

Маршрутный вопрос: мэрия гребет под себя?

“Только курица, птица глупая, гребет от себя,
а все остальные – под себя”
Народная пословица

Иркутская мэрия положительно не дает покоя ни себе, ни иркутским законодателям, ни жителям города. Теперь – с маршрутками.

Новая инициатива муниципалитета по урегулированию движения маршрутных такси вызвала широкий резонанс у всех слоев населения – ведь даже самые “крутые” жители города, разъезжающие на дорогах иномарках, так или иначе сталкиваются с проблемой маршруток – не в прямом, так в переносном смысле.

Казалось бы, чиновниками движут самые благие намерения. Действительно, маршруток в городе много, и зачастую именно они становятся причиной аварий и пробок в центре города. Чтобы решить эту проблему, чиновники предлагают логичный, с их точки зрения, выход: ввести дополнительное лицензирование маршрутных такси с тем, чтобы снизить их количество.

Однако давайте посмотрим на ситуацию с точки зрения не чиновничьего, а здравого смысла.

К 2004 году стараниями муниципальных чиновников весь автобусный транспорт в Иркутске был изведен под корень. Этого факта муниципалитет никогда не отрицал, однако находил очень удобную причину для оправдания: большое количество льготников. Причем точные цифры льготников ни мэрия, ни конкретно господин Рафаэлян никогда не озвучивали – вероятнее всего, потому, что попросту не имели никакого учета и контроля. Тем не менее в число льготников мэрия всегда лукаво включала и проездные билеты – несмотря на то, что эти проездные покупались за деньги, которые шли в тот же городской бюджет.

После начала монетизации чиновники были вынуждены посчитать льготников и те деньги, которые отводятся на льготы. При этом выяснилась интересная вещь: оказывается, отсутствие льготников, получающих свои льготы теперь в денежном виде, практически не сказалось на доходности или убыточности городского транспорта. Правда, мэрия символически снизила цены на проезд в троллейбусах и трамваях, однако этот процесс с монетизацией был связан достаточно слабо. Дело в том, что доходность трамваев и троллейбусов существенно выше, чем автобусов, так как устройство и обслуживание электрического транспорта существенно проще в силу технологических причин, а стоимость электроэнергии из расчета на километр проезда – гораздо ниже, чем бензина.

Таким образом, стало совершенно очевидно, что проблема городского транспорта – отнюдь не в льготниках, а у неумелом и неграмотном руководстве.

Впрочем, свято место пусто не бывает, и на место исчезнувших городских автобусов, по всем законам рынка, пришли сначала маршрутки, а затем – более выгодные автобусы “Азия”. Бизнес оказался весьма рентабельным, что позволило в короткий срок практически полностью решить старую иркутскую транспортную проблему, руками частных перевозчиков сняв головную боль чиновников.

Маршруток действительно стало много, и они действительно сейчас создают определенные проблемы. Однако.

Ни одна маршрутка не будет ездить себе в убыток. А, следовательно, на улицах Иркутска находится именно то количество маршруток, которое необходимо для эффективной перевозки пассажиров. Кстати, мэрия ставит в вину маршрутчиков то, что многие из них работают исключительно в часы пик – однако именно эти “временные” перевозчики как раз и снимают проблему “часов пик”.

Да, действительно, в часы пик на дорогах центральной части города создается высокий трафик. Но альтернатива здесь простая – либо высокий трафик, либо толпы людей на остановках и опоздания на работу и с работы.

Не следует забывать и такой важный момент, как налоги. Маршрутные такси являются рентабельным мелким бизнесом, который дает в городскую казну мощный поток налогов. Планируя уменьшить число маршруток практически на четверть, мэрия тем самым рубит сук, на котором сидит – то есть урезает доходную часть бюджета.

Что касается претензий, предъявляемых к маршрутным такси.

Без ДТП, естественно, не обходится ни один день на городских дорогах. Естественно, что чем меньше на дорогах автомобилей – тем число ДТП ниже, а чем больше маршрутных такси – тем больше простая вероятность того, что именно маршрутки будут попадать в ДТП. При этом нужно честно признать, что при общем числе маршруток в Иркутске в 3500 штук в аварии они попадают относительно редко по сравнению с обычными автомобилями – наверное, в первую очередь потому, что за рулем маршруток большей частью сидят большие профессионалы, чем за рулем большинства обычных малолитражек.

Собственно, проблема ДТП с участием маршруток, да и всех остальных иркутских автомобилей, кроется вовсе не в количестве автомобилей на километр дороги. Тут мэрия опять лукавит, если не сказать грубее. Основная проблема ДТП – в крайне низком качестве дорожного покрытия, в результате чего автомобили быстро приходят в аварийное состояние, а водители вынуждены совершать за рулем акробатические трюки, чтобы не попасть в какую-нибудь яму. Даже улицы центральной части города зачастую напоминают какую-нибудь фронтонную трассу после бомбежки, а не современную автомобильную дорогу.

Вторая проблема, которая ставится в вину маршрутным такси – это пробки на дорогах. Однако снижением числа маршруток эту проблему не решить. Эта проблема во всем мире решается двумя способами – изменением направлений движения и перепланировкой улиц.

К примеру, два самых “слабых звена” иркутских улиц – выезд на мост из центра города и поворот на остановку “Филармония”. Совершенно очевидно, что в первом случае требуется некое радикальное решение, к примеру, в виде двухуровневой развязки, в сочетании с перенаправлением ряда маршрутов с моста в центр города не по улице Чкалова, а по Степана Разина или бульвару Гагарина. Маршрутки, едущие в Ново-Ленино и Иркутск-II, можно направить через новый Ангарский мост. Что касается остановки “Филармония”, то тут вообще не совсем понятна логика муниципалитета, создавшего из района центрального рынка транспортный узел, когда существует гораздо более логичные схемы движения транспорта, соответствующие маршрутам троллейбусов.

Дорого ли построить двухуровневую транспортную развязку в обеих сторон старого ангарского моста? Возможно. Однако если сравнить эти крайне необходимые городу затраты с затратами на никому не нужный “Ледовый дворец”...

Еще одним грамотным решением мог бы стать переход с маршрутных такси на автобусы “Азия”, которые, превосходя маршрутки по вместимости в десяток раз, одновременно превосходят их и втрое по рентабельности. Само собой, вся масса владельцев малогабаритных маршрутных такси добровольно не пойдет на этот шаг, и именно тут требуется проявление определенной воли со стороны муниципалитета, к примеру, в снижении (может быть временном) налогового бремени на большие автобусы или выделение дотаций на их приобретение для существующих владельцев маршруток. Само собой, ряд отдаленных и малопосещаемых районов будет гораздо рентабельнее обслуживать именно малогабаритными маршрутками, и именно туда и нужно будет перенаправить имеющийся автопарк.

В существующем же проекте уменьшения количества маршрутных такси отсутствует самая важная часть любого муниципального проекта: улучшение условий существования населения. Решая одну проблему, муниципалитет порождает сразу десяток других. Несложно представить, кстати, во что выльется владельцам маршрутных такси новая муниципальная инициатива: безусловно, в новую бумажную волокиту, бюрократические препоны и взятки.

Мы далеки от мысли подозревать муниципальных чиновников в преднамеренной инициации проекта, способного в процесс реализации генерировать большой поток взяток. Однако российская реальность такова, что там, где в руках чиновника оказывается решение жизненно важного вопроса для бизнеса, без взяток не обходится никак. Тем самым чиновники, пытаясь решить проблему маршруток, породят новую, чрезвычайно взяткоемкую бюрократическую структуру.

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

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

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:

irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **В.Канцельсон,**
СФО.

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/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](https://t.me/bur24_link_bot)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](https://t.me/irk24_link_bot)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/kras24_link_bot)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/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](#)