

25 лет на страже интересов перевозчиков

Московский областной транспортный союз отмечает в этом году 25-летний юбилей. Решение о создании общественного объединения единомышленников было принято в октябре 1993 года. На вопросы корреспондента «АТ» отвечает президент Союза – Винокуров Борис Аркадьевич, заслуженный работник транспорта Российской Федерации.



Б. Винокуров

– Борис Аркадьевич, расскажите, пожалуйста, каким образом было принято решение о создании Московского областного транспортного союза. Какие задачи стоят перед объединением сегодня?

В начале 90-х годов прошлого столетия возникла ситуация, когда автотранспортные предприятия общего пользования из-за недостатка средств были не в состоянии организовывать перевозки населения как в городах Московской области, так и в межсубъектном сообщении. Правительство Российской Федерации и, в частности, Правительство Московской области приняли единственно правильное на тот момент решение – в помощь муниципальным автотранспортным предприятиям организовать обслуживание населения коммерческими перевозчиками. Для достижения этой цели были созданы в городах и районах Московской области коммерческие автотранспортные предприятия.

Впоследствии, в октябре 1993 года, группой инициативных автопредприятий было принято решение о создании Московского областного транспортного союза. В Союз вошли коммерческие автотранспортные предприятия, организованные практически во всех районах области. Таких предприятий насчитывалось около 100.

Перед Союзом были поставлены задачи, которые являются актуальными и сегодня. Среди них:

- защита и юридическая поддержка прав и интересов его членов;
- содействие членам Союза в вопросах их производственного, профессионального и социального развития;
- координация деятельности организации пассажирских и грузовых перевозок;
- внедрение новых видов транспортного обслуживания населения и организаций;
- взаимодействие с государственными органами в пресечении незаконных действий юридических и физических лиц, оказывающих автотранспортные услуги населению;
- выработка рекомендаций для органов управления по совершенствованию транспортного обслуживания населения и организаций;
- подготовка программ обучения специалистов по ремонту и эксплуатации транспортных средств;
- создание учебной и учебно-производственной базы, в том числе организация обучения в группах индивидуального обучения специалистов по ремонту и эксплуатации транспортных средств;
- взаимодействие с органами исполнительной и законодательной власти в части обеспечения безопасности дорожного движения, повышения качества обслуживания населения;
- согласование, по поручению муниципальных органов, программ оптимизации транспортного обеспечения, новых маршрутов общественного транспорта;
- экспертиза новых видов транспортных средств, используемых для оказания услуг населению и организациям;
- изучение правоприменительной практики, проведение социологических опросов, анкетирования;
- отстаивание интересов членов Союза в государственных и исполнительных органах, подготовка проектов нормативных актов и их общественная защита, лоббирование интересов членов общества;
- проведение работ по разработке новых требований к повышению экологической чистоты транспортных средств, выработка рекомендаций;
- участие в разработке типовых договоров и методик расчета цен и тарифов на автотранспортные услуги;
- участие в разработке паспортов и расписаний регулярных пассажирских перевозок.

Для организации текущей деятельности Союза было создано Правление, в которое вошли руководители ве-

дущих автотранспортных компаний в сфере грузовых и пассажирских перевозок, в том числе таксомоторных предприятий.

К сожалению, со временем Союз все меньше и меньше уделял внимание грузовым и таксомоторным перевозкам, поскольку не были приняты федеральные нормативные акты в этой сфере деятельности.

В то же время работники Союза выступают в качестве экспертов, принимая участие в работе Государственной Думы Российской Федерации над созданием федеральных законов по грузовым и таксомоторным перевозкам.

В 2005 году был принят закон № 268/2005-03 «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Московской области», в разработке которого активное участие принял Союз.

Этот закон, согласованный со всеми структурами власти и бизнеса, оказал серьезное значение в упорядочивании организации пассажирских перевозок в области.

Союз также участвовал в разработке федерального закона по организации пассажирских перевозок № 220-ФЗ, принятого Государственной Думой РФ в 2015 году. Данный закон способствует значительному улучшению организации пассажирских перевозок.

В настоящее время ранее созданные малочисленные по своему количеству подвижного состава коммерческие предприятия выросли в крупные транспортные компании. Они имеют свою производственную базу в городах Подольске, Красногорске, Одинцовском районе и др. Есть у нас предприятия, насчитывающие более 100 единиц подвижного состава, которые наряду с государственными компаниями занимаются перевозками пассажиров как внутри региона, так и между Москвой и областью.

Следует отметить, что несмотря на значительный рост коммерческих предприятий, а также на то, что этими предприятиями инвестированы значительные средства в приобретение нового подвижного состава, в настоящее время образовалась сложность, когда большинство коммерческих предприятий, по разным причинам,



В настоящее время ранее созданные малочисленные по своему количеству подвижного состава коммерческие предприятия выросли в крупные транспортные компании

не смогли выиграть конкурсы на организацию пассажирских перевозок. К сожалению, теперь коммерческих предприятий становится все меньше и меньше.

Мы дискутируем с Министерством транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области, с Правительством Московской области и стараемся создать нормативные акты, которые способствовали бы выполнению государственной программы Российской Федерации по упорядочиванию малого и среднего бизнеса. На это особое внимание обращает президент нашей страны как в послании Федеральному собранию, так и в своих указах. Мы стараемся развивать малый и средний бизнес, поднять культуру его работы и среднюю заработную плату работников. За годы, когда коммерческие предприятия вошли в наш транспортный союз, средняя заработная плата водителей и служащих предприятий возросла в разы и сегодня практически достигает уровня государственных предприятий.

К сожалению, в Московской области и, наверное, в других регионах страны не упорядочена организация



ГУП «Мострансавто», наряду с коммерческими автопредприятиями, является членом Московского областного транспортного союза



В Московский областной транспортный союз входят в том числе предприятия, насчитывающие более 100 единиц автобусов, которые наряду с государственными компаниями занимаются перевозками пассажиров как внутри региона, так и между Москвой и областью

грузовых перевозок. До настоящего времени не принят федеральный закон по грузовым перевозкам, нет порядка допуска предприятий к этим перевозкам, более 80% грузовых автомобилей исчерпали свои амортизационные сроки и эксплуатируются более 20 лет. При этом нет ни одного нормативного акта, который позволил бы не допускать эти устаревшие автомобили к организации перевозок. Все это приводит к тому, что производительность грузового автотранспорта, по сравнению с советским временем, упала в несколько раз, транспортная составляющая увеличилась в 3–4 раза, что естественно отражается на оптовых и розничных ценах и, конечно, на благополучии населения.

В настоящее время наш транспортный союз принимает активное участие в работе Государственной Думы РФ над созданием федерального закона по грузовым перевозкам. Одновременно мы внесли в Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области предложение по созданию такого закона внутри региона. И я думаю, что эта работа будет ускорена, поскольку такая проблема назрела уже давно.

Отмечу, что Союз принимал и принимает активное участие в организации таксомоторного обслуживания населения. По количеству автомобилей-таксомоторов мы «перешагнули» советское время, однако, к сожалению, как правило, ограничились только тем, что выдали разрешения на право работы в этой сфере деятельности, но при этом недостаточно занимаемся контролем таких перевозок. Никто не знает, где эти автомобили сосредоточены, как они проходят ежедневное техническое обслуживание, осуществляется ли ежедневный медицинский осмотр водителей, непонятно как строится тарифная политика, как работают так называемые агрегаторы такси. Московский областной транспортный союз

в составе экспертной группы специалистов работает в Государственной Думе Российской Федерации над созданием закона о таксомоторных перевозках, и с выходом этого закона, я думаю, данные проблемы будут упорядочены.

Уважаемые читатели, мы понимаем, что у населения области много претензий к организации как грузовых, так и пассажирских перевозок, в том числе таксомоторными. Поэтому перед Союзом и его автотранспортными предприятиями стоят задачи по созданию условий, когда будут удовлетворены потребности населения как по количеству, так и по качеству перевозок, ради чего, собственно, и создавался наш Союз.

– Борис Аркадьевич, как известно, в этом году в 220-ФЗ внесено немало существенных поправок. Как Вы считаете, нужны ли еще какие-либо изменения в этом законодательном акте?

– Отмечу, что и Союз транспортников России и Московский областной транспортный союз не прекратили свою работу над совершенствованием 220-ФЗ, в который систематически предлагается внести изменения, связанные с требованиями к пассажирским предприятиям, подвижному составу, особое внимание уделяется вопросам безопасности движения. При работе над 220-ФЗ мы предлагаем внести в него изменения, связанные с улучшением пассажирских перевозок на основе инновационных цифровых технологий, с помощью новых видов управления транспортными процессами и т.д.

– Есть ли какие-либо проблемы между Москвой и Московской областью в части организации маршрутной сети?

– В начале организации межсубъектных маршрутов между Москвой и Московской областью возникала масса проблем по их организации. И мы благодарны Департаменту транспорта города Москвы, что с помощью творческого отношения к этому вопросу нам удалось практически упорядочить все проблемы в организации межсубъектных перевозок.

– Борис Аркадьевич, в октябре текущего года будет 60 лет, как Вы трудитесь на транспорте. Вам хорошо известна работа транспортной отрасли в советское время. Что положительного на транспорте можете выделить в тот период его развития по сравнению с нынешним этапом рыночной экономики?

– Я хочу отметить, что в советское время не было практически никаких нелегитимных перевозчиков. Сегодня мы проводим громадную работу по искоренению этого зла – на маршрутах порой работают предприятия, не имеющие допуска к перевозкам, «играющие» на тарифах и т.п. Это зло появилось в условиях рыночных отношений, чего не было в советское время. Конечно, нас это очень угнетает.

– Какие отношения сложились у Союза с основным участником рынка пассажирских перевозок в

Московской области – государственным предприятием Мострансавто?

– Да, Мострансавто, по существу, является монополистом в сфере пассажирских перевозок в Московской области, насчитывающим в своем парке несколько тысяч машин. Однако Мострансавто работает по законам и правилам, утвержденным Минтрансом России и Министерством транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области. Что касается отношений этого предприятия с Союзом, то отмечу, что Мострансавто является нашим членом, а его руководитель избран председателем Правления. У Союза складываются весьма благоприятные и добрые отношения с руководством Мострансавто и его филиалов.

– А каковы взаимоотношения с Министерством транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области?

– Мы довольно много и плотно работаем с Министерством транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области по вопросу транспортного обслуживания населения. И министр, и его заместители постоянно проводят встречи с предприятиями, во время которых рассматриваются и решаются острые проблемы. Но проблемы еще остаются, и мы над ними работаем.

– Давайте вернемся к вопросу организации грузовых перевозок. Хотелось бы услышать вашу оценку роли транспортно-экспедиционных компаний в настоящее время.

– Учитывая, что я долгое время руководил предприятиями, которые занимались не только перевозками, но и транспортной экспедицией, то могу сказать, что Союз поднимает проблемные вопросы в Государственной Думе РФ, возникающие и в этой сфере деятельности. В частности, речь идет о совершенствовании закона по транспортно-экспедиционной деятельности. К большому огорчению, в настоящее время у нас нет массового экспедитора, который взял бы на себя функции по организации перевозок. Сегодня транспортное предприятие выступает и в роли перевозчика, и в роли экспедитора. С моей точки зрения, экспедитор сегодня не должен иметь подвижного состава, он должен быть организатором транспортного процесса. Но для этого необходимы нормативные акты по транспортной экспедиции, по транзиту, по смешанным перевозкам и т.д. И не решение этих вопросов ведет к тому, что мы теряем значительные суммы как в федеральном, так и в региональных бюджетах.

– Что Вы можете сказать о Союзе транспортников России, членом которого является ваша организация?

– Я хочу отметить особую роль СТР во главе с его президентом В.Б. Ефимовым в сфере совершенствования организации транспортного обслуживания предприятий экономики и населения нашей страны. Союз транспортников России работает над созданием серьезных нор-



На подмосковных маршрутах задействован новый подвижной состав, пришедший на смену устаревшим «Газелям»

мативных актов во взаимодействии с региональными Союдами, проводит необходимые конференции и семинары. Достаточно сказать, что СТР организовал несколько встреч с президентом России для решения актуальных для транспортников вопросов.

– В начале нашей беседы Вы отметили, что некоторые предприятия, по ряду причин, не смогли выиграть конкурсы на перевозку населения, в результате чего они остались «за бортом». Как известно, в ряде регионов сложилась такая практика, что зачастую у тех, кто выигрывает конкурс, не хватает на обслуживание маршрутов своего подвижного состава, и они привлекают автобусы именно тех предприятий, которые остались «за бортом». Имеются ли такие случаи в Московской области, и каково ваше отношение к этому?

– Да, такая проблема существует, и мое отношение к этому – крайне отрицательное. Я вообще считаю, что задача Министерства транспорта Российской Федерации, транспортных союзов – прежде всего не контроль деятельности автотранспортных предприятий, а организация их работы. Когда мы только создавали наш Союз, у нас ни один руководитель автопредприятия не имел специального образования, поэтому мы организовывали занятия с экономистами, бухгалтерами, с организаторами перевозок, обучали людей, да и в настоящее время многие руководители предприятий – членов нашего Союза – учатся на заочных отделениях в высших учебных заведениях. Ведь отсутствие достаточной квалификации, безусловно, мешает выполнению качественной работы на любом ее уровне.

– Борис Аркадьевич, спасибо за ответы. Редакция журнала «Автомобильный транспорт» поздравляет Московский областной транспортный союз с 25-летним юбилеем и желает дальнейших успехов в деле защиты интересов перевозчиков.

Беседовала В. Кузьмина