

ДОРОГИ И МАРШРУТКИ, КОТОРЫЕ МЫ НЕ ВЫБИРАЕМ...

В разговоре принимали участие:

Н. А. ТОВСТОКОРОВ, ведущий специалист отдела малого и среднего бизнеса и пассажирских перевозок Управления по потребительскому рынку администрации Всеволожского района; С.В. СТЕПАНЕНКО, заместитель начальника ОГИБДД УВД по Всеволожскому району; старший госавтоинспектор ОГИБДД по Всеволожскому району В. В. БУХАНКО; представители автопредприятий, занимающихся пассажирскими перевозками: генеральный директор ООО «АВТОАЛДИС» и «АВАС» А.В. МАТВЕЕВ и директор ООО «НИКОС» Ю.В. НИКИШИН.

К нашему сожалению, не принял участия в «круглом столе» заместитель главы администрации МО «Город Всеволожск» В.А. РУБИН. Некоторые вопросы наших читателей остались без ответа. Пока.

«ЧТОБЫ НЕ ПРИШЛОСЬ ЛЮБИМОЙ ПЛАКАТЬ, КРЕПЧЕ ЗА БАРАНКУ ДЕРЖИСЬ ШОФЕР» (ИЛИ КОЕ-ЧТО О «ЧЕЛОВЕЧЕСКОМ ФАКТОРЕ»)

КОРР. Есть такое мнение, что Всеволожский район чуть ли не первое место занимает и по количеству ДТП, и по количеству жертв.

С.В. Степаненко. Как сказал классик, «слуши об этом сильно превеличаны». То, что на территории района произошло серьезное ДТП с человеческими жертвами, еще не говорит о том, что мы занимаем первое место по их количеству в Ленинградской области.

Другое дело, что наш район – самый большой в области, это транзитный район, то есть, по нашим дорогам, через Всеволожский район проходит и пассажирский, и личный транспорт в другие районы области. Так что подобное ДТП – не система, такого масштаба ДТП у нас в районе не было 6 лет. Но никто не утверждает, что все хорошо и прекрасно, и нам есть над чем работать.

Тем более что на территории района работают 12 пассажирских автоперевозчиков, в том числе 8 крупных автоперевозчиков. Причем 8 из них работают по муниципальным контрактам с районной администрацией, а 530-й маршрут, к примеру, по договору с администрацией Санкт-Петербурга, но на территории Всеволожского района, и, стало быть, все ДТП, если они случаются у водителей этого маршрута, территориально относятся к нашему району. Еще два перевозчика есть в Сертолово и тоже зарегистрированы в Санкт-Петербурге. Но если они совершают ДТП на территории нашего района, то это уже наша статистика происшествий! Вот в чем дело, вот что дают нам эти цифры.

КОРР. Какие наиболее типичные претензии к нашим перевозчикам?

В.В. Буханко. Претензии есть как к водителям, так и к перевозчикам в целом. Силами инспекторов Всеволожского ОГИБДД постоянно проверяются маршрутки, которые заняты перевозками людей. Проверяется состояние автобусов, то есть внешний вид, техническое состояние транспорта, состояние резины, есть ли аптечка, огнетушитель, в каком состоянии тормоза. Причем мы приезжаем непосредственно на предприятия и проверяем, есть ли отметка в путевом листе механика, свидетельствующая о том, что механик выпустил на линию технически исправную машину.

Нарушения выявляются, доводятся до сведения руководства, во всяком случае, никто не выпустит на линию

Сегодня в центре внимания всех руководящих структур – безопасность пассажирских перевозок. Несколько нашествивших ДТП с участием маршрутных такси или, проще говоря – «Газелей», вывели проблему безопасности перевозки пассажиров на первый план.

На расширенном заседании комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Правительстве Ленинградской области, которое состоялось в Дорожном учебном центре в Павловске, было отмечено, что только за последнее время серьезные аварии с участием маршруток произошли в Сланцевском, Гатчинском и Ломоносовском районах области. В результате погибли 20 человек. Последняя «капля» – серьезное ДТП с участием маршрутки в нашем Всеволожском районе – в результате один человек погиб и 11 человек пострадали. А в целом российские дороги ежегодно уносят в небытие население города – более 40 тысяч человек гибнут на дорогах.

Как выглядит город Всеволожск и Всеволожский район на фоне общероссийской горестной статистики? Какие меры предпринимаются администрацией, ОГИБДД района по безопасности пассажирских перевозок, какими ресурсами – кадровыми и техническими – обладают наши местные перевозчики, что у них есть в резерве, – эти и другие темы обсуждали в редакции газеты «Всеволожские вести» участники нашего «круглого стола», организованного как интервью по вопросам читателей.

неисправную машину. Пьяных водителей за весь 2008 год нам не попадалось. Я имею в виду только пассажирские автоперевозки.

Что касается последнего ДТП на Кирпичном Заводе с участием пассажирского транспорта с таким количеством человеческих жертв, одной из причин аварии был назван «человеческий фактор».

С.В. Степаненко. Пресловутый «человеческий фактор» существует, и больше всего ДТП происходит именно по вине водителей: невнимательности, усталости, отсутствия должного профессионализма, сознательного нарушения ПДД. Есть и технические причины, та же техническая неисправность транспорта, или дорожный фактор – к примеру, ямы на дорогах, отсутствие дорожного знака, да много чего. Усталость водителя, к примеру...

А.В. Матвеев. Но в данном случае, я имею в виду то ДТП от 4 февраля, ни о какой усталости речи быть не могло. Человек выехал на маршрут после трех дней отдыха, работал только второй день, это был его первый рейс. Как он мог не увидеть на таком большом перекрестке ехавшую навстречу машину? – то ли она была без габаритов, без света... Пока не понятно, но он существует, этот «человеческий фактор», это факт! И не считается с ним нельзя.

С.В. Степаненко. И в целом по России «человеческий фактор» в качестве главной причины ДТП – на первом месте. Такая вот у нас национальная особенность. У нас состоялось в районе совещание с финскими специалистами по безопасности дорожного движения, и мы спросили у финнов: много ли аварий с участием российских водителей на территории Финляндии, и были удивлены, узнав, что их практически нет! Но, разумеется, там и качество дорог намного лучше. Но причина в другом – в баснословных штрафах, которые там водитель платит за нарушение правил дорожного движения.

Но в нашей стране тоже постоянно идет изменение административного кодекса в сторону ужесточения санкций за нарушение ПДД, в первую очередь влияющих на аварийность. Правительство РФ приняло федеральную целевую программу «Повышение БДД в 2006-2012 годах». К 2008 году появились первые результаты действия программы и у нас: количество ДТП во Всеволожском районе значительно уменьшилось.

КОРР. У нас вопрос к перевозчикам, к господину Матвееву и к господину Никишину: не секрет, что еще некоторое время назад очень остро стояла проблема кадров, требовались водители, слесари, кондукторы, постоянно висели объявления в автобусах. Очень много в последние годы появилось водителей-мигрантов. Зачастую с плохим знанием языка, порой не очень профессионально подготовленных... Это, видимо, не только проблема «человеческого фактора», но и проблемы современной экономики?

А.В. Матвеев. Напомню, что я директор двух фирм – «АВАС» и



«АВТОАЛДИС». «АВАС» – это все местные маршруты, начиная от маршрутов №№ 5, 601 и т.д., так вот, в «АВАСе» нет ни одного водителя приезжего, работают все местные. А что касается «АВТОАЛДИСа» – да, там работают пять или шесть человек узбеков и таджиков. Но у них стаж водительский как минимум три года, причем непосредственно у меня в фирме. И скажу честно, они себя зарекомендовали лучше по многим пунктам, чем наши соотечественники. Они не пьют, по крайней мере, с утра выходят на работу четко. Они и за автобусом хорошо смотрят. У них другая мотивация, они приехали сюда заработать, у них там осталась семья, и они стараются изо всех сил, а у наших водителей несколько другая... ментальность.

Н.А. Товстокоров. На самом деле проблема с иностранными водителями очень серьезна как в Санкт-Петербурге, так и в области, и, естественно, и в нашем районе, так как опытных кадров не хватает. Куда они подевались? Все объяснимо: во-первых, теперь нет такой базы профессиональной подготовки, как было раньше, нет таких автошкол для водителей класса «Б» и класса «С». Их готовят только в ДОСААФ, причем, раз в год они набирают какую-то группу, не говоря уж о том, что очень дорого обучение стоит. Поэтому это вынужденная мера – принимать водителей из стран ближнего зарубежья. Но есть ограничения, есть обязательные условия приема. Для того чтобы работать на автобусе, необходимо, прежде всего, разрешение миграционной службы, и, согласится, никакой предприниматель не захочет платить в качестве штрафа 750 тысяч рублей за прием на работу нелегала.

И, конечно, самым тщательным образом проверяются документы, требуется стаж водительской работы не менее трех лет, наличие трудовой книжки, из которой все понятно: где человек работал, кем и сколько. Потом – 20-часовая подготовка, так называемая «обкатка» по маршруту с инструктором, и только после этого он оформляется на работу.

КОРР. Мы не националисты, мы поймите нас правильно, мы просто за безопасность движения на дорогах, тем более на пассажирском транспорте. Но складывается впечатление, что все-таки не очень их контролируют, не очень отслеживают, есть ли смысл доверять, допустим, их правам. Может, ОГИБДД прояснит ситуацию?

С.В. Степаненко. Да, водители ездят со своими национальными водительскими удостоверениями. Права получены на родине, но это не запрещено законом РФ, даже если права выданы в Самарканде. Наличие водительского удостоверения российского образца необходимо только в том случае, если человек постоянно зарегистрирован в России.

Если иностранец – хороший, он и у нас хороший водитель, а по фактам ДТП могу сказать – в нашем районе все ДТП произошли с участием наших соотечественников.

В.В. Буханко. В январе у нас проходила операция «Маршрутное такси».

Все проверяли, начиная с того, какие правоустанавливающие документы имеются, кто и как проводит медосмотр, техническое состояние транспорта, ничего не ускользнет от нашего внимания. В прошлом году у нас, кстати, два уголовных дела по перевозчикам возбуждено, точнее, возбуждено прокуратурой. 238 статья Уголовного кодекса, – это ненадлежащее оказание услуг населению, повлекшее опасность для жизни. Вот последняя операция в январе этого года, выявлено за время проведения этой операции 68 неисправных транспортных средств, начиная от состояния резины и кончая отсутствием сигналов поворота, и 46 водителей были оштрафованы за нарушение скоростного режима, и 32 водителя – разные другие нарушения.

По всем нарушениям выдаются предписания, по последней только операции выдано пять предписаний руководителям предприятий. Привлечено к административной ответственности 156 водителей маршрутных такси и 7 руководителей предприятий. Но замечу – эти цифры не только по предприятиям нашего района, зарегистрированным на нашей территории, но и всех «маршрутников», которые курсируют по нашему району.

«ПОЧЕМ АВТОБУС, ДЯДЕНЬКА?»

(ИЛИ КОЕ-ЧТО О ЗАКОНЕ

СЛОЖЕНИЯ ЧИСЕЛ)

КОРР. Вопрос к нашему гостю Н.А. Товстокорову, который возглавляет отдел малого и среднего бизнеса и пассажирских перевозок Управления по потребительскому рынку администрации Всеволож-

ского района. Все мы прекрасно помним время, когда были только государственные автотранспортные предприятия. Сейчас за право перевозок соревнуются частные предприятия, принимают участие в тендерах, которые проводит администрация. Какие критерии при проведении тендеров?

Н.А. Товстокоров. Ну, что теперь говорить о государственных предприятиях пассажирских, их нет уже. Они не выдержали конкуренции. Сейчас у нас восемь основных перевозчиков, из них семь частных, и только одно муниципальное транспортное предприятие, – это МТП «Грузино». И, честно говоря, я бы отдал предпочтение частной форме бизнеса. Почему? Потому что они развивают и сферу услуг, и повышают качество этих услуг, работают на перспективу. Они не ждут, когда им дадут бюджетные деньги на покупку автобуса, они ищут и зарабатывают сами. И нам меньше проблем, не приходится заниматься постоянно, как занимаемся муниципальным предприятием «Грузино». То у них денег на бензин нет, то все автобусы сломались, то задолженность перед кредитными организациями. Приходится «разруливать». А с остальными предприятиями мы сотрудничаем только на основании муниципального контракта, где все расписано – сколько они рейсов должны сделать, каким подвижным составом, с каким качеством.

Что касается отбора перевозчиков, то последний конкурс был в 2004 году, и сейчас стоим на пороге проведения очередного «Открытого конкурса на право пассажирских перевозок на территории МО «Всеволожский муниципальный район». И в предыдущем конкурсе на одно место, или на один так называемый лот, было от двух до пяти перевозчиков. В этом году прогнозируем, что будет еще большее количество желающих поучаствовать в конкурсе. Предлагают, как ни странно, свои услуги и питерские перевозчики, и наши, местные предприятия, областные, районные. Так что у нас нет опасений, что конкурс не состоится.

Конкурс открытый, информация о нем публикуется во всех средствах массовой информации, в том числе в вашей уважаемой газете, где расписаны буквально все требования и наши критерии к перевозчикам. Это и наличие материально-технической базы, ремонтной ямы, паркового хозяйства, диагностики, сертификации, качество подвижного состава, и все это выставляется окончательно по балльной системе.

Нельзя же забывать, что эти автоперевозчики дают рабочие места людям, они платят налоги в районный бюджет. Кстати, с каждым годом повышаются требования к перевозчикам. И к вопросу о безопасности, ради чего мы, собственно, здесь сегодня и собрались: мы будем жестко ставить вопрос, чтобы убирать так называемые «Газели», и переходить на автобусы повышенной комфортности.

Перевозчиком, желающим принять участие в конкурсе, уже розданы условия, конкурс пройдет в мае-июне.

КОРР. Скажите, сколько же сейчас стоит новый автобус, желательное – китайского производства, сколько надо вложить, чтобы соответствовать сегодняшнему дню?

А.В. Матвеев. Автобус «ЛИАЗ» с иностранными комплектующими стоит три миллиона шестьсот тысяч рублей.

Вот 531-ый маршрут возьмем... Жители могли заметить, что из десяти автобусов, выходящих на маршрут, пять автобусов сейчас «ЛИАЗы». Причем, все с американскими двигателями, с немецкими коробками, с немецкими мостами. Но так как наши дороги все безбожно разбиты, особенно это было в Колтушах, в Янино, так что даже