

Форум проводится при поддержке полномочного представителя Президента РФ в Уральском округе Холманских И. Р., губернатора Свердловской области Куйвашева Е. В., Министерства транспорта РФ, Научно-исследовательского института автомобильного транспорта РФ.

Организаторами форума являются: Союз автотранспортных предприятий Свердловской области и ООО «RTE Group».

МВЦ «Екатеринбург-Экспо»  
18–20 сентября 2013



## ЕВРАЗИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

7-я специализированная выставка  
**КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ.  
АВТОМЕХАНИКА. ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕРВИС**



[www.comtrans-expo.ru](http://www.comtrans-expo.ru)

### Официальная поддержка



### Организаторы



### Соорганизаторы



В процессе работы форума будет работать пресс-центр. Аккредитация СМИ будет проводиться за 2 недели до начала форума.

Приглашаем вас принять участие в осуществлении информационной поддержки. В случае вашего согласия просим вас направить логотип СМИ по электронному адресу:  
89126153883@bk.ru



# РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

№ 2 (46) март  
**2013**



**АВТОВОКЗАЛАМ  
«ОДНОДНЕВКАМ» – НЕТ!**

# Всероссийская конференция «Программное обеспечение для автоматизации бизнес-процессов автовокзала»

Некоммерческое партнерство «Развитие автовокзалов страны»  
и Союз автотранспортных предпринимателей Свердловской области,  
при поддержке Министерства транспорта РФ и ОАО «НИИАТ» проводят

Всероссийскую конференцию

«Программное обеспечение для автоматизации бизнес-процессов автовокзала»

28 марта 2013 года

г. Екатеринбург, ул. Фрунзе, 26



здание  
трамвайно-троллейбусного управления

Программа Всероссийской конференции предусматривает следующие вопросы:

1. Опыт внедрения и эксплуатации комплексных автоматизированных систем управления пассажирскими перевозками на автовокзалах в регионах РФ.
2. Презентации автоматизированных систем по продаже билетов, автоматизированных систем информирования пассажиров, программного обеспечения и терминального оборудования.
3. Функциональные особенности систем, экономическая эффективность использования.
4. Использование спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС/GPS для диспетчерского сопровождения, контроля качества транспортного обслуживания, обеспечения безопасности пассажиров и водителей. Интеграция ГЛОНАСС/GPS в комплексные автоматизированные системы управления пассажирскими перевозками.
5. Перспективные разработки в области автоматизации бизнес-процессов, центров обработки данных. Технологические решения по автоматизации работы отделов пассажирских перевозок. Специфика эксплуатации программного обеспечения для множественных систем объектов транспортной инфраструктуры.
6. Решение вопросов передачи информации по низкоскоростным каналам передачи данных. Использование Интернета для создания систем продажи билетов.
7. Перспективы перехода на единую автоматизированную систему продажи билетов. Интегрирование систем разных производителей, обмен данными между системами.
8. Требование российского и местного законодательства по продаже билетов.

Просим вас принять участие в данном мероприятии, рассмотреть планируемые темы и вопросы, которые вы считаете наиболее актуальными, подтвердить и определить Ф.И.О. участника(ов) с вашей стороны и направить в наш адрес предложения и пожелания в участии по формированию программы проведения Всероссийской конференции по факсу: 8 (495) 739-34-00 или по e-mail: [info@npravs.ru](mailto:info@npravs.ru) ; [89126153883@bk.ru](mailto:89126153883@bk.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;
- ◆ Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры 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:** 10 000 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 «БАНК СГБ»**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, И.А. Дадашов**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, Д.П. Юдин**Дизайн и верстка:** Т.Ю. Котелкина**Корректор:** О.И. Церковская, С.А. Калининско**Ответственный секретарь:** С.И. Жаркова**Адрес редакции:**

119571, г. Москва,

Ленинский проспект, д. 158, офис 310

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

E-mail: info@rosbuslines.ru

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

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.



Цена свободная.

Подписано  
в печать 15.03.2013 г.Отпечатано в типографии  
ООО «КНТ СинемаПринт»,  
Москва, 117485,  
ул. Бултерова, д. 4, к. 3;  
тел.: +7 (495) 627-55-58**СОДЕРЖАНИЕ****СЛОВО РЕДАКТОРА**

2

**МЕГАПОЛИС**

- ◆ Городская госпрограмма «Развитие транспортной системы» в 2012 году и планы на 2013 год

3

**МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ**

- ◆ Пресечение деятельности незаконных перевозчиков

6

**АВТОВОКЗАЛЫ**

- ◆ Начало истории. А так красиво все начиналось... 10
- ◆ Текущая деятельность. Официальная реакция автовокзалов 12
- ◆ С 22.01.2013 расположенный на территории «Аэровокзала» автовокзал «РЖД-Трансфер Север» (ОАО «РЖД-Трансфер») закрылся 15
- ◆ Мнение эксперта. Екатеринбург 16
- ◆ Комментарии перевозчиков 17
- ◆ Мнение эксперта. Как это было в действительности... 18
- ◆ Комментарии перевозчиков. «Из воздуха делаем деньги»... 20
- ◆ Мнение эксперта. Чувашская республика 21
- ◆ При покупке билета на межрегиональные автобусы теперь будут требовать паспорт 23
- ◆ В Красноярском крае сдан в эксплуатацию автовокзальный комплекс 24
- ◆ Власти Челнов намерены сохранить автовокзал 25

**ФОРУМ**

- ◆ 9-й международный форум института Адама Смита «Транспортная инфраструктура России»

26

**ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ**

- ◆ Липецкая область поделилась инновационным опытом обеспечения безопасности пассажиров 27
- ◆ Медведев выступил за ужесточение закона о наказании за пьянство за рулем 28
- ◆ Департамент транспорта: снегопад останавливает все мегаполисы мира 29

**ГЛОНАСС**

- ◆ МСС ГЛОНАСС будет контролировать водителей коммерческого транспорта 31
- ◆ Автотранспорт в Чеченской Республике будет интегрирован в систему ГЛОНАСС 33

**ЮБИЛЕЙ**

- ◆ ОАО «АвтоВАС» – 20 лет развития

35

**ПЕРЕВОЗКИ**

- ◆ Крутой маршрут 38
- ◆ Опоздал? Плати 42
- ◆ Перевозчики ответят за качество обслуживания пассажиров и соблюдение графиков рублем 43
- ◆ Проезд в междугородных автобусах на Урале подорожает с 1 апреля 44

**ПРОБЛЕМА ОТРАСЛИ**

- ◆ Пассажиры нелегальных автовокзалов рискуют потерять жизнь

45

**НАШИ СОСЕДИ**

- ◆ Почему нелегальные маршрутки «живут», а государственные – уходят в тень 48
- ◆ Как решить проблему с нелегальными междугородными перевозчиками? 51

**ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО**

- ◆ Нальчик избавят от избыточной транспортной нагрузки

54

**ПЕРСОНА**

- ◆ АХОХОВ Асланбек Челиматович

55

**СОЧИ-2014**

- ◆ Как сделать так, чтобы Сочи в Олимпиаду не встал в пробке

56

**НОВОСТИ НАШИХ ПАРТНЕРОВ**

- ◆ Как увеличить будущую пенсию?

59



Уважаемые коллеги!

В конце января в Москве произошло событие, которое поставило точку в споре о пути развития отрасли автовокзалов России. Переименовали объект ОАО «РЖД-Трансфер Север». После закрытия объекта всплыли различные проблемы, которые на момент выхода этого номера еще не решены. Мы разместили первую часть поступивших комментариев и оценок экспертов – профессиональных автотранспортников – по указанной проблеме. Но главное, что помпезно заявленная система альтернативных автовокзалов существующим историческим объектам во многих регионах себя не оправдала, а, наоборот, внесла сумбур на рынок. К сожалению, в первую очередь, пострадал именно пассажир.

Все произошедшее еще раз подчеркивает, что каждый должен заниматься своим делом. Дирекции железнодорожных вокзалов, которая организовала конкурс, в результате которого на рынке автовокзалов появилось ОАО «РЖД-Трансфер», нужно было внимательнее отнестись к реальной ситуации и делать ставку на региональные автовокзалы и их некоммерческие организации при создании цивилизованных межсубъектных автобусных перевозок на конкретных территориях.

Кстати, ситуация с «РЖД-Трансфер» в период 2010–2013 гг. выявила недалекость целого ряда чиновников, отвечающих за транспорт в своих регионах. Принимались популистские решения, не учитывалось мнение операторов рынка и существующих автовокзалов. Рынок официальных вокзалов понес финансовые потери, впрочем, как и перевозчики. Сдается мне, что за это никто не понесет наказание (хотя бы моральное), и совесть никого не замучает. Поэтому я обращаюсь к моим коллегам: «Давайте сплотим наши ряды и не допустим больше никаких интервенций в наш рынок!»

По состоянию на конец марта 2013 года в автотранспортной отрасли произошли события и были опубликованы документы, которые определяют тенденции и новые подходы в ее развитии.

В Москве подведены итоги реализации городской государственной программы «Развитие транспортной системы» в 2012 году и планы на 2013 год. В Московской области одной из наиболее важных задач в работе Минтранса области стало пресечение деятельности незаконных перевозчиков на регулярных маршрутах.

Кроме того, мы налаживаем тесные связи с нашими соседями, в связи с чем публикуем обзор проблематики пассажирских автобусных перевозок в Республике Беларусь. Отметим, что проблемы у нас схожие, и поэтому обмен опытом по их решению так же актуален, как и двусторонние связи. В следующих выпусках мы планируем освещение проблематики автотранспортной отрасли на всем постсоветском пространстве.

Отдельно хочется поздравить коллектив и руководство ОАО «АвтоВАС», объединяющее автовокзалы и автостанции Чувашской Республики, с 20-летием и пожелать успехов в развитии собственной инфраструктуры и всей автотранспортной отрасли в целом!

С уважением,

Борис Лоран



## Городская госпрограмма «Развитие транспортной системы» в 2012 году и планы на 2013 год

В ходе заседания Правительства Москвы заммэра Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры М. Ликсутов доложил об основных итогах реализации городской государственной программы «Развитие транспортной системы» в 2012 году и планах на 2013 год.

В 2012 году работа велась по следующим основным направлениям: ускоренное строительство линий метрополитена; дальнейшее развитие пригородных железнодорожных перевозок; увеличение количества предложенных мест для пассажиров; строительство новых дорог и сооружений; реконструкция вылетных магистралей; развитие общественного транспорта; повышение качества обслуживания и техническое переоснащение общественного транспорта; строительство и обустройство транспортно-пересадочных узлов; создание единого московского парковочного пространства, внедрение интеллектуальной транспортной системы. На реализацию программы в 2012 году было выделено 300 млрд рублей. В 2013 году на эти цели будет направлено 367 млрд рублей.

Говоря о развитии Московского метрополитена, М. Лик-

сутов отметил, что в 2012 году было введено 8,5 км новых линий, в 2013 году планируется ввести еще 14 км. Кроме того, значительное внимание было уделено развитию наземного общественного транспорта, в частности, обновлению подвижного состава. К концу 2012 года доля современного подвижного состава, полностью приспособленного для нужд всех категорий пассажиров, включая людей с ограниченными возможностями, составила 52,4%. В целом к концу 2012 года ликвидировано накопленное годами отставание в темпах обновления подвижного состава, что позволит снизить в 2013 году темпы закупок подвижного состава для нужд города.

В 2012 году в столице было введено 68,8 км выделенных полос для общественного транспорта, их общая протяженность составила 158,1 км. В 2013 году запланирован ввод дополнительно 55,6 км выделенных полос. К концу 2013 года на 80% вылетных магистралей будут введены выделенные полосы. Кроме того, в 2012 году было продолжено формирование полуэкспрессных автобусных маршрутов от периферийных до центральных частей города. В дополнение к трем маршрутам, открытым в 2011 году, в феврале 2012 года открыт очередной маршрут «Митино – Белорусский вокзал». Средняя скорость движения на таких маршрутах составляет 41 км/ч,

и в 2013 году их запуск планируется продолжить.

С 1 июля 2012 года «Мосгортранс» принял на обслуживание 29 внутримunicipальных маршрутов на присоединенных к Москве территориях. Совместно с Департаментом социальной защиты населения, префектурой Троицкого и Новомосковского административных округов и подведомственными организациями были проработаны вопросы перевозки жителей этих округов к центрам социальной защиты населения маршрутами наземного пассажирского транспорта.

Для повышения комфортности наземного транспорта и удобства его использования в 2012 году на перевозчика была возложена ответственность за выполнение расписания движения, безопасность и качество обслуживания пассажиров. За счет новых механизмов контроля и оплаты деятельности перевозчиков планируется уменьшить средний интервал движения наземного пассажирского транспорта по городу до 5–7 минут в час пик, обеспечить высокую точность исполнения расписания и организовать тактовое движение на ряде маршрутов, а также эффективную систему онлайн-контроля перевозчика и контроля местоположения автобуса с использованием системы ГЛОНАСС.

В 2012 году была разработана концепция развития таксомоторного транспорта. По сло-

вам М. Ликсутова, ее основные направления – внедрение единых стандартов сервиса, переход на единые тарифы, стимулирование поездов на короткие расстояния, установление требований к водителю, автомобилю, обязательному оборудованию и цветографической раскраске автомобиля, используемого как такси. К концу 2012 года в городе было зарегистрировано более 24 тыс. лицензированных автомобилей такси. В Москве было организовано и обустроено 220 стоянок на 908 машино-мест для такси. В планах на 2013 год – довести количество легальных такси не менее чем до 32 тыс. единиц, а стоянок – до 500. Будет продолжена реализация дополнительных преференций для легальных таксомоторных компаний: бесплатная парковка на улично-дорожной сети города и въезд в аэропорты и на железнодорожные вокзалы.

В 2012 году была принята программа развития пригородного железнодорожного сообщения в Московском транспортном узле до 2020 года. Программа предусматривает удвоение провозных мощностей,

а также интеграцию железных дорог в городскую систему общественного транспорта. Предполагается, что рост пассажиропотока на пригородном сообщении вырастет на 60%. Правительством Москвы и ОАО «Российские железные дороги» было подписано соглашение по приоритетному развитию пяти наиболее востребованных пассажирами направлений – Казанского, Ярославского, Горьковского, Курского и Савеловского – в первую очередь за счет средств бюджета города Москвы. Остальные направления будут профинансированы из бюджета Российской Федерации.

В рамках проведенных в 2012 году мероприятий была увеличена провозная способность пригородных поездов за счет увеличения количества предложенных мест в вагонах и увеличения количества вагонов в составах поездов: было дополнительно создано 164 тыс. мест в пригородных поездах – на 15% больше, чем в 2011 году. В 2013 году работа по приоритетному развитию пригородных перевозок будет продолжена. В частности, будет

увеличено число предложенных мест и количество вагонных составов еще на 10% – на 109 тыс. мест – в пригородных поездах.

Как сообщил М. Ликсутов, продолжается работа по проекту открытия пассажирских перевозок на Малом кольце Московской железной дороги. Это позволит создать дополнительный пересадочный контур в дополнение к существующим и строящимся линиям Московского метрополитена и пригородным железнодорожным линиям и существенно повысить удобство транспортной системы города в целом. На МКЖД предусмотрено обустройство 31 станции, 19 из которых будут иметь удобную систему пересадки на линии железной дороги и станции Московского метрополитена. По расчетам НИИПИ Генплана, этой транспортной системой будут пользоваться около 280 млн пассажиров в год.

В 2012 году велись работы по строительству и реконструкции девяти радиальных магистралей (Ярославское, Каширское, Варшавское, Ленинградское, Дмитровское, Щелковское шоссе, Балаклавский проспект, шоссе Энтузиастов, Рублевское шоссе, Комсомольский проспект, проспект Вернадского), Северо-Западной хорды, на Четвертом транспортном кольце от шоссе Энтузиастов до Измайловского шоссе. В 2012 году введено 60,51 км дорог, построено 18 искусственных сооружений, проведены дорожно-ремонтные работы на 23,92 млн км дорог. Кроме того, в 2012 году было создано 11 плоскостных транспортно-пересадочных узлов (ТПУ), а также начаты ра-



боты по обустройству 23 ТПУ. В 2013 году запланирован ввод в эксплуатацию 180 ТПУ.

М. Ликсутов напомнил, что в прошедшем году в городе был реализован пилотный проект внедрения платной парковки в центре столицы. В ходе его исполнения были установлены информационные щиты и дорожные знаки, нанесена соответствующая разметка, запущена система информирования водителей о наличии свободных мест на территории пилотного проекта через портал *parking.mos.ru*, разработаны мобильные приложения для оплаты парковки. В городе в 2012 году было введено 7 перехватывающих парковок на 1234 машино-мест, а в 2013 году планируется ввести еще 5 парковок. В 2013 году также планируется открыть зону платной парковки в границах Бульварного кольца. По словам М. Ликсутова, этот проект позволит увеличить пропускную способность улично-дорожной сети в центре города на 15%.

Для повышения пропускной способности дорог и снижения аварийности в столице создается интеллектуальная транспортная система. В 2013 году в городе будет завершена установка всего периферийного оборудования, детекторов транспортных потоков, 1700 новых светофоров, 200 стационарных и 200 мобильных комплексов фото- и видеофиксации. Кроме того, будет установлен 100-процентный контроль за городским наземным транспортом через систему ГЛОНАСС. Для удобства пассажиров будут устроены информационные табло на остановках наземного пассажирского транспорта с ин-

формацией о ближайших рейсах наземного пассажирского транспорта. В целом охват интеллектуальной транспортной системой города в 2013 году планируется довести до 100%.

В целях повышения комфортности передвижения по городу ведется создание пешеходных зон в пределах Садового кольца. В 2012 году введены пешеходные зоны вдоль улицы Кузнецкий Мост, Столешникова переулка, Камергерского переулка и на улице Петровка. В 2013 году планируется развитие пешеходного пространства в центральной части города, в том числе с сужением проезжей части в целях более комфортного движения пассажиров и организации безопасного дорожного движения.

В 2012 году была разработана новая система тарифов на общественный транспорт, которая будет поэтапно внедряться до 1 сентября 2013 года. Внедрение нового тарифного меню и новой системы продажи билетов на общественном транспорте позволит упростить пересадки между различными видами транспорта в городе, а также в три раза сократить потерю времени в очередях к кассам метро и к автоматам. Комментируя итоги заседания Правительства города, М. Ликсутов подчеркнул, что новое тарифное меню не отменяет билеты на 1 поездку в метрополитене. «Билеты на разовые поездки полностью сохраняются в 2013–2014 годах без изменений. С 1 сентября они будут на современном электронном носителе», – сообщил М. Ликсутов.

«Планы 2012 года выполнены в полном объеме, в сравнении с ситуацией на начало года



наблюдается значительный прогресс по ключевым показателям эффективности», – заявил в завершение доклада М. Ликсутов.

С. Собянин поручил Департаменту транспорта по завершении реконструкции пяти вылетных магистралей (Варшавское, Каширское, Ярославское шоссе, Ленинградское шоссе и трасса, Рублевское шоссе, Балаклавский проспект) организовать на них маршруты экспресс-автобусов. «Реконструкция этих трасс была обусловлена не только улучшением движения личного легкового транспорта, но и не в последнюю очередь – движением общественного транспорта», – заявил мэр Москвы. Он также напомнил, что в 2013 году будет начата реконструкция путей на МКЖД и на пригородных направлениях. В бюджете города на эти цели будет предусмотрено 17 млрд рублей на три года, кроме того, 30 млрд дополнительно будут выделены Российской Федерацией на реконструкцию приоритетных направлений пригородных перевозок.

<http://www.mos.ru>

## ПРЕСЕЧЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НЕЗАКОННЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ



Зайцев Александр Юрьевич родился 27 декабря 1976 года в городе Санкт-Петербурге. Окончил Московский государственный институт международных отношений МИД России, Российскую академию государственной службы при Президенте Российской Федерации. Трудовую деятельность начал в 1998 году в ОАО «Аэрофлот» и его дочерних обществах. С марта 2011 года – заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы. В 2012 году назначен министром транспорта Московской области.

Одной из наиболее важных задач в работе Министерства транспорта Московской области является пресечение деятельности незаконных перевозчиков на маршрутах регулярных перевозок.

Незаконных перевозчиков можно разделить на несколько категорий.

Первая – это перевозчики, которые осуществляют свою деятельность без государственной регистрации в качестве юридического лица, индивидуального предпринимателя и без специального разрешения – лицензии, так называемые «бомбилы». Контроль за нарушениями в этой области находится в компетенции федеральных органов исполнительной власти. Это УГАДН МО и структурные подразделения ГУВД по МО. В настоящее время Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях установлен штраф за указанные нарушения до 400 000 рублей с конфискацией транспортного средства, что в значительной степени

сократило численность таких перевозчиков. Министерство транспорта Московской области систематически организует проведение совместных мероприятий с контрольно-надзорными органами по пресечению деятельности указанной категории перевозчиков.

Вторая категория нелегальных перевозчиков – это перевозчики, осуществляющие свою деятельность на маршрутах регулярных перевозок под видом заказных. Управлением наработана практика сбора доказательств осуществления ими регулярных перевозок и привлечения к административной ответственности, как не имеющих разрешения, по статье 12 Закона Московской области от 05.10.2006 № 170/2006-ОЗ «Об административной ответственности за правонарушения на автомобильном и наземном электрическом транспорте в Московской области». Кроме того, копии материалов дел об административных правонарушениях, свидетельствующих об осуществлении регулярных перевозок под видом заказных направляются в УГАДН МО для принятия мер в соответствии с действующим законодательством.

Следующая и основная категория – это перевозчики, имеющие лицензию, но не имеющие разрешения на право



работы по маршруту. Управлением административно-транспортного контроля сформирована база данных незаконных перевозчиков. В 2012 году Управлением зарегистрировано 33 перевозчика различных форм собственности, осуществляющих свою деятельность на 34 маршрутах транспортными средствами в количестве 199 единиц. Эти данные могут меняться ежедневно в зависимости от ситуации.

Основным инструментом в области пресечения незаконных перевозок является Закон Московской области от 05.10.2006 № 170/2006-ОЗ «Об административной ответственности за правонарушения на автомобильном и наземном электрическом транспорте в Московской области», в соответствии с которым указанные лица привлекаются к административной ответственности по статьям 10.2 и 12:

– ст. 10.2 «Осуществление перевозок пассажиров по маршруту (маршрутам), не включенному (не включенным) в Реестр маршрутов регулярных перевозок Московской области» предусмотрено наказание в виде штрафа на водителя в размере от 1000 до 3000 рублей; на должностных лиц – от 10 000 до 20 000 рублей; на юридических лиц – от 50 000 до 70 000 рублей.

– ст. 12 «Осуществление перевозок пассажиров без разрешения на право работы по маршруту или маршрутной карты» предусмотрено наказание на водителей в размере от 2000 до 5000 рублей; на должностных лиц – от 40 000 до 50 000 рублей; на юридических лиц – от 50 000 до 70 000 рублей.

Во втором полугодии 2012 года по указанным статьям привлечено к административной ответственности 455 нарушителей.

Однако учитывая экономическую прибыль, полученную от незаконной деятельности, размеры санкций, предусмотренные действующим законодательством, явно не достаточны для эффективного его применения.

В этой связи, Министерством транспорта Московской области подготовлен проект закона «О внесении изменений в Закон Московской области «Об административной ответственности за правонарушения на автомобильном и наземном электрическом транспорте в Московской области», предусматривающий увеличение санкций по ст. 10.2 до 100 тысяч рублей, а по ст. 12, в случае повторного совершения правонарушения юридическим лицом, – до 200 (двухсот) тысяч рублей.

Кроме того, Министерством транспорта Московской области разработаны предложения о внесении изменений в федеральное законодательство: в ст. 27.14 КоАП РФ в части предоставления права должностным лицам органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации осуществлять арест транспортных средств, являющихся орудием или предметом совершения административного правонарушения.

Одновременно планируется создание судебного прецедента и практики применения статьи 27.10 КоАП РФ, при которой транспортное сред-

ство, используемое при незаконной перевозке, изымается в качестве орудия совершения административного правонарушения до вынесения процессуального решения.

Данные меры позволят физически лишить незаконного перевозчика возможности использовать транспортное средство сроком до двух месяцев, а в случае повторного нарушения действующего законодательства после его возврата, указанная мера может применяться неоднократно.

В целях реализации вышеуказанного в Управлении создана мобильная оперативная группа из числа наиболее подготовленных и квалифицированных сотрудников.

Немаловажным вопросом в осуществлении мероприятий по пресечению незаконных перевозок пассажиров и багажа является взаимодействие Министерства транспорта МО с заинтересованными правоохранительными и надзорными органами. В этой связи Министерством транспорта





Московской области разработана Программа целевых мероприятий по пресечению и профилактике действий нелегальных перевозчиков на территории Московской области, которая после согласования будет направлена на рассмотрение и утверждение временно исполняющему обязанности губернатора Московской области. Одновременно возобновляется работа и обновляется состав рабочей группы по пресечению деятельности незаконных пассажирских перевозчиков, которая создана при Межведомственной комиссии по координации деятельности транспортного комплекса на территории Московской области.

В настоящий момент Министерством транспорта МО для организации взаимодействия между правоохранительными и контролирующими органами применена новая методика. На основе анализа пассажирских перевозок в том или ином муниципальном образовании издается распоряжение Министерства транспорта Московской области о проведении совместных мероприятий по

пресечению незаконных пассажирских перевозок на определенной территории, предусматривающее утверждение плана мероприятий с указанием конкретных дат и мест их проведения.

В целях пресечения несанкционированных перевозок на межрегиональных маршрутах Министерством транспорта Московской области совместно с ГКУ «Организатор перевозок» подписан План проведения контрольных мероприятий по пресечению деятельности перевозчиков, осуществляющих несанкционированные перевозки пассажиров и багажа на территориях города Москвы и Московской области (Щелковский автовокзал). На территории, прилегающей к Щелковскому автовокзалу, организована посадка/высадка пассажиров перевозчиками, осуществляющими незаконные перевозки на межрегиональных маршрутах, а именно: маршруты «Москва – Нижний Новгород», «Москва – Кинешма», «Москва – Рыбинск», «Москва – Киржач» и другие. При выявлении сотрудниками Министерства транспорта Московской области фактов

таких перевозок, соответствующие материалы передаются в ГКУ «Организатор перевозок» для принятия мер административного воздействия. Так, в 2012 году к административной ответственности привлечены 38 перевозчиков, пресечена деятельность перевозчиков на 12 межрегиональных маршрутах.

Министерство транспорта Московской области активно взаимодействует с Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы по вопросам формирования единого подхода к организации и стандарту оказания транспортных услуг населению Москвы и Московской области.

В качестве первоочередных мероприятий проведена сверка маршрутов сообщением Москва – Московская область, по результатам которой ведется создание единого реестра маршрутной сети межсубъектных перевозок.

В целях упорядочения деятельности по организации транспортного обслуживания населения маршрутами регулярных перевозок автомобильным транспортом, проходящим по территории города Москвы и Московской области, до принятия решения о введении единых принципов организации транспортного обслуживания рассматривается вопрос заключения соглашения между Правительством Москвы и Правительством Московской области об организации транспортного обслуживания населения по межсубъектным маршрутам регулярных перевозок между Московской областью и городом Москвой.

По материалам пресс-службы

**БАНК СГБ**

ОАО «БАНК СГБ». Генеральная лицензия ЦБ РФ №2816

**8-800-100-55-22** звонок по России  
бесплатный

Участник программы Некоммерческого партнерства  
ЕТС «Автобусные линии страны» «ПАРТНЕР»

*Время заводит!*



Вместе  
с ОАО «БАНК СГБ»

## Кредитные и лизинговые программы

- для автоперевозчиков, обслуживающих межрегиональные рейсы
- для автовокзалов

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

## НАЧАЛО ИСТОРИИ



### А так красиво все начиналось...

**На сайте Дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» в 2009 году была предложена новая услуга «РЖД-Трансфер».**

Во исполнение Поручения Председателя Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2009 г. № ВП-П4-1814 «О наведении порядка и декриминализации вокзалов и привокзальных площадей», Дирекцией железнодорожных вокзалов – филиалом ОАО «РЖД» проводится работа по обеспечению комплексной безопасности инфраструктуры вокзальных комплексов. Одной из составных частей этой работы является реализация проектов «РЖД-Трансфер», направленная на организацию единой транспортной услуги для пассажиров и предусматривающая возможность доставки от железнодорожных вокзалов до пунктов назначения автобусным транспортом.

Данная услуга представляет собой качественную и безопасную альтернативу существующим

незаконным перевозчикам и способствует выведению из «теневого оборота» доходов, получаемых от коммерческого использования вокзальной инфраструктуры ОАО «РЖД», повышению налоговых поступлений в федеральные и региональные бюджеты.

В рамках реализации проекта модернизации планируется создание на базе вокзалов современных транспортно-пересадочных узлов с получением паспортов автовокзалов, и в том числе организация на выделенных привокзальных территориях посадочных платформ наземного автотранспорта. Также в ходе данного проекта будет создан единый центр бронирования и продажи билетов, который в полном объеме будет отвечать современным требованиям и Федеральному закону по безопасности в сфере транспорта. Будет введена единая форма проездного документа на всей сети «РЖД-Трансфер» с возможностью использования его контрагентами по всей территории РФ. Образование

единой формы и системы продажи билетов, единой диспетчерской системы, способной координировать и регулировать движения автобусного транспорта на всем пути его следования, даст возможность в полной мере обеспечить комфортное и безопасное условие перевозки пассажиров и багажа, снять нагрузку с транспортных магистралей и транспортных узлов. «РЖД-Трансфер» будет использовать многолетний опыт части европейских стран, таких как Франция, Германия, где транспортной схемой размещения пунктов прибытия и отправления межрегиональных маршрутов являются железнодорожные вокзалы, что крайне положительно отражается на пассажирских перевозках и в целом на всей инфраструктуре современного города. Подобная организация исключает дополнительные перемещения автобусов и пассажиров в пределах городской черты или населенного пункта.

Развитие данного проекта приводит к значительному

улучшению качества обслуживания пассажиров, повышению уровня безопасности пассажирских перевозок, расширению транспортной инфраструктуры, увеличению числа рабочих мест, прервет хаотичное движение автобусов и пассажиров, позволит сконцентрировать и сделать максимально эффективной организацию технологического процесса по обслуживанию прибытия и отправления межрегиональ-

ных рейсов, сформировать единое информационное пространство, которое позволит пассажирам легко ориентироваться в маршрутах, а также даст возможность извлечения экономической выгоды как для

предприятий, непосредственно участвующих в перевозках, так и в целом станет источником дополнительного дохода в федеральные и региональные бюджеты.

<http://dzvr.ru>

**Дирекция железнодорожных вокзалов – филиал ОАО «РЖД» сообщила 27 августа 2009 года, что согласно достигнутой с рядом транспортных компаний договоренности в Москве началась реализация пилотного проекта «РЖД-Трансфер».**

Для удобства пассажиров с 5 железнодорожных вокзалов Москвы курсируют бесплатные автобусы до городских автостанций. Отправление и прибытие автошаттлов на вокзалы, расположенные на Комсомольской площади, будет организовано у Казанского вокзала. От Белорусского вокзала автобусы будут отходить с автостоянки у главного входа, а от Павелецкого – с остановки городского транспорта у выхода из метро.

Информация о движении автобусов будет размещена в пунктах отправки.

На вокзалах пассажиры приобретают билеты на междугородные автобусы и по их предъявлении бесплатно будут пользоваться услугами автошаттлов до следующих автобусных вокзалов и станций: «Аэровокзал» (Ленинградский проспект 37, корп. 6), «Северное Бутово» (ул. Старобитцевская, вл. 2А, стр. 1), «Щелковский» (ул. Уральская, 2), «Красногвардейская» (Ореховый б-р, 24, корп. 11). При предъявлении железнодорожного билета пассажиры с автостанций смогут также бесплатно приехать на вокзал.

«Это не коммерческий проект, – поясняет Сергей Абрамов, начальник Дирекции железнодорожных вокзалов – филиала ОАО «РЖД». – Во исполнение поручения

Председателя Правительства об усилении работы по декриминализации ситуации на вокзалах в настоящее время на привокзальных площадях Москвы ликвидированы все незаконные автостанции. Пресечена перевозка людей на неисправных транспортных средствах. Для пассажиров создаются цивилизованные и безопасные условия для передвижения по междугородным маршрутам».

Проект реализуется в рамках Соглашения ОАО «РЖД» и Правительства Москвы «О взаимодействии в области обеспечения качественного удовлетворения потребностей пассажиров, их безопасности на железнодорожных вокзалах г. Москвы и прилегающих к ним территориях».

В дальнейшем планируется организация сообщения между всеми железнодорожными вокзалами Москвы и городскими автостанциями.

Пресс-служба РЖД  
<http://forsmi.ru>



## ОФИЦИАЛЬНАЯ РЕАКЦИЯ СООБЩЕСТВА АВТОВОКЗАЛОВ

Подробные публикации о деятельности ОАО «РЖД-Трансфер» на территории России читайте в наших журналах №№ 2, 4 2012 г. из архива на сайтах <http://nprav.ru> и <http://www.rosbuslines.ru>



Выдержки из публикации № 4, 2012

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 противо-

речит 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*



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



**KAMAZ**

8-985-236-86-68  
[www.poloautor.ru](http://www.poloautor.ru)



**Marcopolo**

(<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 обществен-

ному, 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 земельного 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, сносе самовольно установленных шлагбаумов, указывая в обосновании, что с 12.01.2011 по 23.01.2011 Оренбургской транспортной прокуратурой про-



ведена проверка исполнения действующего законодательства при использовании земельного участка Привокзальной площади города Оренбург...

Проверкой установлено, что в нарушение федерального 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 доку-

ментом, 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 – бла-



гоустройства 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) – 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 сторон, 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 терри-

тории 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.

## КОНЕЦ ИСТОРИИ

**С 22.01.2013**  
расположенный  
на территории  
«Аэровокзала» автовокзал  
«РЖД-Трансфер Север»  
(ОАО «РЖД-Трансфер»)  
закрылся

По информации, поступившей от перевозчиков Смоленской области, обслуживающих межсубъектные автобусные маршруты Смоленская область – Москва, вечером 22.01.2013 собственник здания «Аэровокзала» закрыл расположенный на своей территории автовокзал «РЖД-Трансфер Север» и запретил доступ персонала и пассажиров в помещения.



Также был запрещен допуск автобусов на перроны. Суть проблемы заключается в неуплате арендной платы за помещения и территорию автовокзала собственнику со стороны компании ОАО «РЖД-

Трансфер». По информации от перевозчиков, на текущий момент перед ними у компании «РЖД-Трансфер» образовалась большая задолженность за проданные ранее билеты. При этом перевозчики не были



заранее уведомлены «РЖД-Трансфер» о предстоящем закрытии автовокзала и были поставлены перед фактом. Представляется, что данная ситуация не могла возникнуть мгновенно и «РЖД-Трансфер»

должна была заранее знать о ней и оперативно предпринимать действия, направленные на ликвидацию конфликта. По ситуации 23 и 24 января автобусы из Смоленской и Тверской областей парку-

ются вокруг комплекса «Аэровокзала» во всевозможных местах, и водители бегают по прилегающей территории, собирая пассажиров, которым предварительно были проданы билеты. В свою очередь надзорные органы пресекают эту деятельность как нарушение действующего законодательства.

<http://npravs.ru>



## МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА. ЕКАТЕРИНБУРГ

Редакция журнала обратилась к генеральному директору ООО «Немезида инвест» Игорю Лапину с разъяснениями по сложившейся ситуации с автовокзалами в г. Екатеринбурге.

Как он пояснил, в г. Екатеринбурге существуют два автовокзала: автовокзал «Северный», который находится в частной собственности и принадлежит ООО «Немезида инвест», и автовокзал «Южный», который находится в управлении ГУП «СООПА».

Исторически на этих территориях сформировались крупные транспортные узлы с концентрацией остановок всех видов наземного городского транспорта.

На автовокзал «Северный» сегодня прибывает и отправляется более 500 рейсов (10 тыс. пассажиров), из них: 8 приго-



родных маршрутов, 115 – междугородних, 4 – международных. Автовокзал соответствует всем требованиям законодательства Российской Федерации.

Игорь Лапин подчеркнул, что в г. Екатеринбурге сложилась непростая ситуация, связанная с деятельностью «РЖД-Трансфер», в связи с тем, что на территории привокзальной площади железнодорожного вокзала (Екатеринбург-Пасса-

жирский) вопреки законодательству был организован еще один автовокзал. Деятельность автовокзала «РЖД-Трансфер» неоднократно проверялась Уральским управлением государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса России и Прокуратурой Железнодорожного района г. Екатеринбурга, где были выявлены нарушения в области законодательства по функци-



онированию автовокзала. Это приводило к нарушению транспортной безопасности и негативно отражалось на транспортной системе г. Екатеринбурга и Свердловской области.

Генеральный директор пояснил ситуацию по поводу

закрытия автовокзала «РЖД-Трансфер Север» в г. Москве тем, что это – яркий пример безответственного подхода к организации автотранспортного предприятия, которое не планировало развиваться, а имело своей целью лишь

разовое получение прибыли. Наличие большой задолженности по аренде, а возможно, и по другим платежам, свидетельствует о намерении «РЖД-Трансфер» скрыть доходы от государства и стремлении ведения теневого бизнеса.

В то время, когда государственная политика проецируется на поддержание транспортного обслуживания населения, пытаюсь разработать различные системы безопасности объектов транспортной инфраструктуры, требующих колоссальных финансовых вложений, эта ситуация является примером того, с какой легкостью и беспринципностью автовокзал «РЖД-Трансфер Север» свернул свою деятельность. Это ставит под сомнение законную деятельность других автовокзалов.

## КОММЕНТАРИИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

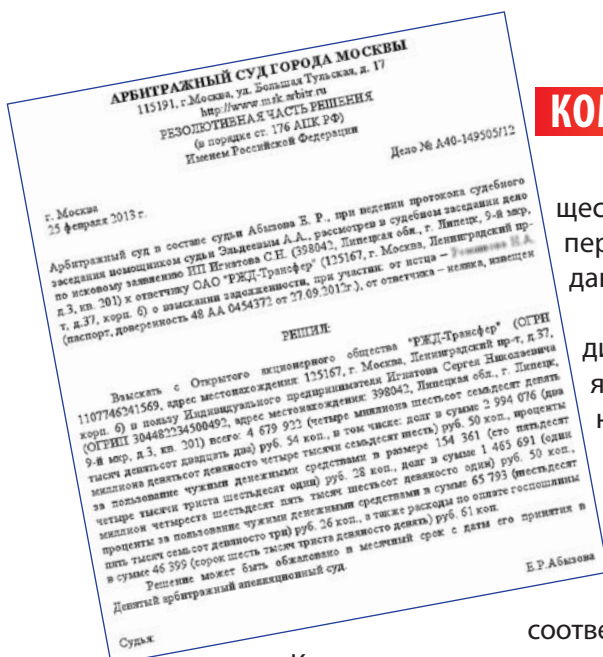
осуществляли деятельность по перевозкам пассажиров с данного автовокзала.

Елена Сечкарук, руководитель ИП Сечкарук С.А., пояснила следующее: компания ОАО «РЖД-Трансфер» осуществляла регулярные междугородные перевозки Ржев – Москва – Ржев на протяжении 5 лет. У них имелись все соответствующие документы по организации законной деятельности и все шло хорошо. Но с августа 2012 года руководство ОАО «РЖД-Трансфер» стало задерживать денежные выплаты за оказанные услуги. Когда автовокзал закрыли, мы пытались связаться с руководством ОАО

«РЖД-Трансфер», так как они остались нам должны 1 400 000 рублей. На связь не выходила ни бухгалтерия, ни директор данной организации. Мы были возмущены, когда данная организация не соизволила сообщить нам о закрытии автовокзала. Одним словом, в неудобное положение были поставлены как мы – перевозчики, так и добросовестные пассажиры. Никто не мог объяснить, что произошло и почему автовокзал опечатали.

А вот как выразил свое мнение другой руководитель – генеральный директор ООО ОТК «Парус» Денис Матвиевский:

– С 2007 года мы осуществляли регулярные перевозки Москва – Весьегонск – Москва.



Как уже ранее сообщалось, в 20-х числах января была приостановлена деятельность автовокзала «РЖД-Трансфер Север» г. Москва. Специальный корреспондент журнала взял интервью у перевозчиков, которые осу-

Были заключены договоры на обслуживание, и в первое время все шло хорошо, комиссия вознаграждения составляла 18 процентов. Однако при этом организация навязала нам комплексный пакет дополнительных услуг, который по тарифам превышал такие же услуги, как в других пунктах отправления и составлял около 40 000 рублей. Также был введен обязательный сбор по продажам билетов в автобусе, который зависел от количества проданных мест. Например, если билеты в автобус были проданы на 50 процентов, то налог составлял 500 рублей, если на 75, то 750 рублей, если на 100 процентов, то 1000 рублей (суммы приведены не точно – примечание редакции). В течение последних 2 лет регулярно задерживались выплаты с опозданием в месяц. Так, в конце 2012

года было подписано дополнительное трехстороннее соглашение между мной, Управляющим комплексом «РЖД-Трансфер» и ОАО «РЖД-Трансфер», где со стороны последних договоры подписывал Владлен Греков. Для чего нужно подписывать соглашение и договоры, если нарушения были на каждом шагу?

К примеру, водители стали жаловаться на то, что их перестали пускать в комнату отдыха, что их выгнали со стоянки. После закрытия автовокзала организация ОАО «РЖД-Трансфер» с октября месяца 2012 года осталась должна 1 200 000 рублей, попытки связаться с руководством не увенчались успехом. Обидно, что нас даже не предупредили



о закрытии и выставили в не лучшем свете перед пассажирами. Нам ничего другого не остается делать, как подать исковое заявление в Арбитражный суд г. Москвы.

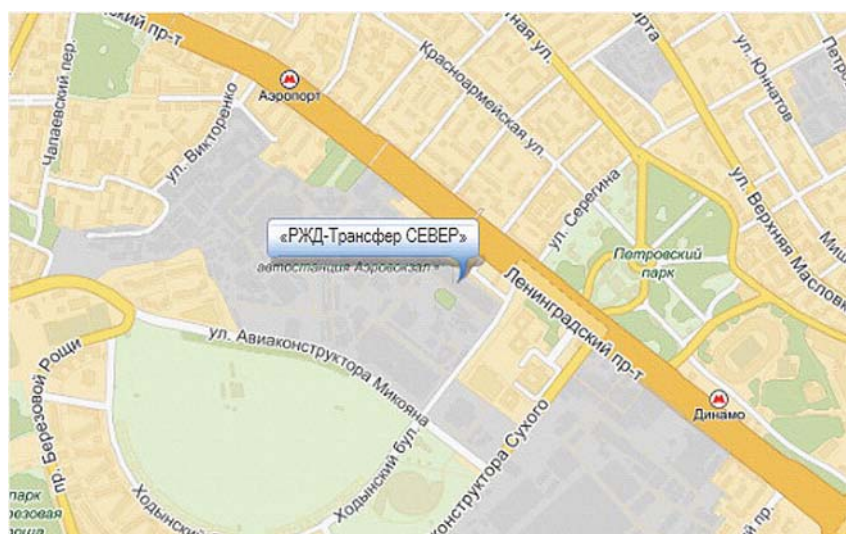
В Арбитражный суд города Москвы по вопросу, который описан выше, обращался не один перевозчик. Например, ИП Игнатов С.Н. из города Липецк, дело № А40-149505/12. В пользу предпринимателя суд обязал организацию ОАО «РЖД-Трансфер» выплатить сумму долга 4 679 922,54 рубля (дата 25.02.2013).

## МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

**Автовокзал «РЖД-Трансфер Север» (ОАО «РЖД-Трансфер») закрылся. Как это было в действительности...**

В январе закрылся автовокзал ОАО «РЖД-Трансфер Север». Закрытие происходило так: было отключено электричество, и сотрудников попросили освободить помещение, вот и все. Но все – это только с точки зрения функционирования объекта транспортной инфраструктуры, а с точки зрения ранее там работавших перевозчиков, далеко не все, а только начало нового этапа проблем.

Как ни старалось руководство ОАО «РЖД-Трансфер» в



интервью телеканалу «Москва 24» (<http://www.m24.ru/articles/12623>) объяснить, что все произошедшее – это заговор «темных сил» и самоуправство собственника здания, верится едва ли. На самом деле

все объясняется просто: спор хозяйствующих субъектов, в котором собственник здания ООО «Авиасити» несколько месяцев ждал от второй стороны, ОАО «РЖД-Трансфер», не то, что оно оплатит аренду, а хотя



бы, что оно закроет долги предыдущих периодов за пользование помещениями. В связи с чем закончилось все вполне логично: не платишь – освобождай помещение. Но в этом пусть разбирается и дает оценку суд.

Складывается впечатление, что шум поднят не в рамках благородного гнева директора закрытого автовокзала, а по причине существования весьма крупной (в несколько млн руб.) задолженности ОАО «РЖД-Трансфер» перед обслуживаемыми перевозчиками за проездные билеты. Перевозчики не были предупреждены заблаговременно о возможном закрытии объекта, хотя ОАО «РЖД-Трансфер» с октября прошлого года вообще не платило за аренду. Но, тем не менее, билеты продавались, и какие-то незначительные суммы денег перевозчикам переводились. Остались только крики о справедливости и долги перед перевозчиками. Я лично присутствовал на совещании в Департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, где руководитель ОАО «РЖД-Трансфер» заявил собравшимся своим (бывшим) перевозчикам, что ОАО «РЖД-Трансфер» подает

в суд на собственника здания, чтобы восстановить функционирование объекта, а он лично сделает все, чтобы расплатиться по долгам, и все будет погашено.

Свежо предание, но верится с трудом.

Руководитель ОАО «РЖД-Трансфер» во многих регионах заявлял, что привлекаются инвестиции, и на привокзальных площадях ж/д вокзалов будут построены транспортные узлы и современные автовокзалы. Я много езжу по стране, регулярно общаюсь со своими коллегами в регионах и, как ни странно, нигде обещанных современных объектов не появилось, и десятки миллионов рублей не инвестировались.

Хочу отметить, что заниматься управлением автовокзалом и тем более его развитием могут только те люди и те организации, которые занимаются только этим и ничем другим. Это кропотливый и тяжелый труд. Помимо прямой технологии управления объектом и процессом перевозок основной всего является подробнейший экономический анализ и финансовый результат деятельности. И этот финансовый результат складывается не из

задолженности перевозчикам или владельцу здания, а как раз наоборот из своевременных, даже зачастую авансовых, платежей всем контрагентам, а вот уже на оставшиеся средства, т. е. комиссию за диспетчерско-кассовое обслуживание с тарифа, руководитель автовокзала и планирует свое развитие и решение социальных вопросов в коллективе.

Надо уважать и беречь каждого перевозчика, работающего на управляемом тобой автовокзале, надо понимать его проблемы, его потребности в собственном развитии и в решении социальных вопросов.

Когда думается только о прибыли, как показывает многолетняя практика в разных регионах, ничем хорошим ни для автовокзала, ни для перевозчиков и, как ни печально, ни для пассажиров это не заканчивается.

И наконец, хочу обратиться к тем СМИ, которые освещают закрытие ОАО «РЖД-Трансфер Север» и которые начали защищать ОАО «РЖД-Трансфер». Я за объективную информацию, поэтому перед тем, как начинать какие-либо действия, необходимо сначала почитать про ОАО «РЖД-Трансфер» в открытых источниках в Интернете, поинтересоваться у перевозчиков, как все происходило, пообщаться с собственником здания, проанализировать, что происходит на рынке автовокзалов и межсубъектных перевозок, а вот уже потом, сформировав свое собственное мнение, и решить, куда писать, зачем писать и за кого хлопотать.

Борис Лоран

## КОММЕНТАРИИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ



Наш специальный корреспондент встретился с еще одним перевозчиком, который более 17 лет осуществлял перевозки с аэровокзала сообщением Москва – Дорогобуж – Москва, пострадавшим от ОАО «РЖД-Трансфер».

Это – индивидуальный предприниматель Виноградова Лилия Сергеевна. Поначалу предприниматель говорила сдержанно, но накопившиеся обиды взяли свое. И вот что рассказала Лилия Сергеевна:

– За всю мою трудовую деятельность в области перевозок данный вокзал не раз менял хозяина. Когда пришло очередное новое руководство в лице ОАО «РЖД-Трансфер», у предпринимателя все шло вроде бы по-старому. Однако на следующий год начали появляться проблемы. Например, когда нужно было заключать договор на следующий год.

Оказывается, что компанию Лилии Сергеевны просто хотели закрыть как конкурента. В итоге договор между предпринимателем и генеральным директором ОАО «РЖД-Трансфер» Владленом Грековым все же был заключен.

Перевозчик продолжала:

– Но появилась другая проблема: автобусы заполнялись пассажирами лишь на 10 процентов. Сначала я ничего не могла понять. Ведь ранее автобусы загружались гораздо

## «ИЗ ВОЗДУХА ДЕЛАЕМ ДЕНЬГИ»...

активнее... Однако, выяснив ситуацию, я узнала, что билеты, которые должны быть проданы на мой рейс, продавались на проходящие автобусы, которые шли с Белорусского вокзала и заходили на аэровокзал, где подгружались пассажирами, которые должны были ехать на моем транспорте. Также мне удалось выяснить, что проходящие автобусы имели всего один согласованный маршрут, а 14 маршрутов – несогласованных, то есть нелегальных и противозаконных. Все эти маршруты отправлялись все с того же Белорусского вокзала. На сегодняшний день ситуация на данном вокзале не изменилась: там также можно увидеть незаконных перевозчиков. При этом легальные перевозчики до сих пор несут убытки. Хочется спросить: где справедливость, и почему законопослушные перевозчики должны терпеть убытки, в то время как нелегальные перевозки успешно приумножаются и никто не обращает на это внимание?

При заключении договоров мы, перевозчики, попали в кабальные условия. Комиссия составляла 18 процентов от проданных билетов с кассы аэровокзала и 5 процентов, что продавали мы сами. Также в договор входил коэффициент загрузки, от чего приходилось также нести убытки. В общей сложности мы должны были отдавать от 40 до 50 процентов. Я считаю, что ОАО

«РЖД-Трансфер» просто делает деньги из воздуха. Вот здесь есть чему у них поучиться...

На этом проблемы еще не закончились. Начались непонятные трудности с перечислением денежных средств от ОАО «РЖД-Трансфер». Задержки на месяц начались еще с лета 2012 года. На сегодняшний день данная организация на телефонные звонки не отвечает, акты сверки не делает и осталась нам должна около 321 000 рублей.

Перед отправкой автобусов также возникают проблемы. За 30 минут до отправления наших автобусов ставят другого перевозчика, который заполняет свой автобус нашими пассажирами. И здесь у нас убытки.

От всего этого у меня голова идет кругом, и я решила написать жалобу губернатору Смоленской области. В результате перевозчика перевели на еще более раннее отправление – на 1 час 45 минут. Чем объяснялся такой маневр, мне было неясно, и проблема осталась открытой.

Когда автовокзал закрыли, руководство ОАО «РЖД-Трансфер» никого из нас не предупредило. Так что проблемы, связанные с автовокзалом ОАО «РЖД-Трансфер», до сих пор не решены.

Зато теперь мы знаем, как руководство ОАО «РЖД-Трансфер» умеет делать деньги.

Сергей Калиниченко

## МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА. ЧУВАШСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Редакция журнала обратилась в Чувашский автотранспортный союз и получила комментарии от председателя союза Алексея Казакова.

Более 3 лет назад ОАО «РЖД» по поручению Председателя Правительства России ведет работу по наведению порядка, легализации вокзалов и привокзальных площадей и обеспечению комплексной безопасности инфраструктуры вокзальных комплексов. Одной из составных частей этой работы стал так называемый проект «РЖД-Трансфер».

Изначально, цели и задачи реализации проекта «РЖД-Трансфер» были вполне благими и понятными, поэтому проект воспринимался как протянутая рука помощи коллег-железнодорожников с предложением к автотранспортникам воспользоваться инфраструктурой железнодорожных вокзалов там, где нет автовокзалов и автостанций. Ведь за последние 20 лет количество автовокзалов и автостанций в стране сократилось: новых появилось немного, а старые – те, что создавались при социализме в годы экономических реформ, – выжили далеко не во всех населенных пунктах. Благодаря неточностям автотранспортного законодательства, все это способствовало формированию «теневых» сектора в этой сфере деятельности.

Первые шаги по реализации вышеуказанного «некоммерческого» – по словам С. Абрамова, начальника Дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» – пилотного проекта «РЖД-Трансфер» в Москве были также всем понятны: с железнодорожных вокзалов

шли бесплатные автобусы до городских автостанций. Там же планировалось приобретение билетов. Проект заключался и в том, чтобы ликвидировать нелегальные автостанции на территории ж/д вокзала.

Однако такая «бесплатная» деятельность «РЖД-Трансфер»

Если учесть ФЗ от 08 ноября 2007 г. № 259 Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, то становится видно, что компания довольно сильно отклоняется от рамок, установленных законом.

Дальнейшие наблюдения



должна как-то окупиться. Руководство компании сообщило, что окупаемость затрат произойдет за счет перевода нелегальных перевозчиков в легальные. Компания также сообщила, что в услугах «РЖД-Трансфер» будут нуждаться лишь те регионы, где нет нормальных автостанций.

Странно было слышать заявления и от железнодорожников, которые поддержали проект «РЖД-Трансфер», считая, что деятельность проекта позволит совершить глобальный скачок в развитии автотранспорта. Откуда такое мнение и на чем оно основано – непонятно.

Так как же воспринимать нам «РЖД-Трансфер»? Чего на самом деле ждать от проекта этой компании? Или это официальная позиция ООО «РЖД», или же в области автоперевозок появился очередной нелегал?

показывают, что на сегодняшний день компания «РЖД-Трансфер» – это очередной нелегал. Хотя в проекте и говорилось о помощи в области автоперевозок, однако пока что видно, что это не что иное, как проект, состоящий из коммерческих интересов.

Сегодня, спустя почти три года после создания «РЖД-Трансфер», можно оценить первые итоги реализации этого проекта.

По информации автоперевозчиков известно, что количество нелегальных рейсов не сократилось, на территории ж/д вокзала такой же беспорядок: активно продаются билеты на нелегальные рейсы прямо на территории ж/д вокзала. При этом автобусы стоят тут же в соседних улицах и переулках.

Кроме того, нелегальная деятельность «РЖД-Трансфер»

направлена на междугородные перевозки. Этот факт и без того подрывает невысокую рентабельность законных автовокзалов и автостанций, потому что перевозки городского и пригородного типов рассчитаны на большое количество льготников. Перевозки же междугородного типа более рентабельны, поэтому официальные вокзалы, включающие в себя городские и пригородные перевозки, выживают именно на междугородных.

Осенью 2011 года предложения по реализации проекта «РЖД-Трансфер» рассматривались и в Чувашской Республике. К счастью пока здравый смысл возобладал, и представленный проект в силу региональной специфики был признан для нашей республики неактуальным, а его реализация – нецелесообразной по следующим основаниям:

1. Достаточно высоким достигнутым уровнем развития пассажирского автомобильного транспорта республики и его особой социальной значимости;

2. Наличием и достаточностью в Чувашской Республике хорошо развитой современной, технически и технологически

оснащенной инфраструктурой пассажирского автотранспорта (32 автовокзала и автостанций во всех районных центрах, городах и крупных сельских поселениях) с уже внедренной автоматизированной системой продажи билетов при сложившемся низком уровне развития инфраструктуры железнодорожного транспорта (7 объектов);

3. Крайне малым количеством обслуживаемых на железнодорожных вокзалах пассажиров и рейсов по сравнению с автовокзалами и автостанциями;

4. Затраты на модернизацию далеко не крупных ж/д вокзалов республики, предполагающую строительство соответствующих элементов инфраструктуры для автобусов и пассажиров, не дадут экономического эффекта, т. к. при очень малом количестве прибывающих (отправляющихся) в основном транзитных пассажирских поездов количество пассажиров, нуждающихся в пересадке на автобусы, крайне незначительно, и такие единичные пассажиры в настоящее время без особых затруднений могут воспользоваться услугами автовокзалов и автостанций, которые находятся, кстати,



в шаговой доступности от железнодорожных станций;

5. Большим объемом уже выполненных на объектах инфраструктуры автомобильного транспорта работ по обеспечению транспортной безопасности;

6. Возможными негативными последствиями реализации проекта на качество транспортных услуг и стабильное функционирование общественного пассажирского автотранспорта Чувашской Республики.

К сожалению, при продвижении подобных надуманных проектов на транспорте, когда на первый план поставлены собственные коммерческие интересы, возникают ситуации, подобные событиям вокруг закрытия автовокзала «РЖД-Трансфер Север» г. Москвы, где пассажиры и водители с автобусами оказались просто на улице. И это бросает тень недовольства на весь пассажирский автотранспорт со стороны главного потребителя наших услуг – пассажира, для которого работает отрасль.

Алексей Казаков







## При покупке билета на межрегиональные автобусы теперь будут требовать паспорт

Обязательное в будущем правило в тестовом режиме вводит Северный автовокзал город Екатеринбург.

Продажу билетов на рейсы между субъектами Российской Федерации с регистрацией паспортных данных пассажира начинает Северный автовокзал Екатеринбурга.

Как пояснили *JustMedia.ru* в пресс-службе Северного автовокзала, это создаст возможность заблаговременно соз-

дать базу данных для исполнения приказа Минтранса России «Об утверждении порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах, а также предоставления содержащихся в них данных» № 243 от 19.07.2012.

По заявлениям представителей Минтранса РФ, продажа билетов по паспортам вводится для усиления безопасности.

«До 1 июля продажа билетов по новым правилам на межсубъектные рейсы будет проводиться в тестовом режиме. Кассиры будут спрашивать наличие документов у пассажиров, при его наличии вводить данные в регистрационную базу. Но и при отсутствии у пассажира документа, подтверждающего личность, билет продан будет. С лета всех перевозчиков обяжут передавать данные о пассажирах, отправ-

ляющихся за пределы своих регионов. В связи с этим после 1 июля 2013 года, точно так же как и при покупке железнодорожных и авиабилетов, предъявление документов для приобретения билетов на автобус станет обязательным», – сообщили на Северном автовокзале Екатеринбурга.

Надо отметить, что продажа билетов по паспортам на Северном автовокзале давно действует на международных маршрутах (Екатеринбург – Костанай, Екатеринбург – Караганды) и других рейсах в Казахстан. Поэтому опыт у сотрудников автовокзала уже есть.

Введение регистрации данных постоянных пассажиров заблаговременно, как предполагают специалисты автовокзала, позволит избежать сумятицы летом. И постепенно приучит пассажиров иметь при себе паспорт.

<http://www.justmedia.ru>

## Новости

### Власти Челнов намерены сохранить автовокзал

Непростую ситуацию с городским автовокзалом «Челнинским известиям» прокомментировал заместитель руководителя исполкома Айрат Зайнуллин. Напомним, мы писали о том, что железнодорожники отгородили привокзальную площадь забором, и автобусы теперь забирают пассажиров всего с 6 платформ вместо 12.

Как сообщил руководитель службы корпоративных коммуникаций Куйбышевской железной дороги Вячеслав Степанов,

привокзальная территория, является собственностью РЖД, но ОАО «ПАК-Инвест», владелец автовокзала, не хотел платить арендную плату. ОАО «РЖД» планирует самостоятельно организовать пассажирские автоперевозки и открыть продажу билетов.

Айрат Зайнуллин о судьбе автовокзала сообщил вот что:

– Междугородные перевозки мы должны сохранить. Город не может остаться без автовокзала. Это наше предприятие, которое исправно платит налоги, обеспечивает работой почти тысячу человек. У него есть транспорт, ли-



цензия, профессиональные водители. Городские власти должны создать условия для работы. Мы найдем компромиссное решение с железнодорожниками. Если договориться не удастся, будем расширять имеющуюся площадку. Надо только, чтобы «ПАК-Инвест» вышел в администрацию с этим вопросом.

По поводу основной причины конфликта – нежелания «ПАК-Инвест» заключать договор аренды с железной дорогой – Айрат Зайнуллин пояснил, что железнодорожники получили привокзальную территорию практически бесплат-

но. Ни копейки за аренду этой территории они не платят ни республике, ни городу. Право пользования им предоставил федеральный центр.

– Сами же содержать привокзальную площадь не могут, – возмущен Айрат Зайнуллин. –

У нас были серьезные претензии к ним по благоустройству территории, завершению строительства. Ничего не сделано. А еще пытаются применить жесткие меры к другим. Считаю это абсолютно неправильным.

<http://www.chelny-izvest.ru>

## Барнаулский автовокзал скоро не узнают

*В скором времени площадка перед Барнаулским автовокзалом сильно поменяется. Ее займет парковочный терминал для легковых автомобилей, провожающих, зона прибытия автобусов и примыкающая к ней зона ожидания для тех, кто встречает. Об этих и других нововведениях корреспонденту ИА «Амител» рассказал генеральный директор ООО «Барнаулский автовокзал» Алексей Богданов.*

### «Снаружи»

По словам Алексея Кононовича, некоторые нововведения продиктованы федеральным законом «О транспортной безопасности».

В частности, согласно нему на автовокзале должны быть отделены друг от друга зоны отбытия и прибытия автобусов, иными словами, посадки и высадки пассажиров.

Сейчас на Барнаулском автовокзале эти зоны размещаются на одном «пятачке», что «опасно» с точки зрения законодателей и доставляет неудобства пассажирам, водителям автобусов и особенно встречающим. Последние вынуждены сновать между автобусами, чтобы «разглядеть»

свой. Человек, который хоть раз встречал кого-нибудь на Барнаулском автовокзале, знает, о чем идет речь.

Руководство автовокзала уже давно вынашивало планы по созданию отдельной зоны прибытия автобусов, а также по строительству парковки, чтобы вокруг автовокзала не было хаотичного расположения транспорта. Но реализовать задумку не удавалось из-за дефицита земли. Потом эти планы «привязали» к закону «О транспортной безопасности», и в 2011 году на краевой антитеррористической комиссии было принято решение о необходимости выделения участка. В конце-концов площадку перед центральным входом в автовокзал (0,7 га) передали ООО «Барнаулский автовокзал» в аренду (5 лет).

Строительство, со слов Богданова, начнется в апреле. Проект объекта разработан, все необходимые согласования получены, осталось найти подрядчика. «С наступления первых теплых дней мы начнем. <...> Вложения будут серьезными. Только земляные работы, асфальтирование, благоустройство будет стоить 5 млн 300 тыс. руб.», – отметил собеседник, подчеркнув,



что финишировать намерены в этом же году.

В зоне прибывания поместятся 5 автобусов (это территория, где обычно паркуются таксисты), а в терминале для отстоя легковых автомобилей – 98 машин (здесь стоит огромная рекламная конструкция в форме кольца). Первые 15 минут нахождения на парковке будут бесплатными.

### «Внутри»

Наряду с отдельной зоной прибытия федеральной закон «О транспортной безопасности» влечет за собой еще ряд нововведений, к которым Барнаулский автовокзал относится довольно критично.

Во-первых, автовокзал обяжут установить вокруг зон посадки и высадки заборы высотой 2,5 метра. Как именно они должны выглядеть, пока точно не известно.

Во-вторых, у входа в автовокзал нужно будет смонтировать



платформы смогут пройти пассажиры и их сопровождающие в случаях, если пассажир болен и т. п.

Вдобавок по закону нужно будет снабдить автовокзал камерами видеонаблюдения. Но их на автовокзале смонтировали

два арочных металлоискателя, чтобы проверять пассажиров, и рентгеновский аппарат, чтобы проверять багаж.

В-третьих, положено сделать комнату досмотра пассажиров.

В-четвертых, перед входом в зоны посадки (у уличных касс) – установить турникеты, которые будут ограничивать туда доступ граждан. На посадочные

еще в прошлом году – 27 штук (монтаж стоил 1,5 млн руб.). Качество получаемого изображения очень высокое, что успели «оценить» правоохранители.

В настоящее время разработанный Барнаульским автовокзалом план по обеспечению транспортной безопасности, который включает перечислен-

ные «нововведения», проходит стадию согласований. Его реализация обойдется в 15–20 млн руб. И это лишь разовые вложения, которые обеспечивают техническую сторону вопроса, без учета трат на дополнительный персонал (к примеру, рядом с теми же металлоискателями должны стоять люди), обслуживание и ремонт оборудования.

Кстати, четыре года назад стартовала реконструкция автовокзала. Спустя два года ее приостановили по причине смерти руководителя проекта. Одна из «главных» недоделок связана с полом на первом этаже. Увидеть, каким должен был стать автовокзал, вы сможете, ознакомившись с фотографиями проекта.

ИА «Амител».  
www.amic.ru/

## Новости

### В Красноярском крае сдан в эксплуатацию автовокзальный комплекс

На реконструкцию автовокзала в Минусинске из краевого бюджета было выделено более 90 млн рублей. Новый транспортный терминал находится на пересечении федеральной трассы М-54 «Енисей» и железнодорожной линии Междуреченск – Тайшет. Он свяжет южные районы Красноярского края с центральной и западной частью региона, а также с республиками Хакасия и Тува.

Как сообщила корреспонденту АТН пресс-секретарь министерства транспорта Красноярского края Алена Лунева, реконструкция здания позволит вдвое увеличить пассажиропоток и количество рейсов в сутки.

По словам директора ООО «Минусинскавтотранс» Владимира Сомова, «Минусинский автовокзал – это современный, комфортабельный комплекс с обновленной привокзальной площадью. В здании, помимо билетных касс, размещены комната матери и ребенка, столовая и зал ожидания на 100 мест. Вокзал теперь сможет обслуживать почти в 2,5 раза больше рейсов – до 516 рейсов в сутки. Ранее их насчитывалось не более 218. Соответственно и ежедневный пассажиропоток возрастет в несколько раз, и составит около тысячи пассажиров».

Отметим, что с момента открытия в 1976 году вокзал ни разу капитально не ремонтировался. На протяжении всего периода ремонтных работ, которые велись с 2011 года, ав-



товокзалом и залом ожидания для местных жителей стал списанный автобус «ПАЗ», с которого сняли колеса и двигатель и установили на привокзальной площади.

В июле 2009 года зарегистрировано ООО «Минусинск-автотранс». Специализация предприятия: автобусные внутригородские, пригородные и междугородные пассажирские перевозки, техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств.

http://alltransnews.ru

## 9-Й МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ ИНСТИТУТА АДАМА СМИТА «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РОССИИ»



С 26 по 28 февраля проходил 9-й ежегодный международный форум Института Адама Смита «Транспортная инфраструктура России».

Первый день был посвящен рассмотрению перспектив и реалий нынешней транспортной инфраструктуры больших городов России, оптимальных стратегий и решений для сокращения заторов, а также строительства экологически, социально и экономически устойчивой транспортной инфраструктуры в больших городах России.

В этот день принял участие первый заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Евгений Михайлов, который отметил

значимость данного форума и рассказал о перспективах развития транспортной инфраструктуры столицы. В его докладе говорилось о принятии мер по развитию транспортной инфраструктуры и о создании новых транспортно-пересадочных узлов. Евгений Михайлов также уделил внимание развитию системы спутниковой навигации, отметил, что электронный кошелек будет интегрирован с другими регионами страны и будет многофункционален.

Мэр городского округа Химки Олег Шахов рассказал о перспективах и достижениях в развитие транспортной инфраструктуры. Было отмечено, что к сентябрю 2014 года будет запущен участок объездной дороги Москва – Санкт-

Петербург, где сейчас уже ведутся строительные работы по возведению новых развязок и мостов. Мэр упомянул о строительстве нового транспортного пересадочного узла «Химки-2» и легкого метро и уделил внимание вопросам по транспортной безопасности. Основной задачей является снижение транспортной напряженности в данном регионе.

Заместитель генерального директора МКЖД Алексей Петров рассказал о реконструкции Малого кольца МЖД в столице о строительстве 31 ТПУ и о системе эксплуатации данных объектов.

В мероприятии принял участие вице-президент НП «Развития автовокзалов страны» В. Зайцев.

Сергей Калиниченко





## ЛИПЕЦКАЯ ОБЛАСТЬ ПОДЕЛИЛАСЬ ИННОВАЦИОННЫМ ОПЫТОМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРОВ

26 февраля на проходящем в Москве 9-м Международном форуме «Транспортная инфраструктура России» делегация Липецкой области презентовала систему мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности пассажирских перевозок автовокзала «Липецк».

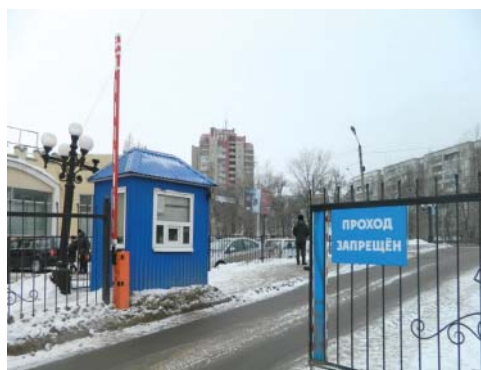
Особый интерес участников форума вызвала система персонифицированного учета пассажиров – инновация, разработанная и внедренная в Липецкой области.

Министерство транспорта Российской Федерации еще в декабре 2010 года высоко оценило это нововведение, ставшее в определенной степени катализатором создания нормативно-правовой основы фиксации персональной информации пассажиров в специализированных базах данных.

Система персонифицированного учета пассажиров позволяет повышать уровень безопасности пассажирских перевозок, органи-

зовывать информационное взаимодействие между ведомствами, заинтересованными в обеспечении безопасности пассажиров, вести учет льготных категорий граждан при осуществлении проезда на регулярных маршрутах. В настоящее время продажа билетов на все междугородные маршруты автовокзала «Липецк» производится только при предъявлении документов, удостоверяющих личность. Предварительная и текущая продажа билетов осуществляется в прямом и обратном направлении, а заказ билетов – по телефону и через Интернет.

Администрация Липецкой области не остановилась на достигнутом: в 2012 году на автовокзале «Липецк» были установлены два комплекта тумбовых турникетов Praktica T-02. Применение данных устройств позволяет осуществлять выход пассажиров на перроны отправления междугородных и пригородных автобусов только при предъявлении проездных билетов. Это предотвращает доступ посторон-



них лиц к местам отправления пассажирских транспортных средств.

Как отметил заместитель главы администрации Липецкой области Виталий Кильчик, автовокзал «Липецк» – объект транспортной инфраструктуры первой категории – является пилотной площадкой для внедрения и отработки мероприятий по обеспечению транспортной безопасности. В дальнейшем такие мероприятия будут осуществляться на всех объектах транспортной инфраструктуры региона. «Для обеспечения безопасности пасса-

жиров мы готовы работать на опережение!» – подчеркнул он.

28 февраля, в заключительный день работы форума, делегация Липецкой области актуализировала обсуждение такой проблемы, как обеспечение безопасности пассажирских перевозок. В формате сессии «Региональные планы и инициативы – как привлечь инвестиции?» управление дорог и транспорта региона выступило с презентацией доклада «Опыт внедрения и перспективы развития спутнико-



вых навигационных технологий ГЛОНАСС в транспортном комплексе Липецкой области».

Анастасия Марина

## Новости

### Медведев выступил за ужесточение закона о наказании за пьянство за рулем

Глава Правительства Российской Федерации Дмитрий Медведев подчеркнул необходимость создания более жесткой версии закона о наказании за управление автомобилем в нетрезвом виде. Об этом сообщает «РИА Новости».

В рамках встречи с представителями фракций Государственной Думы премьер-министр отметил, что более строгую версию закона нужно принять как можно скорее.

Ранее глава правительства уже высказывался за ужесточение наказаний.

– Думаю, нам пора еще раз проанализировать законодательство по ситуации на дорогах и посмотреть на те программы, которые у нас выполняются, реализуются, ну



и посмотреть, конечно, на комплекс мер ответственности. К сожалению, абсолютное большинство чудовищных ДТП совершается в состоянии сильного алкогольного опьянения, – констатировал он.

Отметим, что закон о наказании за пьянство за рулем предполагает установление штрафов за вождение в нетрезвом виде до 50 тысяч рублей. При этом в некоторых случаях он возрастет до 200 тыс. рублей.



– Я считал и считаю, что из парламента должна выйти наиболее жесткая версия этого документа, – сообщил сегодня Дмитрий Медведев.

www.rg.ru

## Департамент транспорта: снегопад останавливает все мегаполисы мира

Первый замглавы Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Евгений Михайлов рассказал, как столица борется со снегопадами, а также поведал, как будет работать интеллектуальная транспортная система города на примере светофоров. Чиновник также упомянул и о выделенках.

Представитель московской администрации согласен с тем, что, когда идет снег, серьезно ухудшается дорожно-транспортная ситуация. «Мы стараемся сейчас, в первую очередь, обеспечить работу общественного транспорта, потому что на него идет основная нагрузка. Мы контролируем ситуацию, чтобы и ГИБДД, и, например, служба эвакуации выезжали туда, где есть затор для общественного транспорта. Это наша прямая задача», – заявил Михайлов в интервью радио «Коммерсантъ FM».

По его словам, снегопады, что шли в городе на днях, останавливают любой мегаполис мира. «В этом плане Москва не является исключением. Более того, я вам скажу, что если такой снегопад выпадет в Париже, в Лондоне, эти города просто встанут совсем абсолютно, и никто вообще не поедет никуда», – уверен чиновник.

Но, по его словам, город все-таки перегружен. «Превышение провозной способности инфраструктуры сейчас превышена на 42%. Если уличная дорожная сеть загружена на 42% больше нормы, то это ее нормальная пропускная способность, которая обеспечивает нормальное развитие. Ситуа-

ция в районе такой климатической зоны как в Москве не хуже сейчас, чем если бы такая климатическая ситуация была бы в любом другом городе, мегаполисе мира», – уверен г-н Михайлов.

Что касается новшеств, которые город активно внедряет, упомянул сотрудник Департамента транспорта и про интеллектуальную транспортную систему. «Эта система развивается для того, чтобы фактор конкретного инспектора, его квалификации, все-таки свети на нет, чтобы это не зависело от личного фактора. Сейчас у нас порядка, наверное, 2 тысяч светофоров в Москве, которые уже настроены и работают в адаптивном режиме. Существует определенный набор программ, набор циклов: утренний, вечерний, – которые с определенной последовательностью переключают циклы в зависимости от загруженности перекрестка. Это можно делать и вручную. Есть программы, когда светофор сам, в зависимости от того, какая вокруг дорожно-транспортная обстановка, загруженность, начинает включать и изменять длительность цикла. Мы должны до конца года построить новый ситуационный центр дорожного движения в городе Москве. Там будет эта система регулироваться уже из одного центра», – сказал чиновник.

Что касается так ненавистных столичным водителям выделенок, Михайлов затронул и их. «Выделенные полосы будут развиваться. Сейчас порядка 160–170 выделенных полос в Москве есть. У нас есть, с одной стороны, достаточно серьезная негативная реакция водителей, и есть очень мно-



го позитивной реакции от тех, кто пользуется общественным транспортом по выделенной полосе. Чтобы просто понимать: сейчас в год проезжает порядка 15 млн человек по выделенным полосам только на четырех полуэкспрессных маршрутах. Это очень много. А если брать все маршруты города Москвы, которые больше четырех остановок проходят по выделенной полосе, то всеми этими маршрутами в совокупности каждый день пользуются порядка миллиона человек. Поэтому говорить о ситуации, что это вещь очень такая какая-то плохая или негативная, нельзя. Это позитивно для абсолютно количества людей», – уверен Михайлов.

Ну а если у москвичей есть какой-то конкретный наболевший вопрос, то хоть сейчас есть возможность написать письмо в Департамент транспорта на сайте ведомства. «И вы получите в течение месяца понятный, четкий развернутый ответ по каждой проблеме», – резюмировал первый замглавы Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы.

<http://auto.vesti.ru>



**НОРИЛЬСКИЙ НИКЕЛЬ**  
негосударственный пенсионный фонд

*Создаем будущее  
вместе!*



**8 800 700-00-51**

звонок по России бесплатный

**19 лет работы** на пенсионном рынке.

**Более миллиона** застрахованных лиц.

Национальное рейтинговое агентство присвоило Фонду **рейтинг «АА»** – очень высокая надежность.

Собственное имущество Фонда – **более 54 млрд** рублей, в том числе, более 40 млрд. пенсионных накоплений и более 13 млрд. пенсионных резервов.



По итогам 2012 года НПФ «Норильский никель» стал лауреатом премии «Финансово-экономический олимп» за развитие корпоративных пенсионных программ.

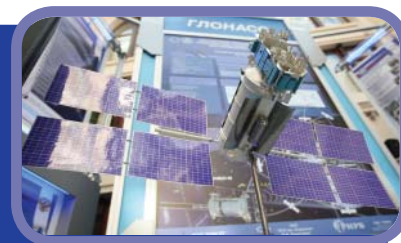
Лицензия № 1/2 от 27.07.2004 г.  
выдана ФСФР РФ

**www.npfnn.ru**

Фото: Alex Valent / Shutterstock.com



## МСС ГЛОНАСС будет контролировать водителей коммерческого транспорта



С 1 января вступил в силу приказ Минтранса РФ, согласно которому транспортные средства для перевозки пассажиров (кроме такси) и опасных грузов должны быть в обязательном порядке оснащены аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС.

Что принесет это нововведение владельцам автопарков?

Основное назначение спутниковой навигации ГЛОНАСС – определение местоположения, скорости движения и точного времени различными категориями потребителей (наземными, морскими, воздушными и другими). Система обеспечивает непрерывное навигационное обслуживание потребителей, в частности, GPS-мониторинг транспорта.

Какую пользу принесет это достаточно затратное для владельцев коммерческих автопарков нововведение простым обывателям? Готовы ли к этому сами автоперевозчики и рынок в целом?

По мнению многих руководителей таксопарков, транспортных компаний и продавцов строительной техники, большая часть представителей этого сегмента рынка совершенно не против внедрения инновационной системы мониторинга. ГЛОНАСС позволяет отслеживать маршрут движения, скоростной режим, оста-

новки и заправки, а также выявлять нецелевое использование водителями служебного транспорта, что увеличивает эффективность работы автопарков на 30-40% и, соответственно, приводит к росту доходности.

Кроме того, системы мониторинга автотранспорта дополняют или заменяют уже установленную на автомобиль сигнализацию. Коммерческий автотранспорт, в том числе и строительную технику, часто угоняют, особенно в начале или разгар строительного сезона. Система мониторинга ГЛОНАСС/GPS во многих случаях помогает оперативно отследить и найти украденную технику.

Еще один позитивный момент при использовании ГЛОНАСС – наличие системы экстренного реагирования «ЭРА-ГЛОНАСС». При возникновении происшествия на дороге вся информация об автомобиле автоматически поступает на диспетчерский пункт системы, откуда в случае необходи-

мости будут направлены представители служб экстренного реагирования (скорой помощи, ГИБДД, МЧС).

Более того, в последние годы системы мониторинга существенно упали в цене. Сегодня оснащение «под ключ» одного автомобиля в московской компании обойдется примерно в 5,5 тысячи рублей. Одним из предприятий, предлагающих самые низкие цены в столице, является компания «Мобильные Спутниковые Системы» (МСС ГЛОНАСС), которая сама производит системы мониторинга и выступает в качестве дисконтера на рынке спутникового мониторинга транспорта.

Здесь есть о чем задуматься, поскольку рынок мониторинговых систем сегодня предлагает несколько «пакетов» услуг. Например, наиболее дорогостоящие системы не предусматривают взимания абонентской платы в дальнейшем, либо предлагают очень низкие тарифы. Идея, безусловно, хороша, однако в данном случае



слишком велик риск приобрести продукт в компании-однодневке, не заинтересованной в дальнейшем обслуживании системы, проведении ремонтных работ, обновлении программного обеспечения и так далее.

Выбор поставщика оборудования должен основываться на надежности компании, наличии всех необходимых сертификатов, возможности модернизации ПО, подключения к оборудованию дополнительных датчиков, а также присутствию гарантийных обязательств. Естественно, все перечисленное с большей вероятностью предоставит изготовитель мониторинговой системы, нежели компания-посредник, которая может «испа-

риться» через пару недель после подписания договора.

Руководители транспортных предприятий, особенно работающие в сфере ЖКХ, могут столкнуться со случаями, когда определенное оборудование продвигается в качестве «эксклюзивного» при подключении к единой муниципальной системе мониторинга ЖКХ. Такого рода утверждения ничем не обоснованы, поскольку, хотя и существуют определенные трудности при подключении к системам мониторинга ЖКХ неаффилированных компаний, это, во-первых, возможно, а во-вторых – стоит затраченных усилий, поскольку экономия средств с лихвой покрывает расход сил и времени.



Таким образом, системы спутникового мониторинга автотранспорта от надежных поставщиков имеет смысл устанавливать, причем не только на коммерческие, но и на гражданские автомобили – для повышения безопасности на дорогах, а также с целью ускорения оказания первой помощи при аварийных ситуациях.

РИА Новости

## Новости

### СРОЧНАЯ НОВОСТЬ

В Москве по адресу Б. Каретный пер., д. 21, стр. 1 состоялось открытие дополнительных офисов НП «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны» и НП «Развитие автовокзалов страны».

Решение об открытии здесь офиса было принято неслучайно. В зоне ближайшей досягаемости расположены причастные к транспортной отрасли министерства и ведомства.

Кроме того, исторически данный адрес известен всем транспортникам страны, так как он расположен в помещениях, где на протяжении многих лет находится Российский автотранспортный союз.

В целях мобильности и оперативного решения возникающих вопросов офис задуман как многофункциональный центр, оснащенный современным оборудованием и передовыми технологиями. В рамках центра планируется размещение научной лаборатории, разрабатывающей новейшие концепции по развитию транспортных инфраструктур и автотранспортного хозяйства.



#### Новый офис:

Адрес: Большой Каретный пер., д. 21, стр. 1

Тел.: 8 (495) 694-28-95

Каб. № 411 – НП «ЕТС «Автобусные линии страны»

Телефон/факс: +7 (495) 739-34-00, (495) 232-15-24

Электронная почта: info@rosbuslines.ru

Каб. № 412 – НП «Развитие автовокзалов страны»

Телефон/факс: +7 (495) 786-35-00, 232-99-84, 739-34-00

Электронная почта: info@npravsv.ru



## Автотранспорт в Чеченской Республике будет интегрирован в систему ГЛОНАСС

Предприятия, работающие на регулярных пассажирских перевозках, начали работу по оснащению транспортных средств терминалами спутникового мониторинга системы ГЛОНАСС.

Транспорт привязывается к региональному диспетчерскому центру навигационного контроля пассажирских перевозок, созданного на базе автовокзала «Центральный» ГУП «Автопассажирсервис» с передачей всех необходимых данных МТУ Ространснадзора по СКФО. Это всего более 2,5 тыс. единиц.

«Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте», в рамках которой центр запущен, утверждена распоряжением Правительства РФ от 30.07.2010 за № 1285р.

Как рассказал начальник отдела контроля безопасности Министерства транспорта



и связи ЧР Вахид Махмудов, возможности диспетчерского центра в течение года будут расширяться. Специальные работы по его дооборудованию уже проводятся.

«На данный момент есть возможность привязать к диспетчерскому центру только транспорт пассажирских перевозок. А с первого января 2014 года планируется начать работы по установке терминалов и на легковые таксомоторы. А их в ре-

спублике около 3 тысяч единиц», – подчеркнул он.

Как сказал В. Махмудов, это позволит наиболее эффективно регулировать обстановку в случае чрезвычайных ситуаций.

«Система позволяет мгновенно узнать местоположение любой машины, подключенной к ней. На случай ЧП каждый автомобиль оснащается тревожной кнопкой. При ее срабатывании диспетчер звонит водителю по телефону и высылает на место происшествия необходимую помощь, будь то «скорая», спасатели или пожарные. А если связь отсутствует, то высылаются сразу все службы. Кстати, все согласования с соответствующими ведомствами уже завершены, включая полицию и ФСБ», – отметил чиновник.

Также к системе планируется подключить и автотранспорт экстренных служб, и транспортные средства категории N, используемые при перевозке опасных грузов.

Пресс-служба  
Главы и Правительства  
Чеченской Республики





ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА  
ФЕДЕРАЛЬНОГО СБОРА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Министерство транспорта  
Российской Федерации



# 5-й РОССИЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНГРЕСС ПО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СИСТЕМАМ

## 5<sup>th</sup> RUSSIAN INTERNATIONAL CONGRESS ON INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS

12-14.03.2013

Москва / Moscow

ЦВК "Экспоцентр" / IEC "Expocentre"

ОДНОВРЕМЕННО ПРОЙДУТ ВЫСТАВКИ:  
AT THE SAME TIME EXHIBITIONS WILL TAKE PLACE:  
«TransCon», «INTERtunnel», «Expotraffic»

Организатор/Organizer

Международная  
академия транспорта



International Transport Academy

Генеральный партнер  
General Partner

ВЫСТАВОЧНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ  
**РЕСТАЭК®**

По вопросам участия  
Participation contacts:

(495) 956 24 67, (495) 956 14 13,  
info@tados.org, center@itamain.com

По вопросам выставки  
Exhibition contacts:

(812) 320 80 94, (812) 303 88 62,  
port@restec.ru

www.itamain.com



## ОАО «АвтоВАС» – 20 ЛЕТ РАЗВИТИЯ



В конце 2012 года коллектив ОАО «АвтоВАС» отметил свой 20-летний юбилей.

Открытое акционерное общество «Автовокзалы и автостанции» (сокращенно – ОАО «АвтоВАС») было создано решением Министерства имущественных отношений Чувашской Республики в декабре 1992 года на базе имущественного комплекса Чувашского производственного объединения автовокзалов и пассажирских автостанций. В состав акционерного общества вошли 3 автовокзала, 24 автостанции и 6 кассовых пунктов. Общая численность работников составляла 291 человек.

Деятельность предприятия на дату его создания при наличии довольно развитой сети автовокзалов и автостанций была убыточной, средств не хватало ни на нормальное содержание инфраструктуры, ни на достойную зарплату работникам, не говоря уже о каком-то развитии предприятия.

Руководство вновь созданного ОАО «АвтоВАС» сумели четко и грамотно определить

стратегию и тактику вывода предприятия из кризиса, найти пути оптимизации своих затрат и повышения эффективности использования основных фондов, источники получения дополнительных доходов.

Результат пришел не сразу, а реализацию задуманного осложняло сокращение пассажиропотока из-за снижения уровня платежеспособности населения, высокий уровень инфляции и другие «прелести» экономического кризиса, разразившегося в стране в 90-е годы.

Но несмотря ни на какие трудности того времени, было твердое убеждение сохранить в республике сеть автовокзалов и автостанций как объекты транспортной инфраструктуры.

Каждый дополнительно заработанный или сэкономленный рубль направлялся на дальнейшее повышение эффективности работы коллектива и его социальное благополучие.

А дальше – от выживания к развитию.

В 1998 году предприятием были закуплены первые соб-

ственные автобусы для перевозок пассажиров, что в условиях имевшегося в те годы сокращения парка автобусов в республике было вполне оправданно. С тех пор парк собственных автобусов существенно обновлен и составляет на сегодняшний день 26 единиц, работающих на 15 автобусных маршрутах.

В 1999 году завершено строительство производственной базы для собственных нужд, где осуществляется техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, установка ремней безопасности на автобусы.

Налажены и непрофильные виды деятельности: производства по изготовлению мебели, керамзитовых блоков и металлоконструкций, разливу целебной минерально-столовой воды и безалкогольных напитков.

Еще в 90-е годы ОАО «АвтоВАС» одним из первых в Приволжском федеральном округе разработал и внедрил автоматизированную систему учета процессов диспетчеризации и продажи билетов «АСУ-АВТОВОКЗАЛ».





«АвтоВАС» имеются практически во всех районных центрах, городах и крупных сельских поселениях республики и по праву считаются одними из лучших в России.

Все эти годы коллектив ОАО «АвтоВАС» возглавляет генеральный директор Владимир Кириллович Палеев, талантливый руководитель и умелый организатор, сумевший сплотить команду квалифицированных творчески мыслящих специалистов, способную достичь

самых высоких результатов в организации транспортного обслуживания населения.

Большой вклад В.К. Палеева в развитие автотранспортной отрасли Чувашской Республики и его многолетний добросовестный труд неоднократно отмечен наградами Минтранса России и Правительства Чувашии.

В коллективе предприятия хорошо понимают, что останавливаться на достигнутом нельзя, поэтому на очереди планы по строительству еще одной

Заработанные ежедневным напряженным трудом коллектива средства направляются не только на собственное развитие и благополучие, но и на создание комфортных условий для обслуживания пассажиров и повышение качества и безопасности транспортных услуг. За последние годы проведена реконструкция 8 автовокзалов и автостанций республики. Сегодня современные, стабильно функционирующие, технологически высоко оснащенные автовокзалы и автостанции ОАО



автостанции, освоению новых видов деятельности, внедрение терминалов по продаже билетов на автобусы и много других планов.

Хочется пожелать коллективу ОАО «АвтоВАС» успехов в достижении поставленных целей и дальнейшего поступательного развития!

Валерий Зайцев

## Международная Академия транспорта – юбилейный год, юбилейный конгресс по ИТС

В марте 2013 года Международной академии транспорта исполняется 15 лет.

В современной постсоветской истории это уже значительный период. Сегодня академия объединяет более шестисот наиболее авторитетных ученых и специалистов различных профилей и направлений, имеющих непосредственное отношение к транспорту. Среди коллективных членов академии (около 150 организаций) проектировщики, транспортные строители и эксплуатирующие компании, производители транспортных средств, перевозчики и транспортные операторы-экспедиторы.

С 1999 года академия является базовой организацией государств – участников СНГ по научно-техническому обеспечению развития транспортного комплекса. За 15 лет академия зарекомендовала себя как орган, эффективно взаимодействующий с транспортными министерствами и ведомствами различных государств, крупнейшими международными и национальными организациями и компаниями, ведущими специалистами и учеными в области транспорта.

Одним из приоритетных направлений работы Международной академии транспорта является проведение комплекса организационных мероприятий по внедрению интеллектуальных систем в транспортные комплексы России и стран СНГ. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) как ин-

формационно-коммуникационные системы управления объединяют на основе массива контролируемых данных, поступающих и анализируемых в режиме текущего времени, практически все направления деятельности транспортной инфраструктуры, обеспечивая управление и контроль деятельности, текущее и перспективное планирование, обеспечение безопасности на транспорте, оперативное реагирование на возникающие стандартные и чрезвычайные ситуации на транспорте.

Эффективной площадкой заинтересованного обсуждения вопросов разработки, применения и эксплуатации интеллектуальных систем на транспорте являются организуемые и проводимые Международной академией транспорта российские международные конгрессы по ИТС. Открытый обмен опытом и информацией по ключевым аспектам от проведения научных исследований до создания эффективных систем и их эксплуатации, выработка на основе обсуждения рассматриваемых вопросов предложений по текущему и перспективному применению ИС в транспортном комплексе, городском и региональном хозяйстве – вот те задачи, которые с успехом решаются участниками конгрессов.

В Москве 12–14 марта пройдет традиционный 5-й Российский международный конгресс по ИТС. Одновременно с конгрессом пройдет серия транспортных выставок Exspotraffic, TransCon и INTERtunnel. Среди участников конгресса ведущие



мировые и российские компании в области разработки и практической реализации ИТС: «Транзас», «Аэрокосмические технологии», НИИАС, «Мострансавто», ГТЛК, «Максилог», Kapsch TraffiCom, Ove Arup, SWARCO и другие. Международные и национальные объединения: ITS of America, ITS Italia, ITS Ireland, International Road Federation.

Цель, поставленная перед конгрессом – разработка предложений по формированию национальной стратегии и тактики развития ИТС, выработка практических согласованных действий органов управления и бизнеса по эффективному применению ИТС в городском хозяйстве, транспортном строительстве и транспортном комплексе, на основе обобщения результатов применения и перспектив использования интеллектуальных транспортных систем в России и за рубежом.

Уверены, что нынешний конгресс станет очередным результативным шагом в разработке ключевых направлений развития интеллектуальных систем на транспорте

Виктор Досенко  
Первый вице-президент  
Международной  
академии транспорта

## КРУТОЙ МАРШРУТ

Каждый день кто-то из нас куда-то мчится, спешит по своим делам и определенным маршрутам. И в этой жизненной суете нас поджидает множество опасностей. В том числе и в транспорте, в котором мы едем. Ведь, если раньше при перевозке пассажиров главным принципом было довести их до места назначения целыми и невредимыми, сегодня на первом месте стоит вопрос, пожалуй, о рентабельности маршрута. Пассажиروперевозки стали еще одной золотой жилой для ушлых предпринимателей. Отдельная страница в этой бесславной летописи принадлежит нелегальным маршруткам. Особенно междугородным. Благо, за примером далеко ходить не надо – только посмотрите, что происходит возле центрального автовокзала на улице Маршала Жукова.



### Кошки спят, а мышки пляшут

«Пазики» и «газели» разных мастей заволокли все близлежащие территории возле центрального автовокзала. От желто-белых рядов просто рябит в глазах. Выхлопные газы, перекрытые въезды и выезды на улицах. Дорожной блокаде подвергаются даже территории магазинов и подъезды домов и школ. А в прилегающих дворах и подъездах некоторые граждане приспособили пространство под туалеты. Особенно все это безобразие становится заметным по выходным и праздникам. Происходящее иначе как неконтролируемым кошмаром не назовешь. Местом для парковки становится все, что только

можно под нее приспособить. И людям, живущим рядом с автовокзалом, такому соседству явно не позавидуешь. Сама не раз наблюдала, какие акробатические маневры приходится совершать, чтобы добраться до своего дома между рядами машин. Тут в пору свой «Цирк дю Солей» открывать.

Не лучше обстоит дело и возле самих автовокзалов. Пока женский голос из динамика увещивает пассажиров, что не стоит садиться к неофициальным перевозчикам, поскольку это опасно для жизни и здоровья, ушлые водители поджидают вас прямо на ступеньках. «Грозный...», «Краснодар...», «Моздок...», «Назрань...», «Светлоград...», «Недорого», – подобные выкрики просто-напросто

заглушают «динамичный» голос. И не дай Бог, зазевавшись, вы остановились рядом. Сами не заметите, как под белы ручки вас проводят до «нужной» «газельки».

– Вот это сервис! – восхищенно воскликнет кто-то из читателей. – И какая разница, легал-нелегал, главное – везет.

Формально, может быть, и все равно. Но если смотреть на картину глубже и шире, то становится понятно, что от «черных» маршруточников толку меньше, чем кажется. Во-первых, та же безопасность. Легальные перевозчики перед тем, как выпустить машину на маршрут, обязаны соблюдать соответствие транспорта техническим нормам. А в случае чего – заменить машину запасной. На дворе зима. И у меня, знаете ли, не возникает желание кататься по дорогам на авто с голой резиной. В случае с нелегалами же это вполне вероятно. Во-вторых, если не дай Бог, что-то произойдет, то в случае с незаконными перевозчиками вы будете долго искать ветра в поле и предъявить претензии никому не сможете. Ведь ни о медицинской страховке, ни полисе ОСАГО в данном случае речь не идет. В-третьих, все законные водители перед рейсом прохо-



дят обязательное медицинское освидетельствование. И, как минимум, никто не допустит за руль человека подшофе. Нелегалы же предоставлены сами себе и своей совести. Что из этого получается – смотрите криминальные сводки.

Но это азы. А теперь о менее заметных, но не менее существенных проблемах с нелегалами. Это я о тех же проколотах шинах у законных перевозчиков, словесных перепалках, убытках автовокзалов, которые и живут-то, по сути, благодаря отчисляемым 15% с проданных легально билетов. А ведь требования к ним постоянно ужесточаются: видеокамеры и ограждения поставьте, металлодетекторы закупите, комнату матери и ребенка оборудуйте, столовую организуйте.

– Хотя дело и не в нас все, – говорит директор ОАО «Объединение автовокзалов и автостанций» С. Левшаков. – Обидно за водителей, которые выиграли очень серьезный конкурс, организованный Министерством промышленности, энергетики, транспорта и связи СК, вложили деньги в новый транспорт. И что? Приведу конкретный пример. Когда открывали рейс Грозный – Ставрополь, обязательным условием было, чтобы вокзалы и автобусы были оборудованы камерами видеонаблюдения, продажа билетов осуществлялась строго по паспортам. Все требования мы выполнили. А между тем, в это же время благополучно продолжал параллельно работать незаконный рейс частника. Я вот как считаю: местным властям, прежде чем что-то требовать от официальных перевозчиков, нужно создать для работы подходящие условия.

Иначе получается, что функции чиновников заключаются только в регистрации и согласовании маршрутов.

Кстати, коль уж заговорили о финансах, то незаконные перевозки наносят ущерб и муниципальному бюджету, потому как никаких отчислений за предпринимательскую деятельность в казну не поступает. Учитывая, что у нас априори бюджет дефицитный, и только в прошлом году сотрудники дорожной инспекции взыскали с нарушителей более двух миллионов рублей в казну, тут бы чиновникам всерьез озаботиться насущной проблемой. Когда мы позвонили в Департамент ЖКХ и транспорта, сотрудники отдела пассажирских перевозок, не раздумывая, откристились от проблемы. Мол, безусловно, все это ой-ой-ой как плохо, и город сильно страдает от деятельности «пиратов», но... мы не уполномочены решать данные проблемы. Более того, сами обращаемся к краевым властям, просим навести порядок.

«Отфутболили» нас и сотрудники краевого ГИБДД, где лейт-

мотивом состоявшегося разговора тоже стало: «Не виноватые мы. Положенные проверки осуществляем. Другие же действия не в нашей компетенции».

– Чему вы удивляетесь, – замечает С. Левшаков – Мы вот уже как два года выходим с инициативой к губернатору края о проведении встречи с перевозчиками. Но данную проблему спустили на Министерство промышленности, энергетики, транспорта и связи СК. В прошлом году оно собирало представителей администрации, ГИБДД, транспортной инспекции. Однако конструктивного диалога не получилось, все попеняли друг другу и только. Хотя я недавно был в Липецке, так там проблемы с нелегальными маршрутами не существует. По словам коллег, благодаря действиям муниципальных властей, которые поставили перед собой задачу искоренить их. И выполнили ее.

### Видит око, да зуб неймет

Начальник территориального отдела Госавтонадзора по СК В. Изозимов уверен, что при-



Губернатор Ставропольского края Валерий Зеренков

чина происходящего кроется в отсутствии слаженных действий всех уровней и подразделений власти и служб. И пока не будет выработан системный подход к проблеме, об улучшении ситуации говорить преждевременно.

Но для начала немного официальной статистики. Так, сотрудниками транспортной инспекции в прошлом году на промежутке, начиная от улицы Октябрьской революции и до улицы Артема, было зафиксировано 98 автобусов, осуществляющих междугородные перевозки. Большинство водителей имели нарушения. Но нарушения были разные и относились к разным подведомствам. Другими словами, за что могла наказать одна служба, на то другая должна была просто закрыть глаза.

Как это? Сейчас попробую объяснить.

Из 98 зафиксированных ТС 39 имели лицензию и договоры с Министерством промышленности, энергетики, транспорта и связи СК на осуществление перевозок. По факту придраться сотрудникам транспортной инспекции было не к чему, и перевозки считались бы законными, если бы не один нюанс.

В договоре с краевым Министерством черным по белому написано, где должны стоять

перевозчики, определен паспорт маршрута и расписание движения. То есть заранее решено, откуда и в какое время отправляется «газелька» и где должны садиться в нее пассажиры. Однако на деле на стоянке можно лицезреть только одну машину. Другие же тем временем набирают желающих незамедлительно отправиться в путь-дорогу. Причем, могут собирать как по городу, так и с других стоянок. Это притом, что в договоре предусмотрена ответственность за посадку и высадку в неполюженном месте. Нерадивого предпринимателя можно и рублем наказать, и отобрать лицензию, да только вправе предпринять указанные меры только контролеры от министерства, следящие за исполнением договора. Когда же приезжают они, все нормально и законно, сообщение не нашло подтверждения.

Следующие восемь автобусов работают с лицензией, но без договоров. В краевом законе об административных правонарушениях есть специальная статья, предусматривающая административную ответственность за работу без договора. Буквально месяц назад штрафы были ужесточены с трех тысяч рублей до 30 тысяч. То есть берите и наказывайте. Но опять-таки никто не торопится применять эту норму.

Идем дальше. Шестнадцать из выявленных автобусов были переоборудованы в категорию «В», то есть вместо положенных 15 кресел внутри салона стояло восемь, и «газелька» автоматически превращалась в таксомоторное средство или легковой автомобиль, чья деятельность не подлежит лицензированию, и водитель не обязан иметь

договоры с министерством. Но перед выходом в рейс при желании в салоне всегда могут появиться дополнительные стульчики....

24 автобуса принадлежали частным перевозчикам, работающим под прикрытием «заказных» маршрутов. Ведь сейчас бизнесу дали зеленый свет, и ЧП, прислав в ту же транспортную инспекцию уведомление о совершаемом заказном рейсе и прицепивший соответствующую табличку, может так курсировать хоть каждый день!

– И знаете, ведь доказать, что это регулярный рейс, очень сложно. Ушлые водители оформляют с каждым договор на перевозки. И сами пассажиры стоят горой за таких нелегальных перевозчиков. Потому как они, как правило, для привлечения клиентов снижают стоимость билета на 20–30 рублей. Бабушки воспринимают их как спасителей, – сетует В. Изосимов.

Таким нехитрым способом и методом вычитания из 98 нелегалов осталось 11, не имеющих ни лицензии, ни договора. Получается, всего 10 процентов незаконных перевозок в крае. И что это мы воду баламутим? У нас все в шоколаде!

## Кто виноват, и что делать

Впрочем, по словам моих собеседников, в происходящем есть вина и местных чиновников. Ряд краевых и городских законов создал великолепную платформу для развития нелегального бизнеса.

– Вот, спрашивается, для чего рядом с автовокзалом администрация разрешила открыть парковку, куда становятся преимущественно «газельки». Ведь

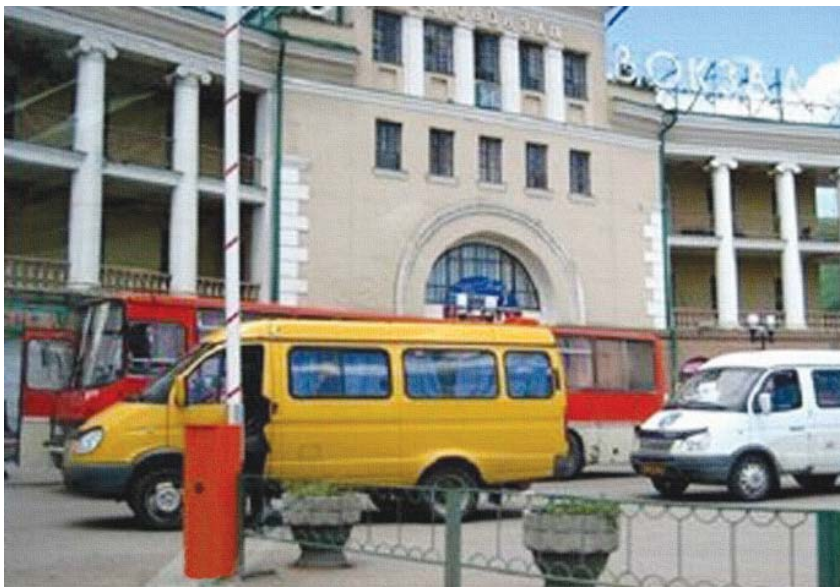


достаточно ввести ограничение, что парковка только для легковых автомобилей, поставить барьерное ограждение, и проблема будет частично решена. Ведь льнут частники обычно поближе к вокзалу в поисках очередных клиентов, – замечает В. Изосимов.

Весьма актуальным приобретением для муниципальных властей оказался бы и эвакуатор. Пока в МУП их нет. Хотя, казалось бы, припарковался водитель в неполюженном месте – машину забрали, и другим неповадно бы было. Авось данный метод помог бы разобратся и с пробками в самом городе.

Между тем, это лишь точечные методы. А на поверхности лежит еще одна проблема, требующая скорейшего разрешения. В крае работает 3179 лицензиатов по пассажироперевозкам, из них 146 – юридические лица, оставшееся большинство – частные предприниматели. Что в этом плохого? Согласно закону о малом бизнесе контролирующие органы, дабы не кошмарить бизнес, имеют право осуществлять проверки новоиспеченных бизнесменов раз в три года. Получается, что если сегодня ты проверил водителя Иванова на соблюдение основных условий, буквально завтра у него начинается новая жизнь под грифом «еду как хочу». Ведь максимум, что светит за непрохождение того же медосмотра, – штраф в три тысячи рублей. Пока суд да дело, он заработает в десять раз больше.

Почему бы не приостановить или аннулировать лицензию? Ни сотрудники ГИБДД, ни транспортной инспекции тоже не имеют на это право. Это пре-



рогатива суда. Причем в строго определенных случаях: 1) если было ДТП и есть погибшие; 2) в ДТП получили ранения пять человек и более. Также заберут лицензию, если водитель работает на транспорте без гостехосмотра.

– Возможно, если бы штрафы не были такими мизерными, да и было больше юридических лиц, нежели ЧП, проблем с «черными» перевозчиками тоже было бы меньше, – предполагают сотрудники правоохранительных органов.

Впрочем, в транспортной инспекции говорят еще об одном факторе, мешающем урегулировать ситуацию, – излишней толерантности мировых и арбитражных судей.

– Мы в 2009 году послали около 50 материалов в суд на приостановление лицензии. И ни одного положительного решения. То же самое по перевозчикам, работающим без лицензии. Там помимо штрафов в 4 тысячи рублей есть такая мера, как конфискация автомобиля. Мы отправили 58 дел с подобной просьбой, во всех случаях последовал отказ. А нам хотя бы один преце-

дент, чтобы другим неповадно было, – мечтает В. Изосимов.

Также справедливости ради отмечу, что все мои собеседники в один голос твердят о готовности решать проблему и необходимости еще одного диалога. Вот только с одним условием: чтобы это был не очередной междусобойчик, где поговорили и разошлись, а присутствовали на встрече и сами водители.

Потому как речь идет не только о финансах. Бог с ними. Это и безопасность края (мало ли кто и с чем может пожаловаться такими рейсами в краевую столицу), безопасность самих пассажиров, в конце концов! Ведь каждая поездка на таком маршруте сродни игре в русскую рулетку на свою жизнь и здоровье. Но все это до первых жертв. Пока, тьфу-тьфу, чтобы не сглазить, обходимся малой кровью. Поэтому и беззаботно садимся в салон, и одобрительно хмыкаем, читая в салоне табличку «пять минут страха, и вы уже дома». Но ведь фартить вечно не может, и куда мы доедем с таким отношением? И доедем ли?

<http://www.guberniya.ru>

## ОПОЗДАЛ? ПЛАТИ

Новая схема взаимоотношений с перевозчиками позволит поднять качество работы общественного транспорта.

Столица готовится к внедрению новой системы взаимоотношений с перевозчиками общественного транспорта. Об этом сообщил на заседании городского правительства замэра по вопросам транспортной политики Максим Ликсутов.

Первыми испытают ее на себе пассажиры автобусного маршрута № 22, связывающего улицы 8 Марта и Автомоторную. Произойдет это в мае, а в сентябре так заработает уже целый сегмент города. В целом Москва перейдет на новую схему по окончании договоров с фирмами-перевозчиками, которые сейчас обслуживают ее. По прогнозу Ликсутова, это случится в середине 2014 года.

Столичные власти связывают с этим большие надежды. Сегодня компании перевозчиков, заключив контракт на обслуживание какого-то маршрута, озабочены лишь своей выручкой. Ходят ли автобусы по расписа-



нию или только в часы пик, их не волнует. Город же проконтролировать работу тысяч машин просто не в состоянии. Поэтому на одних и тех же маршрутах полно и нелегальных перевозчиков, которые буквально дерутся за пассажиров.

При новой схеме конкуренции не будет: на каждом маршруте останется по одному перевозчику. Да и торговать билетами он не будет – деньги за них пойдут городу. И именно город заплатит оптом владельцу автобусов, троллейбусов или трамваев за километры, которые он работает, перевозя горожан. Если же график движения будет срываться или нарушаться требования к комфорту пассажиров, сумма, которая при-

читается фирме по условиям выигранного конкурса, станет меньше. Максим Ликсутов уверен, что такой подход существенно улучшит в Москве качество обслуживания пассажиров в наземном городском транспорте. Причем прежде всего за счет соблюдения графика движения. Да и дороги разгрузит от лишних машин. Именно так произошло во многих странах мира, где эта модель уже хорошо себя зарекомендовала.

Подготовили транспортники и другие новшества для москвичей на 2013 год. В частности, со 2 апреля начнет работать в полную силу новое тарифное меню, когда с одним и тем же билетом можно будет ездить на всех видах городского общественного транспорта. А значит, и в очередях людям томиться не придется. Все это вместе взятое, убежден Ликсутов, укрепит доверие москвичей к общественному транспорту. А значит, еще большая их часть может решиться отказаться в его пользу от личных авто. Такая тенденция в городе наметилась с 2011 года и со временем крепнет все больше.

<http://www.rg.ru>

Любовь Пятилетова



## Перевозчики ответят за качество обслуживания пассажиров и соблюдение графиков рублем

Для повышения привлекательности общественного транспорта была разработана новая схема взаимодействия с перевозчиками наземного пассажирского транспорта. О том, что она собой представляет, на заседании правительства во вторник рассказал глава Департамента транспорта Максим Ликсутов, передает корреспондент «Росбалта».

Основная новация, по словам чиновника, – ответственность перевозчиков, в первую очередь, за выполнение расписания движения, безопасность

и качество обслуживания пассажиров.

«Оплата перевозчиков напрямую будет связана с выполнением графиков движения в соответствии с утвержденным расписанием и стандартами обслуживания пассажиров», – подчеркнул Ликсутов.

Он сообщил, что внедрение новой схемы в 2013 году планируется в три этапа. В мае предлагается запустить пилотный проект на одном маршруте, в сентябре – запустить пилотный сектор, включающий в себя несколько маршрутов, и ближе к концу года развернуть модель на всю территорию города по мере окончания действующих договоров с перевозчиками.

«За счет новых механизмов контроля и оплаты деятельности перевозчиков планируется уменьшить средний интервал

движения наземного городского пассажирского транспорта по городу до 5–7 минут в часы пик, обеспечить точность исполнения расписания и организовать тактовое движение на ряде маршрутов, организовать эффективную систему онлайн-контроля перевозчиков и контроля местоположения автобуса с использованием системы ГЛОНАСС. Распространить действие проездных билетов и льгот на все маршруты общественного транспорта независимо от перевозчика. Снизить нагрузку на улично-дорожную сеть за счет перехода на стандартизированный парк автобусов большей вместимости», – отметил глава ведомства. Причем контракты с перевозчиками, по его словам, теперь будут заключаться на срок до 7 лет.

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

«МЕЖДУНАРОДНЫЙ МУЛЬТИМЕДИЙНЫЙ ПРЕСС-ЦЕНТР “РИА НОВОСТИ”»

# ПАССАЖИРСКИЙ ФОРУМ



МОСКВА

27

МАРТА

2013





## Проезд в междугородных автобусах на Урале подорожает с 1 апреля

Это связано с повышением цен на горючее и введением обязательного страхования ответственности перевозчиков.

Свердловскую область ожидает повышение платы за проезд на междугородных маршрутах. Цены на билеты могут подскочить минимум на 15–20% из-за введения обязательного страхования ответственности перевозчиков с 1 апреля и повышения цен на горючее. «Могут», по-

тому что все будет зависеть от перевозчиков. Как считают на Северном автовокзале Екатеринбурга, бизнесмены работать себе в убыток не будут, а сами транспортники уже начинают тревожиться.

– Мы еще точно не подсчитывали, но уже сейчас можно сказать, что цены поднимутся ощутимо, – рассказал «КП» индивидуальный предприниматель Вячеслав Соколов. Его автобусы ходят по маршруту № 818 «Екатеринбург – Североуральск». – Люди будут возмущаться, но ездить все равно придется. Скоро сядем и начнем обзванивать все страховые



фирмы подряд. Выберем ту, где нам придется платить меньше.

По словам Вячеслава, на затраты по обязательному страхованию накладывается повышение цен на горючее, которое произойдет еще до начала весны.

Возникает вопрос, интересующий многих свердловчан, еще не отошедших от осеннего повышения стоимости проезда в общественном транспорте: подорожает ли проезд в трамвае, автобусе, маршрутке или метро города? В мэрии горожан просят сохранять спокойствие.

– В ближайшие три года повышение стоимости проезда в общественном транспорте не планируется, – заявил «КП» пресс-секретарь администрации Екатеринбурга Денис Сухоруков. – Перевозчики должны были учесть введение обязательного страхования ответственности при внесении прошения в РЭК осенью 2012 года.

<http://www.kp.ru>



Реклама в газете гласила, что до Соль-Илецка можно добраться за 500 рублей. Достаточно лишь прийти на стихийный автовокзал, коих в Уфе уже больше 15, и отправиться в Оренбургскую область. Испытать на себе восьмичасовой путь в «ГАЗели» решил наш корреспондент. Междугородный автобус, обещавший домчать на курорт дешево и сердито, был припаркован прямо у бордюра у универсама «Уфа», мимо двигался автомобильный поток, а пассажиры с огромными сумками невозмутимо толпились на проезжей части.

– Если место останется, с Вас 500 рублей – и садитесь, – с акцентом говорит загорелый мужчина явно азиатской наружности. – А если места не будет, то платите 250 рублей и ежайте стоя. Шофер сообщил информацию об экстремальной поездке дежурным тоном, как будто добираться стоя в «ГАЗели» до соседней области – обычное для многих дело. Пассажиры между тем рассаживались в замызганном салоне выдавшей виды маршрутки: мест, слава Богу, хватило всем. Водитель собрал с отправляющихся по 500 рублей, но никаких билетов не выдал. А потом уселся за баранку и гортанно крикнул: «Эх, прокачу!»



### На пассажира кладут без приборов

Добрались ли эти люди до места назначения живыми, нам неизвестно, поскольку отправляться в столь рискованную поездку наш корреспондент отказался.

Интересно, что езда в переполненной малогабаритной «ГАЗели» на дальние расстояния – вовсе не такой нонсенс, как может показаться. В маршрутке водителя по имени Эшонкул, приехавшего в Башкирию на заработки из Таджикистана, под рядами раздолбанных, неустойчиво закрепленных кресел прячутся... деревянные табуретки. Гастарбайтер возит пассажиров в Мелеуз и Кумертау, а иногда и в Оренбург.

– А табуретки на случай нехватки мест, – поясняет 34-летний Эшонкул. – Ну чтобы снаружи не было видно стоячих пассажиров. Что делать, ехать же всем надо.

Когда-то мужчина трудился в легальной транспортной компании, но потом купил «ГАЗель» и ушел на вольные хлеба. По словам Эшонкула, если самому шабашить, и доход больше, и с

изнуряющими проверками никто не привязывается.

– Каждый день технический и медицинский осмотр, постоянная возня с билетами, – говорит Эшонкул, довольный нынешним положением дел. – А сейчас я сам себе начальник, и почти вся выручка остается у меня. Ну оштрафуют, но все равно заработаю еще.

По всей видимости, этого водителя волнует только собственное материальное благополучие, а не безопасность пассажиров. Потому как невооруженным глазом видно, что «междугородный» автобус давно на ладан дышит, с изношенным газовым оборудованием. Задняя дверь, а по сути аварийный выход, в транспортном средстве заблокирована куском металлической арматуры. Резина старая, а движок издает подозрительный гул. Но такие «мелочи» гастарбайтера не волнуют.

– Ремонт дорого стоит, – рассуждает он. – А мне еще семью на своей родине кормить надо.

Как рассказал начальник управления Росавтодорнадзора по РБ Сергей Мережко, если таких «эшонкулов» поймут на нелегальных перевозках, им грозит

штраф в 3–4 тысячи рублей. Что для них эти деньги, если только с одного рейса нелегалы зарабатывают намного больше?

Во время нашей беседы с водителем-гастарбайтером рядом с автобусом припарковалась «девятка», и Эшонкул, явно нервничая, прекратил разговор. Вытащив из кабины борсетку, водитель сел в машину с тремя крепкими молодыми людьми. Возможно, приехали «контролеры», «надзирающие» за этим криминальным рынком. Таким образом, в этой сфере не только пассажиры остаются незащищенными, но и водители, которые обязаны отстегивать от своих заработков за безопасность. Ушлые парни ведь и колеса проткнуть могут, и монтировкой огреть, да и просто так у бордюра не припаркуешься, значит, есть кому присмотреть, чтобы «чужаки» на халяву не зарабатывали. Схема нелегального извоза проста, а самое главное – малозатратна для перевозчика и, в конечном счете, прибыльна. И терять этот прибыльный рынок никто не собирается.

Свято место пусто не бывает: если в Уфе, как само собой разумеющееся, существуют нелегальные перевозки, значит, у этой сферы есть люди, обеспечивающие нелегалам «крышу». А иначе почему молчат настоящие контролирующие и надзирающие органы?

### Дороги, которые нам...

По работе общественного транспорта в крупных городах судят о возможностях государства. В неразвитых странах на рынке автоперевозок царит вакханалия, маршрутки ездят, как хотят и куда хотят, набивая



в свое нутро максимальное количество людей. Почему подобное происходит в столице Башкирии – большой вопрос. Ведь криминализированный рынок, в том числе и междугородных перевозок, уводит из казны огромные средства. Водители не платят налоги, но явно «перечисляют» средства в «общак», в итоге пострадавшим остается население региона. Нелегальным перевозчикам нет смысла беспокоиться ни о безопасности, ни о комфорте своих пассажиров, а уж тем более обновлять автопарки или тратить на технический осмотр. Главное – урвать деньгу.

– Зато пассажирам удобно, – объясняют нелегалы. – Не нужно тащиться на автовокзал, мы забираем людей фактически от подъезда.

Однако каково приходится жителям близлежащим к стихийным стоянкам домов, когда в их дворах паркуются чадящие автобусы, а детей страшно выпустить из квартиры? Ведь никто не станет спорить, что транспортная отрасль – небезопасная, и установить жесткий

контроль над этой сферой – прямая обязанность государства.

Жительница Уфы Мария Кобзева уверяет, что больше никогда не воспользуется услугами нелегальных перевозчиков. Она, как и многие другие пассажиры, решившие сэкономить на оплате проезда, отправилась в Чишмы на древнем автобусе. На полпути транспортное средство сломалось, и вместо 30 минут Мария Александровна провела в дороге два часа.

– Я первый раз села в такой автобус, и думаю, что последний, – рассказывает Мария Кобзева. – Думала сэкономить деньги, а в итоге потеряла время. Если бы я поехала легальным маршрутом, то мне выдали бы билет, и водитель обязательно бы нас пересадил в другой автобус. А получилось, что пришлось тратить деньги, чтобы уехать на другой машине.

– Конечно, спрос рождает предложение, но, как известно, скупой платит дважды, – говорит начальник управления автодорожного надзора по РБ Сергей Мережко.



Г-н Мережко считает, что сложившаяся ситуация с нелегальными междугородными перевозками стала «настоящей бедой».

– Если пассажир приобретает билет в официальной кассе, то он уже застрахован, – говорит Сергей Николаевич. – А если нет билета, то при поломке автобуса его на другую машину никто пересаживать не будет. А, не дай Бог, авария? То есть, пользуясь такими сомнительными услугами, люди лишаются практически всех прав.

По словам г-на Мережко, в Уфе работают около 700 нелегалов, занимающихся междугородными перевозками.

– Я уверен, что никто из этих пассажиров не пошел бы лечить свои зубы в подвал, где имеется только стоматологическое крес-

ло, – рассуждает он. – Люди бы обязательно обратили внимание на остальные медицинские принадлежности. А почему-то автобус на дальние расстояния они выбирают по принципу «лишь бы колеса были».

Стихийные автовокзалы в Уфе сегодня функционируют сразу во многих точках: уехать по междугородным направлениям можно не только от универсама «Уфа», но и от магазина «Хрусталь», от Центрального и Колхозного рынков, от банка «УралСиб» и аграрного университета. На рынке «Корсо», стадионе «Гастелло», у магазина «Пятерочка» на улице Округа Галле, на остановках «Школа МВД», «Гимназия имени Гарипова», «Фирма “Мир”», «Бульвар Славы», «ДОК» – везде пассажиров поджидают во-

дители, готовые лихо доставить их в любой пункт назначения не только республики, но и страны. А власти будто не замечают проблему.

Понятно, что эти пункты отправления работают нелегально, но у людей, которые доверчиво садятся в желтые маломестные автобусы, не возникает вопросов, прошел ли медосмотр водитель, не выпил ли вчера лишнего, здоров ли он и не употребляет ли наркотики, насколько безопасна его «таратайка», на которой джигит готов гнать за 300–400 километров? Пассажиры «покупаются» на дешевизну поездки, но не задумываются, что могут потерять много больше. Например, собственную жизнь.

<http://kumer-tau.ru>

## КОММЕНТАРИЙ СПЕЦИАЛИСТА

**Редакция журнала взяла комментарий у Тамары Кноль – начальника управления организации пассажирских перевозок – ООО «Русский Автобусные Линии» по поводу деятельности нелегальных перевозок и автостанций-однодневок.**



«Это один из основных показателей нелегального рынка у нас в стране, с которым надо бороться и выявлять недобросовестных перевозчиков, которые организуют автостанции-однодневки и подвергают риску законопослушных пассажиров.

С точки зрения закона, нелегал – это перевозчик, кото-

рый предоставляет услуги без необходимых документов, например, без лицензии или паспорта маршрута (если перевозка осуществляется на регулярном маршруте). При этом практика показывает, что лицензированные перевозчики (по крайней мере, их подавляющее большинство) не пренебрегают требованиями законодательства.

Например, приказ Минтранссвязи в Украине о запрете ночных междугородных автоперевозок автобусами, не оборудованными тахографами, направлены на повышение безопасности этих самых перевозок. Тахограф позволяет определить, сколько времени водитель провел за рулем, сколько отдыхал и с какой скоростью ехал. Если в автобусе находятся два водителя, то такой прибор определяет режим работы каждого из них. Таким образом, государство должно больше уделять внимание организации цивилизованного рынка междугородных перевозок, так как это, прежде всего, сказывается на безопасности пассажиров. Также хочется отметить, что региональные бюджеты не добирают налоги от такой нелегальной деятельности».

## РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ



**Почему нелегальные маршрутки «живут», а государственные — уходят в тень**

Автомобильные пассажирские перевозки все больше уходят в тень. К кассам вокзала иногда не подойти: первыми встречают нелегалы. Они нашли в Беларуси один из самых простых способов быстро разбогатеть и не сесть при этом в тюрьму. По самым скромным расчетам «Салідарнасці» в карманах теневиков оседает около 5 млн долларов ежегодно. Как действуют нелегалы, и почему им не могут помешать — в расследовании «Салідарнасці».

### Районные будни

Утром, подходя к автовокзалу в Бобруйске, ожидаемо встречаю перед входом в здание группу людей. «Минск!», — обращаются ко мне. Молодой мужчина, назовем его Вадимом, указывает на зеленый микроавтобус, стоящий неподалеку.

Конечно, сразу же закрадываются сомнения в законности происходящего. Это аналогично тому, если бы какая-то бабушка зашла внутрь продовольственного магазина и начала бы прямо там торговать своими огурчиками.

К кассам автовокзала не дошел не один я: салон автомобиля уже заполнен.

Отъезжаем, Вадим дважды звонит своим неизвестным товарищам: «Как там, на дороге, нормально?» Судя по реакции, на трассе до Минска гаишников не замечено. Вадим прибавляет скорости. Спидометра не вижу, но мчимся мы лихо. Пассажиры хотят добраться до столицы быстро.

На въезде в Минск приходит время расплачиваться. Как и договаривались, платим по 15 тысяч с человека. Вадим

спрашивает, кому нужны билеты. Из десятка человек руки поднимают только трое.

С остановкой на автовокзале «Восточный» нас доставляют на улицу Кирова — конечный пункт назначения.

Вадим — главный враг цивилизованного порядка пассажирских перевозок, бобруйского и минских автовокзалов. Не имея разрешения на выполнение регулярных перевозок, он фактически действует как альтернатива им, снимая сливки.

### Тихая оккупация

С утра активное движение нелегальных перевозчиков идет не только из регионов в Минск, но и в обратном направлении. Объехав столичные автовокзалы и станции, корреспондент «Салідарнасці» обнаружил, что самым проблемным из них является «Восточный». Здесь нелегалы встречают вас буквально в трех шагах от касс. Бобруйск, Гродно, Могилев... В часы пик ими охвачены самые популярные направления.

Проводив несколько раз странных водителей с пассажирами от вокзала до автомобилей, корреспондент «Салідарнасці» легко узнал, что в основном они паркуются справа от главного входа в вокзал на бесплатной стоянке.

За день наблюдения только с нее отправилось 11 басов и минивенов, к которым водитель подводил, очевидно, не знакомых друг с другом пассажиров.

Аналогичные проблемы с нелегальными перевозчиками и у администрации автовокзала «Московский». Там нелега-

лы стоят у входа в здание вокзала.

– Они паразитируют на нашей деятельности. Люди идут на вокзал под расписание, и они здесь их перехватывают. Причем нелегалы демпингуют! Предлагают на 1–2 тысячи дешевле за проезд, чем мы, а люди сегодня считают каждую копейку, – рассказала «Салідарнасці» начальник отдела перевозок Минского автовокзала Юлия Старовойтова.

Но водители, переманивающие пассажиров на автовокзалах, лишь вершина айсберга нелегальных перевозок. В Минске основные точки отправления нелегалов следующие: улицы Бобруйская и Кирова (фактически альтернатива закрытому на реконструкцию автовокзалу «Центральный»), станции метро «Каменная Горка» и «Могилевская» (поворот Шабаны), остановочный пункт «Карбышева».

С нелегальными перевозчиками можно уехать в Дзержинск, Пуховичи, Логойск, а также более отдаленные Витебск, Пинск, Новополоцк, Слуцк и Солигорск и т. д.

– Нелегалами охвачены все направления по Беларуси. Вас доставят даже в такие небольшие города, как Клецк, Давид-Городок, Верхнедвинск, – сообщили «Салідарнасці» в «Минсктрансе».

Преимущества нелегальных перевозчиков, забирающих клиентов из-под носа автовокзалов и станций, достаточно просты. Гибкость (к расписанию они не привязаны, поэтому пассажиры могут уехать раньше), скорость доставки, более низкие цены (хотя и не всегда).

### Группы теневиков

Масса тех, кого «Салідарнасць» вслед за представителями государственной системы перевозок назвала «нелегалами», неоднородна. Ее условно можно разделить на три группы.

Первая – полные нелегалы. Эти перевозчики не имеют лицензии на перевозки и действуют на свой страх и риск. Например, на «Московском» вокзале корреспондент «Салідарнасці» откликнулся на призыв нелегала поехать до Лепеля. На вопрос о предоставлении билета или чека за проезд тот лишь развел руками.

Вторая группа – таксисты. Один из их представителей постоянно дежурит на «Восточном». Собирает группу из четырех пассажиров: иначе в другой город по цене автобусного билета ехать невыгодно. Имеет автомобильный номер желтого цвета и легко соглашается выдать за проезд чек. Только вот незадача: согласно Правилам автоперевозок пассажиров, утвержденным Совмином, водитель такси обязан, ожидая заказ, находиться в салоне автомобиля.

Третья группа – перевозчики (ИП и ЧУПы), которые имеют полученную от министерства транспорта лицензию на выполнение нерегулярных автомобильных перевозок пассажиров, но выполняют перевозки без заключения соответствующего договора.

То есть легальный перевозчик в регулярном сообщении имеет договор с автовокзалом и отчисляет определенные проценты (в среднем по стране 15%) от продажи билетов. За счет этих средств вокзалы, кстати, живут.

Нелегалы, представленные ИП и ЧУПами, имеют признаки регулярных перевозчиков: постоянные маршруты следования, места посадки и высадки, время отправления. К примеру, стоящие на улице Бобруйской водители работают ежедневно и даже раздают визитки с телефонами.

Как отмечают в «Минсктрансе», первые две группы нелегалов совсем малочисленные, и именно ИП и ЧУПы представляют сегодня 90% теневых перевозок.

### «Нужно искать старшего, иначе сразу же получишь ломик в радиатор»

Доходы и расходы теневиков, имеющих лицензии, несоизмеримы. ИП, имеющий лицензию на пассажирские перевозки, платит ежемесячно единую ставку в 410 тысяч рублей. А зарабатывать он при этом может, по самым грубым расчетам, около 3 000 долларов.

– Вот стоят на улице Бобруйской отец и сын. У них микроавтобус на 16 мест. Они эту ставку максимум за три дня выплатят, выполняя по два рейса в день, – уверяют в «Минсктрансе». – Вы посмотрите, какие машины у нелегалов! От 30 тысяч долларов и больше! Откуда такие деньги?

С ЧУПами, которые платят налоги с доходов, проблема в том, предполагают специалисты, что они не отражают реальные доходы. В отличие от перевозчиков, задействованных в регулярном сообщении на автовокзалах, где скрыть что-либо и не выдать билет пассажиру весьма затруднительно.

– Большинство нелегалов рвутся в Минск из регионов: деньги-то при небольшом ри-

ске шальные. Просто так к ним, к примеру, на улицу Бобруйскую не встанешь. Нужно искать старшего, иначе сразу же получишь ломик в радиатор, – отмечает источник «Салідарнасці» в одной из транспортных компаний.

### Считалка «Салідарнасці»

Как удалось выяснить корреспонденту «Салідарнасці», проезд до Могилева у нелегала стоит 22 тысячи рублей. Возьмем эту цену как среднюю для перевозок из Минска в регионы.

Умножаем 16 мест в микроавтобусе на 22 – получается 352 тысячи. Умножаем эту сумму на 2 (рейс туда и обратно) и коэффициент загрузки 0,7. Получаем доход нелегала в день – 492 тысячи. За вычетом топлива чистый приход – 350 тысяч.

В Минске, по мнению компетентных людей, действуют около 150 нелегалов. Умножаем их число на 350 тыс., а затем на 25 рабочих дней – получаемый доход нелегалов в месяц составляет 1 млрд 312 млн

Доход за год – 15 млрд 600 тысяч рублей или 5 млн долларов!

### Организованная защита

Почему же теневики не заставят покинуть улицы Минска и других городов? Сами по себе сотрудники автовокзалов не имеют никаких полномочий, позволяющих оградиться от сомнительных людей, предлагающих свои услуги потенциальным пассажирам.

– Нашим сотрудникам приходится вступать с нелегалами в перепалку, чтобы хоть как-то отвлечь их от привлечения пассажиров, – рассказала «Салідарнасці» начальник

отдела перевозок Минского автовокзала Юлия Старовойтова.

Что касается рейдов, проводимых транспортной инспекцией, «Минстрансом», налоговой инспекцией и ГАИ, то здесь тоже все непросто. Подходят представители госслужб, к примеру, к перевозчику,зывающему пассажиров ехать на Бобруйск. Он отвечает, что говорит «Бобруйск» просто потому, что ему город этот нравится, ехать туда не собирается. Пассажиры рассказывать представителям государственных органов об оплате проезда тоже не намерены – им бы быстрее уехать.

Проблема еще и в том, что у групп, занимающихся нелегальными перевозками, четко налажена система коммуникаций, они оперативно предупреждают друг друга о проверках и всевозможных рейдах.

В ходе расследования «Салідарнасць» выявила еще одну схему защиты нелегалов от контролирующих служб. Водитель маршрутки из Солигорска в Минск просит пассажиров расплатиться еще в Солигорске, выходит из автомобиля, передает деньги товарищу и только затем отправляется в столицу.

Согласно новому КоАП нелегальных перевозчиков можно наказывать даже конфискацией автомобиля. Но для этого нужно иметь вескую доказательную базу. На деле же, если все доходит до суда, теневики, как правило, отделяются штрафом от 10 базовых величин – при их доходах это чуть ли не копейки.

Еще нелегала могут лишиться лицензии. Но он в две секунды получит новую – опять бегай за ним!

### Игра до первых жертв

Как бы то ни было, очевидно, что при желании соответствующие органы могли бы положить конец нелегальным междугородным перевозкам пассажиров. Почему не очень активно ведет себя налоговая?

Непонятно, почему бездействует и ГАИ: один из главных козырей нелегалов – быстрота доставки. Без превышения скорости многие обойтись в таких условиях не могут. Что мешает проследить путь нелегальных перевозчиков от посадки до конечной остановки?

Но главный недочет в разгуле нелегалов кроется в законодательных дырах. Очевидно, настало время более четко определить понятие нерегулярной перевозки и ужесточить для нарушителей порядка работы получение новой лицензии.

Если никаких мер не принимать и дальше, то уход пассажирских перевозок в тень продолжится. Ситуация ухудшается из года в год, отмечают специалисты. Это может обернуться грандиозной проблемой для цивилизованного, а также социального секторов перевозок, которым будет не на что жить.

Представитель одной из транспортных компаний уверен:

– Эта бесконтрольность будет продолжаться до первого серьезного ДТП. Как только где-нибудь под Осиповичами или Борисовом, не дай Бог, разобьется маршрутка и будут жертвы, вот тогда зашевелиятся...

<http://tavria.info>

## РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ



## Как решить проблему с нелегальными междугородными перевозчиками?

Недавно корреспонденту «Знаменки» довелось стоять на столичном вокзале за билетами. За сорок минут ожидания в очереди несколько раз молодые люди любезно предлагали пассажирам прокатиться в близлежащие и отдаленные уголки страны по привлекательной цене. «Гродно, Лида, быстро, недорого», «Доведем в Бобруйск прямо сейчас», – примерно такие фразы скороговоркой повторяли бомбилы. Услугами нелегальных междугородных перевозчиков пользуются многие из нас. Но во что их деятельность выливается для нашего государства? Законно ли работают «маршрутники»? Чем рискуют пассажиры, выбирая услуги частных перевозчиков? Ответы на эти и другие вопросы искали корреспонденты «ЗН».

### У кого воруют бомбилы?

Вообще таких «маршрутников» можно разделить на две группы – нелегалы и нерегулярщики. Первые вообще-то

немного – всего три-пять процентов от общего числа. Причем эту группу можно разделить на любителей и профессионалов. Первые – те, кто просто по пути к какому-то пункту подбрасывает людей. То есть, едете вы, к примеру, из Минска в Пуховичи и по дороге подвозите тех, кому с вами по пути, взяв с них символическую плату. В принципе, вреда такие водители никому не приносят. А вот профессионалы – это другое дело. Как рассказал начальник управления контроля транспортной деятельности Белорусской транспортной инспекции Владимир Канунников, такие таксисты работают годами по четкой схеме. Многие из них раньше имели лицензию, однако потом лишились ее за те или иные нарушения: непрохождение медицинского осмотра, отсутствие путевых и транспортных листов и т.д.

Основная же группа бомбил – это так называемые нерегулярщики. Это те таксисты, которые работают с лицензией, но

без наличия соответствующего разрешения Министерства транспорта или местных органов власти, то есть осуществляют скрытые регулярные перевозки пассажиров. Действуют они с нарушением требований действующего законодательства. Основной их вред в том, что они вмешиваются в существующую маршрутную сеть, фактически воруют пассажиров у государственных автопарков, а это значит, что последние недополучают регулярный доход. Стоит отметить, что автобусные парки выполняют социальный заказ, их транспорт приезжает даже в самые далекие деревни, чтобы увезти оттуда, к примеру, двух-трех пассажиров. Нерегулярщик же туда не поедет вовсе.

Автовокзалы ежегодно тратят значительные суммы на ремонт здания, на обновление автопарка, а нерегулярщики этими благами пользуются бесплатно.

– Скажите, пожалуйста, на каком основании нелегалы пользуются материальными средствами другого субъекта хозяйствования? – говорит директор Витебского автовокзала Владимир Куделка. – Вот вы попробуйте зайдите в универсам и, к примеру, начните там продавать ковры. Это несанкционированная торговля. Здесь то же самое.

Как заметил руководитель автотерминала, чтобы иметь законное право брать пассажиров на автовокзале, автомобилистам надо заключить с этой организацией договор, а таксисты, которые не подписывали соглашений с автовокзалом, по словам Владимира Куделки, нарушают статью 11.26 КоАП РБ.

## Почему таксисты не хотят работать легально

К слову, подписывать эти соглашения и получать разрешение на осуществление регулярных пассажирских перевозок таксисты не очень-то и хотят, потому что это накладывает определенные обязательства: транспорт уже не может не прийти в определенное время, его ждут пассажиры. Если он не пришел, это ЧП, которое строго проверяется, а у нерегулярщиков такой ответственности перед пассажирами нет.

– Представьте, заказали вы себе место в автобусе на определенное время, пришли в назначенное место, а автобуса нет, – рассуждает Владимир Канунников. – Вы звоните водителю, а он говорит: людей не набралось, рейса не будет, извините. И в результате вы стоите посреди города с сумками.

Выбирая услуги частника, человек может попасть в неприятную ситуацию. К примеру, недавно жительница Полоцка добиралась из Витебска домой на частной маршрутке, соблазнившись на цену – всего 12 тысяч рублей.

– Машина оказалась заполнена меньше чем наполовину, – вспоминает девушка. – И когда мы уже выехали за город, водитель сказал, что везти четырех человек ему невыгодно, предложив пассажирам доплатить по три тысячи рублей. Люди начали возмущаться, говорить, что дальше не поедут. И тогда водитель с неохотой сказал: ладно, пусть будет как есть.

Таксисты утверждают, что стоят на вокзалах, потому что, мол, работать им негде: как

индивидуальный предприниматель человек зарегистрировался, а рабочего места у него нет. Однако эта дилемма вполне решаема: в некоторых городах, например Любани или Борисове, местными органами власти созданы отдельные места для таких водителей.

## Как решить проблему... ...с помощью законов?

Одним из способов решения проблемы Владимир Канунников считает внесение изменений в нормативно-правовые акты, чтобы нелегалы действительно ощущали наказание. В Беларуси предпринимательская деятельность, осуществляемая без регистрации и лицензии, влечет наложение штрафа с конфискацией «орудия» совершения правонарушения. Однако хозяйственные суды идут на эту меру только в крайнем случае, обычно нелегалы получают штрафы, которые порой окупаются за один рейс.

Нерегулярщиков порой тоже лишают лицензий или штрафуют. Правда, чаще наказание они получают за то, за что и обычные водители. А вот доказать, что человек занимается регулярной перевозкой пассажиров, гораздо сложнее. Даже если сфотографировать машину и номерной знак или зафиксировать на пленку, как водитель зазывает людей от касс, вряд ли это станет доказательством вины. Водитель может придумать вполне логичное объяснение: к примеру, встречал на автовокзале родственников, а люди рядом с машиной родственники и есть. А чтобы водителя в чем-то обвинить, нужно еще и

регулярность совершения автоперевозок частником установить.

## ...ВЗЯТЬ И ОТМЕНИТЬ?

Конечно, можно попытаться отменить нерегулярные перевозки, но, как замечает Владимир Канунников, это не выход. Нерегулярные перевозки – нужный вид деятельности, правда, в идеале длительную стоянку и сбор пассажиров не предусматривают. Они нужны, к примеру, для доставки родственников на свадьбу в другой город или перевозки школьников на экскурсию.

## ...ОПТИМИЗАЦИЕЙ ПЕРЕВОЗОК?

Чем привлекают клиентов частники? Более низкими ценами, гибким графиком перевозок, скоростью. К примеру, ехать на рейсовом автобусе из Пинска в Минск нужно пять-шесть часов, так как автобус заезжает даже в самые отдаленные уголки. Частник же довезет вас до столицы за три с небольшим часа. Чьи услуги вы предпочтете? Или, к примеру, последний официальный рейс с Витебского автовокзала в Полоцк отправляется в 20.20, а таксисты предлагают ехать туда и в более позднее время.

Грамотная организация перевозок пассажиров – целая наука, и нам, конечно, негоже советовать специалистам. Но на наш чисто обывательский взгляд, если бы перевозки были организованы чуть-чуть удобнее для людей, то и процент тех, кто пользуется услугами частников, был бы поменьше.

<http://zn.by>

# СитиТрансЭкспо

VI специализированная выставка оборудования и технологий  
для городского пассажирского транспорта

**16 - 19 апреля 2013 г.**  
**Москва, Комплекс Гостиный Двор и**  
**Васильевский спуск**



**Официальная поддержка:**

- Государственная Дума РФ
- Московская городская Дума
- Министерство транспорта РФ

## **Тематические разделы:**

- ▶ Электрический транспорт: трамваи, троллейбусы, метро, легкое метро, скоростной трамвай;
- ▶ Автобусы;
- ▶ Такси: легковые таксомоторы, маршрутные такси;
- ▶ Инфраструктура городского наземного транспорта. Оборудование для сервисных центров;
- ▶ Городской железнодорожный транспорт;
- ▶ Городской воздушный транспорт. Наземная городская авиационная инфраструктура: строительство, эксплуатация;
- ▶ Городской водный транспорт. Речные порты и вокзалы: строительство, эксплуатация;
- ▶ Велосипедный транспорт. Велотранспортная инфраструктура;
- ▶ Запчасти, комплектующие, шины;
- ▶ АЗС, топливо, смазочные материалы;
- ▶ Оборудование для транспортно-пересадочных узлов, парковок, остановок;
- ▶ Информационные технологии на пассажирском транспорте. Оборудование для контроля безопасности пассажирских перевозок;
- ▶ Интеллектуальные транспортные системы управления пассажирским транспортом;
- ▶ Услуги перевозчиков;
- ▶ Лизинг. Страхование;
- ▶ Специализированные СМИ.

В рамках образовательной и деловой программы Выставки:  
конференция, семинары, «Круглые столы» по проблемам внедрения инновационных технологий в развитие инфраструктуры городского пассажирского транспорта, презентации продукции участников.

**Дирекция:**  
**Тел./факс: +7 (495) 580 3028**  
**E-mail: [info@citytransexpo.com](mailto:info@citytransexpo.com)**  
**[www.citytransexpo.com](http://www.citytransexpo.com)**

## СЕВЕРНЫЙ КАВКАЗ

Нальчик избавят  
от избыточной  
транспортной нагрузки

В начале января Глава КБР поручил Правительству Кабардино-Балкарии подготовить предложения, которые позволили бы уменьшить транспортные нагрузки на улицы Нальчика. Тогда Арсен Каноков обратил внимание на то, что держит на личном контроле развитие дорожного хозяйства, так как от его состояния напрямую зависит комфорт и социальное самочувствие жителей республики.

– Технический уровень федеральных и муниципальных дорог должен быть приведен в соответствие с тенденциями роста автомобильного парка и объемов интенсивности движения. Требуют первоочередного решения и проблемы разгрузки загруженных участков дорожной сети, обустройства дорог к новостройкам и подъездов к социальным объектам, устройства уличного освещения, – поставил задачу Глава КБР.

Реализации этого поручения было посвящено совещание, проведенное Председателем Правительства КБР Русланом



Хасановым в минувшую пятницу с участием заинтересованных ведомств.

Подробно обсуждены вопросы открытия в Нальчике двух железнодорожных переездов на пересечении улиц Ашурова (а, возможно, Кадырова) и Суворова, Толстого и Калюжного. Эти меры признаны целесообразными.

В контексте этой проблемы зашла речь и о строительстве двух автовокзалов за пределами города. По мнению представителей Минтранса КБР, такая мера позволит избавить столицу от пребывания в ней порядка двух тысяч единиц автотранспорта ежедневно. Однако у участников совещания все же возникли некоторые сомнения, вызванные, в частности, необходимостью пересадок пассажиров, а также

возможного увеличения стоимости проезда. В связи с этим окончательное решение принято не было.

Обсужден вопрос выбора трассы под строительство автодорожного моста через р. Нальчик в районе с.п. Адьюх. Он очень актуален для жителей с. Нартан и микрорайона «Александровка». Одни испытывают неудобства из-за проблем с транспортным сообщением с новым микрорайоном «Сатаней» и перемещением техники в свои сельхозугодья, другие желают сократить путь к трассе. Изучив два представленных проекта, участники совещания остановили свой выбор на проекте моста, выполненного из металла и имеющего столетнюю гарантию.

<http://news-kbr.ru>







## **АХОХОВ Асланбек Челиматович**

*Дата рождения:* 30.09.1959

*Место рождения:* г. Нальчик

*Образование:* высшее

1981 г. – Московский автомобильно-дорожный институт;

1996 г. – Академия народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации;

1999 г. – Кабардино-Балкарский государственный университет.

*Специальность (квалификация) по образованию:* эксплуатация автомобильного транспорта, государственное и муниципальное управление, юриспруденция (инженер по эксплуатации автомобильного транспорта, магистр государственного управления, юрист), кандидат экономических наук, доктор технических наук

*Классный чин:* государственный советник Российской Федерации 1 класса.

*Государственные награды:*

1996 г. – звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».

*Трудовая деятельность:*

05.08.1976–22.06.1981 – студент Московского автомобильно-дорожного института;

11.09.1981–27.11.1989 – мастер, заместитель начальника отдела, начальник отдела эксплуатации Нальчикского автотранспортного комбината

Кабардино-Балкарского территориального производственного объединения автомобильного транспорта, г. Нальчик;

27.11.1989–05.07.1991 – первый заместитель генерального директора по коммерческой работе Нальчикского грузового автотранспортного предприятия № 2 Кабардино-Балкарского территориального производственного объединения автомобильного транспорта, г. Нальчик;

05.07.1991–05.05.2005 – начальник, руководитель Кабардино-Балкарского республиканского отделения Российской транспортной инспекции – главный государственный транспортный инспектор Кабардино-Балкарской Республики, г. Нальчик;

05.05.2005–16.01.2007 – руководитель Управления государственного автодорожного надзора по Кабардино-Балкарской Республике Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, г. Нальчик;

16.01.2007–02.11.2010 – начальник управления – главный государственный инспектор государственного автодорожного надзора по Кабардино-Балкарской Республике Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, г. Нальчик;

02.11.2010–12.02.2013 – начальник межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Северо-Кавказскому федеральному округу, г. Нальчик.

**12 февраля 2013 года заместителем руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта назначен АХОХОВ Асланбек Челиматович.**



## КАК СДЕЛАТЬ ТАК, ЧТОБЫ СОЧИ В ОЛИМПИАДУ НЕ ВСТАЛ В ПРОБКЕ



Февраль-2013 в календаре подготовки к Олимпиаде в Сочи запомнится как месяц громких отставок. Среди прочих свой пост покинул глава Транспортной дирекции Олимпийских игр (ТДОИ) Николай Лямов, который проработал в этой должности чуть больше трех месяцев. Его кресло занял заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Андрей Жуков. Корреспондент «РБК daily» Валерий Перевозчиков узнал, в каком состоянии он принимает дела за год до начала Олимпиады.

**– Вы сразу согласились на предложение возглавить Транспортную дирекцию Олимпийских игр? Нет у Вас ощущения, что чем ближе февраль 2014 года, тем более рискованным становится участие в этом проекте?**

– У меня нет никаких опасений по этому поводу. И потом, это было даже не предложение, а поручение руководства возглавить Транспортную дирекцию в такой важный момент. Это произошло после требования Владимира Путина удвоить усилия по подготовке к Олимпиаде. Я думаю, с моим приходом стиль работы ТДОИ поменяется. Сейчас мы пересматриваем общую структуру дирекции, уже утверждена новая предельная численность организации – 1294 человека. Меняются задачи и система управления. Все это должно происходить очень оперативно и при этом никак не повлиять на конечные результаты.

**– Какие главные задачи сейчас стоят перед транспортной**

**дирекцией, и какие есть проблемы?**

– Объем грузов снижается, но в любом случае они продолжают прибывать. Есть сформированный план-график на 2013 год, предусматривающий доставку более 11 млн т. Сейчас для нас самая актуальная проблема – завершение строительства логистического транспортного центра. Сроки уже предельные: в марте он должен быть завершен и сдан в эксплуатацию. Помимо этого предстоит разработать и внедрить в Сочи «Комплексную схему организации дорожного движения» (КСОД) и «Автоматическую систему управления дорожным движением» (АСУДД).

**– Сколько будет стоить разработка этой АСУДД?**

– Пока не утверждено техническое задание, и сложно оценить его в денежном эквиваленте. Но, очевидно, дешевле, чем предполагалось ранее.

**– Что подразумевает под собой этот проект?**

– Строительство светофорных объектов, информационных табло, нанесение разметки, установка знаков и т. д., а также разработка программного обеспечения и внедрение системы, которая позволит моделировать движение всего общественного транспорта и пешеходов, а также доставку спортсменов до олимпийских объектов.

**– Сейчас есть полное представление, как будет функционировать транспортная система в период проведения Игр?**

– Концепция транспортного обслуживания гостей и участ-

ников Игр предполагает создание мультимодальной системы общественного транспорта Сочи. Она основана на максимальном использовании возможностей железной дороги и гибко регулируемом автобусном сообщении. Основной пассажиропоток будет перераспределен с автобусных маршрутов на городские электропоезда. Автобусы будут привлекаться в самые загруженные дни. По прогнозам, пиковая интенсивность движения по Курортному проспекту будет составлять до 350 автобусов в час. Это с учетом городского транспорта.

Для увеличения пропускной способности будет изменена организация дорожного движения по центральным автомобильным дорогам и улицам города. Планируется выделение полос общественного транспорта на Курортном проспекте в двух направлениях, на участке федеральной автомобильной дороги Джубга – Сочи на участке от МТЦ «Спутник» до транспортной развязки «Адлерское кольцо». Мы планируем выделить отдельные так называемые олимпийские полосы, доступ на которые будет разрешен только аккредитованному

транспорту, на участке дороги М-27 Адлер – Веселое и на совмещенной автомобильной дороге Адлер – Красная Поляна. Будет изменена схема движения в Имеретинской низменности и поселке Эсто-Садок для обеспечения безопасности проведения спортивных мероприятий. В общем, планов много. Более детально можно будет говорить в июне-июле, когда будет разработана и утверждена «Комплексная схема организации дорожного движения на период проведения Игр».

**– То есть пока нет точных цифр, сколько пассажиров, откуда и куда надо будет доставить?**

– Мы вплотную работаем с оргкомитетом «Сочи-2014». По одним категориям пассажиров такое понимание есть, по другим оно только оформляется. Поэтому окончательно сейчас сказать, какое количество людей посетит Сочи, невозможно. Объединенный операционный транспортный мастер-план постоянно дополняется. По состоянию на сегодняшний день планируются перевозки почти 6 тыс. спортсменов и представителей команд, 12,5 тыс. сотрудников СМИ, почти 75 тыс. рабочего пер-

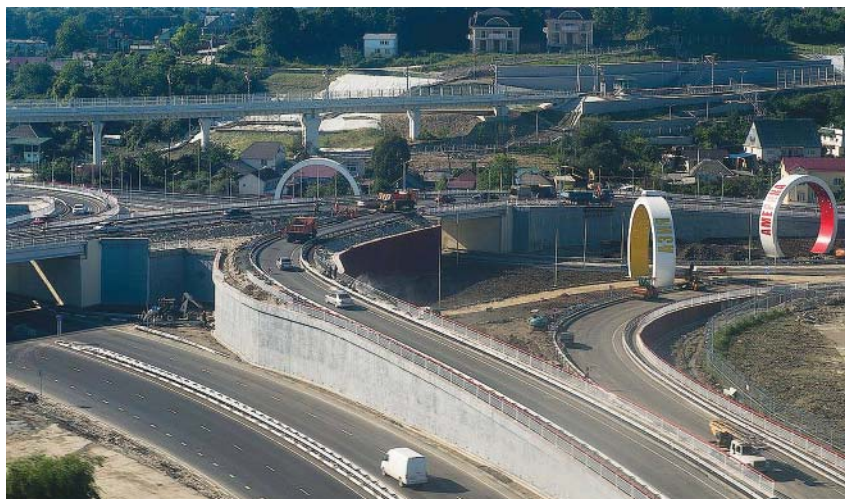
сона и сотрудников служб безопасности, более 350 тыс. зрителей – всего более 500 тыс. гостей и участников Игр. Аналогичные расчеты существуют и для Паралимпийских игр, на которых планируется порядка 140 тыс. гостей и участников. Мы сейчас разрабатываем схемы альтернативной доставки пассажиров в Сочи. Например, если аэропорт не сможет работать по погодным условиям, то гостей и спортсменов надо будет привозить в Сочи из аэропортов Краснодара или Геленджика.

**– Есть ли сложности с логистикой доставки генеральных грузов? Незадолго до Вашего назначения появилась информация о проблемах с определением объемов контейнерных перевозок в Сочи.**

– По результатам прошлого года отставания не наблюдалось. Запланированный объем на январь этого года выполнен на 98%. Так что не видим здесь никаких проблем. Все распределено по видам транспорта. Железная дорога несет на себе львиную долю перевозок. Были снижены объемы доставки автомобильным транспортом из-за плохого эксплуатационного состояния сочинских дорог. Работает Имеретинский порт, налажено стабильное сообщение с Новороссийском. Рисков срыва графиков перевозки олимпийских грузов мы не видим.

**– Какова судьба Имеретинского порта? Будет ли он функционировать в период Олимпиады?**

– Есть такой документ – проект указа президента «Об ограничении судоходства в период



проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 в городе Сочи». В нем говорится, что с 1 августа 2013 года до 6 января 2014 года и с 17 апреля до 1 мая 2014 года порт будет функционировать в обычном режиме, а с 1 мая 2014 года будет переоборудоваться для обслуживания яхт. С 6 января до 7 апреля 2014 года порт будет обслуживать Олимпийские игры.

Сейчас ведется работа над проектом единого указа президента, устанавливающего особенности применения усиленных мер безопасности и при проведении Олимпийских игр. В том числе направлено предложение разрешить заход в акваторию морского порта Сочи судов с грузами для обеспечения Олимпийских игр и осуществления грузовых операций с этими судами у причалов и на рейдовых стоянках морского порта Сочи.

**– Спасет ли Сочи от пробок новая транспортная инфраструктура? Или нужно предпринять какие-то дополнительные меры?**

– Конечно, все дороги и транспортные развязки, которые уже построены или достраиваются, необходимы, в первую очередь, для функционирования города как раз с учетом проведения Игр. Основные перевозки будут осуществляться по Курортному проспекту и участку автомобильной дороги М-27 от Сочи до Адлера и далее до Олимпийского парка или до Красной Поляны.

Для олимпийского транспорта будет изменена схема движения на центральных автомобильных дорогах и улицах Сочи (Курортный проспект, дорога Адлер – Красная Поляна, дороги Имеретинской низменности и Красной Поляны) таким образом, чтобы минимизировать выезд транспорта на вышеперечисленные дороги и улицы. Изменение схем движения

запланировано на вторую половину 2013 года, и к 15 декабря временная схема движения будет полностью введена в действие. После окончания (апрель 2014 года) все дорожные знаки и дорожная разметка, установленные на период Игр, будут демонтированы, и схема организации движения будет приведена в исходное состояние.

**– Чем будет заниматься дирекция после Олимпиады?**

– Предполагается, что до конца 2014 года дирекция будет работать в Сочи, чтобы завершить вывоз некоторых грузов после Игр и передать часть имущества в ведение города как постолимпийское наследие. Рассматривается также возможность задействовать Транспортную дирекцию в подготовке и проведении чемпионата мира по футболу 2018 года.

<http://rbcdaily.ru>

Министерство транспорта РФ и  
агентство "Лига событий" представляют:



ОТРАСЛЕВОЙ СПОРТИВНЫЙ ПРАЗДНИК  
III-ТУРНИР ПО МИНИ-ФУТБОЛУ

**КУБОК  
МИНТРАНСА РФ**

20 АПРЕЛЯ 2013  
МСА стадиона "Локомотив"

Участникам «Кубка Минтранса РФ»  
предоставляется на выбор один из  
двух форматов мероприятия:

1. Пакет «Стандарт»:
  - Турнир по мини-футболу;
  - Турнир по настольному теннису;
  - VIP-турнир по покеру;
2. Пакет «Спартакиада»:
  - Турнир по мини-футболу;
  - Турнир по настольному теннису;
  - VIP-турнир по покеру;
  - Турнир по волейболу;
  - Турнир по дартс;
  - Турнир по шахматам;
  - Семейная эстафета;
  - Перетягивание каната.

По всем вопросам участия необходимо обращаться в оргкомитет отраслевого спортивного праздника

**«Кубок Минтранса РФ»:**

Ивакин Дмитрий, тел.: +7 (963) 694 19 22; e-mail: [SDort@mintrans.ru](mailto:SDort@mintrans.ru)

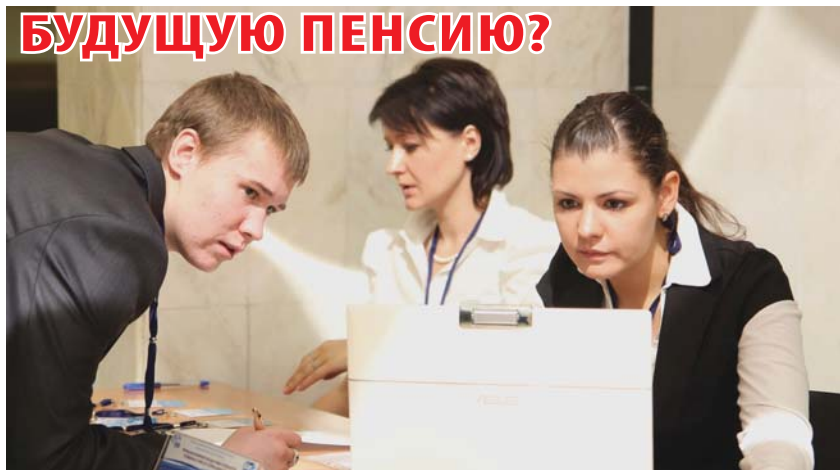
## КАК УВЕЛИЧИТЬ БУДУЩУЮ ПЕНСИЮ?

Меньше года осталось до окончания сроков вступления в Программу государственного софинансирования пенсии. Программа предусматривает поддержку формирования пенсионных накоплений граждан благодаря механизму софинансирования со стороны государства. Суть программы в том, что любой гражданин России имеет возможность увеличить накопительную часть своей пенсии за счет собственных денежных средств при поддержке со стороны государства: на каждую тысячу, внесенную россиянином на свой индивидуальный пенсионный счет, государство добавит такую же сумму, но не более 12 тысяч рублей в год. Программа поддержки рассчитана на десять лет с момента внесения гражданином первого взноса.

По данным Пенсионного фонда России на сегодняшний день количество участников Программы превысило 10 миллионов человек. За все время ее действия они внесли на накопительную часть пенсии более 16 миллиардов рублей.

Чтобы рассчитывать на софинансирование со стороны государства, необходимо вступить в Программу и сделать первый взнос до 1 октября 2013 года.

С января 2014 года вступит в силу закон о перераспределении тарифов накопительной части пенсии. Сегодня за каждого из нас работодатель отчисляет 22% от фонда оплаты труда в Пенсионный фонд России. Мы не замечаем этих денег, потому что работодатель переводит их самостоятельно. 16% от этой суммы идет на выплату теку-



щих пенсий, 6% поступает на формирование накопительной части трудовой пенсии. Накопительная часть – единственная составляющая пенсии, подлежащая инвестированию на этапе накопления в соответствии с законодательством, на которую гражданин может влиять самостоятельно: перевести ее в негосударственный пенсионный фонд или оставить в ПФР. Накопительная часть трудовой пенсии – это ваши средства, которые можно не только пополнять и отслеживать их доходность, но и выбрать наследника на этапе накопления, а значит, создать дополнительную страховку для семьи.

С 1 января 2014 года накопительная часть пенсии тех граждан, которые хранят свои пенсионные накопления в ПФР, по умолчанию уменьшится с 6 до 2%. Если же эти граждане захотят сохранить накопительный тариф в размере 6%, то в течение 2013 года им необходимо подать соответствующее заявление в отделение ПФР, либо перевести свои пенсионные накопления в негосударственный пенсионный фонд. Тем же, кто уже сегодня формирует свои пенсионные накопления в НПФ, никаких заявлений писать не нужно.

С февраля 2012 года НПФ «Норильский никель» является партнером НП «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии». За это время более 500 сотрудников транспортной отрасли доверили фонду управление накопительной частью своих трудовых пенсий, многие из них вступили в Программу государственного софинансирования пенсии.

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

Для получения дополнительной информации обращайтесь по телефону горячей линии: 8 (800) 700-00-51 (звонок по России бесплатный) или в офисы фонда.

Валерий Зайцев



По данным ФСФР за III квартал 2012 года НПФ «Норильский никель» лидирует среди НПФ по выплатам пенсионных накоплений гражданам России. По итогам 2012 года суммарный объем выплат пенсий НПФ «Норильский никель» составил 1023 миллиона рублей.

Сегодня НПФ «Норильский никель» является одним из лидеров пенсионного рынка России, фонд стабильно входит в топ-5 среди негосударственных пенсионных фондов.

НПФ «Норильский никель» на протяжении 19 лет осуществляет деятельность по пенсионному обеспечению и пенсионному страхованию граждан, имея лицензию № 1/2, выданную ФСФР от 27.07.2004.

Объем собственного имущества НПФ «Норильский никель» превышает 54 миллиарда рублей.

Более 1 000 000 человек доверили НПФ «Норильский никель» накопительную часть своей пенсии.

Более 100 000 граждан формируют в фонде дополнительную пенсию.

Почти 17 000 человек уже получают в НПФ дополнительную негосударственную пенсию. Пенсии выплачиваются регулярно, без задержек и сбоев.

НПФ «Норильский никель» обслуживает корпоративные пенсионные программы более 60 предприятий.

Национальное Рейтинговое Агентство присвоило НПФ «Норильский никель» рейтинг «АА» – очень высокий уровень надежности.



По итогам 2012 года НПФ «Норильский никель» стал лауреатом премии «Финансово-экономический олимп» за развитие корпоративных пенсионных программ.

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

