

Самая дорогая самая народная

С 1 февраля билеты на пригородные электрички по всей Иркутской области вновь подорожают. На этот раз на 30%.

По словам, Юрия Жуковского, начальника Дирекции по обслуживанию пассажиров пригородного сообщения, повысить тарифы стоило бы не на 30, а на 50%. И дело здесь не в электроэнергии и не в ценах на нее. Нигде в мире пригородные перевозки не приносят прибыли. Просто самый демократичный транспорт - железная дорога - по себестоимости самый дорогой. Автомобилистам не приходится "отстегивать" рублики на содержание дорог - взносы в дорожные фонды отчисляет вся страна. Рельсы же и шпалы железнодорожники поддерживают исключительно за свой счет. Намного дороже им обходится и ремонт подвижного состава. Максимальный срок, отпущенный вагону, 35 лет. После этого "юбиляра" отправляют только в металлолом. И покупают новый состав, который стоит примерно 65 млн рублей. Правда, вагоны, отработавшие чуть больше четверти века, можно еще отремонтировать. Тогда они послужат еще лет 15. Но такой ремонт тоже недешев - миллионов двадцать на состав. В прошлом году, рассказал Юрий Жуковский, подобной реставрации требовала половина всех электричек ВСЖД. Не говоря о плановых ремонтах - локомотив не может встать с поломкой на перегоне, подобно маршрутке на обочине - это вопрос безопасности пассажиров.

Такие вопросы в 2002 году вылились для пригородных перевозок ВСЖД в 197 млн рублей... убытков. Раньше эти суммы покрывались за счет "товарняков". Теперь с превращением железных дорог России в акционерное общество, по мнению начальника Дирекции, пригородные перевозки просто выделят в отдельную организацию. Чтобы хоть как-то сократить разрыв между доходами и расходами, железная дорога и стремится поднять цены. Речь о прибыли не идет: если цены поднимутся даже на все 50% (что маловероятно), убытки останутся, хотя и уменьшатся до 30 млн рублей, если только на 30% - убытки останутся на уровне 70 млн рублей. Это с учетом дотаций, которые выделяет пригородным перевозкам администрация Иркутской области. Однако у областных властей, которые регулируют тарифы, свои резоны. Электричка - транспорт небогатых. Новые цены, считают чиновники, ощутимо ударят по карманам пассажиров. Тем более что подавляющее их большинство, по крайней мере, на прииркутских маршрутах - это те, кто ездит каждый день на учебу или на работу в другой город. Сегодня билет от Иркутска до Ангарска стоит 13,8 рубля. Дважды в день, пять раз в неделю... В месяц набегает очень приличная сумма, даже если пользоваться льготами.

Кстати, льготники - это особый разговор для железнодорожников. Примерно 10% пассажиров пользуются теми или иными льготами - студенты, пенсионеры, ветераны, инвалиды, федеральные служащие. Оплачивать их проезд должно государство - в лице областных властей, муниципалитетов, самой Федерации, наконец. Но делают это все крайне неаккуратно. Только за Иркутском числится 30 млн долга за ветеранов ВОВ. Но не пускать льготников в поезд сотрудники ВСЖД не могут - есть закон. Если бы за них расплачивались полностью, то и индексировать тарифы не пришлось бы, уверен Юрий Жуковский.

Но сейчас, если не индексировать цены, придется сократить маршруты. В Бурятии так и поступили - по обоюдному согласию с правительством республики, убрали примерно 30% самых нерентабельных поездов. При том что своих льготников соседи "оплачивают" исправно и дотации предоставляют в полном объеме. Но такой шаг иркутские власти пока не рассматривают. Да и в преддверии дачного сезона, когда придется пускать дополнительные поезда для садоводов-огородников (а сейчас, зимой, на имеющихся электричках не успевают вывозить студентов), разговоры о сокращении мало понятны.

Самый рациональный, по мнению дороги, способ решения проблем - создать на пригородных перевозках акционерное общество, управлять которым наряду с дорожниками будет и областная администрация. В этом случае и дотации будут поступать в полном объеме, и вопросы целесообразности тарифов, перевозок и льгот будут решаться мобильнее. Так, например, поступили в Новосибирске. Но и это предложение железнодорожников только обсуждается.

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

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

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@gmail.com

**Автор текста: Артур
Скальский.**

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](#)