

ПРО ВСЕ ДВИЖЕНИЕ

17 НОЯБРЯ 2011 г. № 21 (54)

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ, ГАУ «УПРАВЛЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК»

Новый вектор развития

15 ноября губернатор Павел Ипатов лично представил коллективу министерства транспорта и дорожного хозяйства Николая Годунова, нового главу ведомства

Мероприятие было традиционным по своему формату и весьма лаконичным. Губернатор поблагодарил Ивана Панкова, возглавлявшего отрасль на протяжении двух лет, за грамотную и плодотворную работу и дал самую высокую оценку профессионализму экс-министра. Помимо этого, глава региона тезисно озвучил основные проблемы отрасли, решением которых займется теперь Николай ГОДУНОВ.

В частности, губернатор подчеркнул, что сложный экономический период и отсутствие должного финансирования стали первопричиной большинства трудностей в дорожно-транспортном комплексе. Также он отметил, что по результатам посещения им районов области жалоб на транспортное обеспечение и работу государственных автотранспортных предприятий практически не бывает, а вот замечания по неудовлетворительному состоянию дорог звучат во всех без исключения населенных пунктах, и оставлять их без внимания региональная власть не может. Долгие годы средства на ремонт дорог выделяли по остаточному принципу, но теперь эта практика уходит в прошлое, как отметил Павел Ипатов. По его словам, конструктивно подойти к решению актуальной для области проблемы позволят федеральные, региональные и муниципальные целевые программы. Еще больше надежд вселяет создание с января 2012 года региональных дорожных фондов, средства из которых будут поступать дорожникам.

Заместитель председателя правительства Александр Стрелюхин в свою очередь выразил надежду, что в следующем году министерству удастся добиться существенных подвижек и в решении проблем транспортной сферы. Он напомнил, что всем транспортным предприятиям предстоит «защитить» свои расходные статьи



и обосновать необходимость повышения стоимости проезда в общественном транспорте в региональной комиссии по тарифам. Как подчеркнул Александр Стрелюхин, оптимизация расходов и применение новых, современных технологий являются залогом эффективной деятельности для перевозчиков.

Новый глава дорожно-транспортного ведомства Николай Годунов, приветствуя

коллектив министерства и представителей крупнейших подведомственных предприятий, заметил, что комплекс дорожных и транспортных проблем ему хорошо знаком и в их решении он может положиться на опытных и профессиональных руководителей предприятий. Как выразился Николай Годунов, решать эти самые проблемы будет намного проще, тем более, что Ивану Панкову удалось заложить надежную основу для дальнейших перемен и наладить продуктивное взаимодействие между дорожными и транспортными предприятиями.

Собственное видение перспектив отрасли у Николая Годунова, безусловно, есть, да и времени на адаптацию в новой должности ему потребуется не так много. С дорожно-транспортным комплексом он хорошо знаком, и опыт административно-управленческой работы у него солидный. На счету нового главы регионального минтранса

два высших образования и ученая степень. В 1975 году он окончил Саратовский политехнический институт по специальности «Строительные и дорожные машины и оборудование», получил квалификацию инженера-механика, а в 1982 г. – Саратовский экономический институт по специальности «Планирование народного хозяйства» с присвоением квалификации – экономист. В 1997 г. окончил заочно аспирантуру и защитил кандидатскую диссертацию, в июле 2010 г. стал доктором технических наук.

В его послужном списке такие должности, как инженер, начальник производственно-технического отдела, директор. Трудился в агропромышленном и строительном комплексе, возглавлял производственно-коммерческое предприятие. С 2006 по 2010 занимал должность главного государственного инспектора гражданской службы РФ – начальника Управления государственного автодорожного надзора по Саратовской области. Затем возглавлял департамент

транспорта и связи г. Москвы. Николай Годунов является государственным советником Российской Федерации 3 класса.

Новый министр, по его собственному признанию, с оптимизмом смотрит в будущее, поскольку уверен, что создание дорожных фондов позволит, наконец, сдвинуть с мертвой точки извечный дорожный вопрос в нашей области. Не пугает его и такой грандиозный проект, как строительство нового аэропорта – Николай Годунов считает его весьма интересным, он убежден, что у нашего региона есть все возможности для его успешной реализации в жизнь. Обращаясь к коллективу, он пообещал поддержку инициативным и ответственным специалистам, подчеркнул: «С такими сработаемся!» – обещая, в свою очередь, быть примером безукоризненного выполнения прямых профессиональных обязанностей.

Новый этап в развитии дорожно-транспортного комплекса Саратовской области стартовал!

Влада ЗОРИНА

Расписание движения автобусных маршрутов регулярных перевозок пригородного межмуниципального и междугородного сообщений (по состоянию на 1 ноября 2011 года)

№ маршрута	Наименование маршрута	Протяжность маршрута, км	Время рейса, ч	Режим работы	Время отправления							
					от начального пункта			от конечного пункта				
АВТОВОКЗАЛ												
АВТОВОБУСНЫЕ МАРШРУТЫ РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ												
231	Саратов - Корсаковка	57,5	1,67	ежедн.	7-30	12-30	16-30		9-30	14-30	18-30	
233	Саратов - Хлебновка	57,0	1,67	ежедн.	6-10	10-30	14-30		8-10	12-30	16-30	
283	Саратов - Синенькие	62,0	1,67	ежедн.	6-10	17-00			8-00	18-50		
285	Саратов - 15 Лет Октября	61,0	1,67	ежедн.	6-35	16-30			8-20	18-30		
291	Саратов - Сбродовка	49,0	1,33	ежедн.	6-30	16-20			8-00	17-50		
349	Саратов - Ягодная Поляна	63,0	1,92	пн., пт., сб., вс.	11-45 пн., пт., сб., вс.	17-55 пн., пт., сб., вс.			6-00 пн., пт., сб., вс.	14-50 пн., пт., сб., вс.		
454	Саратов - Сокур	69,0	1,50	ежедн.	11-10 сб. вс.	17-40			5-50	15-00 сб. вс.		
АВТОВОБУСНЫЕ МАРШРУТЫ РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ												
504	Первоцелинный - Саратов	395,0	7,50	ежедн.	5-30 кр. ср.				15-00 кр. вт.			
506	Саратов - Новозаволжский	399,0	7,50	ежедн.	16-10				6-30			
544	Декабрист - Саратов	212,0	5,00	ежедн.	5-00 кр. вс.	7-30 вс.			13-30			
548	Саратов - Самойловка (ч-з Святославку)	259,3	5,00	пн.	17-20 пн.				5-00 пн.			
566	Саратов - Кузнецк	286,0	4,66	ежедн.	7-00				12-30			
599	Александров Гай - Саратов	275,0	5,10	ежедн.	4-30	7-30	11-00	14-00	11-30	12-45	14-00	16-30
601	Аткарек - Саратов	100,0	2,00	ежедн.	8-00 кр. вс.	9-00	17-00		6-10	11-00 кр. вс.	13-50	
602	Балаково - Маркс - Саратов	172,1	4,08	ежедн.	5-50 14-50	6-50 17-00	8-00	11-15	9-15 15-30	11-50 17-00	12-30 20-35	14-15
602 П - Э	Саратов - Балаково	172,1	3,8/4,1	ежедн.	11-20				16-40			
602 Э	Балаково - Саратов	167,0	3,83	ежедн.	5-10 13-20 пт. 19-20	8-40 14-00	11-50 15-30	12-30 16-00	5-30 17-50	10-20 18-20	12-00 18-50 пт.	13-45 19-30
603	Балашов - Саратов	219,0	4,50	ежедн.	6-00 11-00 16-40	6-40 12-45	8-30 14-10	9-50 14-50	7-00 12-30 17-00	8-50 13-30	9-50 14-40	11-10 16-10
604	Балтай - Саратов	146,1	3,00	ежедн.	7-00	10-20	14-00	18-00	7-20	9-20	12-00	16-00
607	Б. Карабулак - Саратов	109,8	2,28	ежедн.	6-00 14-20	8-30 18-00	10-30	13-10 пт., сб., вс.	6-40 16-45 пт., сб., вс.	11-00 17-50	13-10	14-25
608	Аркадак - Саратов	260,0	5,00	ежедн.	5-55				14-45			
609	Вольск - Саратов	149,0	3,40	ежедн.	6-30 10-20 15-00	7-00 12-00 17-00 вс.	8-30 13-10 18-00	9-30 13-30 пт.	7-00 15-00 18-20	12-00 16-20 20-30 вс.	13-00 17-10	14-00 17-30 пт.
610	Саратов - Воскресенское	117,8	3,50	ежедн.	6-45	17-00 вт. ср. чт.			6-00 вт. ср. чт.	12-00 кр. вс.	16-20 вс.	
610-А	Саратов - Кошели - Воскресенское	166,8	4,90	пн. пт. сб. вс.	17-00 пн. пт. сб. вс.				6-00 пн. пт. сб. вс.			
611	Дергачи - Саратов	239,0	4,50	ежедн.	5-45 16-05	8-00	10-30	17-00	7-10 17-10	11-30	14-30	15-35
612	Духовницкое - Балаково - Маркс - Саратов	289,0	6,40	ежедн.	8-00	16-00			6-50	13-30		
614	Ершов - Саратов	192,0	4,80	пт.	12-40 пт.				18-20 пт.			
614 Э	Ершов - Саратов	192,0	3,80	ежедн.	6-45 13-30	8-40 16-30	9-20	11-45	7-20 16-30	12-15 17-15 кр. вс.	14-50 вс. 18-20 кр. пт.	15-20 19-00 пт.
615	Ивантеевка - Саратов	301,9	5,25	ежедн.	5-00	6-00	7-00		11-30	14-40	15-45	
617	пос. Каменский - г. Саратов	117,0	2,50	вт., вс.	15-00 вт., вс.				9-00 вт., вс.			
618	Калининск - Саратов	123,0	2,50	ежедн.	7-00	10-00	14-00		10-50	13-50	18-10	
621	Красноармейск - Саратов	81,0	2,00	ежедн.	6-00 10-00 14-50	7-00 кр. вс. 11-30 15-40	8-00 12-40 16-40 кр. вт., чт.	9-00 кр. вс. 14-00	8-25 12-00 кр. вс. 16-20 кр. пн., пт.	9-20 13-00 17-20	10-15 кр. вс. 14-00 пн. 18-05	11-00 15-00 19-00 кр. вт., чт.
622	Красный Кут - Саратов	139,0	3,00	ежедн.	6-00	11-00	15-30		11-00	15-20	19-10	
623	Лысье Горы - Саратов	93,0	2,08	ежедн.	6-00	10-00	14-00		9-40	14-25	17-10	
624	г. Маркс - г. Саратов	72,4	2,00	ежедн.	6-00 кр. вс. 11-40 15-50	6-45 14-20 вс. 17-00 вс.	8-00 кр. сб., вс. 14-45 17-50 вс.	8-35 15-00 пт.	6-15 14-00 кр. сб., вс. 19-20 вс.	8-40 кр. вс. 14-50 20-25 вс.	9-30 17-30 пт., вс.	12-20 18-15
626	Н. Бурасы - Саратов	80,0	2,00	ежедн.	6-00	10-00	14-00	17-10	6-30	10-00	12-50	17-30
627	Новоузенск - Саратов	228,0	4,50	ежедн.	5-00	10-20	14-00	16-00	8-10	9-30	15-30	18-00
629	Саратов - Песчанка - Оркино	97,0	2,50	ежедн.	10-30 сб. вс.	17-00			6-00	13-30 сб. вс.		
630	Саратов - Пенза	233,0	4,20	ежедн.	7-20	8-10	9-00	11-45	14-00	16-10	15-30	17-30
631	г. Саратов - р.п. Турки	286,0	6,00	ежедн.	10-30				10-00			
631-С	Турки - Саратов	250,0	5,50	ежедн.	5-30				16-00			
632	Саратов - Петровск	109,0	2,33	ежедн.	6-25 11-25 16-30 пт.	8-00 13-10 17-15	9-35 кр. вс. 13-50 18-20	10-40 кр. вс. 15-30 18-40 вс.	6-00 кр. вс. 11-00 16-00 вс.	7-00 кр. вс. 12-00 17-00	8-00 13-30 17-30	9-45 15-00
633	Саратов - Питерка	178,0	4,00	ежедн.	8-00	15-45			5-00	15-00		
634	Пугачев - Саратов	259,9	5,75	ежедн.	5-30	7-00			13-15	15-00		
634-А	Саратов - Пугачев (ч/з Березово)	259,9	5,67	ежедн.	6-20	7-30	15-55		8-45	13-30	16-00	
635	Саратов - Ровное	110,0	3,40	ежедн.	8-45	10-40	12-40	16-40	5-30	10-00	12-40	16-30
636	Романовка - Саратов	263,0	5,92	ежедн.	6-05	14-45			8-15	15-15		
637	Саратов - Самойловка	207,0	4,50	ежедн.	7-55	16-20			6-40	14-00		
638	Ключи (Лысогорский район) - Саратов (ЦКР)	76,5	2,05	пн. пт.	6-00 пн.	7-00 пт.			14-15 пн. пт.			
ул. Радищева												
236	Саратов (ул. Радищева) - Волжские Дали	21,0/20,3	0,83	ежедн.	6-20 16-20	8-00 18-20	11-30	14-40	7-10 17-10	8-50 19-10	12-20	15-30
243	Саратов (ул. Радищева) - с. Усть Курдюм	20,6/20,9	0,83	ежедн.	5-50 15-30	7-40 17-40	9-50	13-50	6-40 16-20	8-30 18-30	10-40	14-40
243 т	Саратов (ул. Радищева) - с. Усть Курдюм (Пляж)	22,4/22,7	0,75/0,92	ежедн.	6-10 7-20 9-00 10-50 12-10 14-10 15-20 17-00 18-45 20-30	6-25 8-00 9-20 11-10 12-30 14-25 15-55 17-20 19-10	6-45 8-20 10-10 11-30 12-50 14-40 16-20 18-05 19-30	7-00 8-40 10-30 11-50 13-10 15-00 16-35 18-30 20-10	6-55 8-05 9-45 11-35 12-55 14-55 16-05 17-45 19-30 21-15	7-10 8-45 10-05 11-55 13-15 15-10 16-40 18-05 19-55	7-30 9-05 10-55 12-15 13-35 15-25 17-05 18-50 20-15	7-45 9-25 11-15 12-35 13-55 15-45 17-20 19-15 20-55
391	Саратов (ул. Радищева) - с. Долгий Буерак	15,5/15,8	0,75	ежедн.	6-15 15-15	7-45 16-45	9-35	11-05	7-00 16-00	8-30 17-30	10-20	11-50
810	Саратов - Нижний Новгород	649,0	12,67	ч-з день	18-50 ч/з день				18-35 ч/з день			
865	Саратов - Рудня	237,0	5,50	ежедн.	6-40				13-00			
884	Саратов - Палласовка	253,0	5,10	ежедн.	15-40				6-00			
887	Саратов - Пятигорск	1181,0	22,80/23,90	ч-з день	13-30 ч-з день				9-30 ч-з день			
1259	Саратов - Уральск	475,0	11,50	ч-з день	10-00 ч-з день	13-40 ч-з день			4-00 ч-з день	7-00 ч-з день		

ОСТОРОЖНО! ДЕТИ!

Дорожно-транспортное происшествие со смертельным исходом – всегда повод для серьезных разбирательств, тем более, если в аварии погибли дети. Самым тщательным образом эксперты изучают причины трагедии, и еще более детально планируется перечень превентивных мер, которые должны исключить подобные ситуации в будущем.

По итогам 10 месяцев текущего года на территории области произошло 224 ДТП с участием детей. Снижение показателей по сравнению с предыдущим годом не столь существенное, как хотелось бы, – всего 2%. 69 ДТП случились из-за несоблюдения правил дорожного движения самими детьми. В общей сложности погибли 12 человек, 197 получили ранения.

Авария, которая произошла 29 октября на Усть-Курдюмском тракте, отличается от прочих тем, что в ДТП попал целый микроавтобус со школьниками, причем эта поездка проводилась с нарушением всех действующих норм и правил. Водитель легковой автомашины ВАЗ-21099 наехал на стоящую на той же полосе движения машину ВАЗ-21053, которая в разрешенном месте собиралась совершить разворот налево. Эту машину выкинуло на полосу встречного движения, где произошло столкновение с автомобилем КамАЗ с автоцистерной для перевозки дизельного топлива. Грузовик, в свою очередь, выехал на полосу встречного направления, где столкнулся с движущимся во встречном направлении пассажирским автобусом Hyundai.

Этот самый автобус перевозил учащихся балаковской школы, которые направлялись в Саратов на представление в



цирк. Кроме водителя, в автобусе находились 18 человек, дети в возрасте 7–12 лет и двое сопровождающих. ДТП произошло в светлое время суток на участке дороги с сухим асфальтовым покрытием без повреждений, с нанесенной горизонтальной разметкой.

Автобус не был школьным, то есть не был оборудован в соответствии с требованиями и даже не работал на межгороде, а потому не имел ремней безопасности. О планируемой поездке не уведомили ни отдел по образованию, ни территориальный отдел ГИБДД. Родители организовали поездку по собственной инициативе и не учли тех обязательных моментов, которые могли обезопасить детей. Во многом это и стало причиной того, что две ученицы 6 класса погибли, а остальные дети были госпитализированы в медучреждения Саратова с травмами разной степени тяжести.

ВНЕОЧЕРЕДНОЙ ИНСТРУКТАЖ

В связи с этими трагическими событиями руководством министерства транспорта и дорожного хозяйства и ГАУ «Управление пассажирских перевозок» было принято решение о проведении внеочеред-

ного совещания-инструктажа для руководителей и сотрудников автотранспортных предприятий области, ответственных за безопасность пассажирских перевозок.

Несмотря на то, что автобус, следовавший с детьми из Балакова, не являлся рейсовым и не относился ни к одному из подведомственных министерству предприятий, ужесточить меры по обеспечению безопасности при перевозке детей решено было в отношении всех.

В частности, работникам АТП были выданы методические рекомендации по обеспечению безопасности перевозок организованных групп детей автомобильным транспортом, основанные на приказе министерства транспорта России от 08.02.1997 г. № 2 «Об утверждении Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами». Одним из важных пунктов данных требований является наличие квалифицированного медицинского работника в каждом автобусе с детьми. Особое внимание уделено и требованиям к водительскому составу: к перевозкам групп детей допускаются только водители, имеющие непрерывный трехлетний стаж работы на транспортных средствах категории «Д», которые

не допустили за данный период нарушений «Правил дорожного движения». Автобус, перевозящий детей, должен быть технически исправен и оборудован в соответствии с правилами обеспечения безопасности.

В ходе совещания было принято решение направить в районные отделения образования, отвечающие за организацию перевозок школьников, письма с напоминанием правил перевозки детей и просьбой отказаться от услуг нелегальных перевозчиков, которые не соблюдают элементарных норм безопасности и не проводят зачастую предрейсовый технический осмотр транспорта и медосмотр водителя.

В противовес этому на государственные автопредприятия области при поступлении заказа на организацию перевозки группы детей в ГИБДД направляется уведомление о планируемой поездке и заявка о проведении внеочередной проверки. Дополнительно ко всему схема и график движения передается в ОАО «Центральная диспетчерская служба». Таким образом, в течение всей поездки автобус с детьми находится под наблюдением нескольких служб, готовых в случае возникновения чрезвычайной ситуации сразу же оказать помощь.

ПЕРЕВОЗКА ДЕТЕЙ: ПРАВИЛА МЕНЯЮТСЯ

Обсуждались причины аварии на Усть-Курдюмской трассе и на внеочередном заседании областной комиссии по безопасности дорожного движения, участие в которой приняли также руководители и представители министерства здравоохранения, минсоцразвития, минобразования региона.

По результатам мероприятия было принято решение

рекомендовать УГАДН по Саратовской области совместно с представителями ГИБДД, министерства образования и министерства транспорта и дорожного хозяйства до 31 декабря разработать новый нормативный документ. Он должен будет регламентировать порядок и правила организации и осуществления школьных и заказных экскурсионных и других разовых перевозок детей автомобильным транспортом общего пользования на территории области.

Кроме того, в случае официального запроса со сторон органов образования или ухудшения погодных условий автобусы, перевозящие группы детей, будут сопровождаться спецтранспортом ГИБДД. Как отметил Павел Рогов, контроль над техническим состоянием автобусов будет усилен вплоть до запрещения эксплуатации до устранения недостатков. Более того, всем общеобразовательным учреждениям запрещено организовывать групповые перевозки детей без уведомления органов ГИБДД.

Особое внимание участники комиссии уделили вопросу обучения детей и учащихся правилам дорожного движения и безопасного поведения на улично-дорожной сети. В каждой школе будут назначены ответственные за безопасность дорожного движения, созданы отряды юных инспекторов движения.

Участники совещания пришли к единому мнению о том, что для повышения безопасности дорожного движения, а также профилактики детского дорожного травматизма необходимо объединить усилия всех профильных министерств и ведомств. Как показывает жизнь, необходимость согласовывать школьные перевозки и с министерством образования, и представителями ГИБДД, оснащать автобусы спутниковыми системами ГЛОНАСС – это обязательное условие, позволяющее обеспечить безопасность детей.

И СНОВА – ЛУЧШИЕ!

Ученики «Специализированной юношеской автомобильной школы» – подведомственной структуры министерства транспорта и дорожного хозяйства области – не раз доказывали свое мастерство, возвращаясь с соревнований с наградами. Не стало исключением и первое Всероссийское соревнование по автомобильному многоборью среди юниоров, которое проводилось с 4 по 5 ноября в г. Санкт-Петербурге.



Принять участие в автомобильном многоборье смогли только участники, занявшие 1–3 места в первенствах регионов 2011 года, проведенных региональными отделениями Российской автомобильной Федерации.

Саратовская команда, состоявшая из лучших воспи-

танников школы Александра Бобылева, Ивана Грицай и их тренера Павла Лапшова, заняла первое место в общекомандном зачете, опередив более 20 команд со всей России. Программа автомобильного многоборья включала в себя два вида соревнований: классическое скоростное маневрирование («классика») и автомобильный слалом. Задания усложнялись тем, что ребята проходили трассу не на своих автомобилях, а на предоставленных организаторами конкурса. По результатам соревнований победителям присвоены спортивные разряды.

СОТРУДНИКИ ГИБДД ОТМЕТИЛИ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК

10 ноября сотрудники правоохранительных органов России и, в частности, ГИБДД отметили свой профессиональный праздник. От имени регионального дорожно-транспортного ведомства в праздничном мероприятии приняли участие и. о. первого заместителя министра транспорта и дорожного хозяйства Иван Козаченко и начальник ГАУ «Управление пассажирских перевозок» Владимир Чеботарев.

В рамках торжественной встречи были награж-

дены лучшие сотрудники автоинспекции. Благодарственные письма за эффективное и конструктивное сотрудничество в работе по организации качественных, стабильных и безопасных пассажирских перевозок вручили и представители министерства транспорта и дорожного хозяйства.

«Наша работа тесно связана, – подчеркнул Иван Козаченко. – Вместе с представителями ГИБДД мы регулярно проводим проверки водителей автотранспортных предприятий на знание правил дорожного движения, совершаем совместные выезды с нарколабораторией, организовываем такие важные мероприятия по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, как конкурс «Безопасное колесо». В этот праздничный день мы желаем нашим коллегам успехов по службе, крепкого здоровья и личного благополучия! Уверен, что нашими общими усилиями мы сможем повысить культуру поведения водителей и пешеходов на дорогах и существенно снизить количество дорожно-транспортных происшествий!»



РАЗВИТИЕ

ОХРАНА ТРУДА: ПОБЕДА В КОНКУРСЕ

На месяц раньше, чем в прошлом году, были подведены итоги ежегодного областного смотра-конкурса по охране труда. В сфере транспорта победителем было признано Петровское автотранспортное предприятие.

В нашем регионе реализуется пятая по счету целевая программа, направленная на улучшение условий и охраны труда. Второй год действует областной закон о наделении органов местного самоуправления отдельными государственными полномочиями по управлению охраной труда. Благодаря активной работе на муниципальном уровне в текущем году удалось добиться снижения почти в два раза показателя смертности на производстве, увеличить на 10% затраты на охрану труда, что в среднем составило 6,5 тысяч рублей на одного работающего, увеличить численность работников, прошедших обучение по охране труда.

Ежегодный конкурс-смотр – еще один механизм в многоплановой работе по активизации деятельности по охране труда в регионе. Данный конкурс проводится по инициативе министерства занятости, труда и миграции в рамках реализации областной целевой программы «Улучшение условий и охраны труда в Саратовской области», рассчитанной на 2010–2012 годы и утвержденной постановлением правительства региона.

Предприятиям-участникам предоставляется возможность продемонстрировать весь комплекс мероприятий, реализованных в текущем году в данном направлении, показать, каких успехов руководство и коллектив добились в обеспечении безопасности труда, сокращении производственного травматиз-



ма и профессиональной заботливости, а также поделиться передовым опытом в решении вопросов популяризации современных и эффективных форм и методов в сфере охраны труда, повышении заинтересованности руководителей и специалистов организаций, совершенствовании управления охраной труда.

Как и в прошлом году, обязательным условием для участия в смотре-конкурсе являлось отсутствие нарушений основополагающих принципов охраны труда. Отбором заявок от предприятий занимается отраслевое министерство. Комиссия, созданная в министерстве транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области, согласно всем требованиям и правилам конкурса отобрала лучшие заявки от автотранспортных предприятий, в число которых попало Петровское АТП.

По каждому предприятию составлялась информационная карта участника, в которой по баллам оценивались такие важные показатели, как уровень и коэффициент производственного травматизма, количество средств, потраченных на мероприятия по охране труда, обеспеченность работников спецодеждой, спецообувью и другими

средствами индивидуальной защиты. Отборочная комиссия учитывала, проводятся ли аттестация рабочих мест по условиям труда и предварительные и периодические медосмотры, работает ли на предприятии служба охраны труда и, наконец, проводится ли обучение и проверка соответствующих знаний руководителей и специалистов.

Победитель конкурса ОАО «Петровское автотранспортное предприятие» осуществляет пассажирские перевозки в междугородном, пригородном и городском сообщении. Парк предприятия насчитывает 16 автобусов и три грузовых автомобиля, используемых для нужд предприятия. На предприятии работает 50 человек, из которых 29 – водители. Постоянно ведется работа по профилактике производственного травматизма, выполняются мероприятия, обеспечивающие охрану труда работников. Сотрудники, занятые на работах с вредными условиями труда, обеспечиваются за счет работодателя средствами индивидуальной защиты.

На предприятии создана комиссия из трех человек, прошедших обучение в установленном порядке, которая периодически проводит проверку знаний

требований охраны труда. В АТП проводятся предварительные и периодические медицинские осмотры работников с целью выявления профессиональных заболеваний.

Непосредственно в 2011 году было проведено несколько конкретных мероприятий, улучшающих условия и охрану труда работников, а также технику безопасности на рабочих местах.

Для личной гигиены водителей и мойки автобусов в здании основного гаража установлен проточный водонагреватель. В помещении административного здания введена в эксплуатацию комната гигиены для женщин. Также в административном здании есть горячее и холодное водоснабжение. Введен в эксплуатацию новый кабинет предпрейсового и послепрейсового медицинского осмотра водителей, оборудованный в соответствии с требованиями СанПиНа. Этот шаг тем более актуален, что с 1 января 2012 года вступает в действие 69-ФЗ, регулирующий деятельность в сфере такси, в соответствии с которым все предприниматели, осуществляющие легковые пассажирские перевозки, должны проходить предрейсовый медосмотр в кабинете, отвечающем всем тре-

бованиям. Петровские таксисты смогут проходить соответствующий осмотр именно в медкабинете автотранспортного предприятия.

В помещении основного гаража отремонтированы стены, заменили 20 оконных блоков на современные пластиковые, усилили и утеплили фасад здания – обшили металлопрофилем. Перекрыты и отремонтированы крыша основного гаража площадью 1000 кв. м. и крыша в административном здании общей площадью 300 кв. м. Также были утеплены и отремонтированы въездные ворота. Полностью проведена аттестация рабочих мест. Завершена работа по оформлению паспортов отходов.

У Петровского автотранспортного предприятия, возглавляемого Сергеем Колчиным, в текущем году уровень производственного травматизма, а, соответственно, и коэффициент тяжести производственного травматизма – на нулевой отметке. В расчете на одного работающего компания потратила 10 800 рублей на мероприятия по охране труда.

Если в прошлом году автотранспортный комплекс в конкурсе-смотре представлял только три предприятия, то в нынешнем уже четыре компании смогли продемонстрировать хорошие показатели. Помимо Петровского автоперевозчика, заявки представили Марковское АТП, Красноармейское АТП и Балтайское АТП. Однако лучшим было признано предприятие из Петровска, которое с учетом всего объема реализованных мероприятий может служить примером для коллег. По словам Сергея Колчина, компания-победитель останавливаться на достигнутом не будет, планируется и в дальнейшем проводить мероприятия, улучшающие условия труда и обеспечивающие необходимую технику безопасности.

СЕЛЬСКИЕ ДОРОГИ: ПЕРВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОГРАММЫ

Министерством транспорта и дорожного хозяйства ведется активная работа по реализации подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)».

В частности, специальная комиссия во главе с первым заместителем министра по дорожному комплексу Владимиром Илюшкиным провела ряд инспекционных выездов на объекты, планируемые к сдаче в текущем году. Так, благодаря проделанной в срок работе, введение в эксплуатацию автоподъезда к хутору Ближний от автоподъезда к селу Олоновка-Бессоновка от автомобильной дороги Новоузенск – Основной в Новоузенском районе намечено уже на третье ноября. Также на заключительном этапе находится строительство автомобильной дороги Первомайский – автомобильная дорога на Луков Кордон в Новоузенском районе.

В текущем году планируется сдать девять дорожных объектов, значение которых для качественного транспортного обслуживания населения губернии неоднократно отмечал и губернатор области Павел Ипатов.

В их число, помимо вышеуказанных объектов, вошли:

- автоподъезд к с. Золотовка от автомобильной до-

роги Самара – Пугачев – Энгельс – Волгоград в Марковском районе,

- автомобильная дорога Комаровка – Асметовка от автодороги Бакуры – М. Сердоба в Екатериновском и Петровском районах,

- автоподъезд к с. Ивановка от автомобильной дороги Мокроус – Долина в Федоровском районе,

- автоподъезд к с. Чиганак от автомобильной дороги Тамбов – Ртищево – Саратов в Ртищевском районе,

- автомобильная дорога Горный – Головинщено на участке км 13,8 – с. Емельяновка в Краснопартизанском районе,

- автомобильная дорога Васильевка – Александрия в Ершовском районе,

- автоподъезд к х. Новостепное от автомобильной дороги Новоузенск – Основной в Александрово-гайском районе Саратовской области.

Общая протяженность новых сельских дорог с твердым покрытием составит 21 км, а стоимость работ около 526 млн рублей.

«Все работы по строительству данных объектов ведутся в строгом соответствии с утвержденными графиками, – подчеркнул первый заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Владимир Илюшкин. – В следующем году мы продолжим строить дороги с твердым покрытием, связывающие населенные пункты Саратовской области с сетью автомобильных дорог общего пользования».

ШПАРГАЛКА ДЛЯ ТАКСИСТОВ

Решение о проведении акции с 21 по 27 ноября 2011 г. на улицах города Саратова было принято для активизации процесса выдачи разрешений таксистам. Ведь, как объясняли на проводимых специалистами министерства семинарах сами таксисты, многие из них до этого просто смутно понимали требования, предъявляемые к ним в новом законе № 69-ФЗ, либо неверно их трактовали. Более того, некоторые недобросовестные перевозчики пытались искусственно увеличить цены на проезд, объясняя это высокими штрафами и стоимостью оформления разрешений.

На основании анализа опросов водителей такси комиссией при правительстве области по обеспечению безопасности дорожного движения от 28 октября 2011 г. было принято решение провести разъяснительную акцию «Шпаргалка водителя». В раздаточных буклетах таксисты смогут найти всю необходимую информацию об основных требованиях законодательства, о выгодах и преимуществах работы в качестве индивидуального предпринимателя, о помощи, предоставляемой водителям, и много других ценных сведений.

Планируется, что проведение акции «Шпаргалка водителя» позволит увеличить число таксистов, обратившихся за получением разрешений, снизить количество недобросовестных перевозчиков и сформировать честную конкуренцию на рынке таксомоторных перевозок.



Евгений Георгиевич Трубицын большую часть жизни проработал на железной дороге. Начал в 1938 году слесарем, был помощником машиниста, начальником депо, руководил несколькими железными дорогами, работал в центральном аппарате Министерства путей сообщения. Во времена хрущевских реформ Трубицыну пришлось попробовать себя и в качестве парторботника, но затем он снова вернулся в систему МПС.

12 апреля 1967 года Постановлением Верховного Совета РСФСР Е. Г. Трубицын был назначен министром автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР. Выбор на него пал не случайно – это был специалист высочайшего класса с огромным партийным стажем, опытом организационной и государственной работы, не боящийся принимать ответственные решения в сложных ситуациях. Именно такой человек был нужен, чтобы превратить автомобильный транспорт в индустриальную отрасль народного хозяйства.

Автомобильный транспорт во второй половине 60-х гг. прошлого века играл в народном хозяйстве СССР колоссальную роль. Так, в 1966 году его грузооборот составил 154 млрд тонно-километров, а объем перевозок приблизился к 12 млрд тонн. При этом автопарк страны был распылен между различными ведомствами, организациями и предприятиями, коэффициент его использования был сравнительно невысок, что при распределительной системе экономики тормозило развитие страны.

Выгодно в этом отношении выделялся только автомобильный транспорт общего пользования. В эту категорию попадали грузовые автомобили, автобусы и такси. Однако на его долю приходилась лишь треть перевозок. Очевидно, что одной из главных задач было развитие в РСФСР именно этой категории транспорта.

В противоположность автотранспорту железная дорога в России во все времена была одним из наиболее четко организованных предприятий как в области своей инфраструктуры, так и по части технологии перевозок. Она вполне могла послужить тем образцом, равняясь на который, можно было брать за реорганизацию автотранспорта с поправками на специфику, разумеется. И тот факт, что за пле-

ВЕЛИКИЙ ЧЕЛОВЕК

11 ноября 2011 года исполнилось 100 лет со дня рождения Евгения Георгиевича Трубицына, выдающегося человека, занимавшего пост Министра автомобильного транспорта РСФСР с 1967 по 1983 годы. Именно с его именем связывают период становления и расцвета автотранспортной отрасли в нашей стране

чами Евгения Георгиевича стоял опыт работы на железной дороге, в сложившейся ситуации был только плюсом.

Заступив на новую должность и столкнувшись с незнакомой для него спецификой, Трубицын проявил редкостное упорство и трудолюбие. Для начала он должен был вникнуть в дела и проблемы отрасли, проанализировать сложившееся положение и только после этого приступить к активной деятельности. Времени на раскачку практически не было, и Евгений Георгиевич сумел чрезвычайно быстро войти в суть дела. Об этом свидетельствуют данные, представленные им на семинаре-совещании на тему «О новой системе планирования и экономического стимулирования на транспорте», проходившем в Ленинграде в 1968 году. Он обозначил все имеющиеся проблемы и поднял вопрос о перспективах развития автотранспорта, которые было бы невозможно реализовать без тесного взаимодействия с автомобилестроителями, дорожниками, производителями погрузочной техники, а также без применения новейших средств связи, электронно-вычислительных машин, средств технического обслуживания и контроля над подвижным составом.

Трубицын планировал провести в жизнь серьезные перемены: «Надеемся, что к 1975 году нам удастся значительно изменить наш автомобильный парк, увеличить в нем удельный вес автомобилей и автопоездов большой грузоподъемности, а также малотоннажных автомобилей... Вместе с тем мы должны совершенствовать материально-техническую базу автомобильного транспорта, усилить строительство гаражей, станций технического обслуживания, ремонтных предприятий...»

Необходимо шире применять электронно-вычислительные машины для планирования перевозок грузов и пассажиров, машинно-счетную аппаратуру для обработки выполненных путевых листов, радио и телефоны для связи с диспетчерской службой и получения оперативных указаний, телевизоры для контроля движения на отдельных участках дорог и улиц, вертолеты для наблюдения за движением потоков машин и регулирования движения, средства диагностики для определения технического состояния автомобилей без их разборки и многие другие средства».

Понятно, что реорганизация целой отрасли народного хозяйства невозможна без соответствующей правовой базы. При непосредственном участии министра был подготовлен ряд документов, на основании которых уже в следующем году вышло постановление ЦК КПСС «О

мерах по улучшению использования грузового автотранспорта». Одновременно началась работа по созданию и укреплению производственной базы автомобильного транспорта общего пользования.

Где бы ни работал Евгений Георгиевич Трубицын, везде начиналось новое строительство. Это могли быть объекты производственного или бытового назначения, жилье для работников и т. п. Заступив на пост министра, Трубицын не изменил себе и начал всячески поощрять и стимулировать тех своих подчиненных на местах, кто занялся строительством и расширением производственной базы предприятий.

Для этой цели нужны были средства, и немалые. Но дело в том, что в советский период практически все материальные ресурсы распределялись «сверху». Потребности тех или иных отраслей хозяйства и предприятий определялись Госпланом, на основе чего и проводилось финансирование. Оно было строго лимитированным и адресным. Деньги, выделенные, к примеру, на капитальный ремонт автомобилей, использовать для строительства гаражей или покупки необходимого оборудования, строго запрещалось. Разумеется, Трубицын прекрасно знал правила и понимал, чем грозит его подчиненным самовольное строительство. Однако знал он и то, что без крепкой производственной базы автотранспорт никогда не станет действительно индустриальной отраслью. Поэтому Евгений Георгиевич всегда брал на себя ответственность за подобные «прегрешения» подчиненных и, пуская в ход свои связи в правительстве и Госплане, находил способы узаконить перевод средств из одной статьи бюджета предприятий в другую. Точно также он поступал и тогда, когда речь шла о строительстве жилищных объектов для работников автопредприятий, о создании баз отдыха, профилакториев и медицинских учреждений в отрасли. При этом он часто действовал рука об руку с профсоюзными.

По долгу службы министру довольно часто приходилось выезжать в заграничные командировки. И где бы он ни был, везде старался находить у коллег что-то новое, полезное, мысленно прикидывал возможности применения этих новшеств на автотранспорте.

Трубицын всячески поощрял и дельные инициативы, рождавшиеся на местах. Даже такую, казалось бы, банальную, крайне формализованную вещь, как социалистическое соревнование, Евгений Георгиевич рассматривал в качестве реального рычага повышения производительности труда во вверенной ему отрасли. Трубицын умел создавать условия, при которых быть передовиком этого самого

соревнования было выгодно как рядовым работникам, так и руководителям предприятий.

Многое было сделано министром и в области подготовки кадров для автомобильного транспорта. Он требовал от своих подчиненных на местах создавать учебные комбинаты, готовившие водителей, механиков и рабочих других профессий. Особенно заботился о том, чтобы отрасль была обеспечена руководителями среднего звена, в связи с чем в РСФСР дополнительно появилось несколько автомобильных техникумов.

Чтобы заинтересовать подрастающее поколение в получении автомобильных специальностей, по предложению Трубицына были созданы Детские автомобильные дороги. Прообразом для них послужили Детские железные дороги, действовавшие в различных городах СССР. Первая школа была открыта в Москве, а вторая – в Саратове!

Это решение не все воспринимали с пониманием. Многим казались ненужными лишние затраты, которые можно было бы использовать «более рационально». Но министр был твердо убежден в своей правоте. И жизнь эту правоту подтвердила. Движение распространилось не только на РСФСР, но и на другие республики Советского Союза. Благодаря прозорливости министра отрасль получила десятки тысяч квалифицированных автотранспортников. Программа доказала свою жизнеспособность. Созданные с легкой руки Евгения Георгиевича Детские автомобильные дороги до сих пор работают по всей России. В 1985 году они были преобразованы в «Юношеские автомобильные школы». Сегодня в России насчитывается 156 таких образовательных учреждений, объединенных в «Ассоциацию юношеских автомобильных

школ России». Каждый здравомыслящий человек понимает, что престиж профессии в обществе – немаловажная деталь для тех, кто этой профессией занимается. Евгений Георгиевич прекрасно об этом знал и много усилий потратил на то, чтобы поднять профессиональный статус автотранспортников. Так уж вышло, что в Советском Союзе в ту пору статус автомобилистов был ниже, чем летчиков, моряков и железнодорожников. Одним из способов его повышения было официальное признание профессии на государственном уровне. Неизменным атрибутом такого признания был профессиональный праздник и соответствующие знаки профессионального отличия. Стараниями Трубицына такой праздник появился и существует до сих пор.

Подытожить работу Евгения Георгиевича Трубицына на посту Министра автомобильного транспорта РСФСР не просто, но такая возможность все-таки есть, и даю нам ее цифры. Объем перевезенных автомобильным транспортом грузов за период с 1967 по 1984 год в РСФСР вырос с 6,37 млрд до 14,06 млрд, то есть более чем в 2,2 раза, а грузооборот с 89,8 млрд тонно-километров до 263 млрд – почти в 3 раза. Пассажирооборот автобусами общего пользования возрос с 77,5 млрд до 232 млрд пассажиро-километров, или более чем в 3 раза. Интересно, что объем перевозок грузов в Российской Федерации в 2009 году составил лишь 5,24 млрд тонн (около 37% к 1984 году), а грузооборот – 180,1 млрд тонно-километров (68,5% к 1984 году).

При его непосредственном участии был принят «Устав автомобильного транспорта», утверждены «Правила перевозок грузов, пассажиров и багажа». Именно при нем была заложена и достигла наивысшего развития система организации автомобильных перевозок в международном сообщении, была создана ассоциация международных автомобильных перевозчиков.

Сформировавшаяся под руководством Трубицына отрасль продолжала достойно функционировать даже в 90-е годы, когда в экономике царил настоящий хаос. Заложено при Трубицыне основание оказалось настолько прочным, что автотранспортная отрасль опирается на него и поныне.

ПОСВЯЩАЕТСЯ

100-летию со дня рождения Е. Г. Трубицына

*Нет в нынешней России региона,
Чтобы не ставил в достойнейший пример
Такого человека-гегемона,
Как наш Министр АВТОДОР РСФСР.
Он – в нашей памяти. Он уважаем.
Он почитаем нами, многими любим.
Его традиции мы чтим и продолжаем,
И с гордостью сейчас о нем мы говорим.
Мы разогнали маховик машины,
Который он тогда впервые запустил,
С его поддержкой мы с вершины на вершину
Тянули автотранспорт, не жалея сил.
С упорством, без претензий и зазнайства,
Не требуя каких-то благ или крутых наград,
Важнейшей отраслью народного хозяйства
Мы стали, чувствуя свой скромный, нужный вклад.
Наращивать объемы, сокращать затраты,
Коль ни его Устав, то вряд ли мы смогли,
Он, оценив благие результаты,
Высоким орденом нас позже наградил.
Мы отмечаем юбилей глубоким вдохом,
Свои сыновьи чувства в сердце сохранив,
Ушел из жизни он со всей своей эпохой,
Чуть-чуть до перестройки не дожив.
Ведь он не зря сто лет назад родился
И Родине служил героически столько лет,
Дня нас, для всех он творчески трудился,
Чтоб за собой оставить добрый, светлый след!*

ИТОГИ РЕЧНОЙ ПАССАЖИРСКОЙ НАВИГАЦИИ-2011

В прошлом году по результатам конкурса перевозчиком на пассажирском речном флоте на три года стала саратовская компания ООО «Фарватер». Особое внимание при отборе перевозчика уделялось вопросу безопасности и комфортабельности пассажирских перевозок.



В 2011 году речные маршруты обслуживали удобные, отвечающие всем требованиям безопасности суда. Каждое из судов было укомплектовано современными спасательными жилетами на 110% (из расчета 275 жилетов на 240 посадочных мест в судне типа «ОМ»), а также спасательными плотами и кругами. Для удобства пассажиров были установлены новые мягкие сидения.

Специалистами министерства транспорта и дорожного хозяйства и членами экипажей судов велась активная работа по отработке действий в случае возникновения чрезвычайной ситуации на воде. За время работы благодаря слаженным действиям министерства транспорта, ГАУ «Управление пассажирских перевозок» и компании-перевозчика удалось обеспечить комфортные перевозки по всем 3 речным маршрутам, все дачники смогли добраться до своих участков в удобное для них время, используя имеющиеся льготы.

В период пассажирской навигации текущего года был перевезен 31 291 пассажир. Более того, почти 60% всех перевезенных пассажиров относятся к льготным категориям граждан. В следующем году ООО «Фарватер» продолжит осуществлять пассажирские речные перевозки по трем пригородным маршрутам: Саратов – Сосновка, Саратов – Кошели, Саратов – Шумейка.

КОЛИЧЕСТВО ЛЕГАЛЬНЫХ ТАКСИСТОВ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ

В рамках работы министерства транспорта и дорожного хозяйства по исполнению закона № 69-ФЗ специалисты министерства регулярно выезжают в районы области для проведения семинаров по правилам подачи документов на получение разрешений.



На встрече с таксистами Балаковского муниципального района, которая длилась более пяти часов, было подано около 25 заявлений, 18 из которых были приняты. При правильном заполнении всех необходимых документов сроки выдачи разрешений будут минимальными.

В ходе проведенного семинара таксисты смогли задать интересующие их вопросы по поводу порядка проведения предрейсовых медосмотров водителей, организации технического осмотра транспортных средств, а также высказать предложения по реализации № 69-ФЗ на территории области. Именно с этой целью и было принято решение провести ряд кузовных выездных мероприятий в районах области.

НОВОСТИ «РЖД»

НОВЫЙ СКОРЫЙ ПОЕЗД

С 28 октября текущего года по четным числам через Саратов начал курсировать скорый поезд № 199/200 Челябинск – Самара – Кисловодск.



Он будет следовать через Уфу, Самару, Саратов, Волгоград, Тихорецк, Армавир, Минеральные воды и Пятигорск.

Поезд № 199 сообщением Челябинск – Самара – Кисловодск по четным числам будет прибывать в Саратов в 08:06 и отправляться из Саратова в 08:45.

Поезд № 200 сообщением Кисловодск – Самара – Челябинск по нечетным числам будет прибывать в Саратов в 21:50 и отправляться из Саратова в 22:35.

По нечетным числам будет курсировать поезд № 59/60 Новокузнецк – Кисловодск – Новокузнецк, следующий через Новосибирск, Омск, Петропавловск, Курган, Челябинск, Уфу, Самару, Саратов, Волгоград, Тихорецк, Армавир, Минеральные воды и Пятигорск.

Из Новокузнецка в Саратов поезд будет прибывать по нечетным числам в 08:06, отправляться из Саратова в 08:45. Из Саратова в Новокузнецк поезд будет прибывать по нечетным числам в 21:50, отправляться из Саратова в 22:38.

Продажа билетов на поезд открыта.

ИТОГИ ЛЕТНЕЙ КАМПАНИИ

Летом 2011 года в поездах формирования Приволжского филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания» перевезено около 2 млн пассажиров – на 2% больше, чем в прошлом году.



В том числе со станций Приволжской железной дороги было отправлено свыше 1 млн пассажиров.

Традиционно наибольшим спросом пользовались поезда, следующие на Черноморское побережье Кавказа, в Крым и Москву, в связи с чем были назначены новые поезда и дополнительные составы сообщением Волгоград – Москва, Саратов – Москва и Саратов – Адлер. К примеру, в направлении Северного Кавказа этим летом было отправлено более 260 тысяч человек.

Всего Приволжским филиалом ОАО «ФПК» в летний период было сформировано 24 поезда дальнего сообщения, в том числе фирменные поезда № 1/2 «Волгоград» сообщением Волгоград – Москва, № 5/6 «Лотос» сообщением Астрахань – Москва, № 9/10 «Саратов» сообщением Саратов – Москва, а также международные поезда № 69/70 сообщением Саратов – Берлин и № 52/51 сообщением Саратов – Варна.

Особое внимание уделялось перевозкам детских групп. Для этих целей было подготовлено 276 вагонов. За лето в составе организованных групп было перевезено свыше 17 тысяч детей.

За три летних месяца текущего года Приволжским железнодорожным агентством было оформлено более 1 млн (+1,8% к прошлому году) проездных документов.

Особой популярностью пользовалась услуга оформления билетов через Интернет. Всего было реализовано около 60 тысяч электронных билетов. Это в 2,7 раза больше уровня прошлого года. Услугой электронной регистрации воспользовалось 15 тысяч человек, что в 3 раза превышает показатель 2010 года.

Кроме того, летом на саратовском и волгоградском железнодорожных вокзалах начали работать транзакционные терминалы регистрации (ТТР). Данная услуга сразу стала популярной среди пассажиров, ею воспользовалось свыше 23 тысяч человек. Показатель среднесуточного оформления через ТТР – от 110 до 400 регистраций.

ИЗМЕНЕНИЕ РАСПИСАНИЯ ЭЛЕКТРИЧЕК

В связи со строительством второго главного пути перегона Саратов-3 – Примыкание 15, 17, 18, 21, 22, 24, 25, 28 и 29 ноября 2011 года (по понедельникам, вторникам, четвергам, пятницам) изменится маршрут следования и расписание следующих поездов:



№ 6303 сообщением Карамыш – Тарханы будет следовать через ст. Нефтяная. Отправление со ст. Карамыш в 4:27, прибытие на ст. Тарханы в 8:54. В эти дни отменяются остановки: Багаевка, Березина речка, Комсомольский, Подшипник, Примыкание.

№ 6302 Зоринский – Карамыш будет следовать через ст. Нефтяная. Отправление со ст. Зоринский в 06:09, прибытие на ст. Карамыш в 09:48. В эти дни отменяются остановки: Астраханский переезд, Саратов-3, Зуборезный, Примыкание, Подшипник, Комсомольский, Березина речка, Багаевка.

С 1 по 14 ноября, а также 19, 20, 26 и 27 ноября (по субботам и воскресеньям) пригородные поезда № 6303 Карамыш – Тарханы, № 6302 Зоринский – Карамыш будут следовать со всеми остановками согласно действующему расписанию.

СУБСИДИИ НА ЖИЛЬЕ

С начала 2011 года ОАО «РЖД» предоставило безвозмездные субсидии работникам Приволжской магистрали на общую сумму 9,5 млн рублей в рамках реализации программы корпоративной жилищной политики.



С января по сентябрь 2011 года субсидии получили 33 работника Приволжской железной дороги. Средняя сумма выплаты одному работнику составила 289 тысяч рублей.

Выплаты осуществляются в рамках реализации жилищной программы ОАО «РЖД» на Приволжской магистрали. Субсидии выплачиваются с 2007 года железнодорожникам, у которых родились дети в период погашения задолженности по ипотечному кредиту на приобретение жилья в собственность.

Семьям, оформившим кредит на приобретение жилья, компания компенсирует в период погашения задолженности:

- при рождении первого ребенка – стоимость 10 кв. метров общей площади приобретенного жилья;
- при появлении на свет второго ребенка – стоимость 14 кв. метров;
- при рождении третьего и последующих детей – стоимость 18 кв. метров.

Годовая процентная ставка по кредиту без первоначального взноса составляет 2% для молодых специалистов и 4,5% – для остальных работников.

С начала реализации программы льготный ипотечный кредит оформили 924 сотрудника Приволжской дороги, в том числе с начала 2011 года – 73 железнодорожника. На сегодняшний день безвозмездные субсидии в связи с рождением детей получили 187 человек на общую сумму 48 млн рублей.

Средняя сумма выплаты одному работнику составила 256 тысяч рублей.

№ маршрута	Наименование маршрута	Протя- жимость маршрута, км	Время рейса, ч	Режим работы	Время отправления							
					от начального пункта				от конечного пункта			
ПЛОЩАДЬ ЛЕНИНА												
223 К	Саратов (пл. Ленина) - пос. Дубки	18,2	0,43	ежедн.	7-40	8-35	9-30	10-00	6-30	7-00	7-21	8-10
					10-26	11-15	12-06	13-00	9-07	10-00	10-30	10-52
					13-52	14-45	15-30	16-00	11-45	12-35	13-30	14-20
					16-26	17-10	18-06		15-15	16-00	16-30	16-52
229 К	Саратов (пл. Ленина) - пос. Расково	13,3	0,42	ежедн.	7-20	8-40	9-50	11-10	6-45	7-50	9-10	10-20
					13-15	15-00	16-20	17-40	11-40	13-45	15-30	16-50
					19-00	19-55			18-20	19-30	20-20	
239	Саратов (пл. Ленина) - р.п. Соколовый (через пос. Дачный)	15,5	0,83	ежедн.	6-00 кр. сб., вс.	6-10	6-20 кр. сб., вс.	6-30	6-00	6-10 кр. сб., вс.	6-20	6-30 кр. сб., вс.
					6-40 кр. сб., вс.	6-50	7-00 кр. сб., вс.	7-10	6-40	6-50 кр. сб., вс.	7-00	7-10 кр. сб., вс.
					7-20 кр. сб., вс.	7-30	7-40 кр. сб., вс.	7-50	7-20	7-30 кр. сб., вс.	7-40	7-50 кр. сб., вс.
					8-00 кр. сб., вс.	8-10	8-20 кр. сб., вс.	8-30	8-00	8-10 кр. сб., вс.	8-20	8-30 кр. сб., вс.
					8-40 кр. сб., вс.	8-50	9-00 кр. сб., вс.	9-10	8-40	8-50 кр. сб., вс.	9-00	9-10 кр. сб., вс.
					9-20 кр. сб., вс.	9-30	9-40 кр. сб., вс.	9-50	9-20	9-30 кр. сб., вс.	9-40	9-50 кр. сб., вс.
					10-00 кр. сб., вс.	11-00	11-10 кр. сб., вс.	11-20	10-00	11-00 кр. сб., вс.	11-10	11-20 кр. сб., вс.
					11-30 кр. сб., вс.	11-40	11-50 кр. сб., вс.	12-00	11-30	11-40 кр. сб., вс.	11-50	12-00 кр. сб., вс.
					12-10 кр. сб., вс.	12-20	12-30 кр. сб., вс.	12-40	12-10	12-20 кр. сб., вс.	12-30	12-40 кр. сб., вс.
					12-50 кр. сб., вс.	13-00	13-10 кр. сб., вс.	13-20	12-50	13-00 кр. сб., вс.	13-10	13-20 кр. сб., вс.
					13-30 кр. сб., вс.	13-40	13-50 кр. сб., вс.	14-00	13-30	13-40 кр. сб., вс.	13-50	14-00 кр. сб., вс.
					14-10 кр. сб., вс.	14-20	14-30 кр. сб., вс.	14-40	14-10	14-20 кр. сб., вс.	14-30	14-40 кр. сб., вс.
					14-50 кр. сб., вс.	15-00	16-00 кр. сб., вс.	16-10	14-50	15-00 кр. сб., вс.	16-00	16-10 кр. сб., вс.
					16-20 кр. сб., вс.	16-30	16-40 кр. сб., вс.	16-50	16-20	16-30 кр. сб., вс.	16-40	16-50 кр. сб., вс.
					17-00 кр. сб., вс.	17-10	17-20 кр. сб., вс.	17-30	17-00	17-10 кр. сб., вс.	17-20	17-30 кр. сб., вс.
					17-40 кр. сб., вс.	17-50	18-00 кр. сб., вс.	18-10	17-40	17-50 кр. сб., вс.	18-00	18-10 кр. сб., вс.

№ маршрута	Наименование маршрута	Протя- жимость маршрута, км	Время рейса, ч	Режим работы	Время отправления							
					от начального пункта				от конечного пункта			
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОЛХОЗНЫЙ РЫНОК												
АВТОБУСНЫЕ МАРШРУТЫ РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ												
223	Саратов (ЦКР) - пос. Дубки	23,2	0,88	ежедн.	7-51	8-44	10-30	11-23	6-58	7-51	8-44	9-37
					12-16	13-09	14-02	15-00	11-23	12-16	13-09	14-07
					16-28	17-21	18-16	19-07	14-55	16-28	17-23	18-14
225	Саратов (ЦКР) - Красный Октябрь	28,5	1,17	ежедн.	6-45	7-48	9-15	11-00	6-30	7-55	8-58	10-25
					12-20	13-20	15-27	16-10	12-10	13-30	14-30	16-37
					17-47	18-30	20-00		17-20	18-57	19-40	21-00
232	Саратов (ЦКР) - Красный Октябрь - Михайловка	42,0	1,42	ежедн.	12-50	17-10			7-00	14-20	18-50	
235	Саратов (ЦКР) - Федоровка	59,0	1,83	ежедн.	9-00	16-20			7-05	10-55	18-15	
238	Саратов (ЦКР) - с. Свинцовка	31,0	1,50	ежедн.	5-45	9-40	14-45		6-55	11-10	16-15	
242	Саратов (ЦКР) - с. Идолга - Татищево	48,0	1,83	ежедн.	7-00	11-30	15-10		8-40	13-15	16-50	
330	Саратов (ЦКР) - с. Юрловка	79,4/61,2	2,50/1	ср.	6-30 ср.	15-40 ср.			8-15 ср.	18-15 ср.		
358	Саратов (ЦКР) - пос. Сабуровка	39,0	1,33	пн., пт., сб., вс.	6-40 пн., пт., сб., вс.	17-05 пн., пт., сб., вс.			8-00 пн., пт., сб., вс.	18-30 пн., пт., сб., вс.		
365	г. Саратов (ЦКР) - пос. Октябрьский городок	57,3	1,50	ежедн.	5-30	9-45	15-30		7-00	11-15	17-00	
389	Саратов (ЦКР) - с. Константиновка	43,0	1,50	ежедн.	5-50	8-50	17-20		7-00	10-30	19-00	
463	Саратов (ЦКР) - с. Б. Елшанка	58,2	1,70	ежедн.	6-30 сб., вс.	10-15 кр. сб. вс.	10-25 сб., вс.	12-05 сб., вс.	7-00	8-05 сб., вс.	12-00	13-50 сб., вс.
					15-00	16-40 сб., вс.	18-00		16-30	18-00 сб., вс.		
464	Саратов (ЦКР) - с. Чардым	55,3	1,67	ежедн.	5-15	10-00 сб. вс.	15-20 сб., вс.	16-00 кр. вт., сб., вс.	6-50 кр. вт.	11-30 сб., вс.	16-50 сб., вс.	17-30 кр. сб., вс.
АВТОБУСНЫЕ МАРШРУТЫ РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ												
554	Двоенка - Саратов (ЦКР)	75,0	2,08	пн. пт.	6-00 пн.	7-00 пт.			15-40 пн., пт.			
638	Ключи (Лысогорский район) - Саратов (ЦКР)	76,5	2,05	пн. пт.	6-00 пн.	7-00 пт.			14-15 пн. пт.			
669	с. Раздольное - Саратов (ЦКР)	83,0	2,25	пн. пт.	6-00 пн. пт.				15-00 пн. пт.			

№ маршрута	Наименование маршрута	Протя- жимость маршрута, км	Время рейса, ч	Режим работы	Время отправления							
					от начального пункта				от конечного пункта			
СТАДИОН ВОЛГА												
217	Саратов (Стадион Волга) - Александровка	15,0	0,67	ежедн.	7-40	9-00	11-20	12-40	8-20	9-40	12-00	13-20
218	Саратов (Стадион Волга) - Учреждение	15,4	0,83	ежедн.	14-40	17-00			15-20	17-40		
226 К	Саратов (Стадион Волга) - Красный Текстильщик (* - автобус малой вместимости)	23,8	1,00	ежедн.	6-00	6-15*	6-30	7-00	6-00	6-30	7-00	7-15*
					7-30	8-15*	8-30	9-00	7-30	8-00	8-30	9-15*
					10-00	10-30	11-00	11-15*	9-30	10-00	11-00	11-30
					11-30	12-00	12-30	13-15*	12-00	12-15*	12-30	13-00
					13-30	14-00	14-30	15-00	13-30	14-15*	14-30	15-00
					16-00	16-15*	16-30	17-00	15-30	16-00	17-00	17-15*
					17-30	18-00	18-15*	18-30	17-30	18-00	18-30	19-00
					19-00	19-30			19-15*	19-30	20-00	20-30
350	Саратов (Стадион Волга) - Михайловка	21,4	1,00	ежедн.	6-00	8-00	13-30	15-30	7-00	9-00	14-30	16-30
					17-30				18-30			
419	Саратов (Стадион Волга) - Юрловка	51,8	1,25	пт., сб., вс.	7-10 пт., сб., вс.	16-10 пт., сб., вс.			8-40 пт., сб., вс.	17-40 пт., сб., вс.		

КОНКУРС

ДЛЯ БУДУЩИХ ВОДИТЕЛЕЙ

Государственное автономное образовательное учреждение дополнительного профессионального образования (повышения квалификации) специалистов Саратовской области «Учебный центр транспортной отрасли» с 25 июля 2011 года по 30 декабря 2011 года проводит среди граждан, проживающих на территории Саратовской области, конкурс на знание «Правил дорожного движения».

Желающим принять участие в конкурсе предлагается решить пять ситуационных задач. Ответы можно отправить на электронный адрес: uc64@mail.ru или предоставить лично в ГАОУ «Учебный центр» по адресу: г. Саратов, ул. Танкистов, 26 «А», 3-й этаж, учебная часть в рабочие дни с 8:00 до 17:00, телефон для справок 8(8452) 69-27-46.

Участники, правильно ответившие на все вопросы, будут приглашены в ГАОУ «Учебный центр» для окончательного подведения итогов конкурса, которое будет проводиться 25 числа каждого месяца. Победители и призеры определяются по результатам дополнительного решения задач по «Правилам дорожного движения» на время.

Участники конкурса, занявшие первые места, получают скидку 50% на обучение в ГАОУ «УЦТО» на категорию «В».

Участникам конкурса, занявшим вторые места, будет предоставлена скидка 30%.

Участники конкурса, занявшие третьи места, смогут пройти обучение со скидкой 15%.

Всем остальным участникам конкурса при зачислении на обучение в ГАОУ «УЦТО» на категорию «В» будут предоставлены скидки в размере 5% от стоимости обучения.



I. Водитель «Газели» (разрешенная максимальная масса – 3,5 т) может выехать на крайнюю левую полосу для:

- А) Обгона, поворота налево или разворота;
- Б) Поворота налево или разворота;
- В) Поворота налево;
- Г) Разворота.



II. Как поступить водителю автопоезда в данной ситуации?

- А) Немедленно прекратить обгон;
- Б) Закончить обгон;
- В) Вернуться на свою полосу, когда начнется прерывистая линия разметки.



III. Кто из водителей нарушил правила, остановившись более чем на 5 минут?

- А) Водители грузовика и легкового автомобиля;
- Б) Водители мотоцикла и грузовика;
- В) Водитель мотоцикла;
- Г) Водитель легкового автомобиля.



IV. Можно ли прогревать здесь мотор и счищать снег с машины?

- А) Да;
- Б) Да, но не более 5 минут;
- В) Нет.



V. Грузовик и автобус остановились, а легковой автомобиль движется со скоростью 70 км/ч. Кто из водителей нарушает правила?

- А) Водители легкового и грузового автомобилей;
- Б) Водители автобуса и легкового автомобиля;
- В) Водитель легкового автомобиля.

АВТОМИР

ПЕНСИОНЕРЫ БЕЗ ВОДИТЕЛЬСКИХ ПРАВ?!

Эксперты комитета по транспорту Государственной Думы предложили следующему составу законодательного собрания ограничить возраст для получения водительских прав. Мотивационная часть такого нововведения заключается в том, что пожилые люди создают повышенную угрозу на дорогах, а потому всем автомобилистам старше 65 лет водительские удостоверения нужно выдавать не на десять, а на пять лет.



В качестве аргумента приводится тот факт, что люди в возрасте склонны к сердечным приступам и инсультам, а, по некоторым данным, эти недуги становятся причиной десятой части всех ДТП. Впрочем, этот

посыл вряд ли найдет поддержку у большинства депутатов, поскольку такая перестраховка в связи с новыми правилами получения медицинских справок водителями является излишней. Как известно, в настоящее время получить водительское удостоверение без прохождения медкомиссии нельзя. Да, сейчас ее не обязательно иметь при себе, но Минздрав уже подготовил законопроект, согласно которому автовладельцы будут обязаны проходить медосмотр раз в пять лет, и с просроченной справкой ездить будет запрещено. На этом основании люди в возрасте, неспособные управлять автомобилем по медицинским показаниям, будут отсеиваться автоматически, считают специалисты.

НОВЫЙ ЦВЕТ ДЛЯ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ

Белый фон дорожных знаков в нашей стране вскоре изменится на желтый или салатовый. В Главном управлении ГИБДД МВД России поддержали данную идею, чтобы сделать знаки более яркими и заметными и, как следствие, повысить безопасность дорожного движения.

Во многих зарубежных странах такая практика насчитывает уже несколько лет, подтверждая свою эффективность. Не секрет, что подавляющее большинство автомобилистов, двигаясь по новой трассе, внимательны к знакам, а вот передвигаясь по привычной дороге, практически не обращают внимания на знаки, зачастую допуская нарушения, если знак установлен недавно.

Отмечается, что нарушения зачастую связаны с тем, что новые знаки могут противоречить дорожной разметке. По правилам знак имеет приоритет, но если водитель проехал, не заметив знака, то дальнейшая существующая разметка только вводит его в заблуждение.

Инициатором изменения цвета дорожных знаков выступил Московский центр борьбы с пробками, специалисты которого настаивают, что ярким фоном должны отличаться не только временные, но и любые новые знаки. В настоящее время разработка изменений в ПДД уже начата: даны соответствующие поручения от заместителя министра МВД Виктора Кирьянова и от главного госавтоинспектора страны Виктора Нилова. Сейчас идет обработка предложений из регионов, потом их сведут воедино, будет разработан нормативный акт.



ОБСУЖДАЕТСЯ ЦЕНА ТЕХОСМОТРА

Федеральная служба по тарифам (ФСТ) рассчитала, что цена техосмотра после реформы, которая пройдет 1 января 2012 года, не должна превышать 958 руб. Цифра весьма интересная и заманчивая, если учесть, что ранее обьявляли, что стоимость услуги возрастет до 2000 рублей.

До настоящего времени официальная стоимость техосмотра составляла 500–700 руб. в зависимости от региона. С нового года техосмотр переходит из ведения ГИБДД в руки страховых компаний, за какие именно услуги автомобилисты будут платить больше, пока не ясно. Обсуждается только размер этой самой переплаты. Рассчитанный ФСТ «щадящий» тариф пока под вопросом. В ФСТ даже заявляют, что нынешние расчеты носят предварительный характер, а реальная стоимость может оказаться даже меньше. Минэкономразвития и компании, проводящие техосмотр, оперативно и решительно выступили против таких низких расценок. На чью сторону встанет правительство, неизвестно, но утвердить тарифы оно обязано до нового года.