

Иркутские эвакуаторы: темная история в паутине коррупции

Иркутск задыхается от пробок на дорогах. Не только владельцы собственных автомобилей, но и пассажирский транспорт зачастую вынужден простаивать в «узких» местах десятки минут, а то и часы.

Нагляднее всего проблема заметна в историческом центре Иркутска - на улицах Карла Маркса, Ленина и прилегающих к ним. Конечно, первопричиной «пробок» является крайне беспорядочная застройка города, до сих пор не имеющего внятного Генплана. Ситуация усугубляется пассивностью городской администрации, которая вместо решения вопроса с парковками и «пробками», налево и направо раздает разрешения на точечные застройки.

Однако главной причиной транспортного коллапса является резкий рост числа автомобилей в Иркутске и области. Как сообщил Бабру начальник управления ГИБДД по Иркутской области Сергей Панченко, только за десять месяцев 2012 года иркутский автопарк увеличился на 50 тысяч автомобилей. Аналогичная картина была и в 2011 году.

Вследствие отсутствия у иркутской мэрии четкой позиции по застройке Иркутска, основная транспортная напряженность возникает именно в центре города. Коммерсанты стремятся возводить торговые центры и рынки только в Кировском районе, где они легкодоступны основным потребителям: приезжим из пригородов и деревень. В центре же находится большая часть офисов и учреждений. Вследствие этого весь исторический центр превращается в гигантскую автостоянку.

По словам Сергея Панченко, вопрос необходимо решать комплексно. В первую очередь мэрия должна грамотно распределять разрешения на строительство торговых центров: они не должны быть сосредоточены в одном районе города. Жителю микрорайона нет никакой необходимости ехать за каждой мелочью в центр, если рядом с ним находится полноценный торговый центр или рынок. Кроме того, именно мэрия, согласно законодательству, обязана обеспечивать все районы города достаточным количеством парковок.

Однако факт остается фактом: иркутяне и гости города паркуются на улицах, блокируя движение по ним. На улице Карла Маркса, например, в разгар рабочего дня автомобилями, припаркованными прямо под знаками «остановка запрещена», заблокированы две полосы из трех. В самом «узком» месте, около БГУЭП, постоянно «паркуются» во втором ряду молодые люди, ожидающие своих барышень, и тут же каждые 15 минут останавливается неповоротливый автобус Иркутск-Ангарск, занимающий полторы полосы. Все это приводит к регулярным заторам.

Как показывает мировой опыт, спасти ситуацию могут только два способа: эффективная работа эвакуаторов и устройство платных парковок на всем протяжении улицы. С платными парковками иркутская мэрия, судя по всему, будет разбираться еще десяток лет. А вот эвакуаторы можно было запустить еще в мае 2012 года. Если бы не несколько «но».

С точки зрения ГИБДД, работа эвакуатора может быть организована достаточно просто и эффективно. Для полной «очистки» улицы типа Карла Маркса, по словам Сергея Панченко, достаточно двух-трех ежедневно работающих сотрудников ГИБДД, что вполне по силам иркутской полиции. Сотрудник, обнаружив неправильно припаркованную машину (стоящую под запрещающим знаком или просто мешающую движению), составляет протокол, в то время как водитель эвакуатора грузит ее в кузов. После этого «наказанный» автомобиль доставляется на штрафплощадку, а его незадачливый владелец бежит оплачивать штраф. Заметим - совсем немаленький - кроме штрафа за неправильную парковку, ему придется оплатить услуги эвакуатора и время пребывания авто на стоянке. Пока один эвакуатор отвозит автомобиль, подъезжает второй, за ним третий.

Сумма штрафов в месяц получается внушительная - в прежние годы, когда эвакуаторы работали, в месяц «набегало» не менее 30 миллионов. Сейчас, после повышения штрафов, она может увеличиться в 2-3 раза. Плюс каждому владельцу эвакуированной машины в ГИБДД предлагали оплатить все предыдущие

неоплаченные штрафы, что еще эффективнее пополняло казну.

А вот с точки зрения депутатов, закон не так прост. Дело в том, что областные или городские власти не могут содержать парк эвакуаторов. Каждый эвакуатор стоит минимум 3 миллиона рублей, плюс дополнительное оборудование. Водитель эвакуатора должен быть опытным стропальщиком, прошедшим специальное обучение - зарплата такого специалиста составляет не менее 30 тысяч рублей. Нужна специальная автобаза, обслуживание и так далее.

Гораздо проще отдать этот достаточно доходный бизнес специализированной частной фирме, уже имеющей парк эвакуаторов и штат специалистов. И вот тут возникает камень преткновения.

На сессии Законодательного собрания Иркутской области принятие закона об эвакуаторах в мае 2012 года заблокировал председатель комитета по законодательству о государственном строительстве области и местном самоуправлении Борис Алексеев. Обоснование отказа в принятии закона было туманным - Борис Алексеев сообщил, что закон «сырой». На самом деле есть мнение, что Борис Алексеев пытается лоббировать интересы своего сына, Сергея Алексеева, который, по некоторым данным, мечтает прибрать бизнес по эвакуации машин к своим рукам.

В результате закон был отложен до сентябрьской сессии, а бюджет недосчитался минимум 100 миллионов рублей. Однако, как легко можно увидеть, на дворе ноябрь, а эвакуаторов на улицах Иркутска как не было, так и нет. В чем же проблема?

А проблема, видимо, как раз в том, что Сергей Алексеев очень хочет заниматься этим бизнесом. Но эвакуаторов у него нет, покупать их не хочется. Вот и пытаются заинтересованные личности разными путями - не факт, что законными - что называется, «решить» этот вопрос. Как он решается? По-разному. Летом 2012 года, например, пытались расстрелять Вячеслава Дмитриева, владельца ООО «Транспарк» - того самого, которое занималось эвакуацией автомобилей до изменения законодательства. Интересное совпадение, правда?

Таким образом, ввод закона в действие тормозится всеми заинтересованными в этом сторонами - в том числе депутатом Заксобрания Борисом Алексеевым.

Между тем в начале ноября группировка Алексеевых зашла с другой стороны - через иркутскую мэрию. К «решению» вопроса были привлечены председатель городской Думы Андрей Лабыгин и широко известный по ряду коррупционных скандалов вице-мэр Дмитрий Разумов. В афере оказался замешан и не менее скандально известный человек - бывший директор Центра по сохранению историко-культурного наследия Дмитрий Лебедев, попавший в поле зрения следователей за невероятные суммы, потраченные на себя, любимого.

Чуть позже именно Дмитрий Лебедев возглавил печально известную платную автопарковку около Технического университета, которую затем пришлось со скандалом закрывать из-за вопиющих нарушений закона. Сейчас он возглавляет МУП «Агентство городского развития», которое также занимается разного рода туманными делишками.

2 ноября указанные лица договорились о передаче «Агентству городского развития» дополнительной нагрузки - организации работы эвакуаторов в Иркутске. По некоторым данным, за этим сговором стоит не кто иной, как Сергей Алексеев.

Дмитрий Разумов даже торжественно заявил в интервью телекомпании «Вести-Иркутск», что МУП сможет «качественно изменить ситуацию в Иркутске». Однако любому здравомыслящему человеку, способному держать в руках калькулятор, очевидно, что речь идет либо о беспросветной глупости, либо об откровенной коррупции. Напомним, что один эвакуатор с оборудованием стоит до пяти миллионов рублей, его обслуживание и зарплата водителя - еще не менее миллиона в год. Для эффективной работы в городе требуется не менее 20 эвакуаторов. На указанные цели в дефицитном бюджете города Иркутска нет ни копейки. Нет в Иркутске и соответствующего автотранспортного предприятия, где эвакуаторы могли бы обслуживаться и ремонтироваться.

Судя по всему, городские власти поддались на уговоры околориминальных элементов и решили эффективно подзаработать. «Эвакуационный» МУП, если и будет работать, то лишь как структура по перекачке денег. Реальной эвакуацией будет какое-нибудь частное предприятие, а городские власти будут «пилить» доход.

И если с Дмитрием Разумовым, вошедшим в иркутскую историю после скандала с автовокзалом, все ясно, то

участие в этой афере Андрея Лабыгина весьма прискорбно. Он ведь до сих пор считался приличным человеком.

Данный материал авторский, и является исключительным оценочным мнением автора текста, а так же правдоподобности сведений, изложенных в нем.

Автор: Михаил Бломберг © Babr24.com РАССЛЕДОВАНИЯ, МИР 👁 10313 12.11.2012, 23:08 📄 713

URL: <https://babr24.com/?ADE=109879> Bytes: 8347 / 8340 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Михаил
Бломберг.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: @bur24_link_bot

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24_link_bot

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: @kras24_link_bot

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: @nsk24_link_bot

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: @tomsk24_link_bot

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot_bot

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)