



Алексей Крылов

Сел — и молись

Утром, когда в информационном агентстве АБН шла пресс-конференция о защите интересов пассажиров маршруток, в Петербурге произошли две аварии «малоформатного» пассажирского транспорта, повлекшие человеческие жертвы. В Смольном созвали экстренное совещание, где вице-губернатор Александр Полукеев заявил, что на следующей неделе город расторгнет договор с одним из двух перевозчиков, к работе которых накопилось наибольшее количество претензий, а сутки спустя по Петербургу распространились слухи о скорой отставке главы Комитета по транспорту Александра Дацюка.

Повода для оптимизма вышеописанные «оргвыводы» еще не дают. Во-первых, всех перевозчиков сразу заменить не удастся, так как расторжение договоров вынудит объявить новый конкурс. На это понадобится время, а отсутствие на маршруте хотя бы одной компании приведет к транспортному коллапсу. Во-вторых, сама система пассажирских перевозок, налаженная в городе в результате последних реформ, неэффективна изначально. В-третьих, перевозчики заботятся о безопасности пассажиров абсолютно по-дилетантски.

Плохих не выгнать

По словам эксперта Северо-Западного управления государственного дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзора) Виталия Захарова, в январе — марте на дорогах Петербурга произошли 25 серьезных ДТП с участием маршруток. По сравнению

с аналогичным периодом прошлого года, количество аварий возросло в три раза.

Больше всего происшествий зафиксировано с участием маршрутных такси предприятий «Питеравто» и «Третий парк» — наиболее крупных городских перевозчиков. Так, с начала нынешнего года маршрутки «Питеравто» попадали в ДТП пять раз, компании «Третий парк» — девять.

«В этом году только по «Питеравто» мы составили 11 протоколов о нарушении правил пассажирских перевозок. Наложено штраф в размере 56 тыс. рублей. Аналогично и по «Третьему парку», — сообщил Виталий Захаров.

При этом эксперт отметил, что штрафы для компаний-нарушителей сейчас минимальны, а процедура отзыва лицензии на право перевозок возможна только через суд. Суды же при этом выносят решение об отзыве лицензии крайне редко, и «только в случае... как правило... смертельного исхода».

«В России действует разрешительная система лицензирования, в то время как во всем мире — разрешительно-ограничительная, которая подразумевает более жесткий контроль», — пояснил г-н Захаров.

Северо-Западное управление Ространснадзора, по словам эксперта, недавно обратилось в прокуратуру с просьбой возбудить уголовное дело против «Питеравто» в связи с массовыми нарушениями.

Предел компенсации

Говоря о контроле за качеством коммерческих перевозок, депутат Законодательного собрания Петербурга, председатель профильной комиссии по транспортно-коммунальному комплексу Игорь Риммер отметил, что возможность более жестко контролировать компании должна быть прописана в договоре на право осуществления городских перевозок.

«Условия конкурса на право использования того или иного маршрута должны подразумевать гарантированную защиту пассажиров. Каким образом этот вопрос будет решаться компанией, горожан не должно касаться, — сказал И. Риммер. — Кроме того, необходимо довести до автоматизма механизм выплат. Сегодня получить компенсацию в случае ДТП довольно сложно».

Продолжая разговор о выплатах пострадавшим в городском общественном транспорте, исполнительный директор СК «Русский мир» Евгений Гуревич сообщил, что максимальная сумма, на которую сейчас в рамках ОСАГО может рассчитывать пострадавший (а если точнее, то его близкие), — 160 тыс. рублей. Причем эта сумма выплачивается по договорам ОСАГО, заключенным перевозчиками после 1 марта 2008 года. «Старые» договоры, часть из которых будет действовать еще до февраля 2009 года, предполагают совокупную выплату не