

Маршрутки заедут в тень

Если мэрия не решит накопившиеся проблемы общественного транспорта.



По данным ГИБДД Иркутска, в дорожно-транспортные происшествия попадают чаще всего нелегальные перевозчики.

Фото Евгения Козырева

Рынок общественного транспорта в Иркутске неумолимо движется к тому, что скоро большая часть перевозчиков уйдет в нелегалы. Уже сегодня и ГИБДД, и сами игроки рынка открыто признают — в часы пик на дороги Иркутска выезжает не один десяток автобусов и маршруток, не имеющих ни лицензии на пассажирские перевозки, ни путевого листа, ни тем более актов о проверке техсостояния транспортного средства или медосвидетельствования водителя. Им этого не нужно — пара часов в день в тех районах, где практически не бывает постов ГИБДД, позволяет им зарабатывать достаточно денег. Зато не нужно приводить в порядок разваливающийся автобус, менять резину, а тем более устанавливать дорогостоящие спутниковые системы навигации ГЛОНАСС и тахографы. Ситуация эта, отмечают эксперты, сейчас совершенно бесконтрольна.

Вопросов больше нет

— Я в этой должности только две недели, и настрой у меня еще позитивный, — заметила на состоявшемся на прошлой неделе круглом столе по проблемам общественного транспорта Иркутска назначенная начальником отдела транспорта и связи мэрии Юлия Гордина.

— Все понятно, вопросов больше нет, — отрезала в ответ глава УФАС по Иркутской области Валентина Заморина.

Всего лишь небольшой отрывок из диалога двух важнейших структур, от взаимодействия которых во многом зависит решение важнейшей проблемы Иркутска — общественного транспорта, красочнее всего характеризует нашу ситуацию. Надежды вроде бы и есть, но печальный опыт последних 15 лет, на протяжении которых рынок пассажирских перевозок города приходил в упадок, доказывает: верить в них бессмысленно.

«В Иркутске сложилась пренеприятнейшая ситуация. У нас совершенно нет порядка на транспорте», — отмечает Валентина Заморина. При этом, по ее словам, основы сегодняшнего хаоса в сфере общественных перевозок были заложены еще 15 лет назад, в 1997 году: «Тогда администрация Иркутска решила провести впервые конкурс по выбору перевозчиков на маршруты. Благое дело. Но выбрала в качестве критериев на отбор не то, что нужно — например, глубину протектора и много других конкурсных условий, которые мы не могли пропустить. Мы вынесли предписание о внесении изменений в положение, год администрация думала, в результате положение о проведении конкурса вовсе отменили».

Это, по словам Валентины Замориной, и стало главной ошибкой чиновников — они выпустили из своих рук сферу пассажирских перевозок, после чего рынок стал развиваться стихийно. «В свое время хаотично подписывались документы по маршруту. И эта хаотичность сегодняшней администрации икается», — заметила глава УФАС.

«Икается» в том плане, что сейчас городу, чтобы навести порядок на рынке общественного транспорта, надо решить огромное количество сопутствующих проблем: отсутствие расписания, огромный дисбаланс в распределении перевозчиков по маршрутам, убитый транспорт, некачественный состав водителей и многое-многое другое.

Правда, как признает депутат городской думы, зампред объединения автотранспортных предприятий Иркутска Алексей Колмаков, сегодня мэрия делает шаги к решению вопроса. В частности, в прошлом году комитетом по ЖКХ при участии Научно-исследовательского и проектного института территориального развития и транспортной инфраструктуры (Санкт-Петербург) была разработана концепция развития общественного транспорта в Иркутске. На основе полученных данных мэрия даже объявила конкурс по определению компаний-перевозчиков на обслуживание определенных маршрутов. Однако вскоре конкурс был приостановлен по предписанию УФАС Иркутской области, которое обязало администрацию доработать документацию и учесть в ней все замечания перевозчиков.

«Подход должен быть комплексный, в принципе он есть, но проблема в том, что не всегда мы, стороны, можем между собой договориться, — заметил депутат, обращая внимание на некое противостояние мэрии и УФАС. — Сабельной атакой попробовали — не получается. Значит, будем медленно и верно к этим вещам подходить».

На том, что входит в понятие «медленно и верно» Юлия Гордина остановилась отдельно. По ее словам, сейчас БГУЭП по заказу мэрии разрабатывает единое расписание для всех 66 маршрутов, существующих в городе. По замыслу чиновников, это расписание предприниматели-перевозчики будут выполнять добровольно на договорной основе с мэрией. В том числе будут соблюдать интервал движения в 3-20 минут, а также выпускать на маршрут транспорт не с 8 утра до 9 вечера, как сейчас, а с шести до десяти как минимум. «Самое максимальное для нас — это чтобы перевозчики пошли навстречу и начали работать на центральной диспетчерской службе, над созданием которой мы сейчас работаем», — заметила Юлия Гордина, добавив, что мэрия будет продолжать работу и над критериями конкурса по отбору перевозчиков, чтобы они могли получить согласование антимонопольной службы.

Большие надежды на наведение порядка на рынке общественного транспорта Иркутска Юлия Гордина возлагает и на отдельные законодательные нормы, вступающие в силу в следующем году. В их числе обязанность предпринимателей установить на всем транспортном парке предприятия с 1 января системы навигации ГЛОНАСС, а с 1 апреля тахографы (прибор, предназначенный для регистрации скорости движения транспортного средства и пройденного пути, а также регистрации режима труда и отдыха, другие режимы занятости водителя — ВФ). Кроме того, в 2013 году начнет действовать обязательное страхование ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам.

Государство в пассажирских перевозках регулирует только тарифы

Однако положительный настрой вновь назначенного начальника транспортного отдела разделяют далеко не все. «Страхование — это хорошо, но оно действует, только когда есть договор перевозки, в этом случае его роль играет билет. В наших автобусах билеты не выдаются», — пояснила Валентина Заморина. Возникнет проблема, по ее словам, и с реализацией планов по сбалансированному распределению транспорта по различным маршрутам. «Допустим, институт сейчас высчитает, что на данном маршруте должно быть 20 перевозчиков и столько-то автотранспорта, а орган местного самоуправления уже давно согласовал этот маршрут за большим количеством людей. Их-то выбросить как? Нельзя. У них все согласовано с точки зрения закона. Я найти решение этой проблемы не могу».

По сути, опустило руки в решении проблем общественного транспорта и управление ГИБДД области. Дело в том, что в отношении автобусов и маршруток из всех карательных мер за ГИБДД остались только штрафы за нарушение правил дорожного движения, а также выявление технических неисправностей уже на линии. «Мероприятия «Автобус», «Маршрутка» у нас проводятся каждый месяц, иногда и по два раза. Больше мы ничего сделать не можем. Тем личным составом, который у нас имеется, усилить контроль тяжело», — замечает старший инспектор по пропаганде УГИБДД по г. Иркутску Андрей Кабанов.

Технический осмотр транспортных средств, как все знают, с недавнего времени передан на откуп частным фирмам. А выявление технических неисправностей на линии, как признают все эксперты, это все равно что «догонять хвосты» — эффект близок к нулю. Во-первых, в Иркутске только три инспектора государственного технического надзора. Во-вторых, менталитет граждан таков, что, когда автобус или маршрутку все же останавливают, все дружно встают на защиту водителя и против сотрудника в форме.

«Когда мы выявляем нарушения правил дорожного движения, например проезд на запрещающий сигнал

светофора, и останавливаем автобус, тут же начинаются претензии пассажиров. То же самое с проверками на конечных остановках транспорта. Кого успели — проверили, остальные автобусы, не доезжая одну-две остановки до конечного пункта, разворачиваются и уезжают. Опять же начинается негативная реакция населения в адрес ГИБДД. Их уже не волнует, в каком техническом состоянии будет автобус, в который им сейчас садиться, лишь бы уехать», — сетует Андрей Кабанов.

Не может решить проблему общественного транспорта и другой надзорный орган — межрегиональное управление госавтодорнадзора по республике Бурятия и Иркутской области. Как напомнила главный государственный инспектор ведомства Тамара Воронова, УГАДН не имеет права отозвать лицензию у перевозчика. «Такое решение принимает только суд. Но у нас ни одного подобного факта аннулирования лицензии нет», — признала госпожа Воронова.

За 10 месяцев в Иркутске было совершено 1370 ДТП с участием общественного транспорта, что на 2,8% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Зато возросла тяжесть последствий этих аварий. Погибло три пассажира, ранено 139 человек, что на 3,7% больше 2011 года.

Зато свобода в выдаче лицензии на пассажирские перевозки, установленная федеральным законодательством, практически безгранична. Так, например, прописано, что транспорт для этих целей может быть личным либо любым другим способом приобретенным, в том числе по договорам аренды. Точно так же предпринимателем разрешается не иметь собственных производственных баз, пунктов технического и медицинского контроля, боксов, где автобусы стоят в нерабочее время. В итоге, как заметила Тамара Воронова, «большинство перевозчиков в Иркутске — это индивидуальные предприниматели, которые не имеют ни собственных баз, ни медиков, ни транспортных средств, а заключают договора с соответствующими организациями».

«Мы живем в том правовом поле, которое есть. Сейчас государственного регулирования пассажирских перевозок общественным транспортом в том смысле, в котором его понимают

органы МСУ, нет. Есть четкий перечень. С точки зрения госрегулирования есть одно — установление тарифа на перевозки пассажиров».

Нелегальное будущее

В итоге рынок общественного транспорта Иркутска неумолимо движется к ситуации, когда больше половины перевозчиков будут работать вообще без лицензии без путевок. «И не зря сейчас все больше и больше разговоров про нелегалов. Есть люди, которые уже давно себе не забивают голову вопросами, где взять путевки, лицензию. А зачем? Они просто выезжают из гаража на несколько часов в день, собирают деньги и уезжают», — говорит Алексей Колмаков.

Его слова подтверждает и Андрей Кабанов: «Есть такие маршруты, на которые водители не выходят пока знают, что работают инспектора технического надзора. Зато чуть только заканчивается рабочее время, после часов шести вечера, они выезжают на дороги. И вот эти как раз нелегалы — без лицензий, с неисправными автобусами — как правило, и попадают в ДТП». Особенно такая практика, по его словам, процветает на маршрутах, не выезжающих в центр, где постов ГИБДД все-таки больше, например, в Свердловском районе.

При этом, как признает сам сотрудник контрольного ведомства, как-то выявить эти маршрутки достаточно сложно. Даже если граждане попробуют дозвониться на телефоны УГИБДД или УГАДН, чтобы дать координаты подозрительного автобуса, после шести часов уже никто не ответит. В итоге часто водителям самим приходится бороться за свой маршрут («в том числе и монтировкой», говорит Андрей Кабанов), а пассажиру за свою безопасность. А значит, число таких ситуаций, как на прошлой неделе, когда в ответ на замечание пассажира о неисправном спидометре водитель ответил кулаком, будет только расти.

«В нашей ситуации даже поднятие стоимости проезда, не приведет к улучшению качества перевозок. Напротив, весь этот нелегальный рынок в еще больших объемах выйдет на дороги Иркутска. Мы получим то же, что сегодня, но умноженное на 40%», — считает депутат гордумы. Единственный выход, по его словам, это скорейшие разработка и принятие на уровне администрации города нормативных актов, регулирующих этот рынок. Но, как это часто бывает, понятие «скорейшее» в Иркутске может растянуться не на один год. Как заметила Валентина Заморина на предложение «консолидировать усилия», «мы их консолидируем уже кучу лет, я с 97-го года минимум».

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

ДРУГИЕ СТАТЬИ В СЮЖЕТЕ: ["ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ИРКУТСКА"](#)

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:

irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Анна
Смирнова.**

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: krsyar.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](#)