



Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета № 15 (719) 9 – 15 апреля 2012 года



Гражданская авиация

Вызовы, риски, факторы роста

стр. 3



Проблемы и решения

УРФО: рынок автоперевозок

стр. 4



Наука. Образование

МИИТ: трамплин для Ньютонов

стр. 5

В КРЕМЛЕ

Ответственность усиливается

Президент России подписал закон, усиливающий административную ответственность за нарушение правил международных автомобильных перевозок.



Федеральный закон «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 11 Федерального закона «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» принят Государственной думой 16 марта 2012 года и одобрен Советом Федерации 28 марта 2012 года.

Правовой акт приближает уровень российских штрафных санкций к уровню санкций за аналогичные правонарушения в странах Европейского союза. Кроме того, должностным лицам российских таможенных органов и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставляется право применять в качестве меры обеспечения по делу об административном правонарушении задержание принадлежащего иностранному перевозчику транспортного средства в случае обнаружения нарушений правил международных договоров России и требований отечественного законодательства в области транспорта.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ

Определен порядок лицензирования

Правительство РФ утвердило Положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек.



Настоящее Положение определяет порядок лицензирования деятельности по перевозке пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

Лицензирование деятельности по перевозке пассажиров осуществляется Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и ее территориальными органами.

В состав деятельности по перевозке пассажиров включаются следующие работы:

– регулярные перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении;

– регулярные перевозки пассажиров в междугородном сообщении;

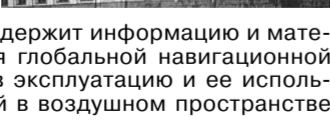
– осуществление деятельности по перевозке пассажиров автомобильным транспортом с грубым нарушением лицензионных требований влечет за собой ответственность, установленную законодательством Российской Федерации.

Лицензионный контроль осуществляется в порядке, предусмотренном Федеральным законом «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля».

В МИНТРАНСЕ РОССИИ

В интересах глобальной навигации

Минтранс России подготовил проект приказа об утверждении Инструкции по использованию ГНСС в гражданской авиации.



Утверждаемая инструкция содержит информацию и материалы по вопросам внедрения глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС) в эксплуатацию и ее использования гражданской авиацией в воздушном пространстве Российской Федерации.

Для определения трехмерного местоположения и времени необходимо получение информации как минимум от четырех спутников. Точность определения местоположения потребителя зависит от точности измерений псевдодальностей от спутников и взаимного расположения (геометрии) спутников, используемых для измерения, говорится в проекте приказа.

Навигационное обслуживание ГНСС обеспечивается с помощью различных комбинаций элементов ГНСС, установленных на земле, на спутниках и/или на борту воздушного судна.

Основными элементами являются GPS и ГЛОНАСС, которые могут использоваться в гражданской авиации как совместно друг с другом, так и самостоятельно.



ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

Исходить из нужд пассажиров

Четкая работа общественного транспорта – вопрос жизненной необходимости

В Рязани состоялось выездное заседание Комитета Госдумы РФ по транспорту, на котором обсуждались состояние и перспективы развития пассажирского автомобильного и наземного электрического транспорта субъектов Российской Федерации. В заседании приняли участие министр транспорта РФ Игорь Левитин, заместитель министра Николай Асаул, депутаты Госдумы, представители региональных органов власти из Москвы, Рязани, Владимира, Тамбова, Липецка, Смоленска, Брянска, Орла, Курска, Пензы, Твери, бизнесмены.

Тема дискуссии была выбрана не случайно. Как сказал министр транспорта РФ Игорь Левитин, развитие пассажирского автомобильного и наземного электрического транспорта (ГЭТ) в крупных городах превышает 80%. Однако за два десятилетия объем перевозок троллейбусами снизился на 74%, а трамваями – на 72%. Сегодня городской электрический транспорт осуществляет перевозку пассажиров в 114 крупнейших городах России, на городских маршрутах работают 20 тыс. единиц троллейбусов и трамваев. Такие цифры привел председатель совета ООО «ГЭТ», генеральный директор ЗАО «Тролза» Павел Берлин.

«Надо обратить пристальное внимание на ГЭТ, потому что даже в рамках программы финансирования в 2009–2010 годах из 30 млрд рублей федеральных субсидий средства на обновление ГЭТ составили чуть более 1,5 млрд рублей. Более того, с 2011 года обновление ГЭТ вновь легло на плечи муниципалитетов, не способных обеспечить необходимый объем финансирования, в результате чего объемы производства сократились более чем в 3 раза. Нужны федеральные целевые программы, направленные на укрепление инфраструктуры ГЭТ», – подчеркнул Павел Берлин.

В господдержке нуждаются не только перевозчики, но и отечественные производители наземного электротранспорта. Достаточно сказать, что в 2011 году российскими предприятиями произведено около 400 троллейбусов

и трамваев, – это самый низкий показатель за последние годы, всего лишь 2% от действующего парка. Учитывая, что в эксплуатации по-прежнему находятся более 65% троллейбусов и 80% трамваев, полностью выработавших свой ресурс, – это капля в море.

С проблемами городского пассажирского автомобильного транспорта гости ознакомились, посетив МУП «Рязанская автоколлонта № 1310» – старейшее предприятие Рязани, основанное еще в 1935 году. Это большое транспортное предприятие, одно из лучших в городе, но и здесь своих проблем хватает.

Как говорит директор предприятия Николай Воронин, средний возраст водителя – 45–60 лет, зарплата в среднем – 17–19 тыс. рублей, что значительно ниже, чем у коммерческих перевозчиков. В настоящее время предприятие испытывает настоящий кадровый голод: вакантных 76 мест водителей автобусов, 90 – кондукторов.

В ходе посещения автопредприятия я разговаривал с генеральным директором ОАО «Пассажирское автотранспортное предприятие № 3» Курска Евгением Дергуновым. Возглавляемое им предприятие обслуживает 38 маршрутов на пригородных и междугородных направлениях, а также 7 садово-городных маршрутов. Автобусный парк состоит из 87 автобусов, в штате – 200 человек, из них 118 – водители автобусов. «На нашем предприятии подвижной состав изношен на 68–70%. Есть ремонтная база полного цикла. Мы полностью, до рамы, срезаем автобусы и самостоятельно делаем ремонт, причем все ремонтные работы у нас сертифицированы. На содержание своей базы мы тратим 6–7 млн рублей в год», – говорит Евгений Дергунов. – Берем автобусы в лизинг, но с огромным трудом. В 2009 году по национальной программе по-

лучили 15 автобусов на общую сумму 46 млн рублей, из которых 15 млн 243 тыс. рублей – это наши средства. Обновление парка позволило нам сократить затраты на ремонт в 2009–2010 годах на 3 млн рублей».

Касаясь проблемы безопасности, Евгений Дергунов сказал: «Мы посчитали, что предпочтительно нужно 30 млн рублей, чтобы выполнить все требования Федерального законодательства по обеспечению транспортной безопасности и безопасности дорожного движения (проведение категорирования и оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, реализация планов мероприятий по оценке уязвимости объектов, а также внедрение системы ГЛОНАСС и тахографов). Я с уверенностью говорю: ни одно пассажирское транспортное предприятие не сможет все обеспечить, перевозчики не в состоянии реализовать эти меры на практике по финансовым причинам».

Старение парка, низкие тарифы на перевозку, невозможность взять кредит из-за высоких процентов, низкая экономическая эффективность – вот лишь часть проблем, характерных для всех автотранспортных предприятий. Евгений Дергунов считает, что «принятие отраслевых нормативно-правовых актов, создание доступных финансовых схем для лизинга, кредитование и обновление 10% парка ежегодно, приведение парка автотранспорта в соответствие с местными условиями оказания транспортных услуг, разработка технических условий, направленных на повышение безопасности, экономичности и комфортабельности транспортных средств, сертификация производственной базы автотранспортных предприятий независимо от форм собственности, консолидация усилий перевозчиков и власти позволят создать нормальные

условия и нормальную конкуренцию в транспортной отрасли».

Но вернемся на рязанскую землю. По словам министра транспорта и автомобильных дорог Рязанской области Шауката Ахметова, в сфере регулярных перевозок пассажиров на протяжении последних лет происходит резкое снижение объемов транспортной работы, особенно в сельской местности: «На фоне увеличения себестоимости эти перевозки принимают все более выраженный социальный характер и требуют все большей бюджетной финансовой поддержки. В Рязанской области впервые в 2012 году было принято решение о компенсации убытков от перевозок пассажиров по регулярным маршрутам внутримуниципального сообщения в размере 35,8 млн рублей. 206 млн рублей из областного бюджета заложены в текущем году на компенсацию убытков перевозчиков при перевозке граждан льготной категории».

Однако принимаемые меры недостаточны для стабильной работы городского автомобильного и наземного электрического транспорта, считает Шаукат Ахметов: «Актуальной является проблема законодательного урегулирования сферы организации транспортного обслуживания населения. Если гражданско-правовые отношения между перевозчиками и потребителями транспортных услуг (пассажирами) в той или иной степени урегулированы Уставом автомобильного транспорта и Правилами перевозок пассажиров, то административно-правовые отношения между перевозчиками и государственными муниципальными органами, на которые возложены полномочия по организации транспортного обслуживания населения, на федеральном законодательном уровне не урегулированы».

Окончание на 2-й стр.

СОТРУДНИЧЕСТВО

Достигнуты договоренности

В Баку состоялись переговоры российской делегации по вопросу состояния мостового перехода через реку Самур на пунктах пропуска «Яраг-Казмаляр» и «Самур».

Российскую делегацию возглавлял министр транспорта РФ Игорь Левитин. В состав делегации входили представители министерств, ведомств и организаций.

В рамках визита российской делегации состоялась встреча Президента Азербайджана Ильхама Алиева и министра транспорта РФ Игоря Левитина. В ходе встречи было подчеркнуто успешное развитие отношений между двумя странами в различных областях, в том числе в транспортной сфере, отмечена важность дальнейшего расширения сотрудничества в этой области.

На переговорах по вопросу состояния мостового перехода через реку Самур было отмечено, что функционирующий в настоящее время мост через реку Самур в районе пунктов пропуска через российско-азербайджанскую государственную границу «Яраг-Казмаляр» (Россия) и «Самур» (Азербайджан) является ключевым звеном транспортной системы, обеспечивающей перевозку грузов автомобильным транспортом между Россией и Азербайджаном.

Стороны пришли к заключению о необходимости проведения ремонтных работ по восстановлению габаритных параметров и несущей способности существующего мостового перехода для движения транспортных средств и пешеходов. Предварительно специалистами был проведен осмотр его технического состояния. В то же время, учитывая неудовлетворительное состояние мостового перехода, ограниченную пропускную способность, а также в целях полного и бесперебойного обеспечения растущего объема грузоперевозок на данном участке стороны пришли к мнению о необходимости строительства нового моста в районе пунктов пропуска «Яраг-Казмаляр» – «Самур».

Достигнута договоренность о создании экспертных групп для реализации решений по ремонту существующего и строительству нового моста через реку Самур. Кроме того, стороны договорились ускорить подготовку к подписанию проекта межправительственного соглашения по ремонту существующего мостового перехода и подготовить проект межправительственного соглашения по строительству нового моста в районе пунктов пропуска «Яраг-Казмаляр» – «Самур».

На период ремонта моста при необходимости пропуск грузовых транспортных средств может осуществляться через пункты пропуска «Ново-Филия» (Российская Федерация) – «Ширвановка» (Азербайджан). Российская и азербайджанская стороны подтвердили стремление к дальнейшему развитию отношений в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

По сообщениям наших корреспондентов

ЧИТАЙТЕ НА БУДУЩЕЙ НЕДЕЛЕ

Актуальное интервью
Дороги в будущее: на главном направлении

Обратная связь
Читатель наблюдает, размышляет, негодует...

