

Профессионалы автотранспортного дела

Во время интервью журналу «Автомобильный транспорт» президент Московского областного транспортного союза Винокуров Борис Аркадьевич сказал, что сегодня ряд членов Союза превратились из ранее небольших предприятий в крупных перевозчиков, насчитывающих более 100 единиц подвижного состава (см. «АТ» № 7, 2018 г., с. 22). В настоящее время эти компании играют существенную роль на автотранспортном рынке, выполняя значительный объем перевозок населения как внутри подмосковных городов, так и на межсубъектных маршрутах.

Редакция журнала «АТ» обратилась к заместителю президента Московского областного транспортного союза Москвичеву Станиславу Валерьевичу с просьбой порекомендовать предприятия – членов Союза, готовых поделиться своим опытом работы в этой сфере деятельности. Итак, держим путь сначала в г. Балашиху, а затем в г. Красногорск.

В.В. Степанов: на достигнутом останавливаться не собираюсь!



Сегодня в собственности ООО «Клаксон» находится не только земельный участок площадью 10 000 м², но и административное здание

По информации официального сайта Городского округа Балашиха, на его территории пассажирские перевозки по муниципальным маршрутам осуществляют 7 автопредприятий: филиал ГУП МО «Мострансавто» Автоколонна № 1377, ООО «Балашиха-экспресс», ООО «АвтоТранс», ООО «Восток Авто», ООО «АвтоЛидер», ООО «Клаксон» и ООО «Клаксон-1». Ежедневно на муниципальные маршруты Городского округа Балашиха выходят 379 автобусов особо малого, малого, среднего и большого классов. Данный подвижной состав эксплуатируется на 55 маршрутах регулярных перевозок, 23 из которых обслуживаются по регулируемым тарифам.

На территории округа расположены: 2 автостанции «Звездная» и «Южная», 2 железнодорожные станции «Балашиха» и «Железнодорожная», 7 железнодорож-

ных платформ «Горенки», «Никольское», «Салтыковская», «Черное», «Заря», «Кучино» и «Купавна», являющиеся для многих автобусных маршрутов конечными остановками, в том числе и для подвижного состава предприятия ООО «Клаксон», собственно и ставшего основной целью поездки корреспондента «АТ» в г. Балашиху.

Уважаемые читатели, знакомьтесь, генеральный директор ООО «Клаксон» Степанов Владимир Васильевич. Как и следовало ожидать, на транспорте он человек не случайный, и является профессионалом высокого уровня, получившим высшее специальное образование. В. Степанов главной из своих настольных книг до сих пор считает «Наставление по автотранспортной службе Вооруженных сил Союза ССР», изданное в далеком 1960 году. По мнению неизменного руководителя

ООО «Клаксон», основные положения Наставления актуальны и на гражданской службе, строгое выполнение которых помогают ему в правильной и эффективной организации деятельности его автопредприятия.

– **Владимир Васильевич, расскажите, пожалуйста, с чего начиналось развитие вашего предприятия, и каково его положение сегодня.**

– ООО «Клаксон» образовано в 1996 году. Развитие предприятия начиналось с покупки всего лишь одного подержанного автомобиля РАФ, затем приобрели второй, третий... Потом стали покупать «Газели» и более вместительные автобусы «Богдан». В настоящее время автопредприятие насчитывает уже около 160 единиц транспортных средств. Автобусами предприятия обслуживается 23 маршрута, 18 из которых – внутригородские. Более 20 лет компания осуществляет транспортное обслуживание населения Железнодорожного, ставшего в 2015 году частью Городского округа Балашиха.

Для обеспечения безопасности перевозок пассажиров все автобусы предприятия оснащены системой ГЛОНАСС.

В целях повышения качества обслуживания населения, а также сокращения затрат предприятия на ремонт подвижного состава, мы заинтересованы в замене подвижного состава на более комфортабельные автобусы. Так, за последние два года наш автопарк обновился на 70%. Вместе с тем имеющиеся у нас автобусы «Богдан», которые отработали всего лишь 7 лет, сегодня, из-за новых требований законодательства Московской области, мы вынуждены резать на металлолом, хотя некоторые из них, ввиду их нормального технического состояния, еще могли бы находиться в эксплуатации. Приходится также снимать с маршрутов автобусы малого класса, которые были в эксплуатации всего года три, но с момента их выпуска, к сожалению, прошло уже пять лет, что ограничено законом субъекта.

Таковы требования закона «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Московской области» после внесения в него поправок, определяющих предельный возраст автобусов для маршрутов, расположенных на территории Московской области. Принятые поправки устанавливают для авто-



На территории автопредприятия



В. Степанов

бусов малого класса предел в 5 лет с момента выпуска, а для среднего и большого – 7 лет.

Для сравнения хочу отметить, что Постановлением Правительства № 1177 предусматривается выполнение перевозок даже детей на автобусах, возраст которых с момента выпуска не превышает 10 лет. Я это к тому говорю, что сегодня новый подвижной состав постоянно дорожает и обходится для перевозчиков совсем недешево, даже на условиях приобретения его в лизинг. В то же время, по социальным соображениям, автопредприятия не могут значительно повышать тарифы на проезд пассажиров. Поэтому вопрос обновления парка подвижного состава для коммерческих перевозчиков, в условиях повышения цен на подвижной состав, становится сегодня наиболее критичной темой.

– **Бывали ли у вашего предприятия ситуации, когда для участия в конкурсе специально приобретались автобусы в лизинг и уже осуществлялись лизинговые платежи, а победителем в конкурсе на право перевозок на каком-либо маршруте становилась другая компания, в результате чего ваши автобусы оказывались не у дел.**

– Нет, наше предприятие не оказывалось в такой ситуации. Но могу привести другой пример. У нас есть маршрут № 142 «Железнодорожный – Новогиреево», который мы открывали, с него начинали свою деятельность и постоянно на нем работали. Года два назад Мострансавто решило поставить на этот маршрут несколько своих автобусов, в результате стали работать на нем и наши автобусы, и автобусы Мострансавто. Но в этом году, в нарушение положений 220-ФЗ, как мы считаем, у нас забрали этот маршрут, полностью отдав его Мострансавто. А ведь наше предприятие работало на этом маршруте более 20 лет.

В результате мы вынуждены были обратиться в суд, и в первой инстанции его уже выиграли. Длится этот процесс уже полгода.

**Боксы для технического обслуживания подвижного состава**

– **С кем конкретно судится ваше предприятие, и сколько автобусов было задействовано на этом маршруте?**

– Судимся с Министерством транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области. А на маршруте эксплуатировались 22 автобуса, на которых работали 44 водителя. Любая компания, которая планирует развиваться, рассчитывает на определенную стабильность, однако при возникновении таких ситуаций о финансовой устойчивости предприятия говорить не приходится.

– **А в каких направлениях перевозите пассажиров?**

– Мы осуществляем внутригородские перевозки и выполняем рейсы в Москву. При этом есть маршруты доходные, а есть низкодоходные и даже убыточные. И их не закроешь, потому что население, особенно людей пожилого возраста, кому-то нужно возить. Более того, в 2016 году наше предприятие проявило инициативу, выразив заботу об этой категории населения, и за 5 месяцев автобусами ООО «Клаксон» перевезли 1 миллион льготных пассажиров, имеющих социальную карту, совершенно бесплатно. Однако затем мы были вынуждены отказаться от этого, поскольку налоговая инспекция обязала наше предприятие за каждый билет без оплаты пас-

сажиром-льготником заплатить НДС с полной стоимости проезда, что вылилось в сумму порядка 5 миллионов рублей. Хотя ГУП «Мострансавто», как мне известно, при перевозке пассажиров НДС в размере 18% не платит, а наше предприятие платит. Мы ставили вопрос о том, чтобы с нас, как социально-ответственного перевозчика, сняли НДС, а мы взамен этого будем возить всех льготников бесплатно, без какой-либо компенсации в дальнейшем, но нам дали отрицательный ответ.

Несмотря на полученный отказ, наше предприятие все-таки свою позицию по отношению к льготной категории населения в целом не изменило: стоимость одной поездки для них сегодня составляет 20 рублей, а для остальных пассажиров – 37 рублей по городу и 55 рублей до Москвы. При этом компенсаций за перевозку льготников мы не получаем.

– **А ваше предприятие работает по регулируемым тарифам или нерегулируемым.**

– По нерегулируемым, мы сами устанавливаем размер стоимости проезда для пассажиров, но делаем это в разумных пределах с учетом среднерыночной цены и покупательской способности населения.

– **Какие-то еще проблемы, на ваш взгляд, есть у перевозчиков?**

– Да, имеются. Вот у нашего предприятия в настоящее время возникли проблемы, связанные с ОСАГО. И думаю, не только у нашей компании.

– **А в чем конкретно?**

– Страховые компании отказываются страховать автобусы, осуществляющие регулярные перевозки.

– **Почему?**

– Говорят, что им это невыгодно. И у нас уже есть целый список таких страховых компаний.

Либо они нам говорят, что в Московской области у них расположены только филиалы, а центральный офис находится в Москве или в другом городе, допустим, в Рязани, куда надо «пригнать» автобусы на осмотр, только после этого они смогут принять решение по ОСАГО.

**Автомойка****В классе по безопасности дорожного движения**

Я считаю, что это просто абсурдное предложение – за несколько километров «гнать» целую колонну автотранспортных средств в Москву, где их и разместить то негде, при этом на целый день снимать автобусы с маршрутов. Не могу понять, почему осмотр нельзя провести силами местных филиалов страховых компаний. Хотя всего лишь два года назад такой проблемы не существовало.

– А с обязательным страхованием пассажиров проблемы возникают?

– Нет, вот с этим видом страхования проблем нет. Хотя сначала страховые компании нам обещали, что если мы именно с ними будем заключать договоры на обязательное страхование пассажиров, то сможем здесь же заключить договоры по ОСАГО. Однако на деле оказалось все не так: пассажиров страхуют, а договоры по ОСАГО не заключают.

– Для удобства пассажиров автотранспортные средства Подмоскovie оснащаются специальными приборами, позволяющими с помощью транспортных карт «Стрелка» осуществлять безналичную оплату проезда. Ваши автобусы имеют такое оборудование?

– Да, такие валидаторы у нас есть. Но здесь возникает другой вопрос. Дело в том, что сегодня у перевозчиков неналоговые платежи уже практически сравнялись с налоговыми платежами. И причин здесь несколько. Например, при оплате пассажирами проезда с помощью карт «Стрелка» с нашего автопредприятия взимают 5% с каждого безналичного платежа. И это несмотря на то, что валидаторы мы покупаем за свой счет, сами их обслуживаем, самостоятельно приобретаем все расходные материалы. Мы считаем, что это очень высокий процент, особенно в сравнении с использованием карты «Тройка» в московском регионе.

Приведу простой расчет. С каждого платежа картой «Стрелка» за проезд в размере 50 руб. с предприятия взимается 2,5 руб. У нас 150 автобусов. В день на каждом

автобусе проходит порядка 50 транзакций. Умножаем 50 на 150 автобусов и получаем 7500 транзакций. Умножим 2,5 руб. на 7500, получим 18 750 тыс. руб. за день. Умножаем эту сумму на 30 дней, получим 562 500 руб. Если бы эта сумма оставалась у предприятия, то мы смогли бы через три месяца купить новый микроавтобус, а через год – уже четыре.

Не могу не отметить подорожание в последнее время налогов на землю, увеличение стоимости бензина, электричества и др., оплату которых в своей совокупности уже можно сравнивать с суммарным размером налоговых платежей. С учетом этого, по сути, уже сейчас проезд по городу должен составлять порядка 50 рублей, а не 37 рублей.

Еще одна проблема сегодняшнего дня – категорирование автотранспортных средств, проведение оценки их уязвимости в рамках требований законодательства о транспортной безопасности. Непонятно, почему этим должны заниматься перевозчики по всем однотипным автобусам, а не сами производители? Почему расходы по проведению категорирования перекладываются на плечи автотранспортных компаний? Я на транспорте работаю уже 50 лет и прекрасно помню, что в советское время нельзя было вносить какие-либо технические изменения в подвижной состав без согласования с производителем. Ведь, к примеру, электропроводка рассчитана на определенную мощность потребления, и дополнительное дооснащение подвижного состава, не предусмотренное автопроизводителем, может отрицательно повлиять на безопасность транспортного средства во время его эксплуатации. Поэтому считаю, что в настоящее время все необходимые дополнительные требования к подвижному составу должны заранее оговариваться с заводом-изготовителем, он должен знать, чем нужно дооснащать автобус, допустим, бегущей строкой по объявлению остановок, видеокамерами, тахографами и т.п., и только при наличии нужного оборудования транспортное средство должно поступать в продажу.



Контрольно-пропускной пункт



На выезде из предприятия

Не могу не сказать про выполнение расписаний в Московской области. Если интервальное движение мы более-менее выдерживаем вследствие затруднений в дорожном движении, то соблюдать выполнение расписания по установленному времени отправления практически невозможно. Но если мы нарушим расписание, нас накажут. Такие действия равносильны такому высказыванию: «На улице грязь по колено, но ты должен надеть белую одежду и светлые башмаки, и при этом ни в коем случае их запачкать. Но нельзя ходить по грязи так, чтобы не запачкаться». Меня учили мой отец, прошедший всю войну с самого ее начала до окончания в Берлине, а также преподаватели во время учебы в военном институте, что солдата ты должен сначала обучить, обеспечить и только потом с него спрашивать.

– Но ведь система ГЛОНАСС позволяет отслеживать возникновение дорожных заторов, и, очевидно, в этих случаях можно оспорить неправомерность наложенных штрафов.

– На наших автобусах система только установлена, а почему они стоят или едут медленно, это надо доказывать, что довольно сложно.

Или вот еще один простой вопрос: кто отвечает за оборудование остановки?

– Владелец этой остановки.

– Да. Но, допустим, кто-то снял на остановке расписание движения автобусов нашего предприятия, а отвечать за это почему-то должны мы. В новых микрорайонах отсутствуют остановочные павильоны, а жалобы от пассажиров опять же поступают в автопредприятие.

– Но сегодня автотранспортники могут и должны давать свои предложения в необходимые инстанции, ответственные за градостроительную политику. Об этом весной текущего года на съезде Союза транспортников России говорил Председатель Комитета по транспорту и строительству Государственной Думы РФ Москвичев Евгений Сергеевич, призывая транспортников активно участвовать в подготовке

нормативных актов или в согласовании транспортного развития градостроительной отрасли. Об этом мы писали в журнале «Автомобильный транспорт» № 3, 2018 г., в котором рассказали о том, какие актуальные проблемы обсуждались транспортниками на этом съезде. Так что перевозчики могут проявлять инициативу в этом вопросе, в том числе и в части размещения остановочных павильонов.

Владимир Васильевич, но вернемся к разговору непосредственно о вашем предприятии. Я вижу добротное административное здание, где собственно и происходит наша встреча, а также просторную территорию вокруг него. Все это приходится арендовать или находится в собственности предприятия?

– В начале нашей деятельности мы арендовали некоторое помещение, но затем приобрели земельный участок, приступив к работе практически с нуля. Сегодня же в собственности предприятия находится не только земельный участок площадью 10 000 м², но и административное здание, автомойка для транспортных средств, шесть боксов для технического обслуживания транспорта, контрольно-технический и медицинский пункты, классы по безопасности дорожного движения. Но отмечу, когда все автобусы после смены возвращаются в парк, уже ощущается нехватка места, поэтому для дальнейшего развития предприятия придется решать вопрос по расширению имеющейся территории.

– Сколько человек работает на предприятии?

– У нас работает высококвалифицированный коллектив, насчитывающий более 300 человек. В основном это молодые специалисты – выпускники средних и средне-специальных учебных заведений. Ведущие специалисты компании являются наставниками и передают им свой опыт. Так называемый основной «костяк» инженерно-технических работников сформировался еще в 90-х годах. Подбор водительских кадров происходит на конкурсной основе. Водители из других государств у нас не работают, только граждане России. На предприятии постоянно ведутся работы по повышению безопасности перевозок пассажиров и недопущению ДТП. Но существует еще одна актуальная проблема – это подготовка водительских кадров. Раньше, в советское время, были специальные учебные комбинаты, занимавшиеся профессиональной подготовкой водительских кадров. Сейчас этим занимаются в основном автошколы, и качество подготовки водителей оставляет желать лучшего. Поэтому на нашем предприятии водители проходят период стажировки, в том числе осуществляется проверка знаний Правил дорожного движения.

– А кто проводит предрейсовый и послерейсовый медицинский осмотры водителей? Есть ли специально оборудованное помещение?

– У нас есть свой штатный медицинский персонал, необходимая лицензия для проведения медицинского осмотра водителей, специально оборудованный кабинет.

Медицинский осмотр проводится до выхода водителя на маршрут и после окончания рабочей смены. Кроме того, в середине дня проводится медосмотр водителей, относящихся к определенной группе риска.

Когда встреча с Владимиром Васильевичем подходила к завершению, и я уже поблагодарила его за интересные ответы, он завел разговор еще об одной наболевшей теме – о пешеходах, которые, как участники дорожного движения, обязаны думать о сохранении своей жизни. В. Степанов сказал: «Пешеходы должны, наравне с водителями транспортных средств, соблюдать правила дорожного движения, переходить дорогу в обозначенных для этого местах, не рисковать и реально оценивать тормозной путь машины. Почему мы этому не учим пешеходов? Почему, когда пешеход неожиданно выскакивает в неположенном месте, всегда виноват водитель?». (По сути, руководитель автопредприятия озвучил те мысли и доводы, которые были изложены автором статьи «Мно-

гие из нас водители. И все мы – пешеходы», опубликованной в журнале «АТ» № 6, 2018 г.).

Как удалось узнать у коллектива автопредприятия, Владимир Васильевич Степанов за высокий профессионализм, многолетний добросовестный труд, высокую гражданскую позицию, активную работу по обеспечению и организации пассажирских перевозок неоднократно награждался грамотами и наградами вышестоящих органов власти. Ему объявлена Благодарность и вручена Почетная грамота Министерства транспорта Российской Федерации. Он неоднократно отмечался грамотами Губернатора Московской области, ему присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта Московской области». И на нынешнем этапе своей деятельности В. Степанов не собирается останавливаться, планируя дальнейшее развитие ООО «Клаксон» с целью улучшения условий перевозки пассажиров.

С.А. Кузнецов: не каждый может выдержать тяжелую нагрузку на общественном пассажирском транспорте, а только тот, кто действительно испытывает любовь к своей профессии

Следующий объект выполнения редакционного задания – город Красногорск. Как отмечено в «Паспорте муниципальной программы городского округа Красногорск "Развитие транспортной системы" на 2017–2021 годы», основную роль в обеспечении потребностей населения в перевозках на территории городского округа Красногорск играет автомобильный транспорт общего пользования, выполняющий более 50% от общего объема пассажирских перевозок. На долю железнодорожного транспорта приходится около 35% объема пассажирских перевозок. Основные пассажиропотоки сконцентрированы на направлениях, обеспечивающих связи городского округа Красногорск с городом Москвой, что во многом предопределило выраженное радиальное развитие маршрутной сети основных видов пассажирского транспорта.

Маршрутная сеть городского округа Красногорск активно развивается, в настоящее время реестр маршрутов регулярных перевозок включает 75 автобусных маршрутов общей протяженностью около 695 км. Транспортное обслуживание населения осуществляют 3 государственных, одно муниципальное и 19 коммерческих предприятий. Из них 32 маршрута работают в режиме регулярных перевозок по регулируемым тарифам (осуществляют перевозку пассажиров с предоставлением льгот). На этих маршрутах задействована 261 единица подвижного состава, из них:

- особо большой вместимости – 40 ед.;
- большой вместимости – 51 ед.;
- средней вместимости – 2 ед.;
- МВ1 (пассажировместимость от 16 до 45 человек, включая места, предназначенные для стоящих пассажиров) – 144 ед.;
- МВ2 (пассажировместимость от 16 до 25 человек, перевозка стоящих пассажиров не предусмотрена) – 16 ед.;
- особо малой вместимости – 8 ед.



С. Кузнецов



Подвижной состав Группы компаний (Красногорск)

По территории городского округа Красногорск проходят железнодорожные пути Московско-Рижского направления Московской железной дороги. На его территории находятся две железнодорожные станции – «Павшино», «Нахабино» и три платформы «Красногорская», «Опалиха» и «Аникеевка».

На сей раз собеседником корреспондента «АТ» стал генеральный управляющий Группы компаний (Красногорск), входящей в «Группу Автолайн», Сергей Александрович Кузнецов.

Как и его коллега из г. Балашихи, Сергей Александрович оказался человеком военным, служившим в Вооруженных силах нашей страны. После окончания военной службы остался верен приобретенной в армии специальности, связав свою дальнейшую деятельность с автомобильным транспортом.

– Сергей Александрович, когда была организована ваша компания?

– Для начала поясню, что в нашу компанию входит целая группа предприятий. Первое предприятие под названием «Автолайн» было создано в 2002 году. Затем, в 2003 году, появилось предприятие «Красногорск-Авто», в 2006 г. были образованы предприятия «КрасАвто», «КрасЛайн» и «Автомагистраль», а в 2007 году начали свою деятельность предприятия «Трансмагистраль» и «Транскорпорация».

Общее количество подвижного состава насчитывает 235 единиц, из них автобусов большой вместимости – около 25 единиц.

– Сергей Александрович, давно работаете в Группе компаний «Автолайн» (Красногорск)?

– С 2009 года. Я по специальности – автомобилист. Закончил сначала Челябинское автомобильное училище, затем, в 90-х годах, с отличием Военную академию тыла и транспорта. И вот теперь тружусь на пассажирском транспорте.

– Что можете сказать о коллективе предприятия, есть ли среди водителей иностранные работники?

– На нашем предприятии 70% работников – это жители Московской области, 30% – из других российских регионов. Трудятся еще три человека из Беларуси, но трудовой коллектив их иностранцами даже не считает.

– Как обстоят дела с безопасностью дорожного движения?

– К счастью, дорожно-транспортных происшествий у нас практически не бывает. Технические обслуживания и текущие ремонты проводятся в соответствии с утвержденными планами, вся автотехника на выезде из предприятия осматривается контролером, проводятся предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры водителей. Делается все как положено.

– Медицинский персонал свой?

– Нет, у нас заключен специальный договор с профильным медицинским учреждением, медосмотр прово-

дится на нашем предприятии в специально отведенном для этих целей кабинете.

– А какой парк подвижного состава имеется?

– У нас есть автобусы большой вместимости Iveco Crossway, Scania. Но возраст автобусов Scania уже достиг 7 лет, поэтому они больше не задействованы на перевозках, в связи с введением новых требований к подвижному составу в Московской области. Для автобусов большой вместимости возраст с момента их выпуска ограничен 7 годами, а для автобусов малого класса – 5 годами. Поэтому в настоящее время мы приводим свой парк подвижного состава в соответствии с этими требованиями. Также задействованы на перевозках автобусы малого класса Mercedes Sprinter, Iveco Daily, Ford. Есть автобусы Богдан-Isuzu, но от них будем тоже избавляться, поскольку с момента их выпуска прошло свыше 7 лет.

Есть у нас автобусы большой вместимости, которые работают не только на регулярных маршрутах, но и выполняют заказные перевозки.

– Где ремонтируется подвижной состав?

– У нас своя ремонтная база, есть три мастерские, поэтому ремонт делаем собственными силами. Но если автобусы находятся на гарантии, то конечно, обслуживаются они в соответствующих сервисных центрах.

Вообще у нас парк подвижного состава сосредоточен на трех площадках. На первых двух находятся автобусы, которые эксплуатируются на маршрутах, а на третьей – подвижной состав, снятый с эксплуатации. Я считаю, и это моя принципиальная позиция, что автобусы, которые не задействованы на маршрутах, по какой-либо причине, должны находиться отдельно, чтобы ни у кого не возник соблазн их разукomплектовать, к примеру, позаимствовать какую-либо деталь, необходимую для автобусов, находящихся в эксплуатации. В случае необходимости ремонта последних, у нас имеется свой склад запасных частей, где ведется строгий складской учет с использованием компьютерной программы 1-С, поэтому возникшую проблему всегда можно оперативно решить.

– Какова дальнейшая судьба автобусов, снятых с эксплуатации?

– Здесь три пути: они могут быть утилизированы, проданы или отремонтированы для дальнейшей эксплуатации.

Для проведения ремонта у нас имеется специальная зона как для автобусов большого класса, так и малого класса.

После ремонта осуществляется химическая чистка салона автобусов и рабочего места водителя. Также имеются автомойки для больших автобусов и для автобусов малого класса. Все расположено довольно компактно, недалеко друг от друга.

– На каких направлениях работают автобусы?

– У нас два основных направления: это Рублевское шоссе с заездом в Москву до станции метро «Молодеж-

ная» и Волоколамское шоссе с заездом до станций метро «Тушинская» и «Сходненская».

– Работаете по нерегулируемым тарифам?

– Да, по нерегулируемым.

– Льготников перевозите?

– Согласно проводимой политике нашей компании, в каждом автотранспортном средстве для льготника выделяется одно место. А 9 мая, в День Победы, мы перевозим вообще всех ветеранов бесплатно. И я считаю это правильным решением, в данном случае должны быть в приоритете не деньги, а человеческие ценности.

– А вообще, какая система оплаты проезда применяется на вашем предприятии?

– У нас ситуация такая: если свидетельство на маршрут выдано Москвой, то оплата проезда пассажирами производится за наличный расчет посредством приобретения билета у водителя; если свидетельство выдано Московской областью, то оплата может производиться как за наличный расчет, так и с применением транспортной карты «Стрелка».

– Система оплаты труда водителей зависит от выручки?

– Нет. Для водителей у нас определена тарифная ставка за 1 час работы. После того, как закрывается табель учета рабочего времени, водителю выплачивается заработная плата. Я считаю, что на данный момент такая система оплаты труда водителей, не зависящая от выручки, может быть не совсем совершенная, но справедливая.

– Согласно, ведь есть маршруты высокодоходные, есть менее доходные, есть даже убыточные, которые зачастую называют социальными, особенно в сельских местностях, но от степени наполняемости автобуса не должен страдать водитель. А как Вы относитесь к реализации федерального закона № 220-ФЗ?



В диспетчерской предприятия



Проведение медицинского осмотра водителя

– Я понимаю, что с принятием данного закона начали наводить порядок в сфере пассажирских перевозок, и это правильно.

– Предприятие живет за счет перевозок или выполняет еще какие-либо сопутствующие услуги?

– Только за счет перевозок. Правда тяжело бывает с финансовой точки зрения в летние месяцы и в январе, когда пассажиропоток значительно уменьшается.

Хочу отметить, что до прихода работать в эту компанию, я занимался грузовыми перевозками, в том числе и международными. И теперь могу смело сделать вывод, что работать на пассажирском общественном транспорте очень тяжело, даже с точки зрения количества контролирующих органов в этой сфере деятельности. Не каждый может выдержать такую нагрузку, а только тот, кто действительно испытывает любовь к своей профессии.

Возьмем, к примеру, водителя. Ведь пассажиры порой просто «раскачивают» его выдержку, отвлекая во время вождения различными вопросами. И если водитель не отвечает на них, с целью обеспечения их же безопасности во время перевозки, пассажиры начинают писать жалобы на него. Или, допустим, входит в салон автобуса гражданка с нагруженными сумками, при этом во время движения даже не соизволит держаться за поручень, а на повороте вдруг падает вместе с сумками, при этом громкогласно обвиняя во всем произошедшем водителя, еще и жалобу на него напишет. Не надо забывать и том, какую стрессовую нагрузку несет водитель, работая в тяжелых улично-дорожных условиях при постоянно увеличивающемся потоке машин и ужесточающихся требованиях по выполнению расписания, при этом вся ответственность за здоровье и жизнь пассажиров в данной ситуации находится «в его руках». Профессия водителя общественного транспорта – очень сложная и трудная.

Вместе с тем отмечу, что у нас текучка кадров небольшая. Если у водителя возникает какая-то проблема,

он обращается ко мне. Я с 1980 года работаю на транспорте, вот уже почти 38 лет, и когда водитель ко мне заходит, я уже вижу, что он хочет. Вместе мы стараемся найти справедливое решение, в жизни же всякое случается.

– А какие водители приходят на ваше предприятие работать, в плане их подготовки к такому тяжелому труду?

– Ситуация у нас следующая. Во-первых, мы принимаем на работу водителей с определенным опытом работы. Желательно, чтобы на пассажирском транспорте он работал хотя бы 1–3 года. Во-вторых, обязательно поинтересуемся на прежнем месте его работы, как он там себя зарекомендовал.

Если на этом этапе он нас устраивает, то его начинают проверять на знания Правил дорожного движения. В зависимости от уровня его знаний определяют, сколько времени он должен стажироваться. В процессе стажировки участвуют главный инженер, начальник колонны, начальник службы безопасности, бригадир, с которым он первоначально будет ездить на маршруте. В отделе кадров заключают с ним договор, где прописываются все условия его работы, заработная плата. Он должен знать, к кому ему обращаться по тому или иному вопросу. Естественно, водитель пройдет инструктаж по охране труда и безопасности дорожного движения. И только после успешного прохождения стажировки издается приказ о самостоятельном допуске его к работе на маршруте.

– За счет чего и как обновляется подвижной состав?

– Этот вопрос находится в компетенции генерального директора Группы компаний «Автолайн». Я выхожу с предложениями, а решение в итоге принимает учредитель. Но отмечу, всю ситуацию с обновлением автопарка руководство предприятия знает, поскольку проводятся плановые совещания. Например, каждый день в 9 часов у меня ведется планерка, где докладывается, сколько автобусов вышло на линию, как прошел медосмотр водителей и т.д. В 16 часов проходит совещание, на котором выясняется, как осуществлен ремонт подвижного состава, как спланирована работа на следующий день. А центральный офис компании каждый понедельник проводит совместное селекторное совещание со всеми предприятиями, входящими в Группу компаний «Автолайн» (Красногорск), которое, как правило, длится не менее 2-х часов. На нем поднимаются и обсуждаются все серьезные вопросы, делаются доклады о реальном положении дел, в том числе и по части обновления парка подвижного состава.

– Сегодня актуален вопрос транспортной безопасности, особенно в сфере общественного пассажирского транспорта. Как это сказывается на работе вашего предприятия?



Конечная остановка около метро «Тушинская»

– Думаю, что в этом вопросе перевозчикам необходимо менять свой подход к выполнению требований безопасности, с точки зрения обязательности их выполнения. Что мы, в принципе, и делаем. У нас есть представитель службы безопасности, который постоянно выезжает на конечные станции. Если обнаруживаются бесхозные вещи в салоне автобуса, то мы вызываем наряд полиции. Кроме того, в обязанности водителя входит обязательный осмотр автобуса после высадки всех пассажиров на конечной остановке. И это одно из важнейших условий его работы, от безупречного выполнения которого может зависеть здоровье и жизнь пассажиров.



Водитель выходит из автобуса для проверки салона на предмет наличия бесхозных вещей

Поблагодарив Сергея Александровича за уделенное мне время и пожелав ему удачи, на обратном пути на остановке в г. Красногорске случайно села именно в автобус предприятия «Красногорск-Авто», входящего в Группу компаний «Автолайн». На конечной остановке у метро «Тушино», после высадки всех пассажиров, водитель вышел из автобуса и прошелся по его салону, думаю, как раз на предмет проверки наличия бесхозных вещей. Что же, слова Сергея Александровича не расходятся с делом – водители бдительны и строго выполняют свои обязанности по обеспечению транспортной безопасности при перевозках пассажиров.

Беседовала В. Кузьмина

КОРОТКО О ВАЖНОМ

Московская область. В подмосковных автобусах устанавливают камеры с системой для распознавания лиц

По информации ГУП МО «Мострансавто», все новые его автобусы (1758 транспортных средств), которые были переданы перевозчику в рамках программы правительства Подмосковья в октябре 2017 г. – марте текущего года, будут оснащены многофункциональными видеокамерами.

Сегодня оборудование смонтировано более чем на 550 автобусах. Завершить работы планируется к началу сентября.

Пока камеры только ведут запись в формате FullHD, снимают движение и салон автобуса, водителя, а также передают геопозицию транспорта. До начала осени видеооборудование будет интегрировано в систему «Безопасный регион», и камеры начнут распознавать лица. Автоматическое распознавание лиц будет использоваться в работе правоохранительными органами при поиске пропавших без вести и розыске подозреваемых в преступлениях. Все данные с камер будут поступать в диспетчерские центры на базе единой дежурной диспетчерской службы Московской области (ЕДДС) и полицию. В каждом автобусе предусмотрены пять видеокамер: один объектив «смо-

тит» на водителя, два – на салон, и еще два снимают происходящее за лобовым и задним стеклом.

– Безопасность пассажиров является приоритетом Мострансавто, поэтому предприятие будет активно реализовывать этот проект. Видеонаблюдение обеспечивает контроль за происходящими событиями и позволяет оперативно реагировать. Камеры в высоком качестве фиксируют даже мелкие детали, и это неоценимый ресурс при раскрытии краж, установлении причин ДТП, а также при контроле финансовой дисциплины водителей и кондукторов, – отметили в Мострансавто.

Напомним, ГУП МО «Мострансавто» является одним из крупнейших автобусных перевозчиков в Восточной Европе. Ежедневно на линию выходят более 4500 автобусов и осуществляются перевозки более 1,5 млн пассажиров на маршрутах регулярного сообщения общей протяженностью свыше 35 000 километров. Предприятие является подведомственной организацией Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области.