

Каким маршрутом едем, товарищи?

В Иркутской области признано необходимым принятие регионального закона о дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения при осуществлении региональных пассажирских перевозок. Пришло время вернуться к содержанию самого документа.

До сих пор закон не был принят из-за противодействия этому со стороны самых разных структур. Предприниматели справедливо полагают, что работе "по-старому" может прийти конец, государственные органы оказались не готовы к тому, что администрация Иркутска стремится к самостоятельности в вопросах регулирования пассажирских перевозок, перевозчики сомневаются в том, что муниципалитету удастся провести масштабный конкурс по отбору лучших. Но, тем не менее, рассмотрение законопроекта может начаться уже на следующей сессии Законодательного собрания Иркутской области.

Рост количества ДТП, плачевное техническое состояние частных автобусов и испорченные нервы пассажиров и водителей... Кому из иркутян не приходилось слышать крики водителей на тех пассажиров, которые не вовремя или слишком тихо назвали свою остановку? Редкие счастливицы не начинали рабочий день в пробке. А когда дорожный затор рассасывался, практически каждому приходилось тормозить головой в машине, опоздавшей по графику на свою конечную станцию.

Между тем примеры успешного решения многих проблем существуют прямо под боком. На федеральный закон надеяться, а сам не плошай, решили однажды в администрации Ангарска и издали положение "Об организации пассажирских перевозок маршрутными автомобилями и такси". С учётом федерального законодательства местный закон предусматривает заключение предпринимателем договора с администрацией. Кроме этого, при администрации была создана комиссия, уполномоченная давать заключения о необходимости открытия новых маршрутов с учётом городской инфраструктуры.

Всего год назад ситуация с пассажирским транспортом, подобная иркутской, была и в Ангарске. Частные предприниматели выполняли лицензионные требования и пускали свой транспорт по любому приглянувшемуся маршруту.

По словам председателя Союза автотранспортников Ангарска Сергея Шаркова, из-за отсутствия лимита маршрутных такси новые маршруты "росли как грибы".

Сейчас же в городе работает около двухсот маршруток, хотя и это количество, по мнению специалистов, для города избыточно. Начали с элементарного: запретили курение водителей в салоне маршруток. А потом появились рабочая форма, новые сиденья в машинах и их ночные "уборки".

Затем по решению руководителей крупных транспортных предприятий - членов Союза автотранспортников была ограничена численность транспорта. Увеличились требования к базе, наличию ремонтной ямы, присутствию медиков и их контроль, техническому обслуживанию машин. Каждый маршрут ангарские перевозчики теперь рекомендуют точно просчитывать на количество машин и интервал движения. В результате множество транспортных предприятий в Ангарске просто закрылись.

Следующим пунктом стало создание точного расписания. Благодаря этому гонки на машинах и аварийность резко снизились. Согласно местным порядкам, достаточно двух обращений в комитет по защите прав потребителей за три месяца - и администрация расторгнет договор с перевозчиком, но такого еще не было.

Правда, рассчитать идеальное число маршруток так и не получилось. Перевозчики сами приходят к выводу о сокращении машин, а за подготовку научно обоснованного заключения о нормативном количестве маршруток один из омских институтов запросил 500 тысяч рублей.

Сегодня "волков-одиночек" в Ангарске нет, и это ещё одно отличие от Иркутска. Среди водителей есть владельцы собственных машин, но все они функционируют как подразделения транспортного предприятия. Каждое такое предприятие является фактическим хозяином одного или нескольких городских маршрутов. Таким образом, конкуренция между водителями сводится к нулю, тем более что ассоциация не поддерживает

создание параллельных маршрутов, владельцем которых могло бы стать конкурирующее предприятие. Дежурные по маршруту, которых сейчас так активно обсуждают в столице Приангарья, тоже отсутствуют. Предприниматели считают, что они не нужны, если соблюдается график работы. Если же нет, то никакой дежурный не поможет.

Зато давно канувшая в небытие центральная диспетчерская служба возродилась в коммерческом варианте. Передвижная инспекция появилась по инициативе ассоциации. Предприниматели собрали деньги на машину, пригласили на работу дипломированных инспекторов. Теперь мобильная инспекция может снять с линии грязную или битую машину.

Сейчас в ассоциации обсуждается предложение о строительстве на конечных станциях туалетов. Многие новые маршруты подчас не имеют оборудованных остановочных мест, и их предприниматели собираются приобрести на собственные деньги. Еще один из проектов ассоциации - закупка новых машин зарубежного производства.

То, что уже сделано в Ангарске, только предстоит освоить в областном центре: упорядочить пассажирские перевозки, сократить количество частных транспортных средств, уменьшить аварийность, улучшить техническое состояние машин, избавиться от нелегальных перевозчиков. И вот здесь начинаются противоречия, которые иногда кажутся неразрешимыми. Главная дискуссия в ходе обсуждения проекта закона "О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения при осуществлении региональных пассажирских перевозок на территории Иркутской области" развернулась между частными перевозчиками и администрацией Иркутска.

Речь идет об условиях конкурса, победитель которого фактически становится хозяином маршрута и получает право привлекать к работе на линии других перевозчиков или снимать их с работы. Предприниматели Иркутска подозревают, что конкурс станет почвой для развития коррупции на транспорте.

"Тёмными пятнами" считает исполнительный директор ассоциации частных перевозчиков "Маршрут" Ирина Орлова приложения к закону. Во-первых, системы начисления баллов на конкурсе за техническое состояние транспорта и другие показатели. Один этот документ, по словам Ирины, несёт в себе скрытую угрозу, прежде всего опытным предпринимателям, которые давно работают на рынке пассажирских услуг. У каждого за время работы набралось немало нарушений, да и транспорт стал значительно старше. Члены ассоциации боятся, что баллы могут не начислить за количество подобных провинностей, прибавив к этому состояние самой машины. В итоге "ветераны" рискуют быть вытесненными совсем молодыми и неопытными коллегами.

Второе приложение касается планируемого числа транспорта на существующих пассажирских направлениях в Иркутске. По словам Ирины Орловой, возникает немало вопросов, когда планируемое количество машин на определённых маршрутах в два раза больше существующего на данный момент. В связи с этим ассоциация предлагает принимать закон в чистом виде, а приложения оставить на совести муниципальных образований.

Впрочем, в администрации Иркутска считают, что для паники у предпринимателей повода нет. В обсуждении условий конкурса и самого законопроекта, по словам вице-мэра Иркутска Юрия Волкова, перевозчики смогут принять самое деятельное участие. Юрий Волков подчеркивает, что квалификационный отбор будет включать только основные требования, которые предъявлялись перевозчикам и раньше - например, наличие, лицензии, медосмотра.

Скорее всего, победителей будут выбирать по количеству собственного и привлечённого транспорта и наличию опыта работы на данном маршруте. Реально для победы в конкурсе предприниматель должен обладать транспортной базой примерно в 30-40 машин, остальные он сможет привлечь со стороны. Кроме того, победитель конкурса должен будет составить расписание, правила работы и следить за их соблюдением. На плечи хозяина маршрута ляжет обеспечение диспетчерской связью, содержание и уборка конечных станций. При этом Юрий Волков признал, что хозяева маршрута могут выбирать партнеров, руководствуясь собственными, не всегда объективными критериями.

Очевидно одно: ситуация с частными перевозками в Иркутске приближается к кризисной. Конечные станции многих автобусных маршрутов стали напоминать автомобильные стоянки. На них зачастую стоят по несколько десятков машин. Как следствие, на таких маршрутах снизилась зарплата, рынок перевозок стал нерентабельным. Нормальный доход имеют только крупные предприниматели и водители, являющиеся владельцами своих машин. Кроме того, в Иркутске работают все больше водителей из соседних Ангарска, Шелехова, Усть-Илимска, Братска. Одна из главных причин наплыва в Иркутск иногородних водителей - относительно высокий уровень жизни иркутян по сравнению с другими городами Приангарья.

...Частные предприниматели пытаются самостоятельно урегулировать некоторые вопросы. Назначение дежурных по маршрутам, которых выбирает коллектив водителей, уже стало общепринятой практикой. Однако более эффективно создание частных диспетчерских. Такая служба уже существует в Первомайском районе, где на базе четырёх маршрутов был создан диспетчерский пункт. Благодаря этому соблюдается график и интервал движения с конечной станции в течение всего дня. Как результат, у водителей увеличился заработок, отсеялись нелегалы. Сложнее всего объединить маршруты, где работают по 20-30 хозяев, говорит Ирина Орлова, поэтому пока такая служба - единственная в городе.

Между тем городу остро необходима не частная на каждый маршрут, а единая городская диспетчерская служба, роль которой раньше выполняла ЦДС.

Автор: Алексей Баратов © Babr24.com ИРКУТСК, 👁 2609 12.05.2005, 19:07 📌 195
URL: <https://babr24.com/?ADE=21609> Bytes: 9515 / 9515 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

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: eqquatoria@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](#)