

Руководящие тормоза

Благодаря странным действиям одного-единственного человека весь Иркутск введен в Горэлектротранс. Что это - ошибка или злой умысел?..

Главным мотивом судьбоносных перемен объявлена дороговизна кондукторов для МУП Горэлектротранс. Якобы на их оплату уходит 72 процента всех расходов предприятия. Между тем такая цифра вызывает большие сомнения: выходит, что на все остальное (заработную плату водителям, коих не меньше, чем кондукторов, а также расходы на запчасти, ремонт, электроэнергию, покупку новых машин) тратится втрое меньше.

Расчеты - в студию!

Впрочем, это лишь одна из множества неувязок, которые содержатся в заявлениях Анатолия Ступникова - генерального директора Горэлектротранса. Впору скандировать: "Расчеты - в студию!" Их, однако, публике не представлено до сих пор, если не считать отдельных цифр (типа "сэкономим на увольнении кондукторов 11 миллионов рублей"), вырванных из контекста и вызывающих недоумение.

Так, по словам Анатолия Ступникова, выручка после перехода на новую форму оплаты не уменьшилась. Это за кого принимает иркутян генеральный директор? Достаточно поехать часок-другой в салонах троллейбусов и трамваев, наполненных "халявными" пассажирами, и понаблюдать за ними, чтобы прийти к выводу, что бравурным речам электротранспортного начальника грош цена. А там, где оплату удавалось организовать, опять-таки прибегали к помощи кондукторов. Теперь, правда, это выглядело смешно: вам за деньги вручают абонемент, но вы после этого должны его закопостировать, потому что если войдет контролер... Уф-ф! Это ж надо такое выдумать! Автора!

Число киосков по продаже абонементов увеличено вдвое, примерно до трехсот. Если перевести сугубо житейскую проблему на язык большой политики, это примерно то же самое, что увеличить, как это на днях сделал американский президент, численность войск в Ираке и считать, что таким образом можно решить проблему. Киосков (а также прибыль, получаемую ими вместо кондукторской зарплаты) можно расплодить хоть пятьсот, хоть тысячу - зримого эффекта не будет, тем более что после семи-восьми часов вечера они, как и прежде, закрыты. Ибо главное препятствие - скорее психологическое, чем техническое: люди не покупают абонементы не потому, что негде, а потому, что для большинства это ГОРАЗДО НЕУДОБНЕЕ, ЧЕМ ПЛАТИТЬ ЗА ПРОЕЗД КОНДУКТОРУ.

Контролеры не имеют права взимать штраф

Чем удобен кондуктор пассажиру? Тем, что об оплате проезда нужно подумать лишь один раз - когда уже зашел в троллейбус (трамвай) и тебя попросили заплатить. И вся недолга! А тут настоящая морока - нужно, во-первых, куда-то идти и покупать талоны на троллейбус (да не забыть еще и про трамвай!), и не дай бог за круговертью дел эта сверхважная операция вылетит у тебя из головы! Тогда пиши пропало: вспомнишь, что надо ехать, когда транспорт уже тут, - и получишь выбор: либо повремени с поездкой, озаботившись покупкой абонементов, либо езжай зайцем. Кстати, зайцы могут вести себя решительно, ибо нередко не зайцы они вовсе, а люди, готовые заплатить за проезд. Именно так, кстати говоря, трактуют права и обязанности пассажиров "Правила пользования общественным муниципальным транспортом г. Иркутска", утвержденные постановлением мэра города за номером 031-06-1658/0 от 27 декабря 2000 года. Между прочим, это постановление никто не отменял... Вот так: Ступников открывает абонементные Америки, а в пункте 2.6 "Правил..." по-прежнему сказано: "Пассажир, войдя в салон транспортного средства, обязан, не дожидаясь следующей остановки, оплатить проезд". Звучит, между прочим, правильно, убедительно: если у вас имеются деньги и вы готовы оплатить по тарифу, то какова юридическая сила претензий, что у вас нет каких-то фантиков под названием "абонементы" и поэтому вы должны выложить не 6 рублей, а 25-рублевый штраф?

Проще сказать, статус абонементов может быть только факультативным, но не обязательным: если вам удобнее их покупать заранее, а затем копостировать (то есть двухэтапная операция) - пожалуйста, но и те,

кто привык действовать в один прием - заплатить и забыть, не должны быть в накладе. Так что если некому взять у вас деньги, то это проблема не ваша, а транспортников - им, видимо, деньги не нужны. И то, сказано ведь выше: коммунизм...

Максимум, что ИМЕЕТ ПРАВО сделать в отношении вас контролер, - взять те самые шесть рублей за проезд, не более того. Ну и пожалуйста! Вот только стоит ли овчинка выделки?

Кондукторы охватывали всех (или почти всех) пассажиров, а контролеры - лишь малую долю. Если же увеличить число контролеров, то с двойной остротой всплывает вопрос о выгоде от увольнения "вагоновожатых". Хотя, повторюсь, права у контролеров не ахти какие, и они сами, похоже, это понимают. Доходит до смешного: ворвавшись в салон через переднюю дверь, стайка "рыцарей абонементов", не останавливаясь, летит по салону с криками: "Приготовьте билеты на проверку! На линии контроль!" и... стремительно покидает трамвай-троллейбус через заднюю. Итог впечатляет: один-два пассажира (видимо, со слабыми нервами и беспокойной совестью) все-таки дырявят абонементы компостером. Но остальные проявляют стойкость - не на тех напали! Максимум, на что их хватает, - засунуть руку в карман (возможно, там находятся или деньги, или абонементы, либо, по крайней мере, создается видимость их наличия) и в столь неопределенной позиции ждать дальнейшего развития событий. События, за редким исключением, развиваются в благоприятном для зайцев русле: контролеры исчезают, игра в "заплату не заплату" продолжается...

Другое неудобство: например, вы всегда пользуетесь автобусом или маршруткой, но вдруг - очень редкое дело - маршрут вашей поездки таков, что именно сейчас нужен трамвай или троллейбус. Сразу же проблема: как не забыть, что там "современная система оплаты"? Сунешься, не подумав, в салон хоть и с непустым кошельком, но без абонементов - тут тебя и встретят! О дальнейшем сказано выше.

И подобных проблем множество, хотя Горэлектротранс они, судя по заявлениям Анатолия Ступникова, не волнуют и не смущают. Интересно, почему? Неужели только потому, что он передвигается по городу на другом виде транспорта?

Электротранспорт банкротят намеренно?

Кроме возвращения кондукторов существует, казалось бы, еще одно, ультрасовременное, решение: поставить турникеты (по типу метро) в передних дверях. Но во-первых, они увеличат время стоянки транспорта на остановках и, следовательно, время прохождения маршрута. Во-вторых, покупка и установка турникетов обойдется в копейку. Наверняка по завершении операции "Турникет" нам сообщат о повышении стоимости проезда в трамваях и троллейбусах рублей этак до десяти. И потом, к чему турникеты в Иркутске? У нас не Москва, где пассажирский поток столь велик, что кондукторы, расставленные, скажем, во всех вагонах метро, не успеют "обилетить" народ при всем желании.

В нашем же городе кондукторская система - в самый раз. Оптимальными были и финансовые условия работы кондукторов - "с процента" (точнее, с 10 процентов) от заданной выручки, которая позволяла Горэлектротрансу сводить концы с концами (с учетом, правда, дотаций из городского бюджета). А все, что сверх плана, автоматически шло в кондукторский карман в качестве премиальных. Казалось бы, все довольны: и МУП (необходимые деньги получены), и кондукторы (чем больше "обилетили" - тем больше заработали), и пассажиры (простой и удобный вариант обслуживания).

Но быть может, такая "шоколадность" кому-то все же мешала? Если допустить, что МУП Горэлектротранс должен по неведомым широкой общественности планам перейти в частные руки, то да, наверное, мешала... И этому "кому-то" срочно понадобились "современные методы обслуживания", дабы в момент привести электротранспорт из нынешнего, не лучшего, в совсем уж плачевное состояние. А там, где дела плачевны, смена собственника пройдет как по маслу...

То, что затея с отменой кондукторов в общественном транспорте Иркутска сомнительна со всех точек зрения, было ясно сразу. Тут необязательно быть профессиональным финансистом или транспортником. Что называется, "Элементарно, Ватсон!" Очевидно и другое - коммунальный электротранспорт Иркутска несет в результате непродуманной реформы большие убытки, как бы ни уверял нас в обратном Анатолий Ступников. Какое уж там "без потерь"! Тут бы не прогореть буквально в месяц-другой...

Кстати, насчет "не прогореть". Директор Горэлектротранса, как и по вопросу о дороговизне кондукторов, не сопровождает уверения в успешности и безубыточности "абонементного рая" точными цифрами. Мало того, и не торопится сопровождать. По словам Ступникова, первые итоги будут подведены только в конце первого

квартала. Поразительная медлительность в отношении, что называется, живых денег!

Да за три месяца Горэлектротранс может "закомпостироваться" абонементами и контролерами до того, что вылетит в трубу. Но быть может, тут и зарыта собака? И странное по своей сути начинание (отмена кондукторов), и последующая медлительность с обнародованием "сальды" с "бульдой" объясняются тем, что кому-то выгодно привести Горэлектротранс к банкротству, причем в максимально сжатые сроки?

Троллейбусный бизнес - лакомый кусок

Отказ от "вагоновожатых" случился одновременно с повышением платы за проезд с 5 до 6 рублей. Есть ли связь между этими событиями? Руководство Горэлектротранса утверждает, что нет: мол, повышение вызвано растущей инфляцией, удорожанием ремонта троллейбусных сетей и трамвайных путей. Но ведь, казалось бы, раз переход на компостеры-абонементы позволяет (опять-таки, по уверению электротранспортного начальства) сэкономить миллионы рублей, то почему бы не подождать с повышением тарифа? Вон автобусники считают прибыль, да и цена на бензин повышается куда быстрее тарифов на электроэнергию. А вот, поди ж ты, как было на большинстве маршрутов 5-6 рублей, так и осталось. Правда, там деньги у пассажиров официально берут водители, но и вместимость большинства автобусов меньше, чем троллейбусов и трамваев, так что и потеря времени не столь велика.

Убежден: повышение тарифа на проезд в троллейбусе и трамвае напрямую связано с "абонементной революцией". Понимая, что она приведет к финансовым потерям, транспортные руководители заранее постелили соломку, решив хотя бы частично компенсировать скачкообразно растущие убытки. То есть они, зная истинную цену затеянным новшествам, пытаются, попросту говоря, компостировать народу мозги, называя иные причины. В разведке подобные действия именуют "отвлечением внимания на негодный объект".

Это обстоятельство опять-таки указывает в пользу кондукторской системы, но, отмечу еще раз, экономическая сторона транспортной реформы осталась для большинства иркутян тайной за семью печатями. Да и, кстати, опять не учли психологию: если теперь можно не заплатить на рубль больше, то сделано это будет с тем большей охотой. Так что поставим знак вопроса даже напротив графы "частичная компенсация убытков".

В чем же резон странных телодвижений Горэлектротранса? Наверное, в том, что к осени 2007 года, когда вступит в строй первая очередь нового моста через Ангару, протяженность большинства троллейбусных маршрутов сократится чуть ли не вдвое. При этом количество машин не уменьшится. Значит, график движения уплотнится, и троллейбусы станут куда конкурентоспособнее в сравнении с другими видами городского транспорта и смогут изрядно их потеснить. Иначе говоря, троллейбусный бизнес превратится в лакомый кусочек. А до таких кусочков охотники всегда найдутся.

Быть может, они уже расставили красные флажки, чтобы вскоре провести облаву? И не являемся ли мы свидетелями очередного передела собственности? Конечно, в таком случае дурацкой становится уже не затея Горэлектротранса - дурацким выглядит беспокойство об удобстве пассажиров и рентабельности транспортных перевозок в 2007 году. К чему, право, такие мелочи, когда в дело вступают большие интересы и немалые деньги? На кону благосостояние лишь нескольких, но весьма влиятельных людей, а это, согласитесь, давно стало куда более важным, чем попытки измерить ситуацию в наивных категориях зайцев и контролеров.

Проблемы с логикой или тайные побуждения?

Подведем итог Возвращение кондукторов в троллейбусы и трамваи Иркутска было бы, вопреки призывам "Ни шагу назад!" в исполнении Анатолия Ступникова, лучшим выходом из положения в интересах явного большинства горожан. Допустил ошибку - будь добр исправить, люди поймут и не осудят. Лучше поздно, чем никогда. Иначе остается одно из двух: либо у руководства МУП Горэлектротранс... как бы это мягче выразиться... есть некоторые проблемы с логикой и арифметикой, либо транспортное начальство руководствуется в своих действиях негласными, причем далекими от интересов большинства иркутян, побуждениями.

Что ж, не исключен вариант, когда общественный транспорт в Иркутске окончательно перестанет быть муниципальным, то есть оказывающим услуги по социальному обеспечению, прежде всего, малоимущих граждан (как это заведено во многих странах мира, включая промышленно развитые), а превратится в еще один вид бизнеса. Троллейбусы и даже их предшественники трамваи, возможно, продолжат свое существование. Но это будет уже другая история...

Заминательная арифметика

На иркутских трамваях и троллейбусах работало чуть больше 300 кондукторов. Предположим, они зарабатывали даже по 10 000 рублей в месяц. В сумме это 3 миллиона рублей. Если это 72 процента всех расходов предприятия, то месячные расходы Горэлектротранса составляют около 4 миллионов 200 тысяч рублей.

Чтобы заработать такое количество средств, за месяц Горэлектротрансу нужно перевезти 700 тысяч пассажиров. То есть по 23 300 человек в день.

Предположим, в Иркутске на линию выходит в общей сложности лишь 100 трамваев и троллейбусов. В этом случае одна единица электрического транспорта в среднем за день перевозит всего-то по 233 человека. Это при том, что стандартная вместимость обычного (не сдвоенного) троллейбуса - 109 человек, трамвая - 210.

А теперь - внимание, вопрос: сколько рейсов должен сделать за день каждый трамвай или троллейбус для перевозки 233 человек? При этом еще учитывайте, что на каждой остановке кто-то выходит, а новые пассажиры - заходят... А еще - что иркутский транспорт - дотационный, он не окупается.

Исходя из получившегося ответа, формулируем вопросы номер два и три: где ошибка в условиях задачи и так ли велики на деле были расходы Горэлектротранса на содержание кондукторов?

Автор: Юрий Пронин © Байкальские Вести ИРКУТСК, ИРКУТСК 👁 2577 23.01.2007, 13:02 📌 150

URL: <https://babr24.com/?ADE=35462> Bytes: 14300 / 14300 [Версия для печати](#)

 [Порекомендовать текст](#)

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: **Юрий Пронин**.

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](#)