

## На чём, товарищи, ездить будем?

Ангарск известен на всю область не только плохими дорогами, но и самыми высокими ценами на проезд в общественном транспорте. Судите сами: в ближайших Иркутске и Усолье можно проехать на автобусе (маршрутке) за 12 рублей. В Черемхово – за одиннадцать. И даже в северном Братске – за четырнадцать. А в Ангарске – уже за 16 рублей. И притом без особого комфорта. Мало того, многие маршруты, до этого работавшие годами, закрываются. Похоже, скоро жителям города придётся привыкать ходить пешком.

### Повод придуманный – беда настоящая

Ангарчане негодуют. Но, как специально, всё против людей. Областная служба по тарифам, словно заколдованная, почему-то позволяет местным транспортникам взвинтить цены выше всех в области. В связи с чем жителям города навязали такое «благо»? Как официально объясняют свою позицию ангарские перевозчики, у них нет других способов выжить, кроме как поднять цену. Причина-де в том, что ангарские перевозки разительно отличаются от иркутских, усольских и прочих. Ангарск – «город промышленных гигантов» (правда, на двух «гигантах» из трёх работает меньше людей, чем на местной «шанхайке», ну да ладно). И потому, по рассуждениям перевозчиков, народ ездит «циклично». Утром на работу. Вечером с работы. А днём автобусы ходят пустые.

Нет, конечно, для областной службы по тарифам это объяснение, может, и прокатит. Но только не для самих ангарчан. Жители города, население которого составляет 235 тысяч человек, прекрасно знают, что на трёх градообразующих предприятиях (АНХК, АЭХК и ТЭЦ) вместе сейчас работают от силы 10 тысяч человек. То есть три процента населения города. Да, эти три процента ежедневно ездят на работу и с работы. Но на служебном транспорте, коим все три предприятия полностью оснащены!

Выходит, экономическое обоснование для повышения тарифов у ангарских транспортников полностью лживое. Ведь остальные 97 процентов ангарчан, которые не пользуются служебным транспортом, ездят на автобусах и утром, и днём, и вечером, как и жители соседних городов. Но только почему-то ангарчане должны за проезд платить существенно больше.

Почему – вопрос интересный. Чего же на самом деле не хватает ангарским перевозчикам для того, чтобы дать пассажирам возможность нормально ездить? Может быть, деньги вкладываются в развитие автопарка? Действительно, ряд перевозчиков закупил автобусы средней вместимости. Кто-то новые, кто-то бывшие в употреблении. И понятно, что за эти автобусы приходится рассчитываться. Но по этой же схеме работают все перевозчики области. И оплачивают свои кредиты и лизинги, не перекладывая финансовое ярмо на пассажиров.

### «Коровы на льду»

Ангарские транспортники тоже говорят, что справились бы своими силами, если бы новые автобусы можно было нормально эксплуатировать.

Вышла машина на линию – возит людей. Хозяин кредит платит, зарплату водителю, налоги и прочее. Да ещё и прибыль имеет (а иначе зачем огород городить?). Но это в идеале. А Ангарск от идеала далёк. По словам перевозчиков, главная беда города – ужасные дороги. И вот новенькие автобусы, не успев откатать и неделю, заваливаются в очередную яму. И вся схема ломается. Ни тебе пассажиров, ни прибыли, ни возможности платить деньги водителю и гасить кредит. В «активе» одни долги и поиск средств на недешёвые запчасти. У каждого из ангарских перевозчиков ежемесячно до трети автопарка стоит на вынужденном ремонте. Как выживать в таких условиях?

Вот некоторые и не выживают. Буквально две недели назад перестал существовать очень удобный для ангарчан маршрут № 41, который ездил по городу 15 лет! Вдумайтесь: все кризисы девяностых и двухтысячных перевозчик выдержал. А на нынешних дорогах, которые глава города Владимир Жуков довёл просто до ужасающего состояния, споткнулся и уже не встал.

Под угрозой закрытия ещё несколько городских маршрутов: № 17, 40, 1, 2, 5. Причём три последних – жизненно необходимы. Они соединяют город с отдалёнными посёлками-микрорайонами и являются там единственным транспортом. У жителей Цемпосёлка, Шеститысячника, Строителя, Юго-Восточного и Китоя нет другой возможности добраться до города, кроме как на автобусе. И даже за 16 рублей они каждый день ездят на работу, учёбу, в больницу – туда и обратно. Что будет, если маршруты закроются хотя бы на день?!

Перевозчики изредка запугивают этим непопулярным решением ангарчан. И люди верят, что их могут бросить на произвол судьбы. Ведь закрыли же в 2008 году «тройку», которая возила людей в Китой. И пока не поднялся слабенький тогда маршрут № 2, местные жители столько беды хлебнули...

Чего хотят добиться транспортники своими «пугалками»? Ежу понятно – возможности нормально зарабатывать. Но при этом, как говорится, хочется и пирожок съесть, и на пенёк сесть. То есть деньги приобрести и с местной властью, по возможности, не поругаться. А для этого о плохих дорогах требуется молчать как партизан на допросе. Единственный раз, когда перевозчики в городе открыто сказали администрации об отвратительных дорогах, был на зимнем заседании, состоявшемся в этом году. «Мои автобусы – как коровы на льду! – взревел в отчаянии перевозчик Сергей Белозор, который возит людей по маршруту № 7. – Когда наконец дороги приведут в порядок?!»

Вопрос так и остался риторическим. Прошло полгода. Но глава города Владимир Жуков так и не привёл в порядок местные дороги. Они, как говорится, и зимой, и летом «одним цветом».

### **Козёл отпущения – льготник**

Несправедливо неся убытки, перевозчики готовы отыграться на ком угодно. Первыми «под раздачу» попали самые незащищённые ангарчане – льготники. И кто их только из своих автобусов не гонял! То сами перевозчики напишут на лобовом стекле «Льгот нет», то водители самоуправство проявят, а пару раз были и вовсе вопиющие случаи. Так, водитель автобуса избил мастера производственного обучения Ангарского политехнического техникума – необузданную ярость «шефа» вызвало то, что этот пассажир оказался инвалидом.

У перевозчиков есть железный аргумент – в городе «большой химии» более 26 тысяч инвалидов! То есть каждый девятый ангарчанин – льготник. А если ещё прибавить пенсионеров, тружеников тыла и прочих граждан, имеющих право на бесплатный проезд, транспортникам становится вообще тошно. А ещё тошнее – водителям. Ведь каждый из них должен сдать своему работодателю ежедневный план в рублёвой наличности. Остатки – зарплата. А льготник, зараза, денег не даёт! Значит, кровной полочки лишает.

Однако не всё так просто. И если одни перевозчики от льготников стараются избавиться, то другие, напротив, делают на них бизнес. В связи со сложившейся монополией проездные билеты в городе продаёт только одно автопредприятие – «Автоколонна 1948». И оно же получает за проданные билеты возмещение от соцзащиты. 550 рублей за каждого льготника. Получается, надо продать как можно больше билетов. Вот их направо и налево продают. А то, что водители потом звереют... Ну, это уже дело второе.

### **Выход – по рельсам?**

Как быть льготникам в сложившейся ситуации? Пока что выход для них есть. Не хочешь получить по морде – езжай на трамвае. Этот транспорт единственный, оставшийся пока в муниципальной собственности. И льготные проездные в ангарском трамвае тоже можно приобрести. И проехать дешевле – всего за 14 рублей. Трамваем пользуются все, кому пять минут времени погоды не сделают. Школьники, пенсионеры, просто горожане, умеющие пораньше встать на работу. Но тем не менее этот самый экологичный транспорт вот уже много лет целенаправленно гребят. И вовсе не конкуренты – автобусные перевозчики, а... собственные хозяева – администрация города!

Только позапрошлый мэр Евгений Канухин отметил тем, что приобретал на деньги из бюджета города новые трамвайные вагоны. Следующий, Михайлов, теоретически признавал, «что единственным льготным транспортом у нас в городе является трамвай». Но никаких серьёзных шагов для того, чтобы поддержать предприятие, не делал. Новый глава Жуков поступил и вовсе странно. Вначале назначил нового руководителя – Дмитрия Хмыловского. Тот, засучив рукава, попытался взяться за дело. Понимая, что в его распоряжении всего полсотни еле живых вагонов (в советское время их было полторы сотни!) и денег с администрации не допросишься, Дмитрий Юрьевич пригласил в Ангарск представителя группы компаний «ЧелябТрансСервис». На этом предприятии не изготавливают новые вагоны, а умеют мастерски ремонтировать старые. Чему и ангарчан были готовы научить. В итоге, с небольшими затратами, устаревшие физически и морально вагоны

могли пройти «евроремонт» и прослужить ещё лет двадцать.

Владимир Жуков заинтересованно кивал головой. Так же, улыбаясь, встречал он и благотворительные инициативы предприятия: «Трамвай для сирот», вагон, посвящённый экологии города, вагон-музей с портретами ангарчан – героев ВОВ, освященный вагон с иконами... Да, муниципальный транспорт надо рекламировать и популяризировать. Дмитрию Хмыловскому это, пожалуй, впервые и за очень короткое время удалось. Причём с минимальными затратами. Но... Как говорится, руководитель не червонец, чтобы всем нравиться.

## Трамвай нежеланный

Сотрудники предприятия были просто поражены, когда Дмитрий Хмыловский без всякого объяснения причин был уволен. Предприятие впервые вылезло из убытков, пошли рекламодатели, готовые размещать рекламу на вагонах, люди стали чаще ездить трамваем. В порядке была и бухгалтерия. Но тем не менее руководитель, так много успевший сделать менее чем за полгода, почему-то пришёлся не ко двору.

Знающие люди говорят, что причиной отставки Дмитрия Хмыловского стала вовсе не его хозяйственная деятельность в «Ангарском трамвае». Просто ранее успешный предприниматель Дмитрий Юрьевич имел некий участок земли. И вот на этой земле нынешний глава города Владимир Жуков (сам крупный предприниматель) решил построить гаражи. Глава решил – глава сделал. А то, что земля эта какого-то Хмыловского... Так ничего, подвинется.

Не подвинулся. Пошёл чего-то доказывать, законом трясти. Да кто он такой, чтобы на ангарского главу, на самого Жукова, да с каким-то федеральным законом? Правды захотел? На тебе правду – пошёл вон из «Ангарского трамвая»!

Дмитрий Хмыловский с увольнением не согласился и подал в суд. Но пока идут долгие судебные процессы, предприятие продолжают целенаправленно разваливать. Новый директор, назначенный Жуковым, так вывел из себя работников трамвайного управления, что они пишут коллективные письма в суд и прокуратуру. В «Ангарском трамвае», который и без того еле держится на плаву, идут массовые сокращения. До предела снижена зарплата – 8 тысяч у кондуктора, 10 – у водителя. Разбегаются рекламодатели, ведь новый директор, чья жадность, похоже, не знает берегов, поднял цены на рекламу сразу в два раза.

Работники предприятия уверены: его целенаправленно разоряют. Бюджету «Ангарский трамвай» обходится в полсотни миллионов рублей ежегодно. Только благодаря таким дотациям проезд «по рельсам» стоит дешевле, чем в маршрутке. Да и льготников здесь поганой метлой не гоняют.

Но Жукову, похоже, эти миллионы нужны совсем для других целей. И плевать ангарскому главе, в который раз, на сравнение с соседями: в Иркутске, Усолье и других городах области трамвайные управления сохранены. И, несмотря на богатство или бедность муниципалитетов, они находятся полностью на бюджетном финансировании.

## В последний путь?

Представляет ли глава Ангарска, что будет, если его желание сбудется и «Ангарский трамвай» разорится? Будут ли граждане безропотно ездить на самых дорогих в области маршрутках? А вдруг поймут наконец люди, кто виноват в том, что дороги в городе отвратительные, цены на проезд – высоченные, а единственное социальное предприятие – угроблено. Поймут и не позволят отправить их опытному гробовщику Жукову «в последний путь» – выйдут, как когда-то в девяностые, на центральную площадь и палками да костылями перебьют в здании администрации все окна. И хорошо, если только окна. А то и на личности могут перейти. Не страшно?

*Источник: Народный контроль Сибири*

Автор: Анна Семёнова © Babr24.com ПРИБАЙКАЛЬЕ, 👁 4854 12.08.2013, 14:06 📄 739

URL: <https://babr24.com/?ADE=117479> Bytes: 12095 / 11947 Версия для печати Скачать PDF

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

## НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

## ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

## КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [krasyar.babr@gmail.com](mailto:krasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

[Прислать свою новость](#)

## ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot\\_bot](#)

эл.почта: [equatoria@gmail.com](mailto:equatoria@gmail.com)

## СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: [babrmarket@gmail.com](mailto:babrmarket@gmail.com)

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)