

Маршрутные страдания

Внезапное повышение цен на бензин вызвала естественную для Иркутска (хотя и противоестественную с точки зрения нормальной экономики) истерику владельцев маршрутных такси.

Безусловно, позицию предпринимателей можно понять: будь их воля, они бы установили стоимость проезда, равную, как минимум, стоимости главного ценового критерия экс-СССР, то есть килограмма колбасы, после чего вступили бы в картельный сговор и все равно продолжали бы плакаться о своем нищенском существовании. По счастью, особой воли им не дадут, однако прошедшая забастовка и весьма покладистая реакция на нее городских властей показали, что маршрутки способны достаточно жестко диктовать свои условия.

Между тем, по здравому размышлению, заявленная цена в 15 рублей за одну поездку (или, выражаясь цивилизованным языком, 40 евроцентов, они же больше половины родного американского доллара) является, мягко говоря, несообразной. К сожалению, в обоснование своих запросов маршрутки привели весьма туманную и голословную аргументацию, и, к еще большему сожалению, администрация пошла на поводу у эмоциональных, но малосодержательных доводов работников баранки.

Вызывает удивление в первую очередь то, что стоимость бензина выросла максимум на 10 процентов, в то время как повышение стоимости проезда в маршрутке планируется на целых 50. При этом никто не упоминает о том, что стоимость бензина в экономике эксплуатации маршрутного такси составляет отнюдь не 100 процентов, а от силы 20, соответственно чему потери владельцев маршрутных такси от повышения цен на топливо составят всего 2 процента их дохода.

Кроме того, значительная часть маршруток вообще работает на газе, что, однако, не мешает им бастовать наравне со всеми. Стоимость газа же, как известно, почти вдвое ниже стоимости бензина, цена на него не повышается, и говорить в данном случае о каких-то проблемах вряд ли возможно.

Вопрос, однако, на самом деле вовсе не в бензине. Всем заинтересованным сторонам понятно, что маршрутки вообще должны исчезнуть как класс из транспортной схемы Иркутска – об этом было много раз сказано на самых высоких уровнях власти. В свое время маршрутки стали простым и дешевым способом решения транспортных проблем города в период объективного кризиса, вызванного переходом от советской к капиталистической системе. Для предпринимателей, занявшихся этим бизнесом, маршрутки стали не менее простым способом обогащения – пусть и не запредельного, но вполне достаточного для хлеба с маслом и икрой.

Экономика маршрутного бизнеса совершенно банальна: в зависимости от новизны маршрутки и уровня коррупционных связей начальные затраты на автомобиль, лицензию и разного рода взятки колеблются в диапазоне от 300 тысяч рублей до миллиона, и в них вполне можно вписаться даже на обычном банковском кредите. При стоимости проезда в 10 рублей с человека маршрутка, делая "кольцо" через плотину и мост, в будний день перевозит минимум 60 человек за час, проезжая при этом 20 километров. Соответственно, при расходе бензина 20-25 литров (25 рублей за литр) на 100 километров и восьмичасовом рабочем дне, одна маршрутка зарабатывает минимум 3800 рублей в день. Из них около 500-600 рублей идет на оплату работы водителя, если он сам не является владельцем, и еще некоторая неопределенная, но достаточно скромная сумма на так называемое "сопровождение", которое еще лет 10 назад банально называлось "крышей".

При всех раскладах, чистая прибыль с одной маршрутки редко бывает меньше 2000 рублей в сутки. Повышение стоимости бензина до 28 рублей за литр уменьшает эту прибыль всего на 120 рублей, а вот повышение стоимости проезда до 15 рублей увеличивает прибыль на 2400 рублей в сутки с каждой маршрутки.

Таким образом, предлагаемое повышение цен на проезд в маршрутном такси ударит по бедным и малообеспеченным иркутянам и одновременно с этим принесет владельцам маршруток практически стопроцентное увеличение прибыльности их производства. Странно, что столь простые расчеты не были

произведены в соответствующем управлении иркутской мэрии, которая, в отличие от обывателей, имеет прямой доступ к реальным цифрам реальной доходности.

Вернемся, однако, к целесообразности использования маршруток на улицах города. Перечень их отрицательных качеств всем известен: маршрутки резко осложняют дорожную обстановку в районе остановочных пунктов, подвергая опасности как потенциальных пассажиров, так и проезжающие машины; неотрегулированные выхлопы микроавтобусов, зачастую эксплуатируемых с нарушением всех возможных норм, ухудшают экологическую обстановку в городе (особенно в центре); в целях экономии водителями маршруток нанимаются малообразованные "джигиты" из кавказских республик, плохо совместимые с дисциплиной на дорогах; водители маршруток некультурны, курят в салоне и досаждают пассажирам неадекватной музыкой. Трафик, создаваемый маршрутками в часы "пик", создает пробки в центре и на старом мосту, а страшные аварии с участием этого вида транспорта становятся известны далеко за пределами Иркутска.

Цивилизованной альтернативой маршруткам становятся большие вместительные автобусы. Будучи всего втрое больше маршрутки по занимаемому на дороге пространству, автобус способен взять на борт в десять раз больше пассажиров; при этом автобус в разы безопаснее, комфортабельнее и экологичнее. К тому же расход на содержание и бензин, в пересчете на одного пассажира, для автобуса в 5-6 раз ниже, чем для маршрутки, что позволяет существенно снизить стоимость проезда в нем.

Обычный корейский автобус "Азия", будучи всего вдвое дороже маршрутки, способен заменить на дороге 7-8 маршруток по количеству перевозимых пассажиров. При этом у автобуса есть только один недостаток – он несколько медленнее маршрутки, однако в условиях повышенной аварийности на дорогах это скорее плюс, чем минус: при всем желании пассажира добраться до конечной точки как можно быстрее, езда на маршрутке со скоростью 100 километров в час (а в Иркутске встречается и выше) является полным безумием.

Конечно, предложение перековать мечи на орала и сменить любимые маршрутки на автобусы вызовет очередной истерический протест у владельцев микроавтобусов. Однако городские власти должны понимать, что иногда следует употребить пресловутый административный ресурс, если это идет на благо городу. Полная замена маршруток на автобусы позволит сократить число транспортных средств в 4-5 раз, соответственно улучшив экологию, безопасность и качество перевозок. Само собой, части владельцев маршруток придется расстаться со своим бизнесом и заняться каким-то другим делом. Но это – уже совсем другая история...

Автор: Дмитрий Таевский, БАБР.RU © Babr24.com АВТО-МОТО, ИРКУТСК 👁 10078 15.04.2008, 08:32 📌 423
URL: <https://babr24.com/?ADE=44828> Bytes: 6578 / 6578 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: **Дмитрий Таевский, БАБР.RU.**

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

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](#)