



## Зачем нам вторая автостанция?

С недоумённым вопросом: зачем нам вторая автостанция, горожане то и дело звонят в редакцию. И просят разъяснить, для каких таких особых надобностей решено ввести в действие в нашем далеко не самом крупном городе ещё одну автостанцию. Ведь денег и так не хватает, а эксплуатация двух объектов наверняка обойдётся городу вдвое дороже. Кроме того, выбранный для этого микрорайон — Сельхозтехника тоже представляется будущим пассажирам далеко не самым удачным. Ведь большая часть населения города живёт в прямо противоположном его конце — в микрорайонах с многоэтажной застройкой. Как же мы будем добираться, особенно к ранним рейсам, и как возвращаться домой в ночные часы? Кто-нибудь думал об этом?

Как выяснилось из разговора с заместителем главы городского самоуправления Д. Мещеряковым, об этом всё-таки думали, и притом не один день. Мы попросили Дмитрия Андреевича прояснить для всех интересующихся ход этих мыслей и заодно ответить на возникшие вопросы.

Оказывается, необходимость открыть в городе ещё одну автостанцию возникла не от хорошей жизни. Главная причина в том и состоит, что та, к которой все мы так привыкли, на самом деле городу на сегодняшний день не принадлежит, хотя в своё время строилась на бюджетные деньги. Но так же, как и многие другие объекты народного хозяйства, этот был акционирован и стал частью собственности АО «Яроблавовокзал» во главе с председателем совета директоров, или, выражаясь его собственными словами, — президентом, господином Новиковым. Происходило это в начальном периоде приватизационного процесса, когда механизм акционирования не был ещё как следует отработан, что и привело к такому, мягко выражаясь, искажению, когда нужды городских пассажиров обслуживает вокзал, городу не принадлежащий, а находящийся в ведении и собственности «третьих лиц», которым эти самые нужды и проблемы совершенно до фени. В итоге мы имеем то, что имеем: содержание автовокзала фактически не финансируется его сегодняшними хозяевами, что все мы ощущаем — в прямом смысле слова — на собственной шкуре. Одно из проявлений такого к нему отношения — затянувшееся на годы строительство стратегического объекта под кодовым названием «М» и «Ж», что стало и у горожан и у гостей города притчей во языцех. Говорят, эту особенность переславского дорожного сервиса заметил даже недавний побывавший в наших краях сам Владимир Вольфович.

Но шутки шутками, а дело это вовсе не шутейное. Долг владельцев автостанции городу и нашему автотранспортному предприятию растёт, он уже перевалил за сто тысяч рублей. В этой ситуации пришлось срочно искать выход — как развязать этот гордиев узел. Городская администрация предложила целых три варианта. Первый — сдать автостанцию городу в аренду с правом последующего её выкупа. Второй — выкупить станцию у нынешних её собственников, причём даже не по остаточной стоимости, которая не превышает 50 тысяч рублей, а по балансовой — это впятеро дороже. Наконец, мы предложили долевое содержание существующего автовокзала, но и это не устроило господина Новикова и иже с ним, как не устроил их переход в другое здание, именно то, которое имеется в Сельхозтехнике. Не устроило по очень простой и вполне объяснимой причине — куда выгоднее объявить себя банкротами, найти богатеньких предпринимателей, готовых купить здание автостанции (а таковые, насколько это известно, имеются) и, пользуясь правом собственников, продать, положив в карман живые деньги, причём немалые. При таком раскладе руководителям

---

\*Лешко, А. Зачем нам вторая автостанция? / А. Лешко // Коммунар. — 1998. — 16 октября. — С. 1.

города ничего не оставалось, как поставить вопрос перед областным правительством о деприватизации нашей автостанции, поскольку в своё время её акционированием были явно ущемлены права и интересы горожан. Кстати, надо отметить, что аналогичная ситуация сложилась практически во всех городах области, включая и сам областной центр. На недавнем заседании правительства вопрос этот рассмотрен и, надо полагать, в скором времени дело будет передано в арбитражный суд. Но до того времени город вынужден перебазировать свою автостанцию в другое помещение, которое и найдено в Сельхозтехнике — достаточно комфортабельное, с наличием (наконец-то!) туалета. Да, мера эта вынужденная, и все усилия переславской городской администрации, предложения, с которыми она обращалась к вышеупомянутому АО, чьей собственностью на сегодняшний день является наш автовокзал, продиктованы интересами горожан. Конечно, менять привычную переславцам «прописку» автовокзала очень и очень не хотелось бы, но иного выхода просто нет. А для того, чтобы у переславцев не возникло проблем с ранними и поздними междугородными рейсами, сюда, кроме автобусов первого городского маршрута, будет курсировать «маршрутка».

Так что, уважаемые пассажиры, привыкайте к мысли, что новоселье автостанции — дело решённое.

---

Первое время на старой автостанции останавливались некоторые транзитные маршруты, ведь отсюда проще выехать, здесь есть кафе и коммерческие ларьки. Но к 2004 году старая автостанция была уже полностью разграблена: выбиты стёкла, разрушена внутренняя обстановка, часть помещений выгорела. — *Ред.*