

Иосиф Рафаэлян: кто ответит за иркутский транспорт?

Что происходит с иркутским транспортом? Сколько на самом деле стоит проезд в автобусе, троллейбусе, трамвае? Об этом Иосиф Рафаэлян, ранее возглавлявший департамент транспорта в администрации Иркутска, а теперь - департамент по развитию коммуникационного комплекса Иркутской области, рассказал журналистам "БВ".

- Иосиф Георгиевич, городской транспорт в Иркутске начиная с этого года стал своего рода полем битвы. Мало того что пошли нескончаемые проблемы со льготным проездом - так ведь просто перестают ходить городские автобусы, не дожدهшься троллейбуса, трамвая... Это что - следствие "умелого" руководства со стороны мэра Якубовского и его команды или есть тому объективные причины?

- По федеральному законодательству обслуживание транспортных потребностей людей является задачей органов местного самоуправления, в данном случае - администрации города Иркутска и городской думы. До октября 2004 года в Иркутске работали три муниципальных автотранспортных предприятия, и ежедневно на маршруты выходило от 170 до 240 автобусов.

Надо иметь в виду, что муниципальная собственность, в том числе и автотранспортные предприятия, и работающие в них автобусы, является собственностью всех жителей города, которая используется для обеспечения их же, горожан, интересов. И мне, как бывшему работнику городской администрации, непонятны действия руководителей по ликвидации этой части городской собственности.

Мне всегда было приятно, когда звонивший мне говорил: "Это Рафаэлян, временно управляющий нашей собственностью?" Да, это так, и когда на остановке приходится ждать автобуса десять минут, - я понимал, что дело делается плохо, нельзя столько времени ждать городской транспорт, надо исправлять.

Сегодня в городской администрации говорят: мы покупаем троллейбусы, автобусы... На самом деле городская администрация транспорт не покупала. Мы, транспортники, выходили в городскую думу с предложениями - нужно купить, к примеру, четыре троллейбуса, десять автобусов... И из компенсаций федерального бюджета по обеспечению льгот на проезд ветеранам, инвалидам выделялись деньги на приобретение техники, потому что знали - иначе все остановится.

Открываю газету, читаю: постановление мэра о введении единого проездного билета на все виды транспорта. Кроме маршрутного такси! Но муниципальное маршрутное такси по закону обязано предоставлять льготы на проезд.

Мне и сейчас звонят: "Почему мы не можем уехать с улицы Маршала Конева?" Я отвечаю: передам вашу претензию в городскую администрацию. Да что там, говорят: там никто трубку не берет, не к кому обратиться. 18-го автобуса - не дожидаться. 16-й - практически не ходит. С Батарейной уехать невозможно. Да и вообще, многие муниципальные маршруты практически прекращены, ходят только частники. Непонятно, почему частнику это выгодно, а муниципальному предприятию - нет. Странная позиция мэрии...

- Как вы полагаете, это просто дилетантский подход или же это сделано специально, с умыслом?

- Скорее всего - просто дилетантский подход. Мэр не может же быть самоубийцей, он должен понимать, что транспорт в городе - это первое, что чувствуют на себе его избиратели. Что такое муниципальный транспорт? Это все бедные, небогатые люди, которые пользуются его услугами и составляют большинство населения города, то есть большинство избирателей.

- А может быть, мэр просто лоббирует интересы частников?

- Не думаю. Хотя, надо сказать, ходили в администрации города такие мнения - дескать, а зачем нам муниципальный транспорт, частники всех перевезут...

- До Нового года у нас было несколько десятков категорий льготников. Теперь же получается, что платят все, никто бесплатно не ездит. А из чего складывается цена на городской транспорт? Вы как-то говорили, что стоимость проезда на электротранспорте составляет 2 рубля 92 копейки...

- Тарифы - это очень серьезный вопрос. Раньше как было? Бесплатно - то есть по льготам - ездили три четверти пассажиров. Как бы один с сошкой, а семеро с ложкой... И тариф устанавливался таким образом, чтобы тех денег, что платила эта четверть пассажиров, да вдобавок той компенсации, которая приходила из бюджета, хватало на поддержание транспорта в работоспособном состоянии, чтобы он не остановился.

Сейчас ситуация кардинально изменилась. Каждый оплачивает свой проезд сам. Мы сделали анализ за 2004 год, и оказалось, что на электротранспорте стоимость проезда одного пассажира - 2 рубля 88 копеек, на автобусе - 5 рублей 2 копейки. Мы говорим мэру: хорошо, пусть рентабельность будет 10, пусть 20 процентов - пусть цена билета будет, скажем, 3.50. На автобус - пусть 5 рублей. Но цены устанавливает городская администрация собственным постановлением. Хотя я обещаю, что администрация области будет за этим следить.

- А как можно понять эту суету с единым льготным проездным? Почему Якубовский так ухватился за сумму 250 рублей, когда все остальные согласились на 150?

- Я могу только предполагать. Но эта цифра, безусловно, завышена, и очень сильно. Смотрите сами. Фактическая себестоимость проезда составила за 2004 год - 2.88 на трамвае и троллейбусе, 5.02 на автобусе. В среднем принято считать, что человек совершает 50 поездок в месяц. Считаем, что треть он совершает на автобусе, треть - на троллейбусе, треть - на трамвае. Получаем не больше 150 рублей в месяц - стоимость. Установлен единый проездной социальный билет, и он - прибыльный. Если бы мэрия установила, скажем, цену билета в 90 рублей, то смогла бы доказать необходимость компенсации затрат на предоставление льгот. А сейчас все деньги, которые ветераны получили по социальной программе, отдают транспортному предприятию по полной программе.

Люди, которые покупают единый проездной билет, авансируют транспортные предприятия. И здесь администрация не продумала, чтобы скидку сделать людям, которые оплачивают свой проезд заранее. Вот в Усть-Илимске, Тулуне, Байкальске очень умно сделали - от 100 до 120 рублей. В иркутской же мэрии говорят: пусть сегодня платят полностью, чтобы потом не повышать. Но это не решение. Надо исходить из реальных потребностей реальных людей.

Областная администрация сегодня заключила договор с транспортными предприятиями, обслуживающими междугородные маршруты (всего 138 маршрутов), на бесплатный проезд региональных льготников. Кроме того, мы заключили договор с ВСЖД на льготный проезд в пригородных поездах. Затраты будут компенсироваться из областного бюджета.

- По-моему, в городе просто идет массированная ликвидация всей системы муниципальных предприятий. Ликвидируются муниципальные бани, рынки, вот о чем мы говорим, - городской транспорт, дороги разрушены...

- Я тоже не понимаю, почему лозунг снижения затрат на городской транспорт обернулся уничтожением самого этого транспорта, закрытием двух автотранспортных предприятий. У городской власти есть свое хозяйство, есть муниципальные предприятия, которые являются народной собственностью и должны работать по доступным для граждан ценам. Сегодня не каждый может за маршрутку платить, далеко не каждый. Значит, ему надо дать возможность пользоваться транспортом по доступным ценам. В этом и состоит смысл существования городской власти.

- Люди, покупая проездной, часто не могут просто дождаться муниципального транспорта. Стоит человек с купленным проездным и ждет троллейбуса, а его все нет и нет. А маршрутки идут одна за одной. Плечет человек - и садится в маршрутку. И в следующий раз он уже этот проездной покупать не будет.

- В Иркутске примерно 100 тысяч льготников. Как вы думаете, сколько федеральных и региональных льготников купили единые проездные билеты? Тысяч восемь... А в следующем месяце, наверное, останутся тысячи две - люди попробуют, поймут, что им это неудобно, и больше покупать уже не будут. А еще были муниципальные льготники, которым еще в советское время, еще горисполкомом была установлена льгота - 50 процентов оплаты за проезд в городском транспорте. До Нового года пенсионеры могли купить билет за 125 рублей, но почему-то администрация города это отменила. Кроме того, отменены односторонние льготные билеты, которые были пенсионерам очень удобны.

- Может ли областная администрация как-то контролировать ситуацию, сложившуюся в городе Иркутске? Например, по поводу введения новых проездных для школьников?

- Нет, областная администрация не может отвечать за действия муниципальной власти. Мы не можем, не вправе влиять на решения городской администрации и городской думы. Они отвечают перед жителями Иркутска. Мы можем только рекомендовать, а прислушаются ли к нам - это уже их дело. Если они нарушают закон, то мы обращаемся в прокуратуру, чтобы та их поправила.

- Но ведь людям это не объяснишь! Люди по старинке еще думают: вот, есть городская администрация, как раньше горком, а над ними есть областная - обком, по-старому. В общем, вышестоящая власть...

- Да, я всегда говорю, что мы, администрация области, должны четко обозначать нашу позицию. Мы не отвечаем за их действия. Но мы можем дать им рекомендацию, можем попробовать с ними договориться и должны, я считаю, всегда высказать свою позицию и тем самым отстаивать интересы граждан.

- Еще одна проблема - отменяются такие, можно сказать, социально значимые маршруты автобусов - например, 62-й на Вересовку, 33-й на Батарейную, 1-й, 15-й, кажется, и на 9-й они замахнулись. Уже отменили 11-й маршрут. Понятно, что областная администрация не может погрозить мэру пальцем и сказать: ты, мол, неправильно делаешь... Но какую-то оценку всему происходящему вы можете сделать?..

- Всего в городском хозяйстве насчитывалось 547 автобусов. Было в Иркутске три автобусных предприятия, по полтора десятка действующих машин в каждом. 17 сентября 2004 года администрация города приняла решение о ликвидации двух из трех автобусных предприятий, центральной диспетчерской службы, предприятия диагностики. Раньше на линию выходило 470 автобусов, сегодня осталось только одно ПАТП в Ново-Ленино, и в строю только 218 автобусов. Минимум, нижняя черта, ниже которой уже нельзя говорить о существовании муниципального транспорта, - это 130 машин на линии. А сегодня мы имеем всего 80 машин с маршрутными такси.

Через два месяца начинается дачный сезон. Мы направили письма руководителям всех муниципальных образований с просьбой предоставить сведения о количестве маршрутов в садоводства и автобусов для их обслуживания. В целом по области есть уверенность в том, что все будет нормально, - кроме Иркутска! Иркутская мэрия до сих пор не дала ответ, как она собирается обслуживать садоводов. Это очень серьезный вопрос. Ведь сколько городская администрация определит маршрутов и машин для них, на столько мы и будем финансировать льготный проезд. В 2004 году на 28 маршрутах в садоводства было около 60 автобусов. Сколько будет в 2005 году - непонятно.

Губернатор спросил как-то: куда же вы девали столько автобусов? Мэр ответить не смог... А ведь это почти 330 машин.

- И куда девали?

- Транспортники говорят - в металлолом сдали... Я бы хотел еще раз подчеркнуть: муниципальные предприятия, в том числе и транспортные, принадлежат не мэру, не городской администрации в целом, не государству. Это - собственность горожан, которые доверяют администрации управление своим хозяйством и могут за результаты этого управления с управляющего спросить. Вот пусть и спросят.

Автор: Записал Михаил Кулехов © Байкальские Вести ИРКУТСК , БАЙКАЛ 👁 3933 28.02.2005, 14:12 📌 412
URL: <https://babr24.com/?ADE=20047> Bytes: 11204 / 11204 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com

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](#)