2008 году назначен первым заместителем руководителя Департамента транспорта и связи г. Москвы. Покинул этот пост в 2009 году.

До недавнего времени являлся заместителем генерального директора АНО «Транспортная дирекция Олимпийских игр».

В 2012 году назначен министром транспорта Московской области.

Женат, имеет двоих детей.

Источник: [http://mt.mosreg.ru/ministry\\_minister](http://mt.mosreg.ru/ministry_minister)

В конце июня 2012 года в г. Красногорске было проведено расширенное заседание коллегии Министерства транспорта Московской области и Главного управления дорожного хозяйства Московской области.



## МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ: РАБОТАЕМ НА ПЕРСПЕКТИВУ

На коллегии рассматривался вопрос «О состоянии и перспективах развития транспортно-дорожного комплекса Московской области», поэтому среди присутствующих было много работников дорожной отрасли, Государственной и Областной дум.

Открыл коллегия и озвучил дорожные проблемы в Московской области в своем докладе вновь назначенный на пост министра транспорта Московской области Воробьев Александр Георгиевич.

В докладе он сказал, что транспортно-дорожный комплекс Московской области играет важную роль в социально-экономической жизни Подмосковья. Именно транспорт обеспечивает нормальную жизнедеятельность населения и объединяет его не только с Москвой и регионами России, но и с ближним и дальним зарубежьем.

Как всем автотранспортникам известно, дороги и их обустройство, ремонт во многом сказываются на культуре обслуживания пассажиров, снижении дорожно-транспортных происшествий, здоровье пассажиров, да и на исправности подвижного состава на линии. В отраслях транспорта и дорожного хозяйства заняты более 170 тысяч человек. Это свыше 8 процентов работающего населения области. Ежедневно по территории Подмосковья всеми видами транспорта перевозится более 2 млн пассажиров, из них около 49 процентов – льготные категории. Ежемесячно около 40 млн поездок осуществляется по безналичной оплате с использованием автоматизированной системы контроля проезда (АСКП). При этом используется более 5 млн социальных и транспортных карт. Годовой оборот в системе АСКП около 12 миллиардов рублей.

В 2011 году налоговые отчисления транспортного комплекса позволили наполнить областной бюджет более чем

на 21 млрд руб. По сравнению с 2010 годом – это на 17 процентов выше. Уровень среднемесячной заработной платы в отрасли в 2011 году достиг 37,5 тыс. рублей, что на 13 процентов выше уровня 2010 года.

В последние годы введены в строй более 40 новых автовокзалов и станций. Построены современные автомагистрали и путепроводы.

Почти 7 тысяч транспортных средств, оснащенных аппаратурой спутниковой навигации системы ГЛОНАСС и GPS, работают в режиме дистанционной диспетчеризации. Это более 70 процентов всего общественного пассажирского транспорта области, а в «Мострансавто» – это 96 процентов парка автобусов.

Основной областной вид транспорта – автомобильный пассажирский и наземный городской электрический. Ими осуществляется более 70 процентов перевозок всех пассажиров почти по двум с половиной тысячам маршрутов, а это более 61 тысячи километров.

Разрабатывается система электронных паспортов маршрутов и схем движения автобусов, отображаемых на электронной карте. Это позволит упростить и повысить качество контроля и принимаемых решений в сфере организации пассажирских перевозок.

Качество предоставления транспортных услуг из-за неудовлетворительного состояния дорог, особенно в удаленных районах области, не всегда соответствует нормативным требованиям. При этом интенсивность дорожного движения и парк транспортных средств постоянно увеличиваются. Из-за этого допускаются наруше-

ния расписания движения автобусов и возникают неудобства в перевозках (в т.ч. в Люберцах, Домодедово, а это не дальние районы Подмосковья).

Передача полномочий по транспортному обслуживанию населения органам местного самоуправления привела к тому, что во многих муниципальных образованиях отмечено существенное ухудшение его качества. Маршрутная сеть расширяется хаотично. При наличии значительных пассажиропотоков используются автобусы малой и особо малой вместимости. В результате необоснованно растет загруженность улично-дорожной сети. Усложняется планирование поездки пассажиром, возникают конфликты между перевозчиками. Например, в Сергиево-Посадском, Наро-Фоминском и других муниципальных районах Подмосковья.

Для совместной работы с Департаментом транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы сформирована Рабочая группа, которая позволяет решать многие проблемы перевозок между областью и столицей. Урегулированы вопросы передачи 55 маршрутов в городские и 29 маршрутов в межсубъектные в связи с передачей части территорий области Москве.

С августа на Министерство возлагаются полномочия, которые ранее исполняло Государственное казенное учреждение «Административно-транспортная инспекция Московской области». Министерству предстоит огромный объем работ по осуществлению контрольной деятельности. Это позволит активизировать работу по пресечению деятель-

ности незаконных перевозчиков.

В этом направлении необходима консолидация усилий всех заинтересованных федеральных, региональных органов власти, а также органов местного самоуправления муниципальных образований.

Крупнейшим перевозчиком является государственное унитарное предприятие Московской области «Мострансавто».

В нем внедрена автоматизированная система диспетчерского контроля и управления АСУ «Навигация». С момента ее использования повысилась безопасность перевозок, улучшились качество обслуживания пассажиров и контроль за движением автобусов, сократилось количество дорожно-транспортных происшествий.

Московской областной комиссией по обеспечению безопасности дорожного движения в связи с дорожно-транспортными происшествиями до недавнего времени, взята на особый контроль перевозка детей и, в частности, школьников. Сегодня – это 215 зарегистрированных маршрутов. Основная часть школьных автобусов принадлежит муниципальным образовательным учреждениям. Значительная часть школьных автобусов обслуживается

филиалами «Мострансавто» в полном объеме с момента выезда до возвращения в автопарк. Также имеются образовательные учреждения, осуществляющие обслуживание школьных автобусов самостоятельно или по договорам с перевозчиками, не обладающими необходимой базой для выполнения требуемых работ, констатировал Александр Георгиевич.

Кстати еще два года назад в г. Коломне на заседании комиссии по обеспечению дорожного движения было принято решение о передаче школьных автобусов на баланс региональных пассажирских предприятий. И это правильно. В ПАТП проводят осмотр автотранспорта перед выпуском на линию, устраняют замеченные неполадки, а водители ежедневно проходят предрейсовый и послерейсовый медосмотры. Представитель Министерства образования, присутствующий на комиссии, с этим решением согласился.

Проводится работа по исполнению Закона «Об обеспечении беспрепятственного доступа инвалидов и других маломобильных групп населения к объектам социальной, транспортной и инженерной инфраструктур в Московской области».

На всех автовокзалах и автостанциях производится голосовое оповещение пассажиров о месте и времени прибытия транспорта. Автовокзалы в Домодедово и в Мытищах делают объявления редко (особенно в Домодедово), а ведь многие пассажиры впервые прибывают в Подмоскovie из других регионов России да и из зарубежья.

Министерством транспорта Российской Федерации предложено приобрести 227 пригородных низкопольных автобусов, оснащенных оборудованием для перевозки инвалидов-колясочников. Их предполагается закупить для обслуживания пассажиров в период проведения зимних Олимпийских игр, а затем передать в автоколонны «Мострансавто». Но решение по данному вопросу пока не принято. Участие в «сочинском проекте» позволило бы решить указанную проблему.

«Мособлэлектротранс» планирует приобрести 10 полностью оборудованных для данной категории пассажиров трамвайных вагонов.

Важную роль в транспортном обслуживании играют перевозки легковыми такси.

В течение года во исполнение требований Федерального закона № 69-ФЗ организована



выдача разрешений перевозчикам данной категории (однако, как говорят руководители органов, осуществляющих контроль за организацией таксомоторных перевозок в России, закон сырой и требует доработки).

Около 8 тысяч перевозчиков уже получили разрешения на 15 тысяч автомобилей.

Разрешения действуют на территориях Московской области, в Москве и близлежащих областях согласно соглашениям между субъектами Российской Федерации.

С 2008 года на автомобильных дорогах ведется установка специальных технических средств фиксации нарушений правил дорожного движения. В настоящее время сформирована разветвленная автоматизированная система видеofиксации.

К уже имеющимся планируется установить еще 35 комплектов видеofиксации. Будет организован контроль за правилами проезда железнодорожных переездов, особенно в местах пересечения со скоростными поездами «Сапсан».

В рамках реализации требований Федерального закона «О транспортной безопасности» в министерстве функционирует действующая Рабочая группа по профилактике террористических и экстремистских угроз. Организовано взаимодействие с территориальными органами МВД, ФСБ, МЧС России.

Перед выходом на маршрут, при возвращении в парк, на конечных остановках после высадки пассажиров проводятся проверки салонов и багажных отсеков. Это возможно сделать только на конечных автовокзалах и автостанциях, если в штат их введут подготовленных специалистов,

о чем Александр Георгиевич видно не договорил.

На объектах транспортной инфраструктуры внедрены средства наружного и внутреннего видеонаблюдения с выводом информации на мониторы охраны и записью происходящих событий на видеорегистратор. Предусматривается автономное использование резервных источников электроэнергии для данных систем.

ОАО «Российские железные дороги» совместно с правительствами Москвы и области разработана «Генеральная схема развития Московского железнодорожного узла на период до 2020 года». Согласно ей планируется осуществить строительство дополнительных путей на Ярославском, Рязанском, Горьковском и Октябрьском направлениях.

Организация скоростного движения электропоездов невозможна без ликвидации пересечения автомобильных и железных дорог на одном уровне, то есть строительства путепроводов. Построены и введены в эксплуатацию такие объекты в городах Климовск и Подольск. В стадии проработки находятся еще 8 путепроводов. Темпы этой работы снижены из-за недостаточного финансирования, т. е. наши пожелания и проекты напрямую расходятся с возможностями.

Решение этой проблемы возможно на условиях государственно-частного партнерства, однако такой поддержки область не ощущает.

Программой «Развитие транспортно-логистической системы в Московской области в 2011–2015 годах» предусмотрено строительство 20 крупных мультимодальных терминалов

в зоне размещения ЦКАД. Объем привлеченных инвестиций – около 80 миллиардов рублей.

В области транспортной логистики необходимо продолжить работу по созданию единой транспортно-логистической системы всего Московского региона с учетом предложений Москвы и ОАО «РЖД».

Правительством Московской области совместно с Правительством Москвы и Министерством транспорта Российской Федерации разработана программа «Развитие транспортного комплекса Московского региона на период до 2020 года». Но она до настоящего времени не принята Правительством Российской Федерации. В этой связи требуется ее актуализация. Для обеспечения безналичной оплаты проезда заключено соответствующее соглашение между правительствами Московской области и Москвы. В нем отражены основные принципы совместного решения данной задачи.

С использованием современных технологий планируется осуществлять контроль за работой всех перевозчиков, независимо от формы собственности, на всех маршрутах перевозок Московской области. С этой целью будет создан единый межведомственный диспетчерский центр.

Заключено соглашение с ОАО «Навигационно-информационные системы» о создании на территории области системы экстренного реагирования при авариях «ЭРА-ГЛОНАСС». Ее внедрение позволит сократить в среднем на 30 процентов время прибытия бригад служб

экстренного реагирования к месту аварии. Это будет способствовать спасению жизни многих людей.

Создана правовая база, позволяющая эффективно обеспечивать организацию транспортного обслуживания населения на территории Московской области автомобильным, в том числе легковым, такси, городским наземным электрическим, железнодорожным, водным транспортом и проводятся мероприятия по ее совершенствованию.

Вместе с тем, сдерживающим фактором в нормотворческой деятельности является отсутствие на федеральном уровне закона об основных принципах организации транспортного обслуживания населения. Серьезной проблемой является несовершенство законодательства о государственных закупках. Размещение заказов на услуги по перевозке пассажиров осуществляется путем проведения открытых аукционов в электронной форме. Победителем становится участник, предложивший наименьшую цену. Это приводит к тому, что на рынок транспортных услуг зачастую выходят недобросовестные

перевозчики, которые (дешево хорошо не бывает, в том числе при строительстве автодорог) используют «серые» схемы выплат заработной платы, занижая налоговые платежи в бюджеты всех уровней.

Финансирование организаций пассажирского транспорта Московской области осуществляется:

- за счет средств областного бюджета – на покрытие выпадающих доходов за перевозки льготных категорий граждан;

- за счет средств областного бюджета и бюджетов муниципальных образований – на организацию транспортного обслуживания.

В 2011 году транспортным организациям были направлены средства консолидированного бюджета в размере более 11 млрд рублей, в том числе:

- средства бюджета Московской области – более 10 млрд рублей;

- средства бюджетов муниципальных образований – около 1 млрд рублей.

В 2012 году на финансирование транспортных организаций предусмотрены средства в размере около 16 млрд рублей, в том числе:

- средства областного бюджета – около 13 млрд рублей;

- средства бюджетов муниципальных образований – около 3 млрд рублей.

В Подмосковье проживает более 2 млн льготных категорий граждан, которым предоставлено право бесплатного проезда на маршрутах регулярных перевозок по регулируемым тарифам по социальной карте жителя Подмосковья. На этих маршрутах работают 23 транспортные компании.

В этой связи хотелось бы обратить внимание глав муниципальных образований на соблюдение договорной дисциплины по контрактам, подчеркнул министр. Транспортные организации должны своевременно получать компенсацию за оказанные услуги.

Важнейшим направлением, определенным Минтрансом России, правительствами Москвы и Московской области для региона является комплексное развитие дорожной сети. Работа, которая была начата еще в прошлые годы, позволила нам определить обоснованные приоритеты и конкретные мероприятия по строительству и реконструкции ее объектов.



К наиболее значимым относятся:

- развитие автомобильных дорог на территории области в увязке с улично-дорожной сетью Москвы, входящей в состав «вылетных» направлений;
- реконструкция МКАД и сооружение Центральной кольцевой автомобильной дороги;
- строительство дорог регионального значения по хордовым направлениям в обход крупных городов Подмосковья.

На сегодняшний день ведется проектирование, ремонт, строительство и реконструкция на всех радиальных автомагистралях и ЦКАД.

Объем финансирования в 2012 году по дорогам федерального значения возрос, по сравнению с 2009 годом, почти в 3 раза и составил 48 миллиардов рублей.

Александр Георгиевич остановился на тех проблемах, которые сдерживают развитие дорожной сети. Это – затягивание вопросов, связанных с согласованием проектной документации, землеотводом, выносом инженерных коммуникаций.

В текущем году усилия Министерства транспорта в дорожной отрасли будут сосредоточены на:

- содействию в реализации крупных проектов строительства и реконструкции дорог федерального значения, в том числе ЦКАД;
- продолжении работы совместно с Росавтодором, ком-

панией «Автодор», Главным управлением дорожного хозяйства Московской области по развитию дорожной сети, входящей в состав «вылетных» направлений;

- формировании единой системы организации дорожного движения.

В заключение Александр Георгиевич подчеркнул, что в настоящее время транспортно-дорожный комплекс Московской области имеет четко определенные задачи по основным направлениям деятельности, они ясны и в большинстве своем решаемы.

Министр транспорта правильно организовал и определил, но никто из присутствующих в зале не сказал, что финансы на строительство и ремонт автомобильных дорог выделяют только в четвертом квартале, а не в первом. Поэтому их освоение начинается в осенне-зимний период, однако в ряде европейских стран и странах Скандинавии в этот период дорожные работы прекращаются. В заключение было бы уместно напомнить статистику 2010 года, когда по причине плохого содержания дорог в Московской области произошло 2393 ДТП с человеческими жертвами.

Сегодня в России много дорожных организаций. Это – проектировщики, РосдорНИИ, АСПОР, Главное управление дорожного хозяйства, в т.ч. и по Московской области, надзорное Управление по обеспечению деятельности Главного

управления, «Мосавтодор», Главное управление архитектуры и градостроительства Московской области, Федеральное управление автомобильных дорог «Центральная Россия» и много других дорожных структур. В этой связи от выделенных миллиардов на строительство автодорог, пока они дойдут до конкретных исполнителей ДЭП, ДЭУ, останутся уже миллионы.

Остройшей остается проблема отсутствия единой методики определения расчетного тарифа на пассажирские перевозки, что загоняет пассажирские автопредприятия в тупик и делает их банкротами. Об этом уже не один год напоминают Минтранс Российской Федерации, а сдвигов нет, а ведь только они должны заниматься этим и утверждать, согласовывать методику в Минэкономразвитии и Минфине.

Немного о нормативно-правовой базе. Еще три года назад в Комитете по транспорту в Госдуме РФ говорилось, что Минтранс РФ очень мало дает своих предложений по подготовке законов по автомобильному транспорту, и те сырые. Предлагалось в СМИ печатать проекты этих законов, и автотранспортники, читатели прессы, будучи специалистами, вносят свои поправки и дополнения в проект нормативных документов, что позволит сократить время на их утверждение.

По материалам коллегии  
информацию подготовил  
В.Г. Родионов

***Успехов Вам, Александр Георгиевич, в этом нелегком труде,  
и жители Подмосковья скажут спасибо!***

## Правительство РФ внесло в Госдуму РФ проект федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ»

Новый закон позволит организовать допуск юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к регулярным перевозкам пассажиров автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам, обеспечить снижение стоимости услуг по перевозке пассажиров по межрегиональным маршрутам за счет развития конкуренции, устранив административные барьеры для развития рынка межрегиональных перевозок. Кроме того, он позволит снизить количество дорожно-транспортных происшествий за счет введения дополнительного контроля за техническим состоянием транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров, усилит транспортную безопасность в связи с введением именных билетов для пассажиров.

Принятие законопроекта обеспечит формирование государственного реестра автомобильных межрегиональных маршрутов, который не только позволит перевозчику в течение пяти лет работать на маршруте, использовать инфраструктуру автовокзалов и остановочных пунктов, но и предоставит пассажирам возможность получить информацию на едином информационном ресурсе в сети Интернет.

В настоящее время в РФ действует более 7 тыс. межрегиональных автобусных маршрутов, по которым на регулярной основе ежегодно перевозится более 200 млн пассажиров. Действующим законодательством не урегулированы на сегодняшний день вопросы, связанные с организацией регулярных межсубъектных (межрегиональных) перевозок пассажиров автомобильным транспортом. В условиях сложившейся правовой неопределенности в ряде субъектов Российской Федерации приняты нормативные правовые акты, которыми устанавливается собственный порядок организации регулярных перевозок по межрегиональным маршрутам. Нередко принятый в одном субъекте порядок открытия, функционирования, закрытия межрегионального маршрута не соответствует, а иногда и противоречит порядку регулирования этих же вопросов в другом субъекте, что является существенным препятствием в развитии рынка транспортных услуг в соответствии с растущим спросом населения.

Единственным выходом из сложившейся ситуации является принятие федерального закона, устанавливающего четкие требования к индивидуальным предпринимателям и юридическим лицам, осуществляющим деятельность по перевозкам на межрегиональных маршрутах, определяющего процедуры установления, изменения, отмены межрегионального маршрута, перечень оснований для отказа в установлении, изменении межрегиональных маршрутов.





Законопроект направлен на установление правовых основ единого рынка автотранспортных услуг, приведение системы управления пассажирским транспортом в соответствие с условиями рыночной экономики. Вводится ряд новых базовых понятий, направленных на унификацию подходов к организации перевозок пассажиров по межрегиональным маршрутам, которые в настоящее время отсутствуют в действующем законодательстве (Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»), таких как «автовокзал», «межрегиональный маршрут», «пропускная способность автовокзала», с целью их точного и единообразного толкования и практического использования.

В целях повышения доступности, качества и безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом на длительные расстояния определяются основные параметры, которым должен соответствовать перевозчик: наличие лицензии на перевозки пассажиров, соответствие используемых для перевозки транспортных средств установленным требованиям.

В целях обеспечения стабильности в работе транспортной системы законопроект предлагает установить четкую процедуру открытия, закрытия, изменения и отмены межрегионального маршрута, в рамках которой строго определена компетенция уполномоченной государственной организации в принятии решения об открытии или закрытии маршрута, не позволяющая требовать какие-либо дополнительные документы, или рассматривать поданные заявления сверх срока, установленного законопроектом. При этом необходимо учитывать, что органы государственной власти практически исключены из указанной процедуры. Фактически они задействованы только в случае если являются владельцами объектов транспортной инфраструктуры, которые перевозчик планирует использовать как остановочные пункты на маршруте.

Законопроектом предлагается сформировать государственный реестр автомобильных межрегиональных маршрутов, который не только позволит перевозчику в течение пяти 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 по маршрутам и цене на проезд.

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

*Редакция журнала и Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» будут и дальше следить и активно участвовать в разработке предложений по совершенствованию проекта федерального закона. С этой целью были направлены обращения членам Партнерства о принятии активного участия в разработке предложений по его изменению. После обобщения поступивших предложений Партнерством было подготовлено соответствующее заключение и от имени всех членов направлено в Комитет Государственной Думы по транспорту с соответствующими предложениями по совершенствованию действующего законодательства.*



**С начала июня автобусные билеты по маршруту Москва – Элиста по необъяснимым причинам стали дороже почти на 300 рублей, сообщалось в «ЭП» № 81 от 9 июня 2012 г.**

Причем цены на проезд повысили одновременно практически все транспортные компании, осуществляющие пассажирские перевозки. Как оказалось, надзорные органы не были осведомлены о произошедшем событии, и поэтому материал в нашей газете послужил поводом для разбирательств надзорных органов.

Напомним, информация о повышении проезда по данному маршруту нигде не была размещена, в том числе на сайтах перевозчиков (на сегодняшний день в этой сфере заняты шесть фирм: ООО «Альянс-Тур», ООО «Транс-Тур», ООО «Нежин-Экспресс», ООО «Экспресс-Тур», ООО «Пульс» («Лотос-Тур») и ООО «Аранзал-Экспресс»).

В «Уголках потребителя» также никаких намеков на изменения в стоимости не име-

лось, и поэтому потенциальные пассажиры узнавали о них непосредственно в кассах при покупке билета и были немало возмущены. При этом в компаниях утверждали, что инициатором повышения является ООО «Русские автобусные линии», владелец сети вокзалов в российской столице, но его представители информацию опровергли начисто. Зато ею заинтересовалась городская прокуратура, которая совместно со специалистами Региональной службы по тарифам республики провела свою проверку «порядка ценообразования субъектами предпринимательской деятельности, осуществляющими междугородные перевозки по маршруту Элиста – Москва – Элиста. На днях стали известны ее первые результаты. Как оказалось, при проверке четырех транспортных фирм нарушения в настоящее время выявились в трех из них.

Из материала, присланного прокуратурой, в частности, выяснилось, что письма в адрес генерального директора ООО «Русские автобусные линии» Б.О. Лорана с просьбой о начале реализации билетов с



1 июня в размере 1900 рублей за взрослый и 950 рублей за детский прислали именно калмыцкие перевозчики, а не наоборот, как было заявлено ранее автору этих строк. Кроме того, в таких компаниях, как ООО «Альянс-Тур», ООО «Транс-Тур» и ООО «Экспресс-Тур», был нарушен порядок ценообразования, а именно допущено необоснованное завышение регулируемых государством цен. В отношении генеральных директоров этих фирм возбуждены дела об административном производстве. И только в действиях руководства ООО «Пульс» не имелось оснований для принятия мер прокурорского реагирования, сообщается в официальном документе, поскольку «не нарушен предельный размер тарифа на перевозку пассажиров за 1 километр, установленный в размере 1 рубля 25 копеек».

Проверка же в отношении ООО «Нежин-Экспресс» и ООО «Аранзал-Экспресс» в настоящее время не завершена, поэтому делать выводы о наличии либо отсутствии в действиях руководителей данных организаций состава административного правонарушения пока рано.



Село Солдато-Александровское



Фото Федора Колосова



## ВЛАСТЬ И ДОРОГИ

Кавказ, как все знают из истории, называют «взрывоопасный регион». Поэтому село Солдато-Александровское основано во время правления Екатерины II Великой в последней четверти XVIII века (октябрь 1778 г.) оставшими солдатами русской армии. Это одно из первых русских поселений региона. Зародилось поселение на возвышенном берегу реки Кума. Изначально было задумано как блок пост на границе с Чечней, впоследствии заселено казаками. На территории сельской администрации работают 5 школ, 8 дошкольных учреждений, вспомогательная школа-интернат, 4 дома культуры, 5 библиотек. Имеются в селе больница и амбулатория. В состав муниципального образования Солдато-Александровский сельсо-

вет входят 6 населенных пунктов. Жители муниципального образования и населенных пунктов 2–3 раза в сутки обслуживаются микроавтобусами и автобусами ПАЗ частных автовладельцев.

В текущем году в Минтрансе РФ рассматривался вопрос о внедрении паспортного контроля на междугородных транспортных линиях (т. е. билеты будут именными), о чем публиковалось в прессе. Эти меры направлены на обеспечение безопасности и предотвращение террористических актов на автотранспорте. Для этих целей Минтрансом РФ при согласовании с МВД России разработаны правила. Новые правила регистрации пассажиров прежде всего относятся к таким регионам, как Дагестан, Ингушетия, Чечня, Кабардино-Балкарская Республика и конечно же Ставропольский край, по дорогам которого проходят

маршруты до городов Ставрополья, Буденновска, Георгиевска, Пятигорска и других городов России. Когда эти правила будут внедрены в производство, то пассажиров, пользующихся услугами регулярных междугородных автобусных перевозок, будут учитывать с помощью автоматизированных централизованных баз персональных данных. В законопослушных регионах, автовокзалах Москвы, Волгограда, Ростова и других городах России эти правила и требования давно внедрены. Теперь по запросу правоохранительных органов они имеют возможность сообщить персональные данные перевозимых в определенном автобусе пассажиров и в каком городе они вышли.

Но, как сегодня принято, многие автопредприятия в России продаются в частные руки, а в Ставропольском крае в основном людям «кавказской



национальности», или, чтобы уйти от налогов, внедряют заказные автобусы для перевозки пассажиров в любой город России. Главное плати, а что за грузы везут пассажиры, никто не проверяет. Заказные перевозки не подпадают под приказ Минтранса об организации межрегиональных автобусных перевозок, чем и пользуются частные перевозчики. Им нужны деньги, зачем ему внедрение системы ГЛОНАСС, диспетчеризация, обилечивать пассажиров? Так чем же занимается Минтранс Ставрополя? Большой вопрос.

Продажа госсобственности частным лицам в Ставрополье отмечается не только на автотранспорте, здесь продаются заводы ЖБИ, мукомольные предприятия, карьеры, школы, поля, водоемы. Остался горный воздух, но до этого еще руки не дошли. Еще многое можно услышать от водителей, ежедневно проезжающих по городам Ставрополья, о чем, конечно, в прессе не пишут.

В прошедшем году в край приезжал представитель прессы из журнала «АТП», который объехал много автопредприятий, автовокзалов, дорожной сети как федерального, так и муниципального значения. По недостаткам в работе автотранспорта и дорожного

хозяйства корреспондент пытался доложить работникам Минтранса Ставропольского края, но потратив два дня в бюрократической приемной первого заместителя министра, на прием к нему не попал и уехал в Москву. Опубликовав полученные в регионе материалы, он выслал нам три журнала, один мы переслали уже бывшему губернатору Гаевскому для анализа и принятия мер, но от этого ничего в жизни региона не изменилось.

Часто, проезжая по муниципальным дорогам, можно слышать нарекания на состояние дорожной сети в больших поселках не только от их жителей, но и от водителей автобусов. Так, в выше упомянутом большом поселке Солдато-Александровское, который расположен в двадцати километрах от районного центра города Зеленокумска, проживает более 20 тыс. жителей. Ввиду того, что в поселке недостаточно рабочих мест, особенно для мужского населения, многие ездят на работу в райцентр (г. Зеленокумск) или в ближайшие города Кавминвод.

Посетив сельсовет и встретившись с управляющей делами администрации муниципального образования Алеферовой Анной Федоровной, из ее слов было понятно, что дороги в дан-

ном поселке плохие. На центральной улице есть автопавильон, но ехать далее по дорогам села водители отказались бы, а это расстояние около трех км. Жители домов, расположенных на этой трассе, а их более 200, закрывают окна, ставни, чтобы пыль не попадала внутрь. Дороги никто не ремонтирует, потому что они бесхозные, и муниципалитету на это деньги не выделяются. Проект заказан, а что дальше? Создается впечатление, что их не ремонтировали со времен Екатерины.

Ранее были промышленные предприятия, которые оказывали небольшую финансовую помощь на поддержание дорог, но сейчас их нет. Население ездит на велосипедах не ради экологии, а для удобства передвижения, но это опасно, т. к. однополосная гравийная дорога, а по ней ездят и дети, может привести к серьезным дорожно-транспортным происшествиям.

Может быть нам следует обратиться в Минтранс Российской Федерации, и они помогут людям, пассажирам в решении этой проблемы, если новое руководство края и Минтранс Ставрополья соизволят проехать по нашим дорогам.

Спецкоры  
Ставропольского региона  
Плешаков Ф.А., Ершов С.П.





## МЫ ЗА БЕЗОПАСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства, что предусмотрено ст. 2 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

На территории Юго-Западного административного округа города Москвы, по числу населения являющегося четвертым в городе, располагается 15 крупных транспортных предприятий (в том числе два крупнейших автобусных парка столицы – № 1 и № 18 – филиалы Государственного унитарного предприятия «Мосгортранс»), 56 АТС. Также по территории округа пролегал 89 автобусных, 13 троллейбусных, 6 трамвайных маршрутов.

Прокуратурой Юго-Западного административного округа г. Москвы, а также подчиненными Гагаринской, Зюзинской, Черемушкинской межрайонными прокуратурами на постоянной основе организован надзор за исполнением федеральных законов, действующих на территории Российской Федерации в сфере транспортной безопасности.

Текущий год не стал исключением по числу проверочных мероприятий. Так, Черемушкинской межрайонной прокуратурой г. Москвы 14.03.2012 проведена проверка исполнения действующего законодательства в Филиале «18-й автобусный парк» Государственного унитарного предприятия города Москвы «Мосгортранс» (далее – предприятие).

В ходе проверки сотрудниками межрайонной прокуратуры выявлены отдельные нарушения требований Федераль-

ного закона «О транспортной безопасности», а также Приказ Минтранса России «О Порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности», в том числе: на некоторых участках предприятия допускается провисание колючей проволоки; система оповещения устарела, требует замены.

По результатам проверки межрайонным прокурором директору предприятия внесено представление об устранении нарушений законодательства о транспортной безопасности, по результатам рассмотрения которого должностные лица предприятия привлечены к дисциплинарной ответственности.

Также за допущенные нарушения в отношении ответственного должностного лица предприятия межрайонным прокурором возбуждено производство по делу об административном правонарушении, предусмотренном ст. 11.15.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности).

Прокуратурами Юго-Западного административного округа г. Москвы и в дальнейшем будут проводиться проверки столичных транспортных предприятий, расположенных на территории округа, направленные на выявление и пресечение нарушений в сфере транспортной безопасности.

### СПРАВКА:

На момент выхода номера ГУП «Мосгортранс» нарушения устранил.

Помощник прокурора  
ЮЗ административного округа  
города Москвы Гончаров А.С.

## По итогам «круглого стола» «Перспективы развития межсубъектных перевозок и функционирования объектов транспортной инфраструктуры на территории г. Москвы»

«Круглый стол» состоялся 5 июня 2012 в г. Москве по инициативе Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны»: по результатам принята резолюция, выдержки из которой публикуются.

Участники «круглого стола», обсудив перспективы развития межсубъектных перевозок и функционирования объектов транспортной инфраструктуры на территории г. Москвы, констатируют, что по-прежнему остаются актуальными вопросы, касающиеся:

- усиления мер по привлечению к установленной законом ответственности перевозчиков, отправляющихся (прибывающих) от несогласованных пунктов;
- согласования в оперативном порядке на длительный срок регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов для перевозчиков, работающих на автостанциях, получивших официальный статус

ПМАМ в Департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы;

- нехватки объектов транспортной инфраструктуры на территории г. Москвы, и предлагают:

**1. Департаменту транспорта** и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы рассмотреть возможность:

- незамедлительного согласования регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов (пунктов посадки и высадки пассажиров в г. Москве, трассы движения маршрута по территории г. Москвы, расписания прибытия и отправления автобусов в г. Москве) со сроком действия 3 года для перевозчиков, отправляющихся (прибывающих) с официально согласованных станций;
- организации постоянных проверок со стороны ГКУ «Организатор перевозок» на предмет наличия надлежащей маршрутной документации у перевозчиков, отправляющихся (прибывающих) от несогласованных пунктов, особенно от тех, которые расположены у станций метро, с целью привлечения нарушителей к установленной законом ответственности;
- оперативно рассматривать обращения перевозчиков по вопросам регулирования межсубъектных перевозок и

недопущения ситуации, связанной с формированием недобросовестной конкуренции на рынке;

- дать разъяснение перевозчикам о праве ГКУ «Организатор перевозок» проводить проверки межсубъектных перевозок на территории г. Москвы;
- организовать беспрепятственный доступ представителям транспортных компаний в канцелярию Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры с целью сдачи документов на согласование, а также разместить подробную контактную информацию на сайте Департамента;
- привлечения некоммерческих партнерств к обсуждению проблемных вопросов, касающихся деятельности автостанций и перевозчиков.

### **2. Перевозчикам:**

- представлять в Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры комплекты маршрутной документации с информацией, запрашиваемой Департаментом;
- осуществлять перевозку пассажиров по согласованному расписанию в соответствии с утвержденной схемой маршрута;
- обеспечивать высокое качество услуг и квалификации персонала на автотранспорте и объектах транспортной инфраструктуры.

Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы разместил резолюцию на своем сайте [www.dt.mos.ru](http://www.dt.mos.ru).

[www.dtis.ru](http://www.dtis.ru)

## ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА



Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) – федеральный орган исполнительной власти России, осуществляющий функции по контролю и надзору в сфере воздушного (гражданской авиации), морского (включая обеспечение безопасности мореплавания и порядка в морских рыбных портах), внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного и городского электрического (включая метрополитен), промышленного транспорта и дорожного хозяйства, а также функции по техническому надзору за спортивными судами и надзору за обеспечением транспортной безопасности.

Ространснадзор (официальное сокращение) часто неверно сокращается как ФСНТ РФ.

Основными функциями в установленной сфере деятель-

ности Ространснадзора являются:

- ▶ осуществление контроля и надзора за исполнением органами государственной власти, органами местного самоуправления, их должностными лицами, юридическими лицами и гражданами установленных законодательством Российской Федерации общеобязательных правил поведения;

- ▶ выдача разрешений (лицензий) юридическим лицам и гражданам на осуществление определенного вида деятельности и (или) конкретных действий;

- ▶ осуществление эксплуатационной сертификации в области гражданской авиации;

- ▶ регистрация актов, документов, прав и объектов;

- ▶ организация, проведение и участие в установленном законодательством Российской Федерации порядке в прове-

дении расследований транспортных происшествий на железнодорожном, воздушном, морском и речном транспорте, а также участие в расследовании причин разрушений автомобильных дорог общего пользования и дорожных сооружений на них;

- ▶ издание индивидуальных правовых актов.

Ространснадзор подчинен Министерству транспорта России, которое осуществляет выработку государственной политики в сфере транспорта, утверждает нормативные акты в этой сфере, а также имеет право отменять решения Ространснадзора в случае противоречия их законодательству.

Ространснадзор имеет в своем подчинении территориальные агентства по видам надзора.

<http://www.rostransnadzor.gov.ru/>





**Касьянов  
Александр  
Иванович**

### **Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта**

Родился 24 октября 1954 г. в г. Жмеринке Винницкой области. В 1977 г. окончил Уральский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта.

Кандидат технических наук.

С 1977 по 1982 гг. занимал различные должности – от дежурного до заместителя начальника станции Тайшет Восточно-Сибирской железной дороги (г. Тайшет Иркутской области).

С 1982 по 1987 гг. – начальник станции Иркутск-Сортировочный Восточно-Сибирской железной дороги (г. Иркутск).

С 1987 по 1995 гг. – первый заместитель начальника, начальник Улан-Удэнского отделения Восточно-Сибирской железной дороги (г. Улан-Удэ).

С 1995 по 1998 гг. – первый заместитель начальника Восточно-Сибирской железной дороги (г. Иркутск).

С 1998 по 2000 гг. – заместитель министра путей сообщения Российской Федерации.

С 2000 по 2004 гг. – начальник Восточно-Сибирской железной дороги филиала Открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

С 2004 по 2006 гг. – президент Некоммерческого партнерства товаропроизводителей и предпринимателей Иркутской области (г. Иркутск).

С 2006 по 2011 гг. – заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

15 февраля 2011 г. назначен руководителем Федеральной службы по надзору в сфере транспорта



**Жуков  
Андрей  
Викторович**

### **Заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта**

Родился 28 августа 1971 г. в г. Армавир, Краснодарский край. В 1994 г. окончил Рязанское высшее воздушно-десантное командное училище имени Ленинского комсомола; в 2007 г. – Федеральное государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Северо-Западная академия государственной службы».

Начинал карьеру учеником слесаря Армавирского приборостроительного завода, после службы в армии работал инструктором по спецподготовке.

В 2002 г. – директор ассоциации «Аскромтранс Северо-Запад», г. Санкт-Петербург.

В 2003 г. – государственный транспортный инспектор, и.о. начальника, начальник отдела транспортного контроля Санкт-Петербургского городского отделения Российской транспортной инспекции.

С 2004 г. – начальник отдела контроля и надзора на автомобильном транспорте Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, г. Москва.

17 августа 2009 г. назначен заместителем руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

## Центральное управление государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

Центральное управление государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта является территориальным органом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, осуществляющим функции по надзору и контролю деятельности в области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. В сентябре 2012 года управление отмечает свое 20-летие со дня образования.

Управление образовано в соответствии с указами Президента Российской Федерации от 09.03.2004 г. № 314 и от 20.05.2004 г. № 649, постановлениями Правительства Российской Федерации от 07.04.2004 г. № 184 и от 30.07.2004 г. № 398, является правопреемником Московской транспортной ин-

спекции – Московского городского отделения Российской транспортной инспекции Министерства транспорта Российской Федерации. Сокращенное наименование: Управление Государственного автодорожного надзора по г. Москве, которое было образовано Распоряжением Премьера Правительства Москвы от 08.09.1992 № 2204-РП. Управление руководствуется в своей деятельности Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, нормативными правовыми актами Министерства транспорта Российской Федерации, актами Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Управление осуществляет контрольные и надзорные функции в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, а также другие функции, возложенные на него законодательными и иными нормативными актами Российской Федерации в том числе лицензирование пассажирских автомобильных перевозок, допуск российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок, оформление и выдачу специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, регистрацию уведомлений о начале осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности.

Управление осуществляет координацию деятельности территориальных управлений государственного автодорожного надзора по субъектам Центрального федерального округа связанную с обеспечением транспортного процесса.

## С 20-летием!

Коллектив редакции  
поздравляет со знаменательной датой руководство  
и сотрудников Управления.  
Желаем профессиональных успехов в работе  
и благополучия





**Суржик  
Игорь  
Викторович**

**Руководитель управления  
И.о. начальника управления – главного  
государственного инспектора госавтодорнадзора**

Игорь Викторович Суржик, исполняющий обязанности начальника Центрального управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. С 2012 года возглавляет Центральное управление государственного автодорожного надзора.

Родился 11.05.1964 года на Украине. Окончил среднюю школу в городе Киеве. 1981–1985 обучался в Рязанском высшем воздушно-десантном командном училище имени Ленинского комсомола. Офицер в звании полковника с высшим военно-специальным образованием инженера. С 1985 по 1995 годы проходил военную службу в Воздушно-десантных войсках в должностях от командира взвода до заместителя командира батальона.

В 1995–1998 годы учился в Военной академии имени М.В. Фрунзе. После обучения присвоена квалификация – специалист в области управления. В 1998–2003 годы проходил службу в Министерстве по чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий.

С 2003 года занимался предпринимательской деятельностью.

В 2011 году был принят на государственную службу в Центральное управление государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Является высококвалифицированным, инициативным, творческим, современным руководителем с демократическим стилем руководства, обладающим большим опытом управленческой деятельности, высоким профессиональным мастерством, имеющим безукоризненный авторитет среди сотрудников. Не считаясь с личным временем, используя свой богатый жизненный опыт, опыт работы в Вооруженных Силах умеет увидеть, понять и помочь человеку в любой ситуации. Владеет современными технологиями управления, реализует их в своей работе. Его отличает наличие высоких организаторских способностей, настойчивость в достижении поставленной цели и умение прогнозировать результат.

За многолетнюю и безупречную службу награжден медалями Советского Союза и Российской Федерации:

- 1988 – медаль «70 лет Вооруженных Сил СССР»;
- 1988 – медаль «В память 850-летия Москвы»;
- 1989 – медаль «За отличие в воинской службе II степени»;
- 1990 – медаль «За отличие в воинской службе I степени»;
- 1991 – медаль «За безупречную службу III степени»;
- 1997 – медаль «За отличие в военной службе II степени»;
- 2002 – медаль «За отличие в военной службе I степени».

Женат. Воспитал сына.

# ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПАРТНЕРСТВА РАВС

Некоммерческим партнерством «Развитие автовокзалов страны» было направлено обращение в Министерство транспорта Российской Федерации для проверки содержащейся в нем информации и принятия соответствующих мер.

В ответ Партнерством получено письмо Минтранса РФ (исх. № 03-01/07-2357чс от 19.06.2012). Копии писем публикуются.

Как говорится, без комментариев...

21.03.12 №2800 излагаются факты незаконной деятельности со стороны филиалов ОАО «РЖД-Трансфер».

В частности, в письме Управления пассажирского транспорта администрации города Оренбурга от 05.05.2012 № 8-43/269 указано, что с конца июня 2011 года руководство ООО «РЖД-Трансфер-Оренбург» приступило к реконструкции привокзальной площади и созданию автовокзала на инфраструктуре железнодорожного вокзала города Оренбурга.

Проект реконструкции привокзальной площади на согласование не подавался и не согласовывался органом местного самоуправления. Не было согласования с органом местного самоуправления и плана мероприятий, а также плана организации движения транспорта на привокзальной площади на период реконструкции. В результате было произведено ограничение доступа на привокзальную площадь транспорту, как общественному, так и личному. Тем самым создана конфликтная ситуация с водителями легкового такси, а также неоднократно нарушен график работы троллейбусного маршрута №7.

В областном реестре автовокзалов автовокзал, созданный ООО «РЖД-Трансфер», до настоящего времени не значится.

В письме Департамента дорожного хозяйства и транспорта Смоленской области от 05.03.2012 №0550/04 указано, что 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».

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.

Комитет по транспорту г. Санкт-Петербурга в письме от 14.03.2012 №01-09-2986/12-0-1 сообщает, что Комитетом по транспорту не согласована деятельность автовокзалов, принадлежащих ОАО «РЖД-Трансфер», на территории Санкт-Петербурга.

Вместе с тем, в Комитет по транспорту поступала информация от перевозчиков об организации и осуществлении перевозок пассажиров по междугородным маршрутам от Ладужского железнодорожного вокзала в нарушение требований Порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации, утвержденного приказом Минтранса России от 14.08.2003 №178.

В письме Министерства транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области от 21.03.12 №2800 указано, что ООО «РЖД-Трансфер» осуществляет свою деятельность на территории области с декабря 2011 года. Данный организацией производится отправление автобусов от железнодорожных вокзалов города Саратова и Балаково по внутриобластным и межобластным маршрутам.

Организация перевозок пассажиров ООО «РЖД-Трансфер» не согласована с органом исполнительной власти области по управлению транспортом – министерством транспорта и дорожного хозяйства, то есть данные перевозки осуществляются вне действия Закона Саратовской области от 7 марта 2006 года № 22-ЗСО «об организации обслуживания населения автомобильным пассажирским транспортом на территории Саратовской области» и Приказа Министерства транспорта РФ от 14 августа 2003 года №178 «Об утверждении Порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации».

В письмах ООО «Автовокзал-Сервис» (г. Бузулук Оренбургской области) от 11.01.2012 № 2, ООО «Немезида инвест» от 10.05.2012 №04-83 ссылаются на факты незаконного захвата филиалами ОАО «РЖД-Трансфер» их бизнеса.

В других письмах указывается, что какая-либо информация о деятельности ОАО «РЖД-Трансфер» в соответствующих департаментах транспорта отсутствует, в то время как на сайте данной компании <http://rzd-transfer.ru> размещены сведения о наличии такой деятельности в соответствующих субъектах: письма Управления транспорта и коммуникации администрации Волгоградской области (Волгоградоблтранс) от 11.03.2012 №35-01-06/511, Департамента транспорта Администрации городского округа Самара от 01.03.2012 № 28-09/08/58, Администрации городского округа город Уфа Республики Башкортостан от 27.03.2012 исх. №87-0400109, Администрации города Волгодонска Ростовской области от 05.04.2012 №1426-4/71-36, Комитета по транспорту, организации дорожного движения и развитию улично-дорожной сети администрации города Екатеринбурга от 28.03.2012 №27.1-22/429, Управления инновационной, промышленной политики и транспорта Липецкой области от 11.04.2012 №673.

С учетом изложенного просим Вас поручить соответствующим структурам Минтранса РФ проверить всю информацию, содержащуюся в перечисленных выше письмах и обращениях, с целью недопущения незаконной деятельности ОАО «РЖД-Трансфер» в субъектах Российской Федерации, в том числе создающей недобросовестную конкуренцию на рынке услуг по эксплуатации объектов автотранспортной инфраструктуры, что ведет к созданию нездоровой обстановки в регионах.

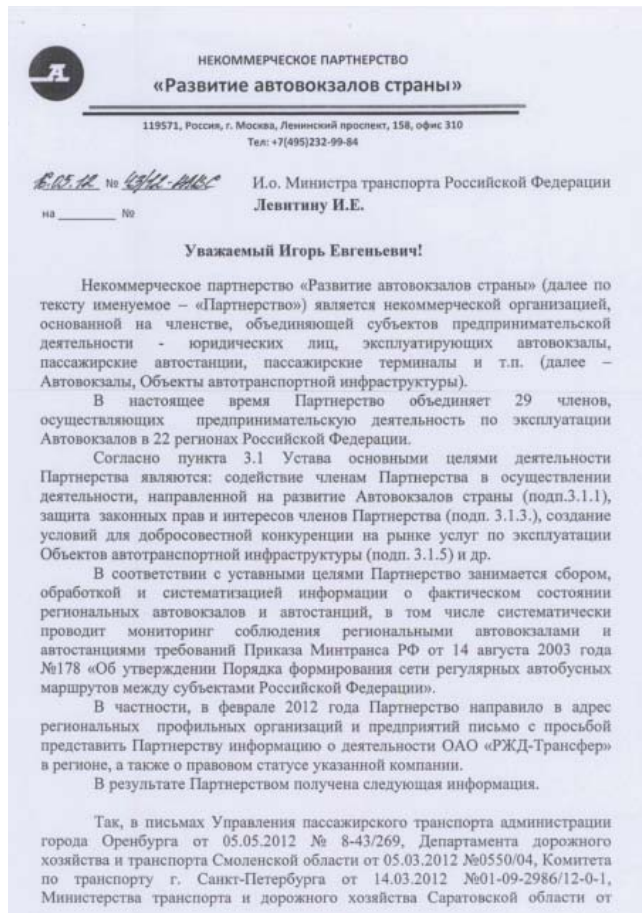
О результатах просим сообщить Партнерству – для последующего извещения заинтересованных лиц.


Приложение: копии писем, упомянутых в письме – всего на 22 листах; распечатка с сайта ОАО «РЖД-Трансфер» на 4-х листах

Президент Партнерства

Б.О.Лоран

Иск. Железнодорожник М.М.  
Тел. (495) 232-99-84





**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)**

Рождественка ул., д.1, стр.1, Москва, 109012  
Тел.: (495) 626-10-00, факс: (495) 626-90-38  
E-mail: info@mintrans.ru, http://www.mintrans.ru

*15.06.2012 № 03-01/09-23746*

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Президенту  
НП «Развитие автовокзалов  
страны»  
Б.О. Лорану

Ленинградский пр., д. 158,  
оф.310, Москва, 119571

Уважаемый Борис Олегович!

Департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта рассмотрел Ваше обращение и сообщает.

По информации Федерального агентства железнодорожного транспорта, управляющая компания ОАО «РЖД-Трансфер» создана по итогам открытого аукциона на право заключения Партнерского соглашения с ОАО «РЖД» по организации трансферных услуг пассажирам на железнодорожных вокзалах. Целью создания компании является предоставление качественных и безопасных услуг по доставке пассажиров от железнодорожных вокзалов до пунктов назначения автобусами.

Реализация проекта способствует выведению из теневого оборота доходов, получаемых несанкционированными перевозчиками, и получению налоговых поступлений в федеральный и региональный бюджеты.

По условиям соглашения ОАО «РЖД-Трансфер» создает и развивает инфраструктуру автовокзалов в границах земель ОАО «РЖД», осуществляет внедрение единого проездного документа с обязательным указанием паспортных данных пассажиров, привлекает к деятельности квалифицированных перевозчиков, проводит постоянный контроль технического состояния транспортных средств, оформляет и согласовывает необходимую разрешительную документацию.

Кроме того, Комиссией Совета Федерации по взаимодействию со Счетной палатой Российской Федерации решением от 20 июня 2011 г. № 38-11(175)-1 Минтранс России рекомендовано рассмотреть вопрос использования в качестве пунктов прибытия и отправления автобусных маршрутов уже существующие объекты транспортной инфраструктуры, отвечающие необходимым требованиям комплексной безопасности на транспорте, с учетом реализации транспортной стратегии Российской Федерации, частью которой является программа модернизации и создания мультимодальных транспортно-пересадочных узлов с функцией совмещения технологических процессов различных видов транспорта.

К сожалению, сверка паспортной документации регулярных межрегиональных автобусных маршрутов затруднена из-за того, что субъекты Российской Федерации при согласовании (утверждении) таких маршрутов не указывают в наименовании маршрута конкретный объект транспортной инфраструктуры (копи первого листа паспортов отдельных маршрутов прилагаются), например, как делает это Москва.

2

Вместе с тем, по сообщению Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, на привокзальных площадях при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автобусами постоянно выявляются нарушения со стороны перевозчиков.

- Основные нарушения, это:
- осуществление регулярных перевозок под видом заказных;
  - прибытие или отправление от несанкционированных пунктов, даже если есть паспорт маршрута;
  - отсутствие или нарушение порядка оформления заказа-наряда;
  - отсутствие списка пассажиров;
  - отсутствие договора обязательного страхования пассажиров;
  - отсутствие ремней безопасности.

Таким образом, осуществление контрольных и надзорных функций за деятельностью перевозчиков со стороны Управления государственного автомобильного и дорожного надзора важнейшее направление по предотвращению несанкционированных перевозок.

Со своей стороны Департаментом разработан и направлен в установленном порядке в Правительство Российской Федерации законопроект «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее - законопроект о межрегиональных маршрутах).

Положениями законопроекта о межрегиональных маршрутах, среди прочего, предусмотрено:

- 1) установление (изменение) регулярного межрегионального маршрута будет осуществляться уполномоченным государственным учреждением по заявлению юридического лица, индивидуального предпринимателя, имеющих намерение осуществлять регулярные перевозки пассажиров и багажа по указанному межрегиональному маршруту и соответствующих установленным положениями законопроекта требованиям;
- 2) использование при осуществлении перевозок пассажиров и багажа остановочных пунктов, в том числе расположенных на территории автовокзалов, осуществляется перевозчиком при наличии согласований с владельцами таких остановочных пунктов (в настоящее время перевозчики также согласовывают расписание с владельцами автовокзалов);
- 3) внесение регулярных межрегиональных маршрутов в единый реестр будет обязательным условием их функционирования.

Приложение: на 11 л. в 1 экз.

Директор Департамента  
государственной политики в области  
автомобильного и городского  
пассажирского транспорта

*С. Ф. Валеева*

Л.М. Липниц

Соловьева Алла Петровна, 8 (499) 262 96 59



Тема законности действий  
ОАО «РЖД-Трансфер»  
в регионах, и в том числе  
в Оренбурге, поднятая  
в статье «Вокзальные войны»,  
опубликованной в № 2  
(март–апрель 2012 г.) бюллетеня  
«Российские Автобусные Линии.  
Проблемы и перспективы  
развития» вызвала широкий  
резонанс не только среди  
читателей издания.

Откликом ОАО «РЖД-Трансфер» на публикацию статьи стало заявление руководства компании «РЖД-Трансфер» от 06.06.2012 № 247 в адрес редакции бюллетеня с просьбой об опровержении сведений, содержащихся в статье «Вокзальные войны».

В частности, «РЖД-Трансфер» просило опровергнуть как недостоверные сведения, изложенные словами:

1. «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 – заплати дань, тогда проедешь. По сути – налицо самовольный захват муниципальной земли, на которой, не имея даже банального договора аренды, беспредельщики навели свои порядки».

2. «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».

С учетом статей 43, 44 Закона РФ от 27.12.1991 № 2124-1 «О средствах массовой информации», а также на основании имеющихся в распоряжении редакции доказательств, редакция распространяет в данном выпуске опровержение в части того, что «договор с ОАО «РЖД», на который компания постоянно ссылалась, вообще оказался липовым», а также в части употребления в тексте статьи слова «беспредельщики» (см. текст опровержения).

В остальной части редакция отказывает в распространении опровержения, поскольку редакция располагает доказательствами того, что распространенные ею сведения соответствуют действительности, что подтверждается следующим.

При подготовке статьи к публикации редакция располагала следующими сведениями:

1. Из публикации Оренбургской ГТРК от 27.09.2011 19:22 (<http://orenburg.rfn.ru/rnews.html?id=41781>): «Привокзальная площадь принадлежит государству, ОАО «РЖД» является только арендатором. Поясняет Транспортная прокуратура.

Она подала в Промышленный суд иск с требованием отменить плату на парковке. «Суд решил, что взимание платы за стоянку машин пассажиров противоречит Федеральному закону и нарушает права граждан», – подчеркнул старший помощник транспортного прокурора г. Оренбурга Николай Горнике».

И далее в той же публикации: «Действительно, автовокзал пока есть только на бумаге. На площади идет только реконструкция, без разрешения городских властей. «Они действовали самовольно, и сейчас комитет по градостроительству и архитектуре собирается на место, выяснять ситуацию», – подчеркнул заместитель главы администрации Оренбурга по городскому хозяйству Сергей Николаев».

2. Те же цитаты (см. п. 1) содержатся в публикации Оренбургской ГТРК от 02.10.2011 08:54 (<http://orenburg.rfn.ru/rnews.html?id=41937>).

3. Из публикации Оренбургской ГТРК от 02.11.2011 18:14 (<http://orenburg.rfn.ru/rnews.html?id=618>): «28 октября московская фирма, которая активно взялась за освоение территории, прилегающей к железнодорожному вокзалу, была оштрафована на 10 тысяч рублей, а директор вокзала привлечен к дисциплинарной ответственности».

И далее в той же публикации:

«Об административном правонарушении в отношении ОАО «РЖД-Трансфер» за самовольное занятие земельного участка по статье 7.1 КОАП наложен

штраф в сумме 10 т. р.», – сказал старший помощник транспортного прокурора г. Оренбурга Николай Горнике».

4. Из публикации Оренбургской ГТРК от 25.01.2012 18:16 (<http://orenburg.rfn.ru/rnews.html?id=3938>): «Транспортная прокуратура подала иск с требованием принудительно удалить с площади компанию, ведущую реконструкцию без необходимых на то документов. «У компании «РЖД-Трансфер» нет никаких документов. Тот договор с ОАО «РЖД», на который они ссылаются, незаконен. Поэтому мы будем требовать в суде, чтобы они освободили Привокзальную площадь», – сказал транспортный прокурор Оренбурга Игорь Банников».

5. Из публикации Оренбургской ГТРК от 07.03.2012 19:27 (<http://orenburg.rfn.ru/rnews.html?id=5778>): «Шлагбаум на платной парковке устанавливают снова. Хотя суд еще летом обязал его демонтировать. Да и вообще деятельность компании «РЖД-Трансфер» на территории Привокзальной площади Транспортная прокуратура называет незаконной. «У компании «РЖД-Трансфер» нет никаких документов», – сказал транспортный прокурор Оренбурга Игорь Банников».

6. Из публикации издания «Аргументы и факты» от 14.03.2012 09:34 ([http://www.oren.aif.ru/article/print/article\\_id/24786](http://www.oren.aif.ru/article/print/article_id/24786)): «По словам прокурора Игоря Банникова, «РЖД-Трансфер» до сих пор не имеет на руках всех необходимых разрешительных документов. А потому вся эта деятельность по организации парковки и

продажи билетов на «Газели» незаконна. По ходатайству транспортного прокурора уже начались судебные процессы, цель которых – пресечь незаконную деятельность фирмы».

Из письма Управления пассажирского транспорта администрации города Оренбурга от 05.05.2012 № 8-43/269, полученного Некоммерческим партнерством «Развитие автовокзалов страны» (далее – Партнерство) на запрос Партнерства 311-14/12-РАВС от 09.02.2012, в котором указано:

«С конца июня 2011 года руководство ООО «РЖД-Трансфер Оренбург» приступило к реконструкции привокзальной площади и созданию автовокзала на инфраструктуре железнодорожного вокзала города Оренбурга.

Проект реконструкции привокзальной площади на согласование не подавался и не согласовывался органом местного самоуправления. Не было согласования с органом местного самоуправления и плана мероприятий, а также плана организации движения транспорта на привокзальной площади на период реконструкции. В результате было произведено ограничение доступа на привокзальную площадь транспорту – как общественному, так и личному. Тем самым создана конфликтная ситуация с водителями легкового такси, а также неоднократно нарушен график работы троллейбусного маршрута № 7.

Земельный участок, на котором расположена Привокзальная площадь и планируемый автовокзал, входит в состав зе-

мельного участка, принадлежащего Российской Федерации, и находится в долгосрочной аренде у ОАО «Российские железные дороги».

И далее: «Разрешенное использование земельного участка установлено: обеспечение деятельности организации и эксплуатации объектов железнодорожного транспорта.

Размещение автовокзала в здании ж/д вокзала не соответствует разрешенному использованию земельного участка и действующему законодательству.

Документов, подтверждающих изменение разрешенного использования земельного участка, не предоставлено...

В областном реестре автовокзалов автовокзал, созданный ООО «РЖД-Трансфер», до настоящего времени не значится».

Из решения Промышленного районного суда г. Оренбурга от 13.03.2012 по делу № 2-402/2012 следует (выдержки):

Оренбургский транспортный прокурор обратился в суд с заявлением в интересах неопределенного круга лиц к Открытому акционерному обществу «РЖД-Трансфер» о понуждении освобождения земельного участка, снос самовольно установленных шлагбаумов, указывая в обосновании, что с 12.01.2011 по 23.01.2011 Оренбургской транспортной прокуратурой проведена проверка исполнения действующего законодательства при использовании земельного участка Привокзальной площади города Оренбурга...

Проверкой установлено, что в нарушение федерального

Дело № 2-402/2012	
<b>РЕШЕНИЕ</b> Именем Российской Федерации	
13 марта 2012 года	г.Оренбург
<p>Промышленный районный суд г.Оренбурга в составе: председательствующего судьи Масловой Л.А., при секретаре Родионовой Г.М., с участием истца - Оренбургского транспортного прокурора Горнике Н.В., представителя ответчика ОАО «РЖД-Трансфер» Антонова К.В. действующего на основании доверенности от 12.03.2012г. №05, представителя третьего лица ОАО «РЖД» Матюхиной И.В., действующей на основании доверенности от 29.02.2012г. № 16-ДЮ, рассмотрев в открытом судебном заседании гражданское дело по иску Оренбургского транспортного прокурора в интересах неопределенного круга лиц, Российской Федерации к Открытому акционерному обществу «РЖД-Трансфер» о понуждении освобождения земельного участка, запрете использования земельного участка для осуществления деятельности по организации и эксплуатации пункта прибытия и отправления автобусных маршрутов, сносе самовольно установленных шлагбаумов,</p> <p style="text-align: center;"><b>УСТАНОВИЛ:</b></p> <p>Оренбургский транспортный прокурор обратился в суд с заявлением в интересах неопределенного круга лиц к Открытому акционерному обществу «РЖД-Трансфер» о понуждении освобождения земельного участка, сносе самовольно установленных шлагбаумов, указывая в обоснование, что с 12.01.2011 года по 23.01.2011 года Оренбургской транспортной прокуратурой проведена проверка исполнения действующего законодательства при использовании земельного участка Привокзальной площади города Оренбурга.</p> <p>В ходе проверки установлено, что согласно договору аренды от 21.06.2007г. №148/1 ФА земельный участок, являющийся федеральной собственностью, из категории земель населенных пунктов, имеющий адресные ориентиры: Оренбургская область, г.Оренбург, (участок №2), площадью 7515773 кв.м., с кадастровым номером 56:44:0:001, передан Территориальным управлением Федерального агентства по управлению федеральным имуществом по Оренбургской области ОАО «РЖД» в аренду сроком на 49 лет для обеспечения деятельности, организации и эксплуатации объектов железнодорожного транспорта.</p> <p>В соответствии с Порядком организации работы по передаче в субаренду земельных участков (частей земельных участков), находящихся у ОАО «РЖД» на праве аренды, утвержденным Распоряжением ОАО «РЖД» 14.04.2005г. №506р, передача в субаренду земельных участков (частей</p>	

Дело № 2-403/2012	
<b>РЕШЕНИЕ</b> Именем Российской Федерации	
17 марта 2012 года	г.Оренбург
<p>Промышленный районный суд г.Оренбурга в составе: председательствующего судьи Масловой Л.А., при секретаре Родионовой Г.М., с участием представителя истца помощника Оренбургского транспортного прокурора Гаврилюковского Ю.В., представителя ответчика ОАО «РЖД-Трансфер» Бринюк Е.А., действующей на основании доверенности от 26.03.2012г. №07, представителя ООО «РЖД-Трансфер Оренбург» Серлаева В.Н., действующего на основании Устава, представителя ИП Подковырова В.В. Чемного В.А., действующего на основании доверенности от 20.10.2010г., рассмотрев в открытом судебном заседании гражданское дело по иску Оренбургского транспортного прокурора в интересах неопределенного круга лиц к Открытому акционерному обществу «РЖД-Трансфер» о понуждении освобождения земельного участка,</p> <p style="text-align: center;"><b>УСТАНОВИЛ:</b></p> <p>Оренбургский транспортный прокурор обратился в суд с иском заявлением в интересах неопределенного круга лиц к индивидуальному предпринимателю Подковырову В.В. о понуждении освобождения земельного участка, указывая в обоснование, что Оренбургской транспортной прокуратурой проведена проверка исполнения действующего законодательства при использовании земельного участка Привокзальной площади в городе Оренбурга.</p> <p>Установлено, что земельный участок, площадью 7515773 кв.м. с кадастровым номером 56:44:0:001 является собственностью Российской Федерации и по договору аренды земельного участка от 21.07.2007 перешел в пользование ОАО «Российские железные дороги» для обеспечения деятельности, организации и эксплуатации объектов железнодорожного транспорта.</p> <p>21.02.2011г. между ОАО «РЖД» в лице начальника Южно-Уральской региональной дирекции железнодорожных вокзалов и индивидуальным предпринимателем Подковыровым В.В. был заключен договор на оказание услуг платного автоперевозки на привокзальную территорию вокзала Оренбурга.</p> <p>В соответствии со ст. 3 ФЗ от 08.11.2007 «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» стоянки (парковки) транспортных средств относятся к элементам обустройства автомобильных дорог.</p> <p>Согласно ст. 13 ФЗ от 08.11.2007 «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» к полномочиям органов местного самоуправления относятся в том числе: принятие решений о создании и об использовании на платной основе парковок, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения и о прекращении такого использования; установление порядка создания и использования, в том числе на платной основе, парковок, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;</p>	

законодательства ОАО «РЖД-Трансфер», не имея правоустанавливающих документов на земельные участки Привокзальной площади, самовольно заняло территорию земельного участка Привокзальной площади и осуществляет хозяйственную деятельность в своих интересах на данной территории...

Какие-либо правоустанавливающие документы на спорный земельный участок у ОАО «РЖД-Трансфер» отсутствуют.

Акт приема-передачи недвижимого имущества от 01.08.2011, по которому Южно-Уральская Дирекция железнодорожных вокзалов – филиал ОАО «РЖД» передала ОАО «РЖД-Трансфер» земельные участки Привокзальной площади общей площадью 8696 кв. м по адресу: Оренбургская обл., г. Оренбург, Привокзальная площадь, 1, – не является документом, подтверждающим права ОАО «РЖД-Трансфер» на владение и пользование данными земельными участками...

В 2011 году в отношении ОАО «РЖД-Трансфер» Оренбургским транспортным прокурором было возбуждено дело об административном правонарушении по ст. 7.1 КоАП РФ за производство работ по благоустройству территории Привокзальной площади ст. Оренбург и приспособлению территории под автовокзал без правоустанавливающих документов и без документов, разрешающих осуществление хозяйственной деятельности. По результатам рассмотрения дела Управлением Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии по Оренбургской области на ОАО «РЖД-Трансфер» наложен штраф на сумму 10 тыс. руб.

В мотивировочной части данного решения указано:

«Выслушав в судебном заседании пояснения представителей сторон, третьего лица, исследовав материалы дела, суд приходит к следующему выводу.

Проведенной Оренбургской транспортной прокуратурой проверкой установлено, что ОАО «РЖД-Трансфер» оказывает услуги на земельном участке Привокзальной площади города Оренбурга индивидуальным предпринимателям – водителям автобусных маршрутов по обеспечению пассажиров и багажа, а также по использованию своей инфраструктуры. Согласно заключенным между ОАО «РЖД-Трансфер» и индивидуальными предпринимателями договорам индивидуальные предприниматели – водители автобусных рейсов должны

осуществлять стоянку транспортных средств, посадку и высадку пассажиров в строго отведенных местах на территории правого крыла Привокзальной площади.

Въезд на автомобильном транспорте для неопределенного круга лиц жителей РФ на территорию правого крыла Привокзальной площади, занятой ОАО «РЖД-Трансфер», закрыт 5 шлагбаумами, что подтверждается справкой по проверке от 23.01.2012.

Какие-либо правоустанавливающие документы на спорный земельный участок у ОАО «РЖД-Трансфер» отсутствуют...

01.03.2012 между ОАО «РЖД» в лице начальника Дирекции железнодорожных вокзалов – филиала ОАО «РЖД» Абрамова С.Б. и открытым акционерным обществом «РЖД-Трансфер» в лице генерального директора Грекова В.Щ. был заключен договор аренды недвижимого имущества (строения/его части), находящегося в собственности ОАО «РЖД». Предметом договора является недвижимое имущество, включающее в себя часть сооружения – благоустройства территории площадью 8699 кв. м, расположенного по адресу: Оренбургская область, г. Оренбург, ул. Привокзальная площадь, 1. В приложении № 1 к договору указан адрес объекта: г. Оренбург, Привокзальная площадь, 1; наименование объекта: вокзал Оренбург, тип объекта (жилое, административное, производственное, складское, площадка, платформа, прочие сооружения, прочие) – благоустройство, материалы стен

здания, сооружения – асфальт, тротуарная плитка, бордюрный камень.

Из п. 12 договора усматривается, что недвижимое имущество передается для оказания автотранспортных услуг. Условия Договора распространяются на правоотношения спорон, возникшие с 01.08.2011 (п. 2.3 договора)...

Ответчиком представлена схема организации дорожного движения на Привокзальной площади г. Оренбурга, согласованная с начальником отдела ГИБДД г. Оренбурга Татариновым С.М. 24.10.2011, в которой отмечены пять шлагбаумов и знак «въезд запрещен».

Из письма главного архитектора города Оренбурга Бренева С.Л. от 13.02.2012 следует, что разрешение на размещение шлагбаумов для автостоянки на земельном участке с кадастровым номером 56:44:0:001 (пл. Привокзальная город Оренбурга) ОАО «РЖД-Трансфер» не выдавалось...

Таким образом, суд приходит к выводу, что ОАО «РЖД-Трансфер», установив шлагбаумы в правом крыле земельного участка Привокзальной площади города Оренбурга, создал препятствия для свободного нахождения и перемещения граждан и транспортных средств по территории общего пользования, не согласовал их размещение с органом местного самоуправления, тем самым нарушил нормы гражданского, градостроительного законодательства, шлагбаумы установлены на земельном участке общего пользования. Поэтому в целях обеспечения

комплексной безопасности пассажиров и посетителей вокзалов, возможности проезда по Привокзальной площади общественного транспорта, специальной техники на случай чрезвычайных обстоятельств, суд пришел к выводу об удовлетворении требований истца в части освобождения земельного участка путем сноса пяти шлагбаумов, расположенных в правом крыле земельного участка Привокзальной площади города Оренбурга с кадастровым номером 56:44:0:001».

При таких условиях соответствуют действительности сведения, изложенные в статье, кроме сведений, изложенных словами: «договор с ОАО «РЖД», на который компания постоянно ссылалась, вообще оказался липовым», а также в части употребления в тексте статьи слова «беспредельщики».

Ниже публикуется соответствующее опровержение.

### **Опровержение**

В связи с обращением ОАО «РЖД-Трансфер» с заявлением от 06.06.2012 № 247 об опровержении сведений, содержащихся в статье «Вокзальные войны», опубликованной в бюллетене «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» № 2(40) за март-апрель 2012, редакция опровергает сведения, изложенные в статье словами: «договор с ОАО «РЖД», на который компания постоянно ссылалась, вообще оказался липовым», а также в части употребления в тексте статьи слова «беспредельщики».

**ОАО «Центральная ППК» направит 1,5 млрд рублей на переоборудование подвижного состава**

В 2012–2013 гг. Центральная пригородная пассажирская компания планирует направить инвестиции в размере 1,516 млрд рублей на переоборудование 34 электропоездов 7000-й нумерации. В текущем году планируется переоборудовать 29 единиц подвижного состава, еще 5 единиц – в следующем. Источник финансирования – собственные средства компании.



Михаил Хромов

Инвестиционная программа ОАО «Центральная ППК» подразумевает приведение поездов 7000-й нумерации, обслуживающих маршруты поездов повышенной комфортности, к единому стандарту в соответствии с утвержденными ОАО «РЖД» типовыми требованиями к скорым пригородным электропоездам арендуемого парка компании. Переоборудование предусматривает оснащение подвижного состава системами климат-контроля, обновление салонов, установку импортных кресел, систем видеонаблюдения и наличие автоматического учета пассажиропотоков.

Для справки. К электропоездам 7000-й нумерации (скорым пригородным) относятся «Спутники», областные и межобластные экспрессы. В соответствии с постановлением правительства Московской области, на территории данного региона стоимость разовой поездки в поезде 7000-й нумерации устанавливается перевозчиком с учетом предельного

коэффициента 2 к стоимости проезда в пассажирских пригородных электропоездах.

Пригородные электропоезда 6000-й нумерации (обычные) рассчитаны на пассажирские перевозки по социально ориентированным тарифам, регулируемым субъектами РФ. Маршрутная скорость движения данного типа электропоездов не превышает 50 км/ч.

В настоящий момент на полигоне деятельности ОАО «Центральная ППК» в пределах Московского транспортного узла курсируют 1077 пар пригородных электропоездов 6000-й нумерации и 136 пар ускоренных электропоездов повышенной комфортности.

В среднем, в пригородных электропоездах обеих категорий ОАО «Центральная ППК» перевозит свыше 1,5 млн пассажиров в сутки.

В феврале 2012 года владельцем подвижного состава, ОАО «РЖД», утверждены типовые требования к содержанию пригородных поездов 7000-й нумерации. Данные требования различаются в зависимости от категории поезда. Среди общих требований – наличие системы климат-контроля, гарантированных посадочных мест для пассажиров и вакуумных биотуалетов. В зависимости от категории поезда кресельные блоки в поезде размещены в ряду по схеме «3+2» или «2+2», а в вагонах первой категории – «2+1». Все поезда 7000-й нумерации обслуживаются составами последних лет постройки (не старше шести лет).

<http://dtis.ru/ru/oao-tsentralnaya-ppk-napravit-1-5-mlrd-rubley-na-pereoborudovanie-podvizhnogo-sostava/>





## 28 июня в г. Сочи под председательством заместителя Министра транспорта РФ Николая Асаула состоялось очередное заседание Комиссии по рассмотрению материалов о функционировании регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении

На заседании были рассмотрены 39 обращений перевозчиков об открытии, изменении и продлении срока действия маршрутов регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении, из которых 19 обращений согласовано, а 20 – отправлено на доработку.

Также были приняты положительные решения по 15 обращениям, рассмотренным на предыдущих заседаниях комиссии и доработанным перевозчиками.

Комиссией признано недопустимым согласование маршрутов в случае, если пункты отправления/прибытия установлены вне автовокзалов и автостанций. Комиссией рекомендовано перевозчикам скорректировать схемы и расписания таких маршрутов с целью исключения случаев

обслуживания пассажиров в необорудованных местах отправления/прибытия.

Так например, перевозчику, осуществляющему маршрут «Санкт-Петербург – Луга – Псков – Рига», предложено перенести начальный пункт у железнодорожного вокзала Витебский на автовокзал на Обводном канале.

В заседании приняли участие все члены комиссии, а также представители органов исполнительной власти Москвы и Краснодарского края и заинтересованные перевозчики.



## Новости

### ТПУ будут открыты около 15 станций московского метро до конца ноября



В Москве до конца ноября 2012 года обустроят 15 новых транспортно-пересадочных узлов (ТПУ), сообщил мэр столицы Сергей Собянин во время ознакомления с ходом работ по строительству подобного узла рядом со станцией метро «Войковская».

Ежедневно этой станцией пользуются 100 тыс. пассажиров, еще 82 тыс. человек от станции перевозит наземный общественный транспорт.

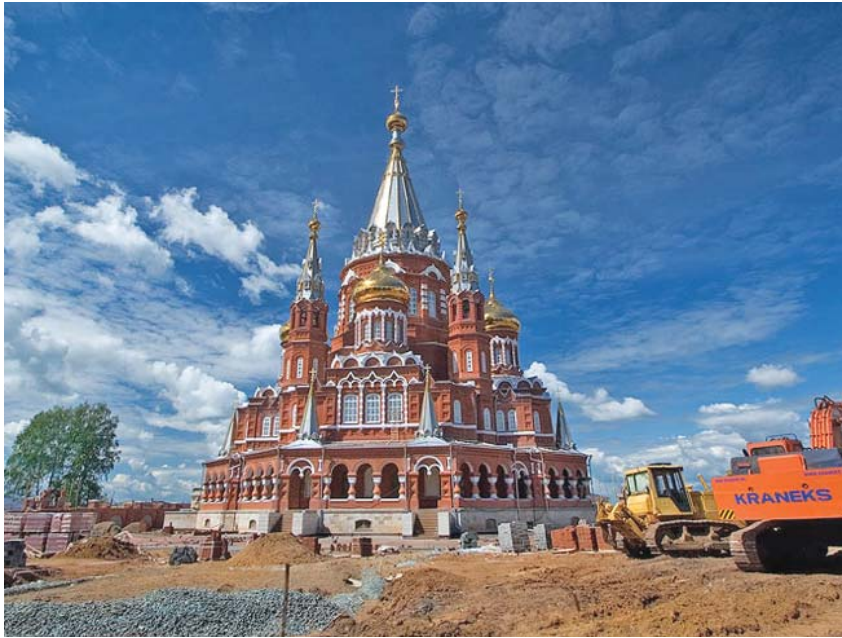
«Мы реализуем в городе программу по обустройству ТПУ, в этом году мы создадим 15 транспортно-пересадочных узлов», – сказал Собянин, уточ-

нив, что пять ТПУ будут построены до конца августа и еще 10 – до конца ноября.

По словам мэра, каждый ТПУ будет возведен рядом со станцией метро и остановками наземного общественного транспорта. Здесь же будут сделаны большие паркинги для личного автотранспорта.

Пять транспортно-пересадочных узлов рядом со станциями метро «Войковская», «ВДНХ», «Алтуфьево», «Водный стадион», «Речной вокзал» будут открыты в августе, в ноябре ТПУ откроются около станций «Бабушкинская», «Семеновская», «Новогиреево», «Перово», «Люблино», «Таганская», «Пионерская», «Филевский парк», «Щукинская» и «Сходненская».

ИА «Транспорт сегодня»



**Единой транспортной картой в Удмуртии можно будет пользоваться и на междугородных маршрутах**

Проехать в междугородном транспорте вскоре можно будет, предъявив единую электронную транспортную карту. Как рассказал гендиректор ИПОПАТ Дмитрий Пивош, сейчас с автовокзалами Удмуртии активно ведутся переговоры о том, чтобы включить в систему единой транспортной карты еще и междугородные

перевозки. «Эта транспортная карта идет с тарифом «Электронный кошелек». Мы имеем возможность предоставлять населению различные тарифные планы. Тарифы определены РЭКом, потому повышать их мы не имеем права. А вот предлагать пассажирам льготы и бонусы возможно. И это делается: для пассажиров городского общественного транспорта, пользующихся транспортной картой, проезд дешевле. Что касается междугородных перевозок, то в разных направлениях скидка будет разной. Поряд-

ка 10 процентов точно должна быть. Все зависит от рыночных условий развития экономики», – подчеркнул он.

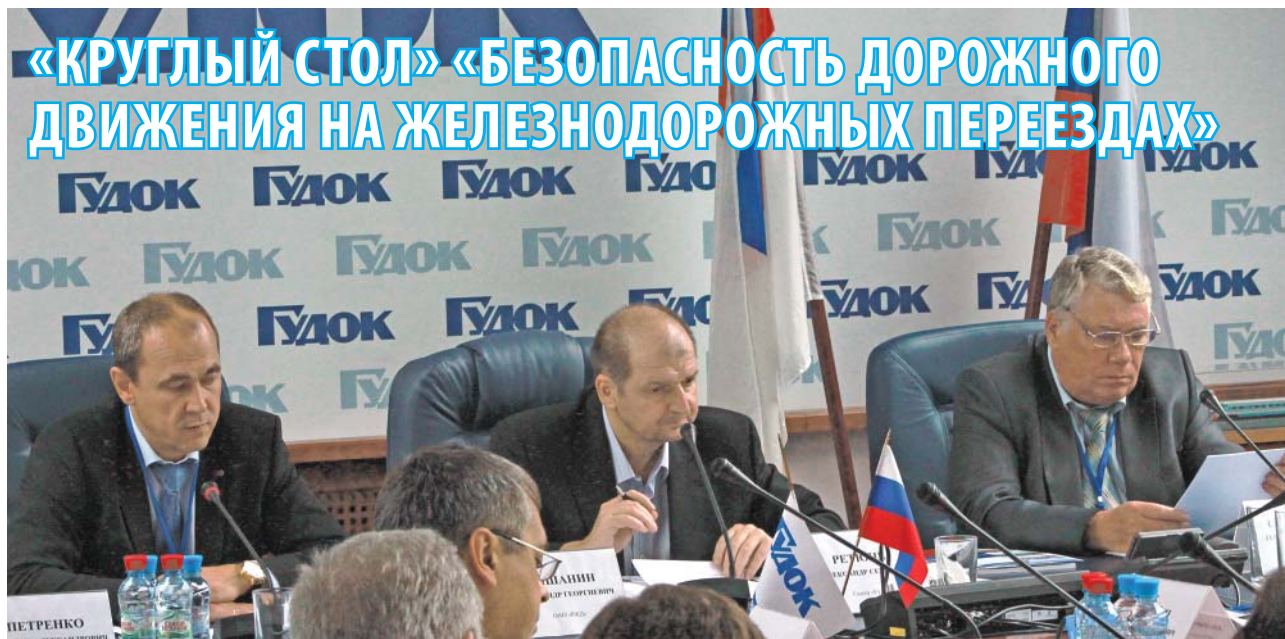
Напомним, единая транспортная карта вводится в действие с 1 сентября 2012 года. Она будет действовать на трамваях, троллейбусах, автобусах ИПОПАТ и автобусах «Удмуртотранса», а также – с началом нового сезона навигации – на теплоходах ИжГЭТ, курсирующих до Воложки и обратно. На эту карту пассажир может «закинуть» сколько угодно средств, которые по мере использования будут вычитаться со счета. Срок использования баланса карты не ограничен: то есть с окончанием месяца деньги со счета списываться не будут.

Практически все транспортные карты «Электронный кошелек», которые находятся в обращении у жителей республики, уже автоматически перепрограммированы на новую систему и продолжат работать дальше. Потому заменять их не придется. Тем же, у кого такой карты не было, может приобрести ее за 45 рублей в магазинах «Айкай», а также в пунктах пополнения транспортных карт, которые находятся в филиалах перевозчиков – участников проекта во всех городах Удмуртии.

*Источник: сайт «Известия Удмуртской Республики»*



## «КРУГЛЫЙ СТОЛ» «БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДАХ»



### Главная

28 августа 2012 г. в Москве, в конференц-зале газеты «Гудок» состоялся «круглый стол» «Безопасность дорожного движения на железнодорожных переездах», организованный ОАО «РЖД» и газетой «Гудок». В числе приглашенных в работе «круглого стола» приняли участие президент Московского областного транспортного союза – Б.А. Винокуров, начальник отдела по взаимодействию с регионами и организации перевозок, НО «Российский автотранспортный союз» – Е.В. Колесников, вице-президент НП «Развитие автовокзалов страны» – В.А. Зайцев, вице-президент – начальник Департамента безопасности движения, член правления ОАО «РЖД» – А.Г. Тишанин.

В рамках работы «круглого стола» его участники обсудили меры, которые необходимо принять на законодательном, административном и технологическом уровнях для предупреждения дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах,

в которых ежегодно гибнут тысячи людей.

### Обсуждаемые темы

- Формирование адекватных мер административной ответственности за нарушения правил дорожного движения на железнодорожных переездах;

- Оснащение железнодорожных переездов средствами фото-, видеофиксации нарушений правил дорожного движения на железнодорожных переездах;

- Эффективные методы пропаганды соблюдения правил дорожного движения на железнодорожных переездах;

- Трактовка понятий «содержание и ремонт» железнодорожных переездов в федеральном законодательстве;

- Оснащение железнодорожных переездов противотаранными устройствами.

В рамках работы «круглого стола» были заслушаны мнения различных сторон, вовлеченных в процесс обеспечения безопасности дорожного движения на железнодорожных

переездах, обсуждены основные проблемы, с которыми сталкиваются участники дорожного движения вследствие возникновения чрезвычайных ситуаций из-за нарушений правил дорожного движения на железнодорожных переездах, а также обсуждены предложения различных сторон по решению обсуждаемых проблем в среднесрочной и долгосрочной перспективах.

«Круглый стол» был организован в рамках подготовки к «круглому столу» «Совершенствование и гармонизация национального законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения», который является одним из ключевых событий IV Международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», проводимого под эгидой Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, проводимого по приглашению по инициативе России Генеральной Ассамблеей ООН.

## ПЕРЕВОЗКА ДЕТЕЙ СТАНЕТ БЕЗОПАСНЕЕ

Минтранс разработал поправки в Правила дорожного движения и Правила перевозки пассажиров, которые должны сделать поездки детей на экскурсии, в лагерь отдыха более безопасными. Проекты документов опубликованы на сайте ведомства для обсуждения.

В Правилах дорожного движения определено, что является организованной перевозкой группы детей. Это два и более ребенка в возрасте до 16 лет в сопровождении взрослых, путешествующих в автобусе.

В Правилах перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом планируется конкретно прописать, как дети должны ездить.

Автобусы, например, не должны быть старше десяти лет и должны быть оборудованы ремнями безопасности, знаками, что там едут дети. Если поездка более трех часов, то детям должны давать воду и сухой паек, ассортимент которого нужно согласовать с Роспотребнадзором. А если еще длиннее, более 12 часов, то обязательно необходимо место, где водители могут отдыхать.

Кроме того, автобусы должны быть оборудованы средствами контроля соблюдения водителем труда и отдыха, а также аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

Что касается формальностей, то для перевозки детей должен быть заключен договор фрахтования автобусов. И к нему приложен список детей, сопровождающих, график движения автобуса с определением времени прохождения кон-

трольных пунктов маршрута, мест остановок, отдыха и питания детей.

Госавтоинспекция должна обеспечить сопровождение колонны с детскими автобусами и перевозку детей в ночное время (с 22 до 6 часов), к железнодорожным вокзалам и аэропортам.

В длительных путешествиях, как и в поездах дальнего следования, детей будет сопровождать доктор. Медицинский работник и ответственный за организацию перевозки детей должны находиться в последнем автобусе, замыкающем организованную транспортную колонну, говориться в документе.

Особые условия – для дошколят. Их путешествия в обязательном порядке нужно согласовывать с местным департаментом образования, и копия согласия прикладывается к договору фрахтования. А перевозки по автодороге групп дошкольников, которым не исполнилось еще шести лет, длительностью более четырех часов вообще запрещены.

Тем временем, эксперты считают, что новые правила надо ужесточить. По словам президента Некоммерческого партнерства «Единая транспортная система «Автобусные линии страны», куда входит более 350 транспортных предприятий, Бориса Лорана, нужны еще более жесткие меры по ограничению допуска к перевозке детей различными компаниями, которые занимаются заказными перевозками по низкой цене в ущерб безопасности.

А для тех, кто заказывает автобусы, в случае ДТП должна быть прописана ответственность за то, что они решили сэкономить или закрыли глаза на репутацию фирмы, которой доверили перевозку детей.

Что касается стоимости самой поездки, то нововведения, которые предлагает Минтранс, не должны ее повысить. Добросовестные предприятия и сейчас смотрят за квалификацией и опытом водителей, которые идут в детский рейс, отметил Борис Лоран.



Источник: сайт «Российская газета»

## Ульяновские пассажиры найдут «свой» автобус в Интернете

В Ульяновске благодаря установке спутниково-навигационной системы ГЛОНАСС в пассажирском общественном транспорте пассажиры смогут проследить за его передвижением через Интернет.

В городе, по сообщению председателя комитета дорожного хозяйства, благоустройства и транспорта Ильдуса Юсупова, реализован интернет-проект «Где мой автобус?». Теперь 1580 автобусов различной вместимости подключены к системе ГЛОНАСС, и их работу можно будет проследить на портале [www.ulroad.ru](http://www.ulroad.ru)

Пассажиры теперь смогут не только найти номер интересующего маршрута, но и просмотреть схему его движения, перечень остановочных пунктов маршрута (с указанием расстояния и времени прибытия ближайших автобусов на остановочный пункт), а также увидеть его местоположение на текущий момент. Интеграция с сервисом «Яндекс. Пробки» дает возможность оценить ситуацию на дорогах города и выбрать оптимальный маршрут движения, исходя из степени загруженности дорог.

В настоящее время разрабатывается мобильная версия, с помощью которой можно будет определить «точное местоположение пользователя и подсказать ближайший остановочный пункт, от которого он сможет добраться на том или ином маршруте», – рассказала глава города Марина Беспалова.

Источник: Gudok.Ru



## На шести выездах из Ростова появятся автовокзалы

Центр города разгрузят от транспорта.

В скором времени с улиц Ростова уберут междугородные автобусы и маршрутки, которые простаивают в многочасовых пробках, желая доехать до своей конечной остановки – главного автовокзала.

По словам заместителя мэра Ростова по транспорту и дорожному хозяйству Владислава Максименко, водители междугородного транспорта не только теряют время, но и увеличивают городские пробки.

– Мы хотим создать новые остановочные комплексы для автобусов и маршруток. Идея такая: постепенно на всех выездах из Ростова должны появиться автостанции, от которых будет отправляться транспорт во все районы области, – пояснил Максименко. – По предварительным подсчетам, таких автостанций будет шесть.

По его словам, подобная инфраструктура уже есть на площадке перед торговым комплексом «МегаМаг». Эта территория полностью оборудована остановочными комплексами и готова стать конечной остановкой городских маршрутов.

Евдокия Ветрова, РАН



**ВОДИТЕЛЕЙ АВТОБУСОВ,  
ПРЕВЫШАЮЩИХ СКОРОСТЬ  
НА 50 КМ/Ч, ХОТЯТ ЛИШАТЬ ПРАВ  
НА 3 ГОДА**

Государственный комитет предпринимательства провел рабочее совещание по вопросам легализации пассажирских перевозок автотранспортом, по результатам которого подписан совместный протокол, направленный на урегулирование отдельных вопросов развития бизнеса.

На совещании была согласована общая позиция и сформированы предложения относительно:

- разработки эффективно-регуляторного механизма выставления транспортных средств претендентами во время проведения конкур-

са (в частности, учредить **реестр сведений об участниках конкурсов**), закрепленных на уже работающих маршрутах или тех, что уже выставлялись на конкурс и служили составной частью начисления баллов по полученному маршруту;

- проблемных вопросов, связанных с переоформлением свидетельств на право заниматься предпринимательской деятельностью и получать лицензии на пассажирские автомобильные перевозки;

- внесения изменений в нормативно-правовую базу относительно **обязательности применения тахографов и ремней безопасности** при осуществлении автобусных пассажирских перевозок;

- внесения изменений в нормативно-правовую базу по усилению ответственности руководителей автотранспортных предприятий за допуск к работе водителей, которые не прошли обязательного ежегодного медицинского осмотра;

- введения европейского опыта отдельного оформления водительских прав на осуществление коммерческих перевозок;

- внедрения процедуры информирования работодателей о нарушении правил дорожного движения, совершенных работающими на них водителями.

Также в настоящее время ведется работа, направленная на реализацию договоренностей, достигнутых по результа-

там предыдущих встреч, в частности, прорабатываются следующие вопросы:

– **приостановление** действия приказа Минтрансвязи от 12.04.2007 № 285 до 01.04.2013 в части запрета использования автобусов класса категории М2 для перевозки пассажиров на регулярных автобусных маршрутах протяженностью более 150 км;

– выдачи временных разрешений на автобусы класса категории М2, которые сегодня обслуживают определенные действительные межобластные автобусные маршруты;

– допуска к участию в конкурсах на перевозку пассажиров на межобластных автобусных маршрутах протяженностью более 150 км перевозчиков, которые используют

автобусы класса категории М2. Обязательным является представлением к указанному сроку 2013 г. гарантийного письма с проектом инвестиционного обязательства о замене в течение года этих транспортных средств на такие, которые соответствуют требованиям приказа Минтрансвязи от 12.04.2007 № 285. **Невыполнения гарантийных обязательств станет основанием для расторжения договора с перевозчиком и выхода с рынка автоперевозок.**

С целью повышения безопасности перевозок пассажиров и снижения уровня аварийности на автомобильном транспорте в связи с ненадлежащим соблюдением водителями транспортных средств соответствующего скоростного режима, сторонами предложено внесение в КоАП

изменений, направленных на **лишение права управления транспортными средствами водителей** транспортных средств, которые во время предоставления услуг по перевозке пассажиров **пренебрегают установленными ограничениями скорости движения** более, чем на:

20 км/ч – сроком на один год;

50 км/ч – сроком на три года.

Предложения по урегулированию вопросов легализации пассажирских перевозок автотранспортом были разработаны Госкомпредпринимательства совместно с представителями Мининфраструктуры, руководством Укртрансинспекции, Департамента автотранспорта и Союза перевозчиков Украины.

Источник: пресс-служба Госкомпредпринимательства

## НОВОСТИ РЕГИОНОВ

### Омский автовокзал обновит фасад

6 августа началась реконструкция фасада здания Омского автовокзала.

Автотранспортные ворота Омска снова отремонтируют. Как сообщили в региональном минпроме, работы обойдутся в 5,5 млн рублей. Из них 3 млн 700 тыс. рублей пойдут на реконструкцию фасада, а еще в 1 млн 800 тыс. рублей обойдется замена витражей со стороны улицы Комарова, уточнили в ГП «Омскоблавтотранс». Подрядчиком выступает ООО «Алькор».

Сколько времени займут ремонтные работы, пока неизвестно: объем работ может измениться, однако до холодов заказчики надеются все завершить. Сам автовокзал закрываться не будет, ремонт никак не скажется на отправлении автобусов, а неудобства для пассажиров сведут к минимуму.

Как точно будет выглядеть обновленный фасад здания, пока неизвестно, однако сообщается, что сменится его цвет. «Надеемся, что, приобретя

новый облик, автовокзал не утратит своей неповторимости и будет достойно отвечать званию самого большого автовокзала за Уралом», – добавили в минпrome. Напомним, здание автовокзала изменит свой внешний вид впервые с тех пор, как было построено – в середине 1980-х годов. Предыдущая реконструкция проводилась в 2009 году: тогда были заменены несущие конструкции, кровля и инженерные коммуникации.

<http://omskpress.ru/news>



## В администрации Алтайского края обсудили вопросы развития транспорта в регионе

Как мы уже сообщали, в пятницу в Алтайский край прибыла делегация Министерства транспорта Российской Федерации. Вместе с главой Минтранса России Максимом Соловьевым в регион прибыли также заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Иннокентий Алафинов, заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Вовк.

Федеральные чиновники провели в крае ряд встреч. В администрации региона под руководством Максима Соколова состоялось рабочее совещание с участием Губернатора Алтайского края Александра Карлина, председателя краевого парламента Ивана Лоора, заместителей Губернатора края, руководителей краевых ведомств, транспортных организаций. В том числе в совещании приняли участие заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги по Алтайскому региону Владимир Терентьев, руководители профессиональных объединений автоперевозчиков края, крупнейших муниципалитетов края, глава Администрации Барнаула Игорь Савинцев.

Как отметил Александр Карлин, вопросы развития транспортного комплекса Алтайского края уже обсуждались в ходе рабочей встречи с Максимом Соколовым, которая состоялась в Москве. Губернатор Алтайского края поблагодарил за то, что эта встреча имеет продолжение в виде рабочей поездки в Алтайский край. В начале работы главы Минтранса для него была проведена презентация о социально-экономическом развитии края, состоянии транспортного комплекса региона.

Губернатор подчеркнул, что в течение последних 6 лет Алтайский край демонстрирует достаточно приличные темпы развития по основным макроэкономическим показателям, характеризующим работу отраслей промышленности сельского хозяйства, строительства, а также инвестиции в основной капитал, состояние социальной сферы.

– Наши показатели существенно превышают среднероссийские. В частности, по объемам грузооборота к базе 2005 года в 2011 году рост составил больше, чем на треть. По самым последним данным Росстата, в первом полугодии



*Губернатор Алтайского края  
Александр Карлин*

новый интегрированный показатель – индекс выпуска продукции и услуг по базовым видам экономической деятельности – составил 109,5 % при среднесибирском уровне 105 %. Алтайский край занимает 2-ю позицию в округе. На одну десятую процента больше только в Иркутской области, – отметил Александр Карлин.

По его словам, индекс выпуска продукции и услуг характеризует индекс промышленного и сельскохозяйственного производства, объемы добычи полезных ископаемых, производства газа и других энергоносителей, показатели развития строительства, транспорта, розничной торговли.

– Развитие отраслей транспорта мы видим в качестве базового условия для того, чтобы тренды социально-экономического развития края более четко обозначались, были более устойчивы и имели длительную перспективу, – подчеркнул глава края.

Губернатор высоко оценил эффективность действующих долгосрочных комплексных соглашений о сотрудничестве с транспортными структурами. Наиболее эффективно такое соглашение работает с РАО «РЖД»: крупнейшей на территории края транспортной корпорацией реализуются значимые проекты крупных инвестиционных вложений, которые дают ощутимый и быстрый эффект.

Глава региона отметил, что рабочее совещание с участием Максима Соколова он рассматривает в качестве серьезного этапа в развитии транспортного комплекса Алтайского края.



## БУДНИ КОМИТЕТА ПО ТРАНСПОРТУ

Очередное заседание Комитета по транспорту прошло 4 июля 2012 года под председательством Е.С. Москвичева.

На заседании члены Комитета обсудили три вопроса. Рассмотрение проекта федерального закона № 428765-5 «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» по предложению Е.С. Москвичева перенесено на следующее заседание, которое состоится в начале осенней сессии в сентябре 2012 года. Данный вопрос также обсуждался на предыдущем заседании и предполагает введение категории «М» для двухколесных транспортных средств с объемом двигателя менее 50 см<sup>3</sup>.

В ходе рассмотрения проекта федерального закона № 359461-5 «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Фе-

дерации», с которым выступил статс-секретарь – заместитель министра транспорта РФ Сергей Алексеевич Аристов, депутаты обсудили разграничение предметов ведения в отношении аэропортов и аэродромов Российской Федерации. После нескольких уточняющих вопросов от председателя и членов Комитета, участники заседания единодушно приняли решение рекомендовать законопроект к принятию Государственной Думой в первом чтении.

Также законодатели обсудили проект федерального закона № 617780-5 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». С докладом выступил первый заместитель председателя Комитета Виталий Борисович Ефимов. Целью законопроекта является совершенствование системы государственного управления внутренним водным транспортом и повышение эффективности контрольно-надзорных мероприятий в области безопасной эксплуатации транспортных средств. Депутаты выступили с инициативой увеличения заработной платы для работников отрасли, разграничения надзорных функций и усовер-



Е.С. Москвичев

шенствования системы управления безопасностью.

В заключение заседания Евгений Сергеевич Москвичев подвел итоги работы Комитета по транспорту за весеннюю сессию: было принято 6 федеральных законов, из них 4 подписано и 2 принято в 3-м чтении. Депутат высоко оценил эффективность работы своих коллег, а также обозначил основные направления работы Комитета во время осенней сессии. По словам Е.С. Москвичева, одним из ключевых вопросов станет обеспечение безопасности на пассажирском транспорте. «Сегодня нам необходим системный подход в области транспорта, который предоставляет услуги населению», – отметил председатель Комитета.





## СУД НЕ УКАЗ?

Построение правового, чуждого коррупции государства – цель в современной России как приоритетная, так и крайне трудно и нескоро достижимая. В пользу такого столь пессимистического вывода ярко и громко свидетельствуют, в частности, события, происходящие в Чебоксарах вокруг ОАО «АвтоВАС» – крупного и крепкого транспортного предприятия, сумевшего сохранить большую часть бывшей ранее единой сети автовокзалов и автостанций Чувашской Республики. События весьма странные и в рамки правового поля никак не укладываются. Что, впрочем, не мешает им спокойно и буднично иметь место под недремлющим, но лишь избирательно видящим местным «государевым оком» прокуратуры, и в непосредственной близости от высшего руководства Чувашской Республики.



«АвтоВас», Чебоксары

Суть дела в следующем. Как уже писал «ТР» (повтор публикации в нашем журнале № 2 за 2012 г., статья «Красные линии»), ОАО «АвтоВАС» вкладывает немалые средства и прилагает значительные усилия, чтобы в полном объеме выполнять требования Федерального закона «О транспортной безопасности» и изданных в соответствии с ним правовых актов. Но на часть арендуемой обществом до 2019 г. территории, непосредственно прилегающей к Центральному автовокзалу Чебоксар, а именно на технологический проезд к нему, построенный в свое

время за счет средств Чувашского производственного объединения автовокзалов и автостанций, правопреемником которого является ОАО «АвтоВАС», положили глаз местные предприниматели, желающие пользоваться всеми экономическими благами от столь выгодного соседства с объектом массового притяжения людей, т. е. потенциальных покупателей и клиентов.

Этим же предпринимателям поперек горла стало ограждение территории автовокзала, установленное предприятием согласно приказу Минтранса России от 08.02.2011 № 42 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности», запрещающему для объектов транспортной инфраструктуры наличие «прохода (проезда) в зоны транс-

портной безопасности вне КПП или без соблюдения условий допуска» (п. 5.14.1). Бизнесмены посчитали, что «установка металлического ограждения по всему периметру земельного участка, переданного в аренду ОАО «АвтоВАС», и наличие КПП при въезде нарушают их «права и законные интересы, поскольку создают препятствия для осуществления предпринимательской и иной экономической деятельности». И поставили себе цель обеспечить беспрепятственный проезд и проход «к объектам капитального строительства, принадлежащим им на праве собственности». Для этого предприниматели сначала прибегли к помощи одиозного в современной России административного ресурса, а потом, когда руководство ОАО «Авто-

ВАС» отказалось подчиняться недвусмысленному давлению администрации города, обратились в суд.

Причем, чувствуя покровительство исполнительной власти, бизнесмены явно вошли в раж. Они стали требовать не только «освободить земельный участок» «общего», по их мнению, пользования «путем демонтажа ограждения», но и «признать незаконным (!) постановление администрации города Чебоксары от 27.10.1994 № 948 о передаче в аренду ОАО «АвтоВАС» земельного участка сроком на 25 лет» и изъять земельный участок (!) площадью 4264 кв. м из пользования ОАО «АвтоВАС» «для организации подъездных путей в аренду со множественностью лиц на стороне арендатора».

26 декабря 2011 г. Арбитражный суд Чувашской Республики полностью отказал истцам в удовлетворении их заявления. В своем решении суд указал, что требование о демонтаже ограждения Центрального автовокзала противоречит требованиям Федерального закона и принятым в его развитие подзаконным актам; дорога общего пользования в аренду ОАО «АвтоВАС» никогда передана не была и на предоставленном обществу земельном участке отсутствует; предъявлять требование к администрации г. Чебоксары об обязательном разделе земельного участка истцы не вправе в связи с тем, что не являются сторонами по договору его аренды. И так как ОАО «АвтоВАС» является единственным собственником недвижимого имущества, расположенного на спорном земельном участке, не имеют на это право и никакие иные лица.

И вот тут-то в Чувашии и стали твориться дела еще более странные: 28.12.2011, т. е. буквально через день после решения суда, поставившего, казалось бы, в этом спорном деле все точки над «i» (на то суд и существует!), глава Администрации г. Чебоксары А.О. Ладыков подписывает более чем любопытное распоряжение № 3644 «О корректировке красных линий по пр. Мира». В нем сказано буквально следующее: «Рассмотрев проект торгово-офисных помещений по пр. Мира, 78а... и коллективное обращение ИП Яковлевой Н.Г., Смирнова А.И., Кондратенко В.В. от 07.11.2011... ООО «Чебоксарытоннельстрой» от 27.10.2011...

1. Утвердить красные линии с учетом сложившейся застройки по пр. Мира согласно приложению».

Согласно последнему технологический проезд, построенный на деньги автовокзала, потратившего немалые средства для расселения граждан – владельцев участков, по которому был проложен этот проезд, угождая коммерческим интересам бизнесменов, стал вдруг «землей общего пользования». Простым росчерком пера чиновника. Сделано это было конспиративно (ОАО «АвтоВАС» об издании этого важного, непосредственно касающегося его распоряжения извещено не было!) и незаконно, в нарушение Устава г. Чебоксары. Последним правом самолично изменять так называемые «красные линии» (градостроительный термин, которым обозначают границы территорий общего пользования, границы земельных участков, где расположены линии электропере-

дачи, линии связи, трубопроводы, автомобильные дороги, железнодорожные линии и другие подобные сооружения – Г.Б.) не наделен не только глава администрации, но даже и сам глава города. Согласно ст. 16 Устава такой вопрос ввиду его особой важности должен решаться не келейно, а обязательно выноситься на публичные слушания. Но удивила уже закушены, обращения предпринимателей превагируют над соображениями необходимости действовать исключительно в рамках правового поля, должными, по идее, иметь место. 27.01.2012 А.О. Ладыков издает распоряжение № 177-р «Об утверждении схемы расположения земельного участка на кадастровом плане для организации подъездных путей по проспекту Мира» (т. е. находящегося на территории, единолично арендуемой до 2019 г. ОАО «АвтоВАС») к недвижимости «индивидуальных предпринимателей Яковлевой Надежды Григорьевны, Смирнова Анатолия Иосифовича, Максимова Владимира Валерьевича и общества с ограниченной ответственностью (далее – ООО) «Чебоксарытоннельстрой». Таким образом, глава администрации самолично производит раздел земельного участка, предоставленного в аренду ОАО «АвтоВАС», путем нанесения «красных линий» и отнесения части земельного участка к землям общего пользования. Причем проведение всех работ по фактическому разделу вышеназванного земельного участка, не беспокоясь о правовой стороне вопроса, поручает произвести трем хозяйствующим субъектам (разумеется, за их

счет), не имеющим никакого юридического отношения к данному земельному участку, и вновь тайно, не поставив в известность о столь революционном изменении единственного законного арендатора – ОАО «АвтоВАС».

Тем временем российская судебная власть продолжала подтверждать противозаконность всех претензий и требований бизнесменов, присоединившихся к автовокзалу. 27.03.2012 определением Ленинского районного суда по делу № 2-1 88/2012, возбужденному против ОАО «АвтоВАС» по иску прокурора Ленинского района, поданному в том числе в интересах одного из представителей «околовокзального» хозяйствующего субъекта – ООО «Чебоксарытоннельстрой», дело было прекращено. 11 апреля 2012 г. первый арбитражный апелляционный суд г. Владимира своим постановлением решение Арбитражного суда Чувашской Республики по делу № А79-5990/201 1 от 26.12.2011 г. оставил без изменения и таким образом в удовлетворении требований хозяйствующих субъектов о разделе земельного участка,

занятого Центральным автовокзалом, и демонтаже ограждения отказал. При этом Владимирский суд еще раз указал на отсутствие доказательств, подтверждающих наличие «красных линий» и дороги общего пользования на рассматриваемом земельном участке.

Но судя по всему, суд для исполнительной власти столицы Чувашии не указ: ни о каком краеугольном, системообразующем для правового государства равноправии ветвей власти и разделе ее на законодательную, исполнительную и судебную здесь не знают или же, что более правдоподобно, знать принципиально не хотят. Иначе трудно объяснить действия Администрации г. Чебоксары. Так, зафиксировать и поставить на кадастровый учет раздел земельного участка (распоряжение № 177-р), произведенный на бумаге росчерком пера г-на А.О. Ладыкова, не удалось. И тогда 12.04.2012, т. е. буквально на следующий день после решения апелляционного суда, администрация города Чебоксары за подписью и.о. главы администрации А.Ю. Маклыгина издала еще одно распоряжение – № 1313-р. Последнее, опять же в нарушение действующего законодательства, обязало ОАО «АвтоВАС» «обеспечить беспрепятственный проезд и проход к смежным земельным участкам по пр. Мира (в том числе: по пр. Мира, 78а, 78б, 78в, 78ж, 78з, 76а, 76в, 62а) на части предоставленного в аренду земельного участка площадью 4264 кв. м по пр. Мира, 78».

Дальше – больше. 21 мая 2012 г. в ОАО «АвтоВАС» поступил «на согласование» уже подписанный всеми городски-

ми службами проект распоряжения администрации города об изъятии у общества части земельного участка, на котором расположен технологический проезд, построенный на собственные средства предприятия по бывшим огородам, но столь приглянувшийся новым чувашским околотовзальным бизнесменам. А совсем недавно – 31.05.2012 – г-н Ладыков издал распоряжение № 1818-р «О внесении изменения в постановление Чебоксарской городской администрации от 27.10.1994 № 948». Суть чиновничьих изменений такова: «слова «земельный участок площадью 27 343 кв. м (2,7343 га) по пр. Мира, 78, занимаемый зданием Чебоксарского центрального автовокзала и прилегающей территорией»... заменить словами «земельный участок с кадастровым номером 21:01:020801:280 площадью 22 951 кв. м (2,2951 га) по пр. Мира, 78 для эксплуатации нежилых зданий автовокзала».

Здесь обращают на себя внимание два момента. Первый. Судя по изданному распоряжению, глава Администрации г. Чебоксары А.О. Ладыков считает, что какой-либо автовокзал может быть действительно автовокзалом (а не пунктом отправления «от столба») без прилегающей территории для перонов прибытия и отправления и стоянки автобусов, которая (обратимся вновь к решению Арбитражного суда Чувашской Республики) в соответствии с Федеральным законом № 16-ФЗ от 09.02.2007 «О транспортной безопасности» и принятым в его развитие подзаконным актом должна быть огорожена и соответствующим образом оборудована.



И второй момент. Вспомним требования предпринимателей «признать незаконным постановление Администрации города Чебоксары от 27.10.1994 № 948 и изъять земельный участок площадью 4264 кв. м из пользования ОАО «АвтоВАС» «для организации подъездных путей в аренду со множественностью лиц на стороне арендатора», отвергнутые судами как не имеющие никаких правовых оснований. Изданное главой администрации Чебоксар распоряжение № 1818-р странным образом находится в полном соответствии с этими абсурдными с точки зрения права требованиями, полностью удовлетворяя чаяния предпринимателей, заботящихся исключительно об интересах своего присоседившегося к автовокзалу бизнеса, но никак не о соблюдении правовых норм, обеспечении транспортной безопасности.

А что же прокуратура Чувашии?

Она не дремлет и стоит на страже. Большой вопрос, правда, чего (или кого)? Ведь совсем недавно в лице заместителя прокурора Ленинского района г. Чебоксары Э.В. Столяровой она грозно требовала от ОАО «АвтоВАС» «демонтировать ограждение со стороны домов №№ 72, 74, 76 по пр. Мира и перед территорией ООО «Чебоксарытоннельстрой» и настаивала на обеспечении возможностей предпринимателей «осуществлять в полной мере свою хозяйственную деятельность».

Однако в последнее время по поручению республиканской прокуратуры ее местные кадры рьяно взялись «проводить проверку исполнения законода-



тельства в сфере обеспечения транспортной безопасности» на всех двух десятках объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ), а также пунктах продаж билетов ОАО «АвтоВАС». Между тем, ОАО «АвтоВАС», несомненно, одно из лучших в этом плане транспортных предприятий России. На всех автовокзалах и автостанциях назначены лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности, установлены системы видеонаблюдения, громкоговорящей связи и охранно-пожарной сигнализации, произведено ограждение территорий ОТИ по их периметру, введен пропускной режим с использованием шлагбаумов, обеспечивается круглосуточная охрана объектов, разработаны планы мероприятий по предупреждению террористических актов и инструкции по антитеррористической безопасности для работников общества. На автобусах общества установлены спутниковая система ГЛОНАС, видеорегистраторы, обеспечивающие ведение звуко- и видеозаписи в салонах транспортных средств.

Всего на мероприятия по обеспечению транспортной

безопасности ОАО «АвтоВАС» на сегодняшний день израсходовало более 20 млн рублей собственных средств (только на установку систем видеонаблюдения ушло 1 818 524 руб.). В текущем году проведены тренировки по действиям работников и пассажиров при обнаружении подозрительных или взрывоопасных предметов на Центральном, Пригородном и Шумерлинском автовокзалах, Красночетайской, Вурнарской, Ядринской автостанциях, совместно с сотрудниками УФСБ РФ и МВД РФ по Чувашской Республике – полномасштабные командно-штабные учения на автостанции в районном центре п. Моргауши, идет работа по профессиональной подготовке лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности.

Несмотря на все это, результатами строгой прокурорской проверки стали многочисленные представления «об устранении нарушений федерального законодательства». Последние, считают прокуроры, выражаются, в первую очередь, в утверждении «в установленном порядке результатов уязвимости ОТИ в течение трех месяцев

с момента получения уведомления о включении ОТИ в Реестр категоризованных ОТИ и присвоения категории ОТИ». Между тем, приказом № 189 Федерального дорожного агентства Центральному и Пригородному автовокзалам г. Чебоксары в июле 2011 г. действительно присвоена 3-я категория.

Однако методические рекомендации по производству оценки уязвимости были утверждены и присланы только в декабре 2011 г. Поэтому и договор на проведение соответствующих работ с единственной в Чувашии специализированной и лицензированной организацией «Электрон-Сервис» мог быть заключен не раньше этого срока. В связи с обилием ОТИ в составе ОАО «АвтоВАС» и большим объемом работы по каждому из них составленный фирмой график охватывает период времени вплоть до конца текущего года. (Автору довелось подержать в руках подобный отчет по оценке уязвимости ОТИ – это увесистый трактат, тянущий если не на диссертацию, то, по крайней мере, на диплом точно: сотня страниц, несколько десятков фотографий ОТИ и его ограждения со всех ракурсов, информация не только о самом объекте и технологическом процессе, но и климатические, геологические, географические, этнические характеристики региона, справка о криминогенной обстановке в районе расположения объекта и прочие столь же «важные» сведения.)

Но вот «обеспечить утверждение», как предписывают прокуроры, направленных на утверждение в Федеральное дорожное агентство Минтранса России всех необходимых докумен-

тов ОАО «АвтоВАС» не по рангу. Все остальные требования по обеспечению транспортной безопасности согласно п. 5.8 приказа № 42 Минтранса России должны исполняться только после утверждения результатов оценки уязвимости объекта.

Особое рвение во внезапно, хотя и выборочно, проявившемся внимании ведомства к делу обеспечения транспортной безопасности выказал заместитель прокурора Мариинско-Посадского района младший советник юстиции И.Н. Коротков. За его подписью 28.05.2012 выходит официальный документ, в котором он «в срок до 09 часов 29 мая 2012 года» (!!!!) требует представить в прокуратуру Мариинско-Посадского района информацию «о проведении оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры – пассажирской автостанции, расположенной по ул. Горького г. Мариинский Посад... о наличии плана обеспечения транспортной безопасности ОТИ».

Последний же абзац образца работы российской прокуратуры на местах заслуживает быть цитированным дословно. Вот этот перл, срочно изваянный 28.05.2012: «А также прошу Вас явиться в прокуратуру района к 09 часам 29 мая 2012 года к старшему помощнику прокурора А.М. Каюкову для дачи письменного объяснения по вышеуказанным вопросам и где в отношении Вас, как должностного лица, будет решен вопрос о возбуждении дела об административном правонарушении по ст. 11.15.1 КоАП РФ, т. е. неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

Впрочем, бросать все дела и ночью с привлечением всех сил срочно писать подробный отчет прокурору, проспавшему задание начальства и спохватившемуся лишь в последний день, а затем спозаранку ехать в район генеральному директору ОАО «АвтоВАС» Владимиру Палеву не пришлось. Он просто довел до сведения местной прокуратуры, «что в г. Мариинский Посад ни автовокзала, ни автостанции не имеется, а находится кассовый пункт... который, в связи с убыточностью (за 2011 г. 368 985 рублей убытков, за 4 месяца 2012 г. – 12 856 руб. убытков) подлежал закрытию еще в прошлом году. По просьбе руководства района и населения города было принято решение о его временном сохранении. Кассовые пункты, согласно закону «О транспортной безопасности», не подлежат ни категоризованию, ни оценке уязвимости, поэтому к ним не применяются требования технического оснащения и организации защищенности, как к автовокзалам».

Особую же, скажем так, пикантность прокурорской операции по «принуждению» ОАО «АвтоВАС» к исполнению законодательства в области обеспечения транспортной безопасности придает активное участие в этой кампании уже упомянутой заместителя прокурора Ленинского района г. Чебоксары Э.В. Столяровой. В шести пространственных пунктах присланного ею в ОАО «АвтоВАС» письма (справедливости ради не 28, но еще 17 мая) она истребовала дать ей самую подробную информацию по данному вопросу, включая, в частности, и такой чувствительный для общества в свете описываемых

событий вопрос, как «Реализуются ли ОАО «АвтоВАС» полномочия по предотвращению и защите объектов транспорта от чрезвычайных ситуаций, террористических атак, какие меры принимаются по минимизации таких угроз на объектах транспортной инфраструктуры по устранению условий, им способствующих?»

Для реализации «полномочий по предотвращению и защите транспорта от чрезвычайных ситуаций, террористических атак», написал в ответ Владимир Палеев, в ОАО «АвтоВАС» согласно статье 3 ФЗ № 16 «прилагаются большие усилия для соблюдения основных принципов обеспечения безопасности, а именно: 1 – законности; 2 – соблюдения баланса интересов личности, общества и государства; 4 – непрерывности; 5 – интеграции в международные системы безопасности. Но... никак не удается соблюсти принципы 3 и 6 – «взаимная ответственность личности, общества и государства в области обеспечения безопасности и взаимодействия субъектов транспортной инфраструктуры, органов власти и органов местного самоуправления». И генеральный директор предприятия напомнил прокурору, что она лично подписывала постановление «О возбуждении дела об административном правонарушении 06.10. 2011» о якобы незаконной установке металлического ограждения, своей проверкой устанавливала, «что ОАО «АвтоВАС» не получало разрешения на установку железного ограждения и по настоящее время не демонтировало его, что свидетельствует о дьявольском характере правонарушения» и в исковом заявлении в Ленин-

ский суд от 10.10.2011 требовала «демонтировать ограждение со стороны домов 72, 74, 76, по пр. Мира и перед территорией ООО «Чебоксарытоннельстрой». Не мог, конечно, опальный директор не известить и о непубличных распоряжениях Администрации города Чебоксары, которые «вопреки решению Арбитражного суда первой инстанции, подтвержденному решением 1-го Апелляционного суда в г. Владимире», направлены «на изъятие территории в 4264 кв. м, являющейся технологической подъездной дорогой к Центральному автовокзалу».

Но все это чувашские органы, призванные зорко и беспристрастно следить за безусловным соблюдением российского законодательства, похоже, не волнует. Их интересует совсем другое. В течение этого года прокуратура Чувашии по жалобам тех же околотовокзальных бизнесменов начала новую, уже тотальную проверку в отношении общества. Причем по наводке обиженных бизнесменов запрашиваются сведения, информация и документы, совершенно не касающиеся данных предпринимателей. Как и «положено» в подобных случаях, к проверке ОАО «АвтоВАС» плотно подключена налоговая инспекция, назначена (проведена?) внеплановая проверка на предмет соответствия принадлежащих ОАО «АвтоВАС» объектов нормам пожарной безопасности. В общем, говоря жаргонным языком, наезд на ОАО «АвтоВАС» идет по полной программе.

И в то же самое время надзорные органы Чувашии, ее исполнительная власть благодушно, словно этого явления в республике вообще не су-

ществует, воспринимают наиболее опасный с точки зрения обеспечения транспортной безопасности аспект – нелегальный извоз в пригородных, междугородных и межсубъектных перевозках. В Чувашии он процветает, как редко в каком ином субъекте Российской Федерации.

Несанкционированные перевозчики осуществляют свою деятельность открыто, без страха быть наказанными на автовокзалах и автостанциях республики и на прилегающих территориях.

Согласно данным ОАО «АвтоВАС» ежедневно со всех прилегающих к автовокзалам и автостанциям территорий осуществляют перевозку пассажиров по автобусным маршрутам Чувашской Республики более 500 транспортных средств «нелегальных» перевозчиков, подвергая опасности жизни граждан.

Только около Урмарской автостанции скапливается около 100 машин. В Чебоксарах одна несанкционированная «автостанция» организована возле Центрального автовокзала на проспекте Мира, другая – возле Пригородного автовокзала на улице Привокзальная, дом 3, постоянное скопление нелегалов отмечено и в районе подземного пешеходного перехода перед магазином «Березка». При этом зазывалы-перевозчики средь бела дня во всеуслышание выкрикивают направления, мешают прохождению пешеходов и едва ли не хватают их за руки. Подобная же ситуация наблюдается и в

районах. По крайней мере в тех, где довелось быть автору, везде его встречали толпы нелегалов, автомобили которых не имели никаких признаков причастности ни к маршрутному транспорту, ни к лицензированному такси, зазывающих прокатиться на их транспорте до столицы Чувашии. Ответные вопросы о наличии лицензии, гарантии ответственности перевозчика в случае чрезвычайного происшествия воспринимались зазывалами в глубоком недоумении, свидетельствующем о восприятии человека, задающего столь «странные» вопросы, как «неадекватного», если перевести понимание чувашских зазывал на язык столичный.

Чем вызвано столь отрицательно пристрастное отношение власти Чебоксар (в первую очередь исполнительной) к законопослушному ОАО «АвтоВАС»? И столь явное потворствование коммерческим интересам окол вокзальных бизнесменов, находящихся в противоречии с существующим законодательством вообще и вынужденно строгим требованиям Федерального закона № 16 «О транспортной безопасности» и изданных в соответствии с ним правовых актов в частности?

Невольно напрашивается вывод о существующей негласной, но значимой коррупционной составляющей всего этого процесса. Специалисты утверждают, что подобное откровенно пренебрежительное отношение исполнительной власти как к нормам права, так и к судебным решениям должно быть подпитано суммой, исчисляемой не одним миллионом рублей.

Другие усматривают в происходящем в Чебоксарах все признаки готовящегося рейдерского захвата ОАО «АвтоВАС», указывая на наличие всех признаков по подготовке данного деяния:

1. Административные органы издают заведомо незаконные акты; мешают нормальной жизнедеятельности, формируют условия для недобросовестной конкуренции; создают препятствия для законного выкупа муниципального имущества (земли) добросовестным арендаторам.
2. Со стороны надзорных органов организуются и иницируются внеплановые проверки и возбуждение дел.
3. В средствах массовой информации публикуются статьи и материалы очерняющего и клеветнического характера, тем самым формируется негативное мнение и отношение к хозяйствующему субъекту как со стороны властных структур, так и населения.

Газета «Транспорт России», разумеется, не собирается быть арбитром в этом скандальном деле. На то в государстве есть специальные ведомства. Отметим лишь другой момент, ничуть, как представляется, не менее важный, нежели безусловная необходимость построения в России истинно правового государства.

Как известно, смена общественно-политической формации, переход на рыночную форму экономики крайне дорого обошлись России. Прекра-

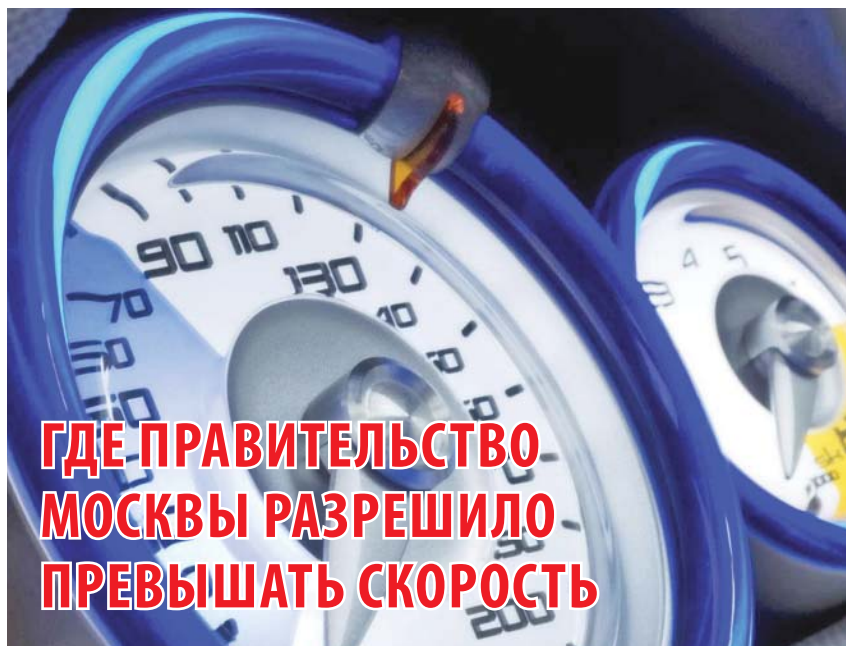
тили или же стали еле влачить свое существование многие флагманы отечественной промышленности, захирели целые ее отрасли. Не обошли эти негативные явления и транспорт.

Произошли развал крупных предприятий и централизованных структур, интенсивная дезинтеграция автотранспортного комплекса, распад целостной системы перевозок общего пользования на мелкие сегменты автотранспортного бизнеса и технологического транспорта непрофильных отраслей экономики. Следствием всего этого является крайне негативный эффект низкого «масштаба» производства: ограниченное использование возможностей современной логистики, неразвитая инфраструктура и «кустарные» технологии основных транспортных процессов, а также снижение качества и безопасности перевозок в результате недостаточной подготовки операторов транспортного рынка, падения профессионализма персонала, технологической и правовой дисциплины субъектов автотранспортной деятельности.

В Чувашии система функционирования междугородных пассажирских перевозок пока еще в значительной степени счастливо избежала самых крайних проявлений подобных «отрыжек» дикого перехода от планового хозяйства к рыночной экономике. И во многом – благодаря существованию ОАО «АвтоВАС». Угробить это предприятие – значит нанести реальный урон обеспечению транспортной безопасности.

Геннадий БЛАГОДАРНЫЙ,  
обозреватель «ТР»





Со скоростью  
80 км/ч можно  
ездить по:

- Кутузовскому проспекту;
- Можайскому шоссе;
- Ленинградскому шоссе;
- Волоколамскому шоссе (от ул. Врубеля до канала имени Москвы);
- Варшавскому шоссе (от Каширского шоссе до МКАД);
- Волгоградскому проспекту (от ул. Талалихина до МКАД);
- Каширскому шоссе (от Варшавского шоссе до Борисовского пр.);
- Рублевскому шоссе;
- Рублево-Успенскому шоссе;
- Киевскому шоссе;
- Алтуфьевскому шоссе;
- Ярославскому шоссе (от Северянинского п/п до МКАД);
- Щелковскому шоссе (от Сиреневого б-ра до 3-й Парковой ул.);
- ТТК от развязки с шоссе Энтузиастов до поворота в районе Малого кольца Московской железной дороги по внутренней стороне;
- ТТК от поворота в районе Малого кольца Московской железной дороги до Лефортовского тоннеля по внешней стороне;

- ТТК от развязки с Волгоградским проспектом до тоннеля под улицей Вавилова по внутренней стороне;
- ТТК от тоннеля под улицей Вавилова до развязки с Волгоградским проспектом по внешней стороне;
- ТТК от тоннеля под Ленинским проспектом до тоннеля под Кутузовским проспектом по внутренней стороне;
- ТТК от тоннеля под Кутузовским проспектом до тоннеля под Ленинским проспектом по внешней стороне;
- ТТК от тоннеля под Кутузовским проспектом до тоннеля под Ленинградским проспектом по внутренней стороне;

- ТТК от тоннеля под Ленинградским проспектом до пересечения со Шмитовским проездом по внешней стороне;
- ТТК от Рижской эстакады до Лефортовского тоннеля по внутренней стороне;
- ТТК от выезда из Лефортовского тоннеля до Рижской эстакады по внешней стороне.



Со скоростью  
100 км/ч можно  
ездить по:

- МКАД;
- Международному шоссе.



**Смоленский автовокзал.  
Лицо не для глянца**

*Опять не успеваю! Последний рывок, последние пять минут, последние 50 метров до платформы, и, как назло, каблук предательски застрекает в трещине асфальта, я делаю кульбит и плюхаюсь в лужу, а через минуту вижу лишь «хвост» автобуса. До следующего рейса – больше часа. Что ж, придется ждать. Надеюсь, что на Смоленском автовокзале есть чем себя занять. Но сначала нужно промыть рану, и яковыляю в туалет. Спускаясь по облезлой лестнице, замечаю на стене слово «STIM». Чтобы эта надпись значила? Автограф какого-то любителя рэпа? Потом на глаза попадает красненький диванчик с черными разводами и странноватым объявлением «Сумки не ставить». Уж лучше бы предупредили, что и садиться на него крайне нежелательно, особенно в белой одежде.*

От размышлений на заданную тему меня отвлекла кассир туалета:

- Девушка, вход в туалет стоит 10 рублей.
- Но мне только промыть рану...
- Все равно будьте добры оплатить. У нас здесь камеры стоят и всех «считают»!

Кровь продолжала плавно стекать по коленке, а мне пришлось искать мелочь по всем отсекам сумки... После посещения туалета мне срочно захотелось «заесть» не только боль, но и стресс. Многочисленные кио-

ски, быстро предлагали напитки, шоколадки, чипсы, булочки, пирожки – в общем, все то, чем можно «заморить червячка». Но желание отведать местной выпечки отбил мужчина лет пятидесяти: «Больше не ем на вокзале после отравления. Не хочу потом две недели валяться на больничной койке. Хотя, может, мне просто не повезло. Так что попробуйте. Рискните». Но я не решилась на столь серьезный шаг. А потом оказалось, что на втором этаже здания автовокзала есть столовая! Вон какая вывеска большая!.. Румяная женщина и усатый мужчина быстро уплетали аппетитную еду из тарелок, да только оглянувшись вокруг, я поняла, что свободных мест... нет. Их слишком мало для автовокзала.

Зал ожидания тоже не вдохновил своими размерами. А скамейки, наверное, стоят здесь с момента основания вокзала и тоже заняты все до одной. «Вы можете отдохнуть на втором этаже, часть скамеек перенесли туда», – сказала мне одна милая старушка, видимо, разглядев сквозь свои очки мою разбитую коленку.

А другая почему-то проворчала мне вслед: «Вместо того

чтоб завезти новые, таскают древние лавки по всему зданию, только толку от них нет». На втором этаже я нашла-таки свободное место, но удача в тот день от меня явно отвернулась: скамейка была испачкана чем-то похожим на кофе. Делать нечего, отправилась «сканировать» торговые витрины.

Книги, религиозная атрибутика, сувениры, косметика, Second Hand, магазин «Все по 35 рублей»... Ну а тут уже пора и на платформу идти (всего их 12).

Смоленский автовокзал обслуживает международные маршруты в Республику Беларусь (Витебск, Мстиславль, Могилев), межобластные маршруты (Москва, Санкт-Петербург, Брянск, Калуга, Курск, Великие Луки, Великий Новгород, Орел, Псков, Тверь, Тула и др.), а также внутриобластные во все райцентры Смоленщины.

Уже на протяжении 25 лет он предлагает свои услуги, и по идее с каждым годом его работа должна становиться все более модернизированной. Но этого не происходит. Современный вокзал должен быть функциональным, с качественными услугами, вместительным и удобным, ярким, с магазинами и кафе и четкой навигацией. Но всего этого, к сожалению, я не заметила. Мне безумно захотелось покинуть это место. Бежать из города, у которого такая прекрасная история, но такие ужасные дороги, такие грязные улицы, такие старые, неотрмонтированные дома...

Говорят, что вокзал – это лицо города. Но это лицо Смоленска уж точно не попадет на обложку глянцевого журнала.

Анастасия Прохина  
<http://www.rabochy-put.ru>



## Новый автовокзал на востоке Москвы

Москомархитектурой объявлен открытый конкурс на определение проектировщика планировки производственной зоны «Руднево», расположенной на востоке Москвы. На сайте государственных закупок размещена соответствующая заявка.

Ведомство предлагает к рассмотрению варианты размещения на указанном участке многоуровневого паркинга, транспортно-пересадочного узла с автовокзалом и спортивного комплекса. Площадь проектируемого участка составляет 164,9 гектара. В намерение московских властей входит формирование в «Руднево» современной производственной инновационной инфраструктуры и повышение эффективности использования промышленных территорий.

Кроме того, преследуется цель создания новых высококвалифицированных рабочих мест. Согласно конкурсной документации, промышленная зона «Руднево» должна объединиться с жилым массивом, расположенном на Люберецких полях, в один общий самодостаточный район города.

От проектировщика потребуется определение возможности продолжения деятельности на тер-



ритории района мусоросжигательного завода № 4. В случае необходимости, от победителя конкурса может потребоваться уточнение границ природно-исторического парка «Косинский».

Стартовая стоимость контракта составляет 5 миллионов 840 тысяч рублей. Итоги конкурса планируется подвести 10 сентября 2012 года. В текущем году московские власти планируют разработать 37 проектов планировок промышленных зон, поскольку они обладают весьма значительным потенциалом.

Источник: rmnt.ru

## ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПАРТНЕРСТВА



### Об эмблеме НП ЕТС «Автобусные линии страны»

26 июня 2012 года Министерством юстиции Российской Федерации было вынесено решение о государственной регистрации символики НП ЕТС «Автобусные линии страны» за № 15-50456/12.

#### Общие положения

Эмблема Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» (далее – НП «ЕТС «АЛС») является официальным символом, указывающим на принадлежность к названному партнерству.

Изображение эмблемы НП «ЕТС «АЛС» допускается:

- на печатях, штампах, официальных бланках НП «ЕТС «АЛС»;

- на официальном интернет-сайте НП «ЕТС «АЛС»;
- на полиграфической продукции, издаваемой по заказу НП «ЕТС «АЛС» (таблички, вывески, информационные издания; сертификаты, дипломы, почетные грамоты, благодарственные письма и т.п.), в том числе – на визитных карточках членов Партнерства;
- на представительской продукции, издаваемой по заказу НП «ЕТС «АЛС» (папки, календари, нагрудные значки, различная сувенирная продукция и т.п.);
- на фото-, видео- и иных информационных материалах о деятельности НП «ЕТС «АЛС».



## Состояние аварийности на лицензируемом пассажирском автотранспорте в Российской Федерации за 7 месяцев 2012 г. и меры, принятые к хозяйствующим субъектам – участникам ДТП

В Российской Федерации по данным Главного управления обеспечения безопасности дорожного движения МВД России за 7 месяцев 2012 г. **совершено 107 282 ДТП**, в которых **погибло 13 843** и **ранено 137 713** человек.

С участием лицензируемых автобусов зарегистрировано 3703 ДТП. В результате этих ДТП погибло 373 и ранено 5675 человек.

По вине водителей лицензируемого пассажирского автотранспорта за 7 месяцев 2012 г. **совершено 1354 ДТП** (1107 – 2011 г.), рост к аналогичному периоду прошлого года (АППГ) составил 22,3%. В указанных ДТП **погибло 80** человек (86 – 2011 г.), снижение к АППГ составило 7,0% и **ранено 2164** человека (1915 – 2011 г.), рост к АППГ составил 13,0%.

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

**Анализ аварийности за 7 месяцев 2012 года показал:**

- в 43 (66%) субъектах Российской Федерации не допущено гибели людей при ДТП;
- в 25 (38%) субъектах не допущено роста количества ДТП, числа погибших и раненых.

Тяжесть последствий ДТП на лицензируемом автотранспорте в Российской Федерации остается самой низкой в сравнении с другими видами автотранспорта и составляет 3,6 (в РФ – 9,1), а также число погибших, количество ДТП и число раненых остается в прежних пределах, соответственно 1,3%, 0,6% и 1,6% 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 125 юридических и 141 должностное лицо, 275 индивидуальных предпринимателей, приостановлено действие 6 лицензий.

Кроме того, на рассмотрении в судах находятся материалы на приостановление 11 лицензий, на привлечение к административной ответственности 53 юридических и 83 должностных лиц, 83 индивидуальных предпринимателей.

Сумма наложенных штрафов составила 4,6 млн рублей.

### ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями автобусов, имеющих лицензию на перевозочную деятельность в Российской Федерации, за 7 месяцев 2012 г.

Наименование	ДТП			ПОГИБЛО			РАНЕНО		
	2012 год	2011 год	(+/-) %	2012 год	2011 год	(+/-) %	2012 год	2011 год	(+/-) %
РФ	1354	1107	22,3	80	86	-7,0	2164	1915	13,0
ЦФО	459	294	56,1	20	25	-20,0	745	478	55,9
СЗФО	149	174	-14,4	7	10	-30,0	239	310	-22,9
ЮФО	101	78	29,5	12	9	33,3	172	153	12,4
СКФО	28	30	-6,7	7	13	-46,2	90	57	57,9
ПФО	234	214	9,3	12	10	20,0	329	353	-6,8
УФО	128	122	4,9	5	3	66,7	183	246	-25,6
СФО	180	150	20,0	12	16	-25,0	301	246	22,4
ДФО	75	45	66,7	5	0	500,0	105	72	45,8



**ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ  
ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

18 июля 2012 г. № 345-ПП

**О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ  
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ  
от 18 января 2005 г. № 24-ПП**

В целях совершенствования порядка и развития сети регулярных междугородных, пригородных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории города Москвы, обеспечения безопасности пассажирских перевозок, повышения культуры и качества обслуживания пассажиров, создания цивилизованного рынка транспортных услуг

**Правительство Москвы постановляет:**

1. Внести изменения в постановление Правительства Москвы от 18 января 2005 г. № 24-ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы» (в редакции постановлений Правительства Москвы от 18 апреля 2006 г. № 265-ПП, от 15 января 2008 г. № 19-ПП):

1.1. В пункте 1 постановления и тексте приложений 1 и 2 к постановлению слова «Департамент транспорта и связи города Москвы» заменить словами «Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы» в соответствующих падежах.

1.2. Пункт 3 постановления изложить в следующей редакции:

«3. Установить, что все действующие регулярные межрегиональные автобусные маршруты между городом Москвой и населенными пунктами Московской области, открытые до принятия настоящего постановления, должны быть согласованы с Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы **до 1 октября 2012 г.**».

1.3. Пункт 4 постановления признать утратившим силу.

1.4. Пункт 5 постановления признать утратившим силу.

1.5. В пункте 12 постановления слова «первого заместителя Мэра Москвы в Правительстве Москвы **Аксенова П.Н.**» заменить словами:

« – пункты посадки и высадки пассажиров (остановочные пункты) в г. Москве;».

1.6.2.2. Дефис третий изложить в следующей редакции:

« – расписание прибытия и отправления автобусов в г. Москве (график движения);».

1.6.3. В пункте 1.4:

1.6.3.1. Дефис второй дополнить словами «(за исключением маршрутов между городом Москвой и населенными пунктами Московской области)».

1.6.3.2. Дефис шестой дополнить словами «(за исключением маршрутов между городом Москвой и населенными пунктами Московской области)».

1.6.3.3. Дефис седьмой признать утратившим силу.

1.6.4. В пункте 2.1:

1.6.4.1. Дефис четвертый изложить в следующей редакции:

« – расписание движения автобусов на маршруте (график движения);».

1.6.4.2. Дефис шестой дополнить словами «, за исключением маршрутов между городом Москвой и населенными пунктами Московской области».

1.6.5. Пункт 2.5 после слов «в организацию» дополнить словами «(индивидуальному предпринимателю)».

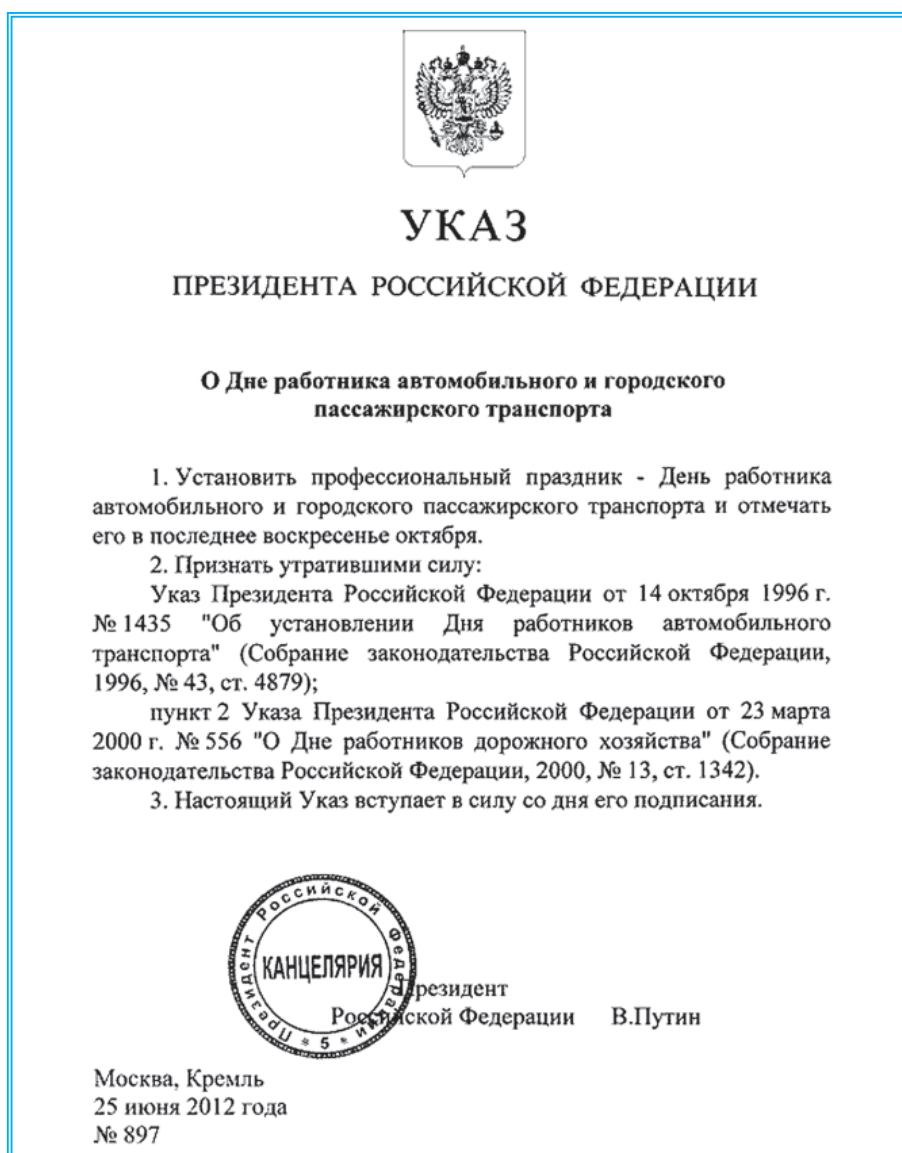
1.6.6. Пункт 2.7 изложить в следующей редакции:

«2.7. Решение о согласовании изменения трассы движения маршрута по городу Москве, расписания прибытия и отправления автобусов (графика движения) и остановочных пунктов в городе Москве либо об отказе в согласовании принимается Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы в срок не более 30 дней с момента регистрации заявки.».

1.6.7. Дефис третий пункта 2.8 изложить в следующей редакции:

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

**Указом Президента Российской Федерации от 25 июня 2012 г. № 897  
учрежден профессиональный праздник работников автомобильного  
и городского пассажирского транспорта**



История профессионального праздника работников автомобильного транспорта начинается 1 октября 1980 года, когда Президиум Верховного Совета СССР издал Указ № 3018-Х «О праздничных и памятных днях», который, в числе прочего, предписывал учредить в последнее воскресенье октября День автомобилиста.

Далее в 1996 году Указом Президента Российской Федерации от 14.10.96 № 1435 был установлен День работников автомобильного транспорта.

День автомобилиста – национальный профессиональный праздник водителей, рабочих, инженерно-технических работников и служащих, руководителей автотранспортных и пассажирских автопредприятий, ученых отраслевой науки и преподавателей учебных заведений.

В соответствии с новым Указом Президента РФ Владимира Путина свой профессиональный праздник в последнее воскресенье октября теперь будут отмечать не только автомобилисты, но и сотрудники городского пассажирского транспорта.