

Социальные аспекты пассажирских автоперевозок

Автотранспорт общего пользования, с социальной точки зрения, — самый массовый и доступный вид регулярного транспорта как внутри городов, так и на маршрутах, которые связывают между собой разные населенные пункты. О путях совершенствования системы пассажирских перевозок — наша беседа с исполнительным директором Союза автоперевозчиков и экспедиторов Северо-Запада Ириной МЕТЕЛЬ.



— Ирина Ивановна, какие вехи за последнее время прошел рынок автобусных перевозок Санкт-Петербурга?

— Поначалу перевозки пассажиров в городе были практически монополизированы. И в этот период отмечались снижение качества услуг и сокращение подвижного состава на социальных маршрутах из-за износа автобусного парка. Поломки машин во время рейсов, очереди на остановках, давка в салонах в часы «пик» стали привычными явлениями.

Спрос на автоперевозки был выше, чем предложение. Шесть лет назад появились частные автотранспортные компании. В итоге сложились две сети автобусных маршрутов — социальная и коммерческая.

Когда частных автобусов было мало, их владельцы хвалили и одобряли за

то, что они заполняют бреши в обслуживании пассажиров. Тем более что в ряде случаев коммерческие перевозчики поставили на маршруты импортный подвижной состав (например — автобусы «Ман», «Вольво»). Для пассажира это означало повышение комфорта — по сравнению с изношенными машинами ГП «Пассажиравтотранс».

Прошло всего несколько лет — и уже на более чем 400 маршрутах пассажиров стали обслуживать свыше 4,5 тыс. автобусов разной вместимости. Пассажирские перевозки оказались выгодным бизнесом. Рынок заставил предпринимателей искать пути дальнейшего повышения эффективности своей работы. Появилась тенденция к переходу от использования микроавтобусов к эксплуатации подвижного состава большей вместимости. Власти Санкт-Петербурга начавшийся процесс также

приветствовали, полагая, что это позволит хоть немного разгрузить улицы от потоков машин и создать более комфортные условия для транспортировки пассажиров.

Позже, когда частных перевозчиков стало много, отношение к ним начало меняться. Представителей власти прежде всего беспокоило стихийное развитие маршрутной сети. Появились конфликты из-за престижных направлений. Начались поиски способов регулирования автоперевозок. Вопрос это нелегкий, но необходимо было все-таки договориться о правилах игры, об упорядочивании сети маршрутов и о марках автобусов.

Затем в Петербурге занялись решением проблем посложнее. В частности, пространственным планированием. Напомню, что наш мегаполис разделен на деловую часть и «спальные» кварталы. В результате ежедневно городской транспорт по утрам перевозит большие массы населения с окраин в центр, а по вечерам — обратно. При выработке Генерального плана развития Санкт-Петербурга учитывалась перспектива перевода промышленных предприятий из центра. Неплохо, если бы при создании новых рабочих мест предприниматели учитывали и сложившиеся пассажиропотоки. Учитывали и стремились бы их минимизировать — так, как это делается в столицах крупнейших стран мира. Такой подход помогает оптимизировать городские расходы на содержание транспортной системы.

— Вызывает удивление: почему в российских городах вводят свои варианты регулирования рынка? Ведь существует Минтранс РФ. Но это министерство практически не вмешивается в развитие рынка пассажирских перевозок. Почему, на ваш взгляд?

— Региональные власти получили достаточно самостоятельности в управлении своим имуществом. При этом до сих пор даже не принят новый Устав автомобильного транспорта Российской Федерации, и отрасль по-прежнему регулируется законом полувековой давности. И российские регионы (прежде всего — такие крупные города, как Санкт-Петербург) заполняют про-



белы, существующие в федеральном законодательстве, собственными нормативными актами, стараются навести свои порядки.

— **С рынком перевозок в Петербурге более-менее понятно. Но есть и другой рынок, на котором сейчас ощущается дефицит подвижного состава: рынок междугородных перевозок. Почему же в этом сегменте так медленно развивается сеть коммерческих перевозок?**

— Транспорт — специфический рынок, где услуги оказывают каждый день. Плохо или хорошо, но основные потребности в пассажироперевозках должны быть удовлетворены. Так или иначе ситуация на автомобильном транспорте должна сохраняться стабильной и в целом следовать за общей динамикой развития отечественной экономики.

Это относится и к рынку междугородных автомобильных перевозок. Рынок этот — давно устоявшийся, регулировать его труднее, чем внутригородской. И взаимоотношения, установившиеся между участниками этого рынка, сложней. Перевозчикам тут приходится работать в зоне, которую регулируют как минимум два субъекта Российской Федерации. В ведении этих субъектов находятся автовокзалы, и каждый стремится отстаивать свои интересы.

Скажем, в Ленинградской области есть населенные пункты, для жителей которых лишиться работы водителя ав-

тобуса на областном маршруте означает остаться вообще без работы. Потому что другого предложения в ближайшей округе может и не найтись. И не стоит удивляться, почему в муниципальных округах и в областном правительстве столь щепетильно подходят к любым проектам, которые затрагивают проблему рабочих мест для сельчан...

— **Но ведь при развитии сети коммерческих маршрутов всегда возможно отыскать компромиссные варианты. Кроме того, существует ряд документов, принятых Минтрансом РФ, которые никто не отменял. И на их основе можно найти пути урегулирования споров. Скажем, в Минтрансе 3 года назад был издан приказ, согласно которому междугородные маршруты функционируют по согласованию с уполномоченным органом Российского автотранспортного союза (РАС). А таковым в городе на Неве и в Ленинградской области назначен Союз автоперевозчиков и экспедиторов Северо-Запада. Однако и этого министерского приказа региональные власти предпочитают не замечать. Как бы вы это прокомментировали?**

— Отсутствие единой федеральной нормативно-правовой базы в вопросах допуска и организации деятельности предприятий разных организационно-правовых форм, а также индивидуальных предпринимателей на

рынке транспортного обслуживания населения порождает целый ряд проблем. Особенно остро это проявляется в вопросах, что считать незаконным предпринимательством и как следует обеспечивать недискриминационный допуск к инфраструктуре перевозок.

Да, имеется приказ Минтранса «Об утверждении порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами РФ». Однако власти и Петербурга, и Ленинградской области этим вопросом серьезно не занимались, что не может нас не беспокоить.

Права уполномоченного органа наш Союз получил только в феврале 2006 года. И в настоящее время уже утвержден порядок проведения Союзом работ по оформлению документов на регулярные автобусные маршруты между субъектами федерации. Сейчас мы обратились в Комитеты по транспорту Санкт-Петербурга и Ленинградской области с просьбой издать приказы, устанавливающие проведение инвентаризации маршрутов данного вида и предельные сроки подачи перевозчиками заявочных документов.

Надеюсь, что совместными усилиями Союза автоперевозчиков и экспедиторов Северо-Запада и правительств Петербурга и Ленобласти удастся, наконец, в нашем регионе решить этот наболевший вопрос.

Беседовал
Андрей ЛАЗАРЕВ