

Будущее иркутских маршруток

Будут ли расти цены на проезд в маршрутных такси Иркутска и почему инспекторы автодорожного надзора, сотрудники ГИБДД и перевозчики не могут найти общий язык?

За что мэрия объявила войну маршруткам-микроавтобусам и сколько в среднем зарабатывает водитель коммерческого транспорта?

Еще каких-то 15 лет назад о маршрутках в Иркутске никто не слышал. Пассажиры передвигались на обычном муниципальном транспорте. С годами городские автобусы-пенсионеры стали выходить из строя — наступил транспортный кризис. И на рынке пассажирских перевозок появились частные предприниматели — с импортными микроавтобусами. Прибыльным бизнесом решил заняться Олег Байдацкий. Тогда он создал одно из транспортных предприятий. Но с тех пор многое изменилось.

Олег Байдацкий, владелец транспортной компании: «Это тяжело вообще назвать бизнесом. Так как перевозчики на сегодня по существующим тарифам вынуждены настолько сократить свои расходы, что не остается средств не на развитие, не на инновации, не на обновление транспорта. Люди, участвующие в этом деле буквально поставлены на колени».

В день средняя иркутская маршрутка совершает 8 кругорейсов — это около 350 км. На это уходит 40 литров горючего — 1100 рублей. 15 процентов от этой суммы идет на замену расходных материалов. Дневная выручка составляет около 2 тысяч рублей. Это не считая затрат на резину, амортизацию, и общие налоги, на которые в месяц тратится 4,5 тысячи рублей. Вот и получается 40 тысяч рублей расходов за 25 рабочих дней на одну машину. Доходов примерно столько же.

Владислав, водитель маршрутного такси: «Я теряю каждый день после поднятия на бензин цен — 500 рублей, я выкладываю из своего кармана, то есть я работаю себе в убыток. А если еще взять дороги, то посмотрите это же не возможно ездить».

У водителя маршрутки Владислава головная боль — ремонт дорог и пробки. Все это, считает он, только усугубило старую проблему — подорожание топлива. Месяц назад рост цен стал причиной забастовок маршрутчиков — они выдвинули требования увеличить стоимость проезда до двенадцати рублей. На стороне перевозчиков экономисты. Как коммерческий вид транспорта маршрутки не имеют дотаций, а следовательно, находятся на самоокупаемости и должны приносить доходы. На деле все наоборот.

Виктор Самаруха, доктор экономических наук, профессор: «Что толкает их к таким действиям, я считаю, это безудержный рост цен на энергоносители, прежде всего на бензин, дизельное топливо. То, что не регулируются цены естественных монополистов. И по сути дела сегодня становится не рентабельным этот бизнес. Если люди свернут этот бизнес будет еще хуже».

По словам все тех же экономистов, года через два маршруток в Иркутске может вообще не остаться. С развитием агломерации перевозчики уйдут обслуживать жителей сел и деревень.

Это собрание владельцев маршрутных такси, ГИБДД, представителей автодорожного надзора. Цель — отговорить перевозчиков не приобретать автобусы большой вместимости с одной дверью. В будущем этот транспорт может не попасть под лицензирование пассажирских перевозок, так как противоречит правилам ГОСТа.

Андрей Анисимов, должность заместитель начальника управления автодорожного надзора по Иркутской области: «При несоответствии автобусов большой вместимости требованиям этого ГОСТа, особенно по наличию выходов лицензиатам отказывают в выдаче карточек. Правомерность этого со стороны лицензирующего органа подтверждается рядом судебных решений. Такая практика имеется в Магаданской области, в Хабаровском крае, в ЦФО».

Валерий Елизаров, начальник управления автодорожного надзора по Иркутской области: «Разница к подходу

решения проблемы. У нас функция надзора. Вас интересует коммерческая сторона вот и вся разница. Когда мы говорим о безопасности пассажирских перевозок, вы считаете арифметику. Сколько стоит дверь поставить, сколько продать и что там в банке».

Операция «Автобус», «Нет — нарушениям на маршрутах!», «Водитель — помни!». Какие только мероприятия не проводили сотрудники ГИБДД, пытаясь призвать к порядку водителей маршрутных такси. Последняя акция прошла в апреле. Инспекторы выявили около тысячи нарушений правил дорожного движения водителями маршруток. Большая часть замечаний — к техническому состоянию автомобилей.

Вячеслав Соболев, начальник отдела управления автодорожного надзора по Иркутской области: «Общее техническое состояние в связи с длительной эксплуатацией автобусов малой вместимости оно с каждым годом ухудшается. ТО есть владелец транспортного средства из него выжимает все, и стараясь иметь прибыль в машину не вкладывает запчасти. Если так ездить в городе можно процентов 10, 15 хоть сейчас списывать. Они проходят техосмотр, готовятся к нему, через месяц они уже технически слабы».

Десять минут страха и вы дома! Как всегда с юмором и метко иркутяне окрестили «Маршрутки», перевозящие пассажиров из пункт А в пункт В. А вот сотрудникам службы ГИБДД уже не до смеха. Иркутские маршрутки относятся к одному из видов транспорта представляющего особую угрозу для пассажиров.

Ведем скрытое наблюдение за маршрутным такси. Движемся по улице Советской от Танка. Проезжает перекресток на запрещающий сигнал светофора.

Сдельная система оплаты труда вынуждает водителей маршруток гнать вперед, игнорируя правила дорожного движения, объезжая пробки, чтобы сделать максимальное количество рейсов и получить максимальную прибыль. В погоне за деньгами маршрутки создают массу проблем на дорогах — и автомобилистам, и пешеходам, и пассажирам, и самим себе.

Сергей Швин, старший госинспектор отдела ГИБДД УВД по г. Иркутску: «На данный момент состояние аварийности на территории Иркутска оставляет желать лучшего. Общее количество ДТП с участием маршрутных такси выросло на 11 %. 627 ДТП за 4 месяца из них по вине водителей маршруток 330. Чуть больше половины, в которых пострадало 54 человека, двое погибло».

6 часов вечера. На остановке «Центральный рынок» около сотни людей. Чтобы сесть на автобус или в маршрутное такси, приходится преодолевать настоящую полосу препятствий. Причина — сезонное сокращение количества маршруток.

Сквозняки, грязные и оторванные сидения — ничего не ускользает от глаз пассажиров. Когда устные обращения не действуют, в ход идут письменные претензии к перевозчикам и заявления в комитет по защите прав потребителей. Здесь помогают составить заявление в суд для возмещения морального вреда.

Виктор Низовцев: «Например, очень часто водители допускают курение это не нравится многим людям. Бывает, громкую музыку включают. Блатные песни ставят, и люди обращаются к нам как на это реагировать»

57 % от проверенных маршрутных такси Иркутска не соответствуют нормам на загрязнения окружающей среды выхлопными газами. Как правило, это микроавтобусы. В ближайшее время их может стать меньше. В мэрии разрабатывают концепцию развития городского пассажирского транспорта. В частности, новую схему маршрутов, где четко обозначено количество автобусов, их вместимость, точное расписание и остановочные пункты. Реконструкция улиц — лишнее тому подтверждение. В городе по новой схеме уже начали обустроить 100 метровые карманы. Уже точно известно, что с дорог будут убирать дублирующие маршруты.

Сергей Чертков, начальник управления благоустройства и транспорта администрации г. Иркутска: «В большинстве своем мы будем убирать автобусы малой вместимости с улиц города. В основном будут автобусы большой вместимости. Малой будут, но не в таком количестве. Мы не будем назначать, кто на каком будет маршруте. А объявим конкурс на тот или иной маршрут, где владелец будет обязан выполнить все условия конкурса — наличие подвижного состава, медиков, водителей. Все это будет прописано в конкурсной документации».

Проверять концепцию на деле начнут не раньше конца этого года. О том, что транспорта на всех не хватит, у городских властей боязни нет. Альтернатива маршруткам — новые троллейбусные маршруты. Мы решили пойти на эксперимент. И представили, что с наших улиц полностью убрали все маршрутные такси, и пусть, как в прежние времена, людей развозит муниципальный транспорт.

Ирина Жак, корреспондент новостей «Сей Час»: «Я стою на остановке стадион ТРУД. Мне необходимо уехать в микрорайон Солнечный. Твердо решаю, что не поеду на маршрутном такси, хотя их здесь много и идут они в любом направлении. Но я выбираю троллейбус».

За время ожидания в Солнечный через стадион «Труд» прошли четыре маршрутки. Нужный номер троллейбуса пришлось ждать 20 минут. Смогут ли иркутские градоначальники просчитать все до мельчайших деталей и убраться без ущерба для пассажиров маршрутные такси с улиц, покажет время.

Автор: Ирина Жак © Телекомпания "АИСТ" ИРКУТСК, ИРКУТСК 👁 5207 22.05.2008, 12:28 📄 289

URL: <https://babr24.com/?ADE=45705> Bytes: 8539 / 8539 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

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](#)