

# M-5

# ДАЛЬНОБОЙЩИК

# RUS

# РЕГИОН 163

№2, сентябрь, 2009 г.



ИЗДАНИЕ ВЫХОДИТ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ НЕКОММЕРЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ "ПОВОЛЖЬЕ", САМАРА

## СТРАНА

### Борьба с аварийностью на дорогах: опираться на профессионалов, избавляться от поверхностных суждений...

Валерий ВОЙТКО, руководитель профсоюза «Дальнобойщик», гл. редактор журнала «Дальнобойщик.RUS»



**В августе Президент Медведев поручил Правительству разработать комплекс мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения. Поручение разбито по срокам: от октября нынешнего года до марта следующего, предстоит разработать и принять нормативные правовые акты, технические регламенты, обеспечить исполнение ряда мер, направленных на предупреждение и снижение тяжести ДТП.**

Страшная статистика аварий, в том числе и с участием большого грузового транспорта, требует серьезного профессионального анализа. К сожалению, оценки и комментарии как в СМИ, так и в выступлениях чиновников, чаще всего носят поверхностный, популистский характер.

В конце августа профсоюз «Дальнобойщик» провёл в Москве пресс-конференцию «Безопасность дорожного движения: взгляд из кабины грузовика». На пресс-конференции сотрудники профсоюза «Дальнобойщик», профессиональные водители, автотранспортники дали журналистам максимально подробную и объективную информацию «из первых рук». Главная мысль заключалась в следующем: реальные сдвиги в снижении аварийности могут произойти только тогда, когда будет рассматриваться и учитываться совокупность всех факторов, влияющие на БДД. Кроме того, на пресс-конференции отмечено, что эффективность тех или иных решений чиновников напрямую зависит от того, будут они приниматься «кулуарно», или в их разработке примут активное участие специалисты-профессионалы.

Подробная информация о мероприятии – на сайте [www.dalnoboiz.ru](http://www.dalnoboiz.ru).

## АВТОНОВОСТИ

### Truck Center нацелен на лидерство

**В Красноярском районе Самарской области состоялось торжественное открытие грузовой СТО федеральной сети TRUCK Center. В ближайшем будущем этот автоцентр, специализирующийся на продаже, сервисе и ремонте грузовых автомобилей иностранного производства, планирует занять главенствующее положение на рынке тяжёлой техники.**

Самарский центр площадью 35 тысяч квадратных метров расположился недалеко от села Белозерка. Новая станция, как и все остальные СТО компании, мультибрендовая и будет обслуживать иностранную грузовую технику вне зависимости от марок, будь то европейские, американские или азиатские автомобили. «Станция является официальным дилером MAN, в данный момент идут переговоры о получении дилерства других брендов, – говорит генеральный директор «ТРАК Центр» Денис Макаров. – Ещё год назад мультибренд никто серьёзно не воспринимал, сейчас ситуация кардинально меняется: многие производители лояльно относятся к такому сотрудничеству. Этот шаг в условиях кризиса позволяет максимально загрузить станции и перераспределить ресурсы компании, повышая её привлекательность для клиентов».

Помимо сервисных услуг СТО «ТРАК Центр» будет оказывать помощь на самарских дорогах – на открытии прошла презентация современного грузового эвакуатора. Также в ближайшее время компанией будет закуплен сервисный автомобиль для мобильного ремонта.

К 2012 году компания планирует занять 20% рынка сервисного обслуживания грузовой техники, а также 10% рынка продаж новых тяжёлых европейских грузовых автомобилей. Все самые современные центры сконцентрированы, в основном, в Москве и Санкт-Петербурге, тогда как «ТРАК Центр» делает ставку на ключевых российских трассах по всей стране.

## ОБЛАСТЬ

### Чиновники инспектируют аварийные трассы

**До конца года будет закончен капитальный ремонт одной из самых аварийных трасс Самарской области Ульяновск - Дмитровград - Самара в Красноярском районе. Об этом сообщил заместитель министра транспорта, связи и автомобильных дорог губернии Николай Синельников во время инспекции автодороги.**

Трасса Ульяновск-Дмитровград-Самара является межрегиональной автомобильной дорогой, которая проходит по трем административным районам Самарской области: Кошкинскому, Елховскому и Красноярско-

му. Она связывает районы между собой и с губернским центром, а также обеспечивает выход грузопассажиropотока в соседние регионы Поволжья.

«Это одна из самых оживленных трасс. На ней произошло большое количество ДТП. К нам не раз обращались сотрудники ГИБДД, жители и власти с просьбой отремонтировать дорогу. Асфальтобетонное покрытие на этих участках имеет выбоины, трещины и большую колеиность, а это сильно влияет на безопасность дорожного движения. Вопрос значимос-

ти дороги даже не обсуждается», – заявил замминистра во время инспекции.

По окончании инспекции глава Красноярского района Владимир Моглячев, пользуясь случаем, отвёз гостя из минтранса на другую «убитую» дорогу. По мнению Владимира Моглячева, один из участков трассы Урал-Краснояр-Городцовка нуждается в «лечении» ничуть не меньше, чем ремонтируемая дорога. В качестве доказательств своих слов глава представил взору Николая Синельникова могилы погибших на трассе людей, расположенные у обочин.

## ГОРОД

### “Хватит уговаривать, пора показывать зубы...”

**Наконец-то начать «показывать зубы», работать жёстче и эффективней – призвал руководитель Управления организации движения Игорь Рудаков участников Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Администрации Самары на заседании по итогам первого полугодия 2009 года.**

Немало претензий у членов комиссии накопилось к представителям Департамента здравоохранения, которые не принимали участия в работе Комиссии, как минимум в течение года. Между тем, более половины пострадавших в ДТП погибает на месте или по дороге в больницу из-за несвоевременно оказанной первой медицинской помощи – такие цифры были озвучены на слушаниях Общественной палаты РФ.

Пассажиры перевозчики своими нарушениями – а, по традиции, на каждое заседание



Комиссии вызывают руководство наиболее «отличившихся» предприятий – просто переполнили чашу терпения инспекторов. «Не можете вести бизнес нормально, займитесь чем-нибудь другим» – посоветовал начальник горГАИ Дмитрий Балькин заместителю директора ООО «Билайнер» Михаилу Пряничникову.

Подробнее «о наболевшем» читайте на стр. 5

### “Бриджстоун” открыл самый крупный в России шинный центр для грузовиков

**Первый шинный центр высшей категории, расположенный на трассе М5, самый большой в России объединённый центр «TRUCK POINT»-«POLE POSITION» открылся на территории посёлка Зеленовка Ставропольского района Самарской области.**

Грузовая шина является довольно дорогим высокотехнологичным продуктом, в котором воплощены последние научно-технические достижения и труд многих тысяч людей. По-

рой условия эксплуатации идут в разрез с предъявляемыми покупателями требованиями: с одной стороны, растут нагрузки и скорости, с другой – шина должна обеспечивать необходимый уровень безопасности, комфорта и долговечности. И обслуживать столь дорогой и сложный, с точки зрения технологий, продукт должны только профессионалы под бдительным контролем производителя шин – разъясняет свою стратегию компания Бриджс-

тоун, приступившая в 2004 к созданию профессиональной торгово-сервисной сети грузовых шинных центров «Truck Point» в России.

Завод по восстановлению грузовых шин, расположенный на территории комплекса «TRUCK POINT»-«POLE POSITION» в Зеленовке, оснащён уникальным современным оборудованием, аналогов которому нет не только в России, но и в Европе.



# Свобода пуще неволи?



**С Максимом Масловым, водителем-дальнобойщиком из Москвы, мы знакомы давно. Обычная биография, обычная судьба... Много лет Максим занимался автоперевозками на собственном MANе-среднетоннажнике в гордом статусе «владельца бизнеса». То есть – «сам на сам». Местами работа складывалась, местами – не очень... Когда год назад Максим в очередной раз «подбивал» свою бухгалтерию, я, узнав о финансовых результатах его «индивидуальнопредпринимательской деятельности» за несколько месяцев, не выдержал: «Макс, ну это же не работа! За месяц на руках чистыми остаётся четырнадцать тысяч рублей!!! Ты классный водитель, слов нет... Но перевозки – это ещё и бизнес... С такими итогами – ну какой ты, к чёрту, бизнесмен!.. А потом мы сопли размазываем – кто-то нам ставки рушит, кто-то демпингует... Ну, прикинь же – ты наёмным водителем больше зарабатывать можешь... И без всех этих геморроев...»**

**Мы, кстати, тогда едва не разругались – слова-то прозвучали довольно обидные. Зацепили за живое...**

**Однако прошло не так много времени, и Максим, отзваниваясь и передавая приветы коллегам, сообщил, что, устроившись водителем к «барину»...**

– А что было делать? «Манька» моя отъездила... Пробег, слава Богу, почти 2 миллиона был, подошло время капиталки, движок надо было перебирать – вкладыши провернуло, коленвал под замену. Работы не было, с деньгами – пролёт... Поставил машину на прикол...

Тогда снова вспомнил наш разговор. Начал искать место работы... Поначалу, конечно, коробило, если вспомнить процесс «трудоустройства», на таких кадров-начальников посмотрелся... В паре компаний больше, чем по неделе, не смог продержаться. Но, в общем, через друзей-знакомых удалось попасть в приличную «автобазу». Владелец – индивидуальный предприниматель, сам из Брянска, давно когда-то перебрался в Москву. Сейчас у него около трёх десятков мало- и среднетоннажников, и пара больших машин. Меня сразу посадили на «флагманскую машину», «мерс» четвёртого года, «топлайн», высокая кабина, с «кроновским» прицепом. Правда, половину зимы ползал весь в грязи – сзади полог был, как загрузка-разгрузка... Ну, сам понимаешь... Потом поменяли полог на ворота, сделали складывающуюся крышу, и сейчас чистенько-аккуратненько полная растентовка занимает у меня минут пятнадцать... То есть, – улыбается Максим, – работа почти царские.

Что касается моих прежних доходов и нынешней зарплаты, разница ощутимая... В пик кризиса в перевозках, это, наверное, было как раз в прошлую зиму, когда многие встали без работы, я получал 60-65 тысяч. Нормально, я считаю... Рейсы интересные, как раз по мне. На Урал, в Сибирь... Недавно ушёл из Москвы на Сургут за 107 тысяч, оттуда пустой до Нижневартовска, там за 65 тысяч загрузились трубами на Адлер. В Адлере и Сочи загрузок не было, ушёл из Краснодара с арбузами на Москву... И Сибирь зацепил, и на югах позагорал...

У шефа отработана своя схема начисления зарплаты: водители получают 45 процентов от рейса. Из этих же денег – солярка. При такой схеме нет никакой необходимости химичить с топливом: это ж как у самого себя ворошить... Опять же, на маршруте стараешься выбирать спокойный, экономичный режим вождения: и расход меньше, и машина целее. Нет, конечно, бывают какие-то шероховатости, но без того, но эти все вопросы – решаемые. Меня вполне устраивает, что я вижу и чувствую: в работе шеф старается увязывать

свои интересы как владельца бизнеса, и мои интересы, как наёмного работника. Кстати, моё членство в профсоюзе «Дальнобойщик» его не насторожило и не отпугнуло... Ну а с чего? На редкость грамотный, вменяемый, разумный мужик...

Повезло? Да, считаю, что повезло. Проблема наёмного водителя не в том, что он «наёмный», а в том, что жадность владельцев техники, желание «за сезон отбить вложенное бабло», плюс некомпетентность такого «барина» действительно превращает человека в раба. Кто-то терпит, потому что безвыходная ситуация, деваться некуда, кто-то действует по принципу «как ты ко мне, так и я к тебе». Машину хозяйскую ушатывают до состояния хлама, солярку – «Продам двести литров» в эфире постоянно, в запой на пару суток уйти в рейсе – как здасьте...

Я, кстати, на трассе частенько у ребят по рации интересуюсь их мнением о хозяевах... Блин, такого потока матов мало где ещё услышишь! И я совершенно уверен – в большинстве своём такая реакция и объяснима, и оправдана. Зайдёшь на отдельные форумы, прочитаешь отзывы владельцев о своих водителях: ё-моё, такое ощущение, что одно быдло, одно ворьё приходит устраиваться на работу. И это «быдло» заслуживает одного отношения – в хвост их, типа, и в гриву... Ну-ну...

В общем, это как у Высоцкого: «Побудьте день вы в милицейской шкуре/Вам жизнь покажется наоборот». Когда говорят о дефиците профессиональных водителей, я тут же готов задать встречный вопрос, про дефицит профессиональных «начальников». Так что, коллеги-автоперевозчики, всё взаимосвязано...

Короче, что свой предыдущий этап в роли «одиночки» я считал и считаю необходимым, так и моя сегодняшняя работа «наёмником» многое дала в смысле жизненного опыта. Действительно, каждый должен заниматься своим делом, тем, что получается лучше всего. И никаких комплексов и амбиций я по этому поводу не испытываю...

Записал Евгений Вольнцев, обозреватель «Дальнобойщика»



## Общение с ГИБДД: есть проблемы, но есть и решение!

Николай КОРОТКОВ, руководитель некоммерческого партнёрства автоперевозчиков «Поволжье»



**Как часто мы сталкиваемся с проблемой общения водителя с сотрудниками ДПС? Я раньше сталкивался постоянно, особенно когда отправлял машины в южном направлении. Как правило, самые острые конфликты на постах происходит в вечернее или ночное время, либо в выходные. Было два решения этой проблемы: давать или не давать взятки.**

Первый вариант для меня был неприемлем, раздавать деньги вымогателям я не намерен. Когда было создано наше НП «Поволжье», я начал перенимать очень большой опыт в общении с ДПС у других членов НП, наработки профсоюза «Дальнобойщик». Определил для себя позицию: «взятки не давать», т.к. в 99 % случаев идёт обычный «развод» и вымогательство денег у водителей, а инспектор при любом, даже незначительном нарушении пугает штрафстоянкой.

При такой позиции на начальном этапе было много проблем, честно говоря, был страх, что поставят на штрафстоянку. Не один раз приходилось звонить в дежурную часть и заявлять о фактах вымогательства, я был готов выезжать на место задержания нашего транспорта, и писать в прокуратуру, но до этого не доходило. После таких ситуаций мною было принято решение провести разъяснительную работу в своей фирме. Мне, как руководителю, нужна уверенность, что работники сделают всё правильно, и не дадут повода стать объектом вымогательства со стороны недобросовестных сотрудников ГИБДД и ПВК.

Основная наша проблема кроется в правовой неграмотности водителей, да и, откровенно говоря, большей части их работодателей.

Проблема есть, и она требует решения.

В декабре прошлого года нами была приобретена книга «Наставление по общению с ДПС», написанная тюменским автором Панченко Ю. А.

В ней доступным языком изложено, как нужно действовать в той или иной сложной ситуации на трассе, написано, на какие документы и статьи законов и кодексов можно ссылаться, отстаивая свои права, даны образцы исковых заявлений и ходатайств в суд. Изучив эту книгу, получаешь уверенность в своих силах, подкреплённую знанием основ законов.

Мы распространили это полезное издание всем желающим членам НП. Лично я приобрёл эти книги для всех работающих у меня водителей и порекомендовал им изучить и применять на практике написанные там советы. После этого стало гораздо меньше тревожных звонков с информацией о том, что их в очередной раз пытаются «развести на взятку» на трассе.

Но эта книга написана в основном для водителей легковых автомобилей, а у водителей большегрузных автомобилей есть ещё дополнительные проблемы, такие как: весовой контроль, габаритные размеры, сопроводительная документация и многое другое по специфике перевозок. Поэтому записали себе в план работы НП организацию курсов для водителей, работающих у участников партнёрства и самих членов партнёрства. Ориентировочно каждый четверг в течение часа в офисе НП на Товарной, 70, литер «Ш» будем знакомить курсантов с их правами и обязанностями на трассе, предлагать им алгоритм их действий в наиболее типичных ситуациях, обсуждать сложные или нестандартные ситуации, разбирать ошибки в их действиях, и, конечно, отвечать на вопросы.

Целью этих курсов является спокойная и грамотная работа транспортных компаний-участников НП «Поволжье», которая на 70% зависит от грамотности и уровня правовой подготовки водительского состава.



443044, Самара,  
ул.Товарная, 70,  
литер «Ш»  
3-й этаж, офис 12  
тел. 8 (846) 372-38-56  
265-67-99  
сайт www.auto63.ru

**БИЗНЕС АВТОПЕРЕВОЗОК**

В рамках Международного автотранспортного форума, который пройдёт в Москве 15-18 сентября, планируется проведение встреч автотранспортников и представителей объединений автоперевозчиков, где будут обсуждены наиболее острые проблемы, волнующие транспортное сообщество: от вариантов «кризисного выживания», регионального взаимодействия некоммерческих партнёрств до вопросов профессиональной подготовки и повышения безопасности дорожного движения. В решении этих проблем, считают участники, позиция некоммерческих партнёрств автоперевозчиков должна быть более активной...



**“...Довольно с нас прожектов, надо заниматься реальными делами!”**

Сергей КАРАУЛОВ, руководитель ООО «Антей Трансавто», президент НП «Объединение добросовестных перевозчиков «Придонье», г. Воронеж

Создание и работа некоммерческих партнёрств, как мне кажется — забота «средняков». Крупные автотранспортные предприятия, выжившие в условиях кризиса, работают со своим сегментом заказчиков. «Одиночки», как правило, довольствуются разовыми грузками, и не готовы или не хотят работать системно, на постоянной основе. Как бы там ни было, работа для автоперевозчика была, есть и будет. Вопрос в другом: что сам владелец бизнеса хочет от этой работы? Хапнуть и «уйти на дно», или развиваться, работать с прицелом на будущее, на перспективу?



Я думаю, что на фоне всех наших экономических и социальных катаклизмов только объединение позволит выжить среднему бизнесу. Объединение в форме некоммерческих партнёрств. Мы и так потеряли много времени, когда нас втянули в ожидания «сладкой жизни» под эгидой саморегулирования. СРО в части идеологии, штука, наверное, и неплохая, но формы и методы проталкивания «саморегулирования» дискредитировали его идею. И сильно испортили отношение автоперевозчиков к некоммерческим партнёрствам.

Считаю, что ситуацию необходимо переламывать. Ждать, пока нас «осчастливят» сверху, бессмысленно. Уже сейчас некоммерческим партнёрствам есть, чем заняться. Сбивать парк, выходить на местные власти со своими предложениями, добиваться решения насущных проблем: обеспечение работой, грузками, решение социальных проблем (занятость и профессиональное обучение), развитие инфраструктуры, контроль технического состояния транспорта, безопасность движения. Голос одиночки никто не услышит. А вот на примере работы автоперевозчиков в Новосибирске, в Белгороде я вижу, что объединение автотранспортников может успешно представлять интересы своих участников на всех уровнях местной власти.

Как только мы перестаём говорить «дай», и предлагаем сотрудничество, взаимовыгодное и полезное для города, области, региона — нас воспринимают как серьёзного партнёра, способного решать серьёзные задачи. В этом я уже убедился... Дело за малым. Некоммерческим партнёрствам нужна постоянная координация действий, максимально полное информирование друг друга о планах и перспективах, грамотная работа по защите своих интересов и представительство во власти. Ничего невыполнимого здесь нет, надо только перестать обсуждать порошковые прожекты, и заниматься реальными делами...

**РАБОЧАЯ ТЕМА...**



В Белгороде (НП «Белогорье») и в Самаре (НП «Поволжье») объединения автотранспортников готовы выступить инициаторами и организаторами строительства распределительных логистических терминалов.

Такие комплексы позволят уменьшить количество большегрузных автомобилей на улицах городов. Предполагается, что в возведение подобных объектов транспортной инфраструктуры заинтересованы как транспортники, как и местные власти. Различные грузы, доставляемые в областные центры автопоездами, будут перерабатываться, а затем уже развозиться по городу мало- и среднетоннажниками.

**С принятием новых правил перевозки грузом автомобильным транспортом отношения “заказчик-перевозчик” перейдут в другую плоскость**

Кирилл ПОРОШИН, руководитель московского отделения профсоюза «Дальнобойщик»:



Сегодня на рынке автоперевозок мы практически повсеместно видим полную финансовую зависимость перевозчика от «экспедитора». Откаты, демпинг и т.п. стали неотъемлемой частью перевозочного бизнеса. То есть, произошла явная монополизация значительного сегмента рынка перевозок «диспетчерами» — логистическими компаниями и ТЭКа. Где «диспетчер» (как правило) находится в роли работодателя, «дающего» загрузки-деньги. А перевозчик — в роли «вечного просителя». А всё почему? Ответ прост...

Перевозчик, переключившись на экспедитора финансовые отношения двух хозяйствующих субъектов (грузоотправитель — перевозчик), автоматически «передоверяет» экспедитору главенствующую роль «распределителя» денежных потоков. Что, в сущности, противоречит Гражданскому кодексу. Да и несправедливо...

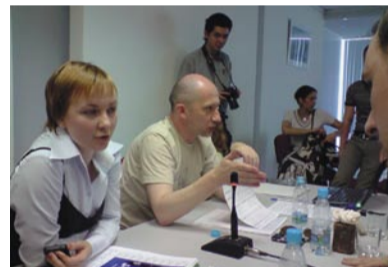
Но на такие «мелочи» мало кто обращает внимание (государство — не исключение). «Взвалив» на себя соответствующие полномочия, «экспедиторы» считают вправе диктовать перевозчику не только расценки, но и сроки доставки грузов, и многое, многое другое. Не считаясь с реалиями (тот же пресловутый режим труда и отдыха водителей!), и преследуя лишь собственную выгоду.

И вроде бы логично всё: не хочешь «за копейки» работать, не работай вообще! Рынок... Тем же, кто вынужден работать с «экспами-прокладками» (и прочими «табуретками») по копеечным расценкам, оставалось лишь возмущаться

беспринципностью «кровопийц» и отсутствием государственных рычагов управления в виде грамотных законов.

Самое парадоксальное в том, что те перевозчики, которые в своё время буквально кричали о том, что «государство мешает им жить», в числе первых заявили о необходимости введения правил-законов о регулировании отношений хозяйствующих субъектов. При этом сознавая, что «диспетчеров» вполне устраивает создавшаяся ситуация на рынке перевозок и менять им «накатанную» ими же дорожку для получения максимальных прибылей, ни к чему.

Владислав АРТАМОНОВ, логист, владелец сайта «Склад Законов», [www.sklad-zakonov.narod.ru](http://www.sklad-zakonov.narod.ru)



— Когда-то давным-давно, в начале 90-х, многие «окунулись» в перевозки (логистика и склады), смутно представляя, что это такое. То есть, никто толком не знал: как, зачем, на каких принципах должна функционировать отрасль... Ни правил, ни «кодексов», ни глобальных договорённостей между участниками рынка, как таковых, не было.

С 98-го года выкладывая в Интернете нормативные документы (когда лично у меня в голове сложились многие факторы и сформировалось понимание процессов), я убедился, что все мы с Вами разговариваем на разных языках.

Поясню. У каждого человека свои понятия и правила. Каждый гнёт свою линию и найти единый какой-то консенсус довольно проблематично. Тогда я понял, что единственная платформа, на которой можно достичь взаимопонимания — это... закон. Жить и работать по закону — это жить и работать по неким

существующим и обязательным для всех правилам...

На конференции журнала «Логистика», я говорил, настойчиво повторял, что в ближайшее время будут приняты новые «Правила перевозки грузов автомобильным транспортом». А, кстати, при всём моем критическом отношении к власти должен признать, что документ получился неплохой...

Что же ждёт нас в ближайшее время? Правила проходят сейчас юридическую экспертизу. Это чистая формальность, поскольку правила интересы чиновников напрямую не затрагивают, и поэтому, скорее всего, этот документ пойдёт юрэкспертизу без проволочек, и очень скоро будет принят... И всем нам, придётся дружно перестраиваться на новые формы документов. Поэтому рекомендую внимательно послушать, с чем мы и вы столкнётесь с ближайшими месяцами.

А для начала вернёмся к той уродской (иначе не охарактеризую) схеме, по которой работает большинство субъектов бизнеса автоперевозок. Я — грузовладелец. Мне надо перевезти свой товар из города А в город Б. Мы обращаемся к посреднику (это тот самый «диспетчер»). Заказываем у него машинку для перевозки. Машинка приезжает на склад, где заключается новый договор перевозки груза (груз доставляется грузополучателю). Машина ушла. Доставила груз. Мы оплачиваем денежки посреднику, он, сняв свой «навар», делится с перевозчиком. Так всё и происходит...

Так вот, коллеги, я скажу так: эта схема незаконна.

Есть договор перевозки груза. Который является двухсторонним договором. И третьего лица там не может быть по определению. Только грузоотправитель и перевозчик. Это прописано в УАТе и ст. 787 Гражданского кодекса. В новой форме транспортной накладной отсутствуют упоминания о третьих лицах. И будет указана сумма оплаты за перевозку. Которая перечисляется кому? Правильно, непосредственно перевозчику... И уже перевозчик отдаёт оговорённый «агентский процент» посреднику... И ещё. Это касается новых поправок в закон о банкротстве. Теперь у налоговой появился стимул «поймать» «агентов-табуреток». Точнее, их учредителей. Если раньше их не трогали, потому что кроме 10000 рэ взять с них нечего было, то теперь можно и квартирки описать. И всё потому, что у «табуреток» отсутствует любое документальное подтверждение их оплаты перевозчику. Вот и прикидывайте, готова ли будет армия посредников к работе в новых условиях?



# Начало осени – время проведения по всей России традиционной профилактической операции ГИБДД «Внимание – дети»

## Дети на дороге: будьте осторожны и предусмотрительны не только в сентябре...



С начала года на территории Самарской области произошло 315 ДТП с участием детей:

20 из них погибли и 324 были ранены (только «черный август» принёс сразу пять смертей).

По сравнению с прошлым годом, произошёл 200% рост

числа трагедий (в 2008 году 5 несовершеннолетних стали жертвами дорожных катастроф)

Страдают все категории маленьких участников движения: пешеходы, мотоциклисты, велосипедисты, пассажиры. Но, уважаемые взрослые, задумайтесь – все-

31 августа в Самаре в Доме журналистов прошёл круглый стол по проблеме детского дорожно-транспортного травматизма. Начальник областного Управления госавтоинспекции Валерий Трофимов рассказал о тревожных тенденциях роста числа пострадавших детей, о необходимости использования всех рычагов влияния на ситуацию – от работы в школах до массированных компаний среди автомобилистов.

го в одной трети случаев всех происшествий усматривается вина ребенка.

Хотя, согласитесь, понятие «вина» здесь очень относительное — ответственность в любом случае ложится на взрослых: родителей, педагогов, опекунов, воспитателей, невольных свидетелей...

### КОРОТКО...

Накануне нового учебного года снова всплыл вопрос об организации на территории области детского автогородка. По информации отдела пропаганды УГИБДД области, несколько месяцев назад прошло совещание у вице-губернатора с присутствием всех заинтересованных ведомств и организаций. Следующее заседание назначено на ноябрь – к этому сроку должны быть подготовлены доклады о принятых мерах. Выделение необходимых средств на строительство автогородка запланировано на 2010 г.



28 августа 40-летний водитель, находясь в состоянии алкогольного опьянения, имея стаж управления ТС с 26.11.2008 г., управляя а/м ВАЗ-21093, двигаясь со скоростью не обеспечивающей контроля за движением ТС, со стороны с. Кашпир в сторону а/д Приволжье-Обшаровка, не учёл условия дороги (поворот направо), не справился с рулевым управлением и допустил съезд а/м в левый кювет по ходу движения а/м с последующим опрокидыванием. Кроме водителя, пострадали: женщина-пассажир (29 лет, находилась на переднем пассажирском сиденье, не пристегнута ремнем безопасности) и двое

детей — мальчики 2-х и 5-ти лет, которые путешествовали без специального детского удерживающего устройства на заднем сиденье.

30 августа, в Сызрани, неустановленный водитель ГАЗ 3302, следуя по ул. Заборовская, допустил наезд на велосипедиста – ученика 9-го класса, который находился на правой обочине по ходу движения, после чего скрылся с места происшествия. В результате ДТП пострадал пассажир велосипеда – 3-летний мальчик, который с травмами был доставлен в СЦГБ Сызрани.



ГИБДД проводит акцию «Учим с рождения Правилам дорожного движения». Татьяна Лядина — зам. начальника отдела пропаганды УГИБДД Самарской области (в центре кадра) даёт рекомендации молодым родителям.

## Обращение к профессионалам

В ходе работы круглого стола начальник Управления ГИБДД ГУВД Самарской области Валерий Трофимов обратился к работникам транспортных предприятий — читателям «ДАЛЬНОБОЙЩИК.RUS»:

«Профессиональные водители, однозначно, должны быть примером на дороге.

Это наша надежда, наша точка опоры в деле воспитания добропорядочных и дисциплинированных участников движения.

Настоящий водитель, если он действительно Профессионал с большой буквы, никогда не станет нарушать, лихачить, не сядет за руль в нетрезвом состоянии, он осознаёт всю меру ответственности, которую налагает на него выбранная профессия.

И хотя, к сожалению, сегодня далеко не все транспортные предприятия могут похвастаться своими работниками — нарушений со сто-

роны водителей хватает, но, так называемых «резонансных» происшествий, ДТП в которых бы пострадали дети, по вине профессионалов зафиксировано не было...

Эти люди избавлены от комплексов «потребителя», не ждут, когда готовый результат им принесут «на блюдечке». Они — участники системы «человек-автомобиль-дорога», их активность скорее направлена на выявление и решение наших общих дорожных проблем.

Отдельное направление нашей общей работы – повышение профессиональной квалификации водителей, их навыков безопасного вождения. В этом – серьёзный потенциал снижения аварийности.

Хороший пример: наши перевозчики из НП «Поволжье» – хотел бы их ещё раз поблагодарить за проявленное внимание к проблемам детской безопасности и надеюсь на продолжение сотрудничества...»



«Пусть дружат на планете водители и дети!» – под таким девизом 1 сентября в парке Гагарина прошёл праздник безопасности детей на дорогах, организованный Управлением ГИБДД Самарской области. Председатель автоклуба «САМАРА.63» Дмитрий Тимаев провёл конкурс на лучшее знание Кодекса юного самокатчика и велосипедиста. Победитель получил супер-приз от автоклуба — самокат.



## Зона риска: школьники остались без автобусов

26 школьных маршрутов закрыты в Самарской области по причине неудовлетворительного состояния дорог.

Вот по таким мостовым переходам (фото слева) запретили возить детей в школу — с 2007 года школьники Борского района вынужены учиться в интернате.

«Большая проблема – это дороги к школам, – говорит начальник отде-

ла дорожной инспекции и организации движения УГИБДД ГУВД по Самарской области Роман Саидов. – 26 участков вообще не соответствуют требованиям – и мы запретили ездить по ним автобусам с детьми. Полевые грунтовки и то лучше, чем те дороги, которые мы закрыли. К слову, 19 маршрутов из этих 26 проходят по бесхозным дорогам, и приводить в порядок их просто некому».

Закрыты маршруты в Волжском, Большеглушицком, Челно-вершинском, Шенталинском, Хворостянском и других районах области. Теперь дети будут ходить в школу пешком или ездить на частном транспорте с родственниками.

# За пассажиров замолвите слово...

## Начальник городского ГАИ лично садится в общественный транспорт, не надеясь на контролеров и кондукторов.

Татьяна ВАСИЛЬЕВА, Президент НП по защите прав и законных интересов в сфере БДД «САМАРА.63», член комиссии по обеспечению БДД при Администрации г.о.Самара



**На заседании городской Комиссии по безопасности движения, присутствующим стало ясно — проблема пассажирских перевозок, как говорят, перезрела. Начальник городского отдела ГАИ Дмитрий Балькин лично взял под контроль безопасность функционирования городского пассажирского транспорта, озвучив неутешительные результаты собственных негласных проверок: «Я ездил в трамвае, я ездил в троллейбусе, я ездил в автобусе...и сколько бы я ни чесал здесь языком — воз и ныне там!»**

Особые нарекания со стороны госавтоинспекции вызвали многочисленные случаи падения пассажиров внутри салонов, вызванные резкими перегрузками при перепадах скорости и внезапных торможениях.

По данным, предоставленным начальником службы движения «Трамвайно-троллейбусного Управления» Валерием Бобковым, на линию выходят 295 трамваев и 157 троллейбусов под управлением подготовленных и проинструктированных водителей. За 6 месяцев было допущено 22 ДТП, из них лишь одно по вине предприятия (по уточненным в горГАИ данным — 10 пострадавших пассажиров получили ранения именно в результате падения).

Из 34 ДТП с участием автобусов достаточно большой процент (14,7%) составляют падения пассажиров — такие цифры привёл заместитель начальника Управления госавтонадзора по Самарской области Владимир Плахтеев.

Дмитрий Балькин убежден: падений и травм можно было бы избежать, если бы

руководители пассажирских предприятий уделяли должное внимание работе с личным составом — и водителями, и кондукторами.

«А пока дошло до того, что нам передают сообщение о падении кондуктора!» — возмущается Дмитрий Геннадьевич. В ответ на реплики гоинспектора Валерий Бобков пытался оправдаться: в условиях интенсивного транспортного потока водителям общественного транспорта, даже применяя экстренное торможение, и так, с трудом, удаётся избежать столкновений со снующими легковушками и бесчисленными конкурентами — маршрутными «ГАЗелями».

«Так тем более, — обращает внимание Дмитрий Балькин, — ваши кондукторы могли бы помочь удержаться за поручни пожилым людям, которые, в большинстве, и пользуются трамваями и троллейбусами, потребовать уступить им место, тех, кто сам не догадывается...И ещё я заметил — водители стали агрессивнее!».

Не только агрессия, но и установленные факты нахождения водителей маршруток в нетрезвом состоянии на рабочем месте, вызывают искренне возмущение начальника ГАИ — в частности, этим отличилось ООО «Билайнер», руководитель которого был вызван для дачи объяснений Комиссии. А 17 июля водитель «ГАЗели», принадлежащей этому предприятию, умудрился допустить наезд на троллейбус, стоявший на остановке.

Всего, за последние полгода по вине водителей авто-транспортных предприятий было совершено 53 ДТП, при которых погибли 5 человек и 63 были ранены. При проведении мероприятий по обеспечению пассажирских перевозок выявлены 13440 нарушений водителями, обнаружены 548 автобусов с неисправностями, в результате чего была запрещена их эксплуатация. Девять водителей

вышли на линию в нетрезвом состоянии.

Постоянно выявляемые многочисленные нарушения на пассажирских предприятиях, заставляют надзорные инстанции действовать всё решительнее: «Мы — со стороны ГАИ и УГАДН — можем направить предписание об отзыве лицензии у перевозчика в Департамент транспорта», — комментирует ситуацию старший инспектор по пропаганде горГАИ Оксана Кузнецова.

Пока же, пассажирам трамваев, троллейбусов и автобусов, чтобы удержаться на ногах, приходится проявлять чудеса ловкости, а не сумевшим это сделать пострадавшим — требовать компенсаций от перевозчиков в порядке гражданского судопроизводства, так как, по словам Владимира Плахтеева, закон об обязательном страховании пассажиров общественного транспорта существует пока только в стадии разработки.

**По сообщению «Российской газеты»:** «Минтранс уже подготовил соответствующий законопроект. И в ноябре он должен быть представлен в правительство. Эксперты уже подсчитали, что ежегодно в России будут выплачиваться от 6 до 11 миллиардов рублей компенсаций пассажирам общественного транспорта. 2 миллиона рублей полагается семье в случае смерти пассажира, до 2 миллионов — за причинение вреда его здоровью и до 23 тысяч — за порчу багажа».

**Автоклуб САМАРА.63**

Некоммерческое партнёрство по защите прав и законных интересов в сфере безопасности дорожного движения

**www.ac63.ru**

г.Самара, ул.Сов.Армии, д.180, стр.1, оф.608 (ТЭК "ЛТ-группа")  
8-927-743-38-34 Татьяна Васильева  
8-927-700-20-77 Владислав Никитин

### ОФИЦИАЛЬНО

## Управление госавтонадзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Самарской области



### Уважаемые руководители транспортных организаций и индивидуальные предприниматели!

Летом на территории РФ сложилась крайне неблагоприятная обстановка, связанная с гибелью и травматизмом граждан в ДТП.

По статистическим данным только за последнюю декаду погибло в ДТП более 200 человек, из них при ДТП с участием автобусов — 40.

ДТП с особо тяжкими последствиями произошли:

- в Ростовской области столкновение автобуса Икарус и бензовоза, погиб 21 человек и ранено 10
- в Новосибирской опрокидывание автобуса, погибло 8 и ранено 38 человек
- в Санкт-Петербурге столкновение 4 автотранспортных средств, из них 2 автобуса, погиб 1 человек, ранено 13
- в Московской области столкновение автобуса и грузового автомобиля — пострадало 13 человек
- в Алтайском крае опрокидывание автобуса — погиб 1 человек, ранено 5 человек
- в Краснодарском крае при столкновении легкового автомобиля и автобуса погибло 8 человек
- в Ярославской области столкновение автобуса и грузового автомобиля, пострадало 10 человек
- ранее в Самарской области произошло опрокидывание автобуса — пострадало 10 человек
- в начале августа в Краснодарском крае столкновение автобуса и грузового автомобиля — погибло 5 человек

**В основном данные ДТП произошли по вине водителей автобусов.**

Учитывая сложившуюся негативную ситуацию при перевозках пассажиров и РФ и в целях предупреждения ДТП в Самарской области, Управление требует:

- организовать проведение дополнительных мероприятий по ужесточению контроля за техническим состоянием подвижного состава;
- усилить контроль за проведением предрейсовых и послерейсовых мед.осмотров водителей
- обеспечить соблюдение ПТО водителей
- усилить профилактическую работу по соблюдению ими ПДД
- запретить водителям курение на рабочем месте, разговоры по мобильной связи и продажу билетов в движении, высадку и посадку пассажиров в неустановленных местах
- обучить водителей правилам этикета в обращении с пассажирами

По результатам проведенных проверок за 7 месяцев 2009 г сотрудниками Управления выявлено 1708 нарушений лицензионных требований и условий, в т.ч.

- отсутствие пред- и послерейсового медосмотра водителей — 64
- выпуск на линию без проведения техосмотра ТС — 75
- несоблюдение ПТО водителей — 79

**Транспортно-экспедиционные услуги по России и СНГ**

**LT group**

ООО «ЛТ-группа»  
443901, г. Самара, ул. Советской Армии, дом 180, строение 1, офис 608  
тел. (846) 276-74-83, факс (846) 276-74-84  
e-mail: lt-g@mail.ru http: www.lt-g.ru

**НИКОР ТРАНС**



**ДОСТАВКА ГРУЗОВ ПО ГОРОДУ, ОБЛАСТИ, РФ А/М ТРАНСПОРТОМ ПОПУТНЫЕ ГРУЗЫ**

443093, г. Самара, ул. Партизанская, дом 805, офис 1  
многоканальный тел./факс (846) 279 01 81

**РЕМОНТ ГРУЗОВИКОВ НОРМАНДИЯ-СЕРВИС И ПРИЦЕПОВ**

**La Normandie**

техподдержка, консультации, запчасти

---








Московская обл., Солнечногорский район, д. Есипово (XX км. Ленинградского шоссе)  
e-mail: normandie@list.ru www.normservis.ru  
**(495)510-85-42 8-905-535-52-42**

УЧАСТНИК ДИСКОНТНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОФСОЮЗА ДАЛЬНОБОЙЩИК   
ПРЕДЪЯВИТЕЛЮ ПРОФСОЮЗНОГО БИЛЕТА  
**СКИДКА 5%**  
на выполняемые работы

Уважаемые читатели! Для ЮРИДИЧЕСКИХ лиц мы производим БЕСПЛАТНУЮ адресную рассылку. Если вы хотите получать наше издание по почте, вы можете сообщить свои данные (Название организации, ФИО директора, адрес, телефон, e-mail) на [tatiana-vasilyeva@yandex.ru](mailto:tatiana-vasilyeva@yandex.ru) или позвонить по телефону 8(846)34-00-726

ВЫБОР АВТО

# Самый малый – вперед!..

Казалось бы, не так давно российский рынок коммерческих авто «самой малой грузоподъемности» ограничивался предложением перевозчику простенького детища Ижевского завода, перемещаться в грузовом отсеке которого имело право все: от рыбы, молока и мандаринов до веселых и находчивых студентов с ценным грузом «777»...

В начале двадцать первого века импортные кони в массовом порядке пришли на смену крестьянской лошадке, и привычное противопоставление красоты и полезности – «не эстетично, зато дешево, надежно и практично» – потеряло свою актуальность. Производителям современных модификаций «каблучков от кутюр» есть чем гордиться: водителям они предоставляют комфортные и безопасные рабочие места, владельцам автопарков – экономичность и долговечность в эксплуатации, потребителю – высокое качество услуг, а не вникающим в процесс транспортировки зрителям – симпатичные машинки, служащие украшением городских и сельских пейзажей...

Начать наш парад младших тружеников с полным правом заслужил Fiat Doblo Cargo – автоцентр «ЭХО» предоставил нашему вниманию этот многофункциональный, доступный во множестве модификаций, оснащенный новыми двигателями (Euro 4) и самый вместительный фургон в своем классе (объем грузового отделения 3,8 куб.м, грузоподъемность - 850 кг).

Fiat Doblo Cargo выпускается только в грузовом варианте, с одной или двумя сдвижными боковыми дверьми, с задней распашной дверью, по желанию – с дополнительным люком в задней части крыши (перевозка длинномеров). Раздвижные боковые и задние распашные двери обеспечивают доступ к грузовому отсеку практически со всех сторон.

Размеры грузового отсека (мм):

- длина: 1680/2280 (со сложенным пассажирским сиденьем)
- ширина: 1470
- расстояние между колесными арками: 1200
- высота: 1305/1550 (модификация High Roof - с высокой крышей)
- высота пола грузового отсека: 535

Для Fiat Doblo Cargo предложены бензиновый мотор (1.4, 77 л.с., расход в смешанном цикле – 7,4 л/100 км) и высокоэффективные турбодизели 1.3 Multijet 16v, 75 л.с., и 1.9 JTD 8v, 105 л.с. (расход-5,4 л). Силовой агрегат серии Multijet, благодаря своим отличными характеристикам,

получил титул «Двигатель года» по результатам конкурса «International Engine of the year». В конструкции моторов Multijet применена запатентованная Fiat технология многофазного впрыска Common rail под высоким давлением, гарантирующая высокоэффективную работу при низком расходе топлива. Все версии Fiat Doblo Cargo оснащаются 5-ступенчатой МКПП, рычаг которой находится на центральной консоли.

Рессорная задняя подвеска Fiat Doblo Cargo гарантирует долговечность и надежную работу при высоких нагрузках и на дорогах с неудовлетворительным покрытием.

При разработке Fiat Doblo Cargo особое внимание уделялось безопасности водителя и пассажира: кузов автомобиля (кстати, оцинкованный) с зонами запрограммированной де-



формации, защитные брусья в дверях, энергопоглощающие бампера, подушки безопасности, регулируемые по высоте 3-х точечные ремни безопасности, 4-х канальная система ABS с системой распределения тормозных усилий EBD, травмобезопасный педальный узел, система предотвращения возгорания FPS, регулируемые по высоте подголовники.

Ещё одним преимуществом Fiat Doblo Cargo является самая низкая на рынке стоимость владения автомобилем в период эксплуатации, что максимально отвечает современным требованиям по сокращению затрат на содержание автопарка, и весьма привлекательные гарантийные обязательства – 2 года без ограничения пробега.

**Сегодня Автоцентр «ЭХО» предлагает комплектацию стоимостью от 399 000 рублей, кроме того, действует специальное предложение на автомобили 2008 г. в.: скидка 50 000 рублей. Такие организации, как ООО «Юнидент Поволжье», ООО «Новомед техника» и ООО «Курьер-экспресс» уже стали клиентами автоцентра.**

Тест-драйв проводила Татьяна ВАСИЛЬЕВА



НАША ПОЧТА

## Поздравляем!



*Поздравляем коллегу, Оксану Усольцеву, с днем рождения. Умная, энергичная, оптимистичная, красивая женщина. Любящий и надежный муж, взрослый сын и две маленькие очаровательные дочки. Держит в руках нелегкий бизнес, решает кучу проблем, оставаясь при этом веселой и жизнерадостной, отзывчивой, дружелюбной и готовой помочь. Так держать!*

НП «Поволжье»

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФСОЮЗ

ДАЛЬНОБОЙЩИК RUS

ПРОФСОЮЗНАЯ ПРОГРАММА "ДАЛЬНОБОЙЩИК-ДИСКОНТ"

СИСТЕМА СКИДОК при предъявлении профсоюзного билета

Генеральный партнёр программы ведущий поставщик запасных частей, агрегатов, расходных материалов и оборудования

тел/факс (495) 777-70-16

www.dalnoboi.ru e-mail: prof@dalnoboi.ru