

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

Частники — в свободном плавании.

— Так всегда было, — заметил, открывая работу "круглого стола", главный редактор "Орловской правды" **А.Н. Тихонов**. — Всегда находились проворные, настойчивые люди, отлично умеющие возникающие в жизни трудности поворачивать в свою пользу: зарабывать дешевый капитал, подтасовывая и передегеривая факты. Все средства хороши — только бы помешать тем, кто занимается конкретным делом.

А форма "круглых столов" как раз и позволяет, собрав профессионалов, людей дела, глубоко знающих проблему, обсудить тот или иной вопрос на добротном уровне. Сегодня остро стоит проблема пассажирских перевозок в Орле, да и в целом на территории нашей области. Совсем скоро — с 1 января 2005 года — все пассажиры будут платить за проезд "живые" деньги, и в связи с этим уже сегодня у людей возникает очень много вопросов. В последнее время Орел буквально заполнили маршрутные такси. Но есть ли у города серьезная, расчитанная на перспективу программа развития пассажирского транспорта? Какова судьба муниципальных автопредприятий? Тема сложная, и чтобы не возникало вокруг неё досужих спекулятивных рассуждений, мы и пригласили за наш "круглый стол" тех, кто хорошо знает проблему.

Е.Н. Вельковский: — Согласен, тема пассажирских перевозок одна из наиболее актуальных и социально значимых сегодня. Я отработал на транспорте 46 лет и хорошо знаю его проблемы. Конечно, поговорить есть о чём. И мне, признаюсь, совершенно непонятна позиция администрации Орла, проигнорировавшей нашу встречу. Знаю, к председа-



телю городского комитета транспорта и связи Александру Леонидовичу Кульману накопилось немало вопросов и у частных перевозчиков, и у водителей ПАТП-1 и ПАТП-3, и у работников ГИБДД: ведь именно в Орле самая напряжённая ситуация с безопасностью дорожного движения.

Сегодня частные перевозчики, что называется, в свободном плавании. Они никак не привязаны к существующей, например, в том же МУ ПАТП-1 системе контроля за движением пассажирского транспорта. Частники носятся по городу, создают аварийные ситуации. Что сделала мэрия для введения частного извоза в цивилизованное русло? А что сделано для улучшения работы ПАТП-1, которое переживает из-за хронического недофинансирования очень трудные дни? Ни-че-го. Более того, на просьбу губернатора области передать ПАТП-1 из муниципальной собственности в областную ответа нет до сих пор. А ведь на базе этого предприятия легко можно было бы "раскариковать" всех частных перевозчиков: предоставить им теплую стоянку, дать возможность проходить технический и медицинский осмотры. Разве плохо: и частные перевозчики обрели бы крышу над головой, начали работать по цивилизованной схеме, и ПАТП-1 перешла бы кая-то копейка?

Пользуясь бесконтрольностью, частные перевозчики (не все, конечно) работают из рук вон плохо. У многих нет лицензии на пассажирские перевозки. Машины — более 60% — не оборудованы таксометрами — значит, не платятся налоги. При этом без конца слышны стоны о том, что городу катастрофически не хватает средств.

Еще больше проблем с состоянием дорожного покрытия в г. Орле. Дорожно-строительное предприятие, возглавляемое господином Фрайдой, хронически не выполняет своих обязательств, что влечет угрозу безопасности жизни граждан.

Формула безопасности движения проста и складывается из трех составляющих:

автомобиль — водитель — дорога. А у нас получается — автомобиль никакой: в любое время может отлететь колесо или заклинить рулевое управление. Водитель ненадежный: многие частные перевозчики в свое время были уволены за серьезные нарушения из того же ПАТП-1. Дорога... сегодня нельзя заехать ни в один орловский переулок. Вот и судите об уровне безопасности движения в Орле.

Ведущий: — Уж если в областном центре такая, мягко говоря, незавидная ситуация с пассажирскими перевозками, то что можно ждать от других крупных и не очень населенных пунктов нашего региона... Хотелось бы узнать об организации пассажирского движения в целом по области — есть ли программа его развития?

М.В. Кореньков: — Такая программа действует уже три года (кстати, инициатором её разработки был Ефим Николаевич Вельковский).

Создано ОАО "Пассажирская транспортная компания", объединившая под своей крышей транспорт общего пользования и получающая беспроцентный кредит областной администрации в размере 25 млн. рублей на закупку нового подвижного состава. Приобретенные на эти деньги 25 ПАЗов были переданы предприятиям, которые в течение двух лет возвращают стоимость машин. А на возвратные средства закупается новая техника. В результате уже приобретено 178 новых автобусов. И схема продолжает работать. Думаю, до намеченного срока возвращения кредита — 2006 год — удастся купить

коллаевич Вельковский). Она предусматривает реформирование структуры управления пассажирскими перевозками на территории области, улучшение состояния подвижного состава за счет организации централизованного капитального ремонта и, наконец, приобретение нового подвижного состава.

В свое время область приобрела для города 32 "Икаруса", десять из которых достались ПАТП-3. Пока деньги за них не выплачены, они, по условиям договора, находятся в областной собственности. Чтобы не потерять ПАТП-3, на его базе был создан филиал ОАО "Пассажирская транспортная компания". Таким образом, почти весь подвижной состав мы сохранили. Сейчас на базе ПАТП-3 введено внешнее управление. Мы выполнили задачу, поставленную губернатором области: сохранили и профинансировали его имущество, и, думаю, оно со временем полностью перейдет под крышу нашей транспортной компании.

Ведущий: — Владимир Николаевич, а какие задачи сегодня решает ОАО "Орелавтотранс"?

В.Н. Беспалов: — В соответствии с решением администрации области прошла реорганизация нашего управления. Было создано ОАО "Орелавтотранс" — ведущий организатор перевозок в Орловской области, под крылом которого объединились автовокзалы, автостанции и кассовые пункты. Мы обеспечиваем внутри- и межобластные перевозки и с задачей этой справляемся.

Довольно острый вопрос — маршруты Орловского района: очень много людей еж-

дневно едет в Орел на работу и учебу. Чтобы ослабить напряжение, мы пытались привлечь сюда транспорт ПАТП-1, но общего языка не нашли.

Вышел закон об изменении полномочий в структуре исполнительной власти. Встал вопрос о внесении изменений и в областной Закон "О маршрутных автоперевозках". Но когда мы его проанализировали, то увидели, что ничего в нем менять не надо — вполне рабочий документ. Его надо лишь исполнять всем участникам и организаторам пас-

сажирских перевозок.

Ведущий: — Здесь часто говорилось о работе ПАТП-1, Михаил Васильевич. А в каком положении находится сегодня другое крупное пассажирское предприятие — ПАТП-3?

М.В. Кореньков: — В очень сложном. Это предприятие — федеральная собственность, поэтому мы не могли активно вмешаться в его деятельность, помочь в решении накопившихся там проблем.

В свое время область приобрела для города 32 "Икаруса", десять из которых достались ПАТП-3. Пока деньги за них не выплачены, они, по условиям договора, находятся в областной собственности. Чтобы не потерять ПАТП-3, на его базе был создан филиал ОАО "Пассажирская транспортная компания". Таким образом, почти весь подвижной состав мы сохранили. Сейчас на базе ПАТП-3 введено внешнее управление. Мы выполнили задачу, поставленную губернатором области: сохранили и профинансировали его имущество, и, думаю, оно со временем полностью перейдет под крышу нашей транспортной компании.

Ведущий: — Владимир Николаевич, а какие задачи сегодня решает ОАО "Орелавтотранс"?

В.Н. Беспалов: — В соответствии с решением администрации области прошла реорганизация нашего управления. Было создано ОАО "Орелавтотранс" — ведущий организатор перевозок в Орловской области, под крылом которого объединились автовокзалы, автостанции и кассовые пункты. Мы обеспечиваем внутри- и межобластные перевозки и с задачей этой справляемся.

Сегодня частные перевозчики, что называется, в свободном плавании. Они никак не привязаны к существующей, например, в том же МУ ПАТП-1 системе контроля за движением пассажирского транспорта. Частники носятся по городу, создают аварийные ситуации. Что сделала мэрия для введения частного извоза в цивилизованное русло? А что сделано для улучшения работы ПАТП-1, которое переживает из-за хронического недофинансирования очень трудные дни? Ни-че-го. Более того, на просьбу губернатора области передать ПАТП-1 из муниципальной собственности в областную ответа нет до сих пор. А ведь на базе этого предприятия легко можно было бы "раскариковать" всех частных перевозчиков: предоставить им теплую стоянку, дать возможность проходить технический и медицинский осмотры. Разве плохо: и частные перевозчики обрели бы крышу над головой, начали работать по цивилизованной схеме, и ПАТП-1 перешла бы кая-то копейка?

Пользуясь бесконтрольностью, частные перевозчики (не все, конечно) работают из рук вон плохо. У многих нет лицензии на пассажирские перевозки. Машины — более 60% — не оборудованы таксометрами — значит, не платятся налоги. При этом без конца слышны стоны о том, что городу катастрофически не хватает средств.

Еще больше проблем с состоянием дорожного покрытия в г. Орле. Дорожно-строительное предприятие, возглавляемое господином Фрайдой, хронически не выполняет своих обязательств, что влечет угрозу безопасности жизни граждан.

Формула безопасности движения проста и складывается из трех составляющих:

автомобиль — водитель — дорога. А у нас получается — автомобиль никакой: в любое время может отлететь колесо или заклинить рулевое управление. Водитель ненадежный: многие частные перевозчики в свое время были уволены за серьезные нарушения из того же ПАТП-1. Дорога... сегодня нельзя заехать ни в один орловский переулок. Вот и судите об уровне безопасности движения в Орле.

Вышел закон об изменении полномочий в структуре исполнительной власти. Встал вопрос о внесении изменений и в областной Закон "О маршрутных автоперевозках". Но когда мы его проанализировали, то увидели, что ничего в нем менять не надо — вполне рабочий документ. Его надо лишь исполнять всем участникам и организаторам пас-

сажирских перевозок.

Ведущий: — Здесь часто говорилось о работе ПАТП-1, Михаил Васильевич. А в каком положении находится сегодня другое крупное пассажирское предприятие — ПАТП-3?

М.В. Кореньков: — В очень сложном. Это предприятие — федеральная собственность, поэтому мы не могли активно вмешаться в его деятельность, помочь в решении накопившихся там проблем.

В свое время область приобрела для города 32 "Икаруса", десять из которых достались ПАТП-3. Пока деньги за них не выплачены, они, по условиям договора, находятся в областной собственности. Чтобы не потерять ПАТП-3, на его базе был создан филиал ОАО "Пассажирская транспортная компания". Таким образом, почти весь подвижной состав мы сохранили. Сейчас на базе ПАТП-3 введено внешнее управление. Мы выполнили задачу, поставленную губернатором области: сохранили и профинансировали его имущество, и, думаю, оно со временем полностью перейдет под крышу нашей транспортной компании.

Ведущий: — Владимир Николаевич, а какие задачи сегодня решает ОАО "Орелавтотранс"?

В.Н. Беспалов: — В соответствии с решением администрации области прошла реорганизация нашего управления. Было создано ОАО "Орелавтотранс" — ведущий организатор перевозок в Орловской области, под крылом которого объединились автовокзалы, автостанции и кассовые пункты. Мы обеспечиваем внутри- и межобластные перевозки и с задачей этой справляемся.

Сегодня частные перевозчики, что называется, в свободном плавании. Они никак не привязаны к существующей, например, в том же МУ ПАТП-1 системе контроля за движением пассажирского транспорта. Частники носятся по городу, создают аварийные ситуации. Что сделала мэрия для введения частного извоза в цивилизованное русло? А что сделано для улучшения работы ПАТП-1, которое переживает из-за хронического недофинансирования очень трудные дни? Ни-че-го. Более того, на просьбу губернатора области передать ПАТП-1 из муниципальной собственности в областную ответа нет до сих пор. А ведь на базе этого предприятия легко можно было бы "раскариковать" всех частных перевозчиков: предоставить им теплую стоянку, дать возможность проходить технический и медицинский осмотры. Разве плохо: и частные перевозчики обрели бы крышу над головой, начали работать по цивилизованной схеме, и ПАТП-1 перешла бы кая-то копейка?

Пользуясь бесконтрольностью, частные перевозчики (не все, конечно) работают из рук вон плохо. У многих нет лицензии на пассажирские перевозки. Машины — более 60% — не оборудованы таксометрами — значит, не платятся налоги. При этом без конца слышны стоны о том, что городу катастрофически не хватает средств.

Еще больше проблем с состоянием дорожного покрытия в г. Орле. Дорожно-строительное предприятие, возглавляемое господином Фрайдой, хронически не выполняет своих обязательств, что влечет угрозу безопасности жизни граждан.

Формула безопасности движения проста и складывается из трех составляющих:

граммой развития пассажирского автотранспорта. С февраля этого года у нас работали всего два филиала: Болховский и Дмитровский. В апреле был создан филиал на базе ПАТП-3, а с сентября в состав компании вошли все бывшие районные АТП.

М.В. Кореньков: — Извините, Валерий Андрианович, я уточню: не вошла, а ПТК выкупила имущество автопредприятий, став собственником всего транспортного комплекса, который раньше назывался транспортом общего пользования.

В.А. Мамошин: — Сегодня у нас работают 2,5 тысячи человек, имеется 740 автобусов. Компания по структуре — это восемь филиалов, четыре автоотряда и четыре общества с ограниченной ответственностью, учредителями которых является ПТК (а её учредитель — администрация Орловской области).

Согласен с Ефимом Николаевичем: в самом деле, на базе нашего предприятия частные перевозчики могли бы получить полный комплекс услуг: стоянка, ремонт, техниче-

ский и медицинский осмотры и т.д. Но пока с нами работают не больше десятка частников.

Ведущий: — Интересно, а властям Ливен удается "разруливать" аналогичную ситуацию?

А.А. Самойлов: — К сожалению, у нас проблем и противоречий не меньше, чем в Орле. Когда в Ливнах появился первый частный автобус, мы даже уступили ему один из своих маршрутов. Но что получилось? Год водитель отработал и ушел. Пришлось нам закрывать образовавшуюся брешь.

А сегодня в городе работает уже 80 частных перевозчиков. Мы помогли администрации в разработке маршрутной сети. Но... в соответствии с графи-

ком ходят только наши автобусы. Маршрутчики разбирают наиболее людные автобусные остановки и увозят львиную долю выручки. Мы недобираем сегодня в среднем 35 тысяч рублей в день. Поэтому единственное, чего мы требуем от муниципальной власти, — создать условия для честной конкуренции перевозчиков всех форм собственности.

Ведущий: — Претензий к перевозчикам-частникам не сравниваю больше, чем к муниципалам. Что думает по этому

поводу председатель ассоциации частных перевозчиков?

Н.В. Парамоскин: — Мы говорим уже больше двух часов, и рефреном звучит мысль о том, что частники — это плохо. Не согласен. Раньше была госторговля. Её отдали в руки частников, и все уладились: хуже не стало. Так и с частными перевозками.

Сегодня на рынке перевозок уже действуют довольно крупные перевозчики: у частного предпринимателя Рязанского, например, 36 автобусов ПА3, причем все они куплены не на кредиты области или города. Кстати, он отдал из первых организаций свою производственную базу — на территории бывшей Зареченской ПМК. У него есть своя служба безопасности движения, медсестра. Десять и более машин у предпринимателей Сергея Калинина и Александра Никольского.

Мы тоже выкупили гаражи на 12 машин у мехколхозы № 29. Построили свою мойку, контрольно-пропускной пункт. Открыли класс по безопасности движения. Собираемся приглашать на работу медсестру. У нас тоже своя ремонтная база, есть лицензия на ремонт транспорта.

Конечно, с частными перевозками далеко не все обстоит благополучно. Мы тоже очень обеспокоены ростом ДТП с участием частников. Я как председатель ассоциации частных перевозчиков вхожу в городскую комиссию по безопасности движения. Выезжаем на линию каждый четверг и составляем всякий раз 12 — 15 протоколов: водители-частники не имеют договоров на перевозки, в машинах нет свободного аварийного выхода, часто обнаруживаются несоответствие категории, дающей право управлять данным пассажирским транспортом, и т.д.

Впрочем, виноваты не только частники — в Орле почти нет нормальных дорог, по которым можно было бы ездить без происшествий. Комсомольская, Московская, Брестская, ещё пара улиц — и всё. Поэтому и складывается совершенно ненормальная ситуация: интервал движения на Комсомольской и Московской — 17 секунд! Мы уже куда только не обращались — в ГИБДД, транспортную инспекцию, мэрию: нужно сбить этот вал. Но нас не услышали...

Согласен, нужно создавать центр управления перевозками. В Брянске, кстати, он сохранился с советских времен: центр разрабатывает маршруты, осуществляет контроль. Мы даже готовы профинансировать создание такого центра.

Знаю, все крупные перевозчики тоже за здоровую конкуренцию на рынке пассажирских перевозок. Нам тоже не нравятся появившиеся в последнее время в газетных изданиях объявления о продаже маршрутов в Орле...

Ведущий: — Статистика дорожно-транспортных происшествий последних лет свидетельствует о пугающем их росте. И значительная доля в общем количестве ДТП приходится на долю маршрутных такси. С какими нарушениями правил пассажирских перевозок сотрудничают ГИБДД? Сталкиваются особенно часто? Что им мешает навести должный порядок на дорогах?

Н.И. Головкин: — Да, цифры действительно страшные: около 35 тысяч человек гибнет ежегодно на российских дорогах. Из них 3,5 тысячи приходится на пассажирский транспорт. Причем здесь много, но, думаю, в числе первых — затянувшиеся игры в демократию. Не случайно в Госдуме не прошел более жесткий вариант Кодекса об административно-правовых нарушениях, предложенный управлением ГИБДД МВД России (его пренебрежительно назвали "милиейским"). Итог либеральной политики депутатов — катастрофический рост ДТП. Сегодня у нарушителей дорожного движения и правил перевозки пассажиров ни номера, ни водительские удостоверения отбирать нельзя. За управление автомобилем, не прошедшим

техосмотра, штраф... 50 рублей. Лицензии на право заниматься пассажирскими перевозками нарушитель если и лишится, то на совсем короткий срок.

А безкаказанность порождает новые преступления. За девять месяцев частными перевозчиками совершено 30 ДТП, в результате которых два человека ранено, один погиб. Только за неделю (!) было выявлено 15 человек, управляющих автомобилями в состоянии алкогольного опьянения. Выявлено 53 случая изменения в конструкции транспортного средства. Наиболее распространенное нарушение — глухая блокировка задних дверей в "Газелях" — случается что, и пассажиры оказываются замурованными в салоне.

Частные предприниматели в погоне за дешевой рабочей силой нанимают на работу водителей из районов области. Для таких "Газель" — дом родной: здесь они из соображений экономии и отдыхают, и даже ночуют. А утром встают, протирают глаза — и на линию. Водитель маршрутки крутит баранку до полного изнеможения, работая порой по 15 часов в сутки — чтоб и хозяину автомобиля обговоренную сумму отстегнуть, и самому без навра не остаться. Отсюда — опасные гонки по городским улицам, перегруженность машин... В одной маршрутке прочитал: "Пять минут страха — и ты приехал!" И уже не совсем понятно: куда приехал — на нужную тебе остановку или... в больницу?

Об остановках уже говорилось, поэтому не буду повторяться. Люди мечутся между автобусами, маршрутными такси, троллейбусами и, случается, попадают под колеса. Может, городским властям развестись по "своим" остановкам муниципальный и частный транспорт?

В свое время мы по мере сил способствовали объединению частных перевозчиков в ассоциацию — и порядка больше, и нам легче контролировать ситуацию. Но загонять всех в то же ПАТП-1, думаю, не стоит — каждый перевозчик должен сам решить, с кем ему удобнее работать.



На фото — участники круглого стола «Орловская правда»



— к ним подъехать на "Икарус" — "гармошке" практически невозможно. И вообще, по моему, в Орле давно уже переизбыток маршрутных такси — может быть, не стоит больше открывать новые маршруты? Уже, думаю, для всех очевидно, что с увеличением числа частных перевозчиков на улицах города резко увеличилось количество ДТП.

Согласен с Ефимом Николаевичем: в самом деле, на базе нашего предприятия частные перевозчики могли бы получить полный комплекс услуг: стоянка, ремонт, техниче-

ский и медицинский осмотры и т.д. Но пока с нами работают не больше десятка частников.

Интересно, а властям Ливен удается "разруливать" аналогичную ситуацию?

К сожалению, у нас проблем и противоречий не меньше, чем в Орле. Когда в Ливнах появился первый частный автобус, мы даже уступили ему один из своих маршрутов. Но что получилось? Год водитель отработал и ушел. Пришлось нам закрывать образовавшуюся брешь.

А сегодня в городе работает уже 80 частных перевозчиков. Мы помогли администрации в разработке маршрутной сети. Но... в соответствии с графиками ходят только наши автобусы. Маршрутчики разбирают наиболее людные автобусные остановки и увозят львиную долю выручки. Мы недобираем сегодня в среднем 35 тысяч рублей в день. Поэтому единственное, чего мы требуем от муниципальной власти, — создать условия для честной конкуренции перевозчиков всех форм собственности.

Претензий к перевозчикам-частникам не сравниваю больше, чем к муниципалам. Что думает по этому поводу председатель ассоциации частных перевозчиков?

Мы говорим уже больше двух часов, и рефреном звучит мысль о том, что частники — это плохо. Не согласен. Раньше была госторговля. Её отдали в руки частников, и все уладились: хуже не стало. Так и с частными перевозками.

Сегодня на рынке перевозок уже действуют довольно крупные перевозчики: у частного предпринимателя Рязанского, например, 36 автобусов ПА3, причем все они куплены не на кредиты области или города. Кстати, он отдал из первых организаций свою производственную базу — на территории бывшей Зареченской ПМК. У него есть своя служба безопасности движения, медсестра. Десять и более машин у предпринимателей Сергея Калинина и Александра Никольского.

Мы тоже выкупили гаражи на 12 машин у мехколхозы № 29. Построили свою мойку, контрольно-пропускной пункт. Открыли класс по безопасности движения. Собираемся приглашать на работу медсестру. У нас тоже своя ремонтная база, есть лицензия на ремонт транспорта.

Конечно, с частными перевозками далеко не все обстоит благополучно. Мы тоже очень обеспокоены ростом ДТП с участием частников. Я как председатель ассоциации частных перевозчиков вхожу в городскую комиссию по безопасности движения. Выезжаем на линию каждый четверг и составляем всякий раз 12 — 15 протоколов: водители-частники не имеют договоров на перевозки, в машинах нет свободного аварийного выхода, часто обнаруживаются несоответствие категории, дающей право управлять данным пассажирским транспортом, и т.д.

Впрочем, виноваты не только частники — в Орле почти нет нормальных дорог, по которым можно было бы ездить без происшествий. Комсомольская, Московская, Брестская, ещё пара улиц — и всё. Поэтому и складывается совершенно ненормальная ситуация: интервал движения на Комсомольской и Московской — 17 секунд! Мы уже куда только не обращались — в ГИБДД, транспортную инспекцию, мэрию: нужно сбить этот вал. Но нас не услышали...

Согласен, нужно создавать центр управления перевозками. В Брянске, кстати, он сохранился с советских времен: центр разрабатывает маршруты, осуществляет контроль. Мы даже готовы профинансировать создание такого центра.

Знаю, все крупные перевозчики тоже за здоровую конкуренцию на рынке пассажирских перевозок. Нам тоже не нравятся появившиеся в последнее время в газетных изданиях объявления о продаже маршрутов в Орле...

Ведущий: — Статистика дорожно-транспортных происшествий последних лет свидетельствует о пугающем их росте. И значительная доля в общем количестве ДТП приходится на долю маршрутных такси. С какими нарушениями правил пассажирских перевозок сотрудничают ГИБДД? Сталкиваются особенно часто? Что им мешает навести должный порядок на дорогах?

Н.И. Головкин: — Да, цифры действительно страшные: около 35 тысяч человек гибнет ежегодно на российских дорогах. Из них 3,5 тысячи приходится на пассажирский транспорт. Причем здесь много, но, думаю, в числе первых — затянувшиеся игры в демократию. Не случайно в Госдуме не прошел более жесткий вариант Кодекса об административно-правовых нарушениях, предложенный управлением ГИБДД МВД России (его пренебрежительно назвали "милиейским"). Итог либеральной политики депутатов — катастрофический рост ДТП. Сегодня у нарушителей дорожного движения и правил перевозки пассажиров ни номера, ни водительские удостоверения отбирать нельзя. За управление автомобилем, не прошедшим

техосмотра, штраф... 50 рублей. Лицензии на право заниматься пассажирскими перевозками нарушитель если и лишится, то на совсем короткий срок.

А безкаказанность порождает новые преступления. За девять месяцев частными перевозчиками совершено 30 ДТП, в результате которых два человека ранено, один погиб. Только за неделю (!) было выявлено 15 человек, управляющих автомобилями в состоянии алкогольного опьянения. Выявлено 53 случая изменения в конструкции транспортного средства. Наиболее распространенное нарушение — глухая блокировка задних дверей в "Газелях" — случается что, и пассажиры оказываются замурованными в салоне.

Частные предприниматели в погоне за дешевой рабочей силой нанимают на работу водителей из районов области. Для таких "Газель" — дом родной: здесь они из соображений экономии и отдыхают, и даже ночуют. А утром встают, протирают глаза — и на линию. Водитель маршрутки крутит баранку до полного изнеможения, работая порой по 15 часов в сутки — чтоб и хозяину автомобиля обговоренную сумму отстегнуть, и самому без навра не остаться. Отсюда — опасные гонки по городским улицам, перегруженность машин... В одной маршрутке прочитал: "Пять минут страха — и ты приехал!" И уже не совсем понятно: куда приехал — на нужную тебе остановку или... в больницу?

Об остановках уже говорилось, поэтому не буду повторяться. Люди мечутся между автобусами, маршрутными такси, троллейбусами и, случается, попадают под колеса. Может, городским властям развестись по "своим" остановкам муниципальный и частный транспорт?

В свое время мы по мере сил способствовали объединению частных перевозчиков в ассоциацию — и порядка больше, и нам легче контролировать ситуацию. Но загонять всех в то же ПАТП-1, думаю, не стоит — каждый перевозчик должен сам решить, с кем ему удобнее работать.

Согласен, нужно создавать центр управления перевозками. В Брянске, кстати, он сохранился с советских времен: центр разрабатывает маршруты, осуществляет контроль. Мы даже готовы профинансировать создание такого центра.

Знаю, все крупные перевозчики тоже за здоровую конкуренцию на рынке пассажирских перевозок. Нам тоже не нравятся появившиеся в последнее время в газетных изданиях объявления о продаже маршрутов в Орле...

Ведущий: — Статистика дорожно-транспортных происшествий последних лет свидетельствует о пугающем их росте. И значительная доля в общем количестве ДТП приходится на долю маршрутных такси. С какими нарушениями правил пассажирских перевозок сотрудничают ГИБДД? Сталкиваются особенно часто? Что им мешает навести должный порядок на дорогах?

Автобус на распутиях



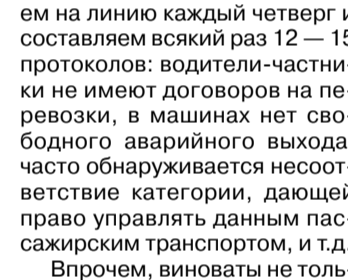
Фото Сергея МIRONOVA



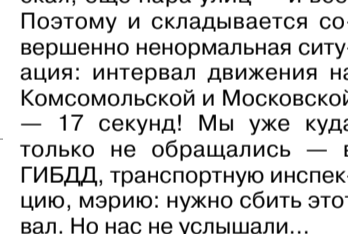
Н.И. Головкин



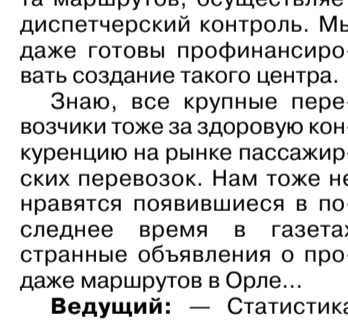
В.А. Мамошин



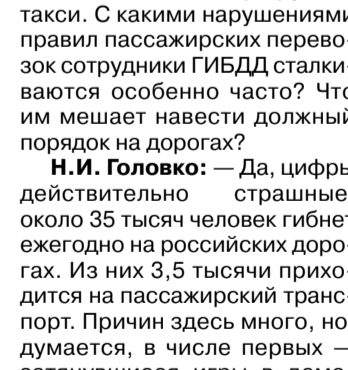
А.А. Самойлов



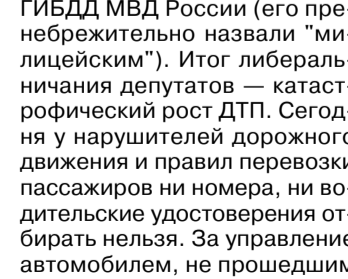
М.В. Кореньков



В.Н. Беспалов



Н.И. Головкин



Е.Н. Вельковский

Подготовил Николай СОЛОПЕНКО.