



Накануне мэрия Омска предложила депутатскому корпусу Омского городского Совета свой проект бюджета на следующий – 2013-ый – год. При доходах в 11, 5 млрд. рублей основной финансовый документ жизни мегаполиса предполагает затраты аж в 12,4 млрд рублей. Дефицит бюджета составляет максимально разрешенный разрыв в 10 % - это почти 900 миллиардов рублей!

Но и это еще не все. Как вариант борьбы с дефицитом и оптимизацией расходной части бюджета департамент финансов и контроля мэрии Омска заложил повышение тарифов на проезд в общественном транспорте до 18 рублей. Депутатам предстоит принять непростое решение.

При всей политической напряженности повестки дня, она имеет и объективно экономическое обоснование.

На таком подходе настаивает директор департамента транспорта мэрии Омска Олег Осинский. Ему мы задали ряд злободневных вопросов:

- Олег Иванович, сегодня мы имеем дело с кризисом?!

- На сегодняшний день общественный транспорт Омска переживает системную проблему. Безусловно, вы употребили другой термин, более грустный, но пока еще есть рычаги, возможности и инструменты, чтобы избежать более негативного сценария развития ситуации.

- А Вы не боитесь, что Вас упрекнут в том, что пытаетесь затронуть "политический вопрос"?

- Да, кое-кто сегодня пытается упрекнуть меня в том, что наши предложения имеют политические последствия. Так вот, с точностью наоборот – раньше в транспортном вопросе превалировала политика, сейчас впервые предпринимается попытка изучить экономику. А цифры таковы. Средняя заработная плата по Омску с 2006 года, именно с этого времени началось искусственное сдерживание тарифов, выросла в два раза: с 10 733 рубля (2006г.) до 21 900 в 2011-ом году. Возьмите цены на основные продукты питания, повседневности – везде рост цен в разы! Далее, ГСМ – это, вообще, основная статья затрат. Бензин, масла, дизель – цена выросла не на рубль, не на два. Автолюбители – в курсе, для остальных просвещу: только за четыре месяца этого года в среднем топливо подорожало на 4 рубля. За последние четыре года автобусный парк Омска не приобрел ни одной новой единицы подвижного состава. Переработка водителей на маршрутах в среднем составляет по 40 часов в месяц. По федеральным стандартам это величина разрешенной переработки за год!

- Все-таки общественный муниципальный транспорт – это прежде всего социальный аспект, это живые люди, это разные категории граждан, которым жизненно необходимо добраться в пункт назначения...

- Хорошо, давайте возьмем социальный аспект. 10% городского бюджета на дотации общественному транспорту – это нонсенс. И для городов-миллионников и для России в целом. Такого нигде нет! 43% омских пассажиров – льготники, это 27 категорий. Из 140 миллионов перевезенных за год пассажиров за деньги, «полноценным рублем», рассчитались всего одна треть, две трети – это льготники и школьники. Если все оставить как есть, то я могу с большой долей вероятности описать развитие ситуации. Уже в январе следующего года мы исчерпаем возможности по оплате ГСМ, никто в долг нам отпускать бензин не будет – не те времена. В зимних условиях транспорт требует повышенного технического обслуживания, а это – деньги. Будут ли они в достаточном количестве – большой вопрос. Уже этих двух условий достаточно, чтобы предположить, что транспорт встанет. Вот тогда население задаст один единственный вопрос: а где была власть, где были чиновники, где были депутаты?! Но это уже будет не констатация факта, а самый настоящий «социальный аспект»! Вот чтобы этого не случилось, мы и предлагаем ряд предупредительных мер...

- Почему не предпринимали поэтапные шаги раньше?!

- Вот почему не предпринимали – там и была самая настоящая «политика». Сами знаете, что здесь у нас происходило между уровнями власти – поэтому экономика проблемы сама собой отошла на задний план. И вот теперь, наконец-то, впервые, во главу угла ставится не политика, а экономика вопроса. Может быть, действительно, лучше 10% городского бюджета направить на создание рабочих мест, на адресную поддержку нуждающихся, на строительство развязок, разворотных площадок, на приобретение нового подвижного состава, на увеличение зарплаты кондукторам и водителям?! Согласитесь, что общественный транспорт – это имущество всех горожан, и у нас у всех есть не только права на него, но и должна быть ответственность, должны быть обязательства. Без транспорта жизнь в мегаполисе может превратиться в ад за день-два. Вот это уже будет настоящая «политика»!

- Читаю в интернете: «Осинский обнаглел – в Томске и Кемерове тарифы как в Омске и все чинно – благодатно»...

- Знаю, сам читаю. Меня упрекают в том, что стоимость проезда в других городах меньше или сопоставима с нашими и там роста тарифа нет. Это – неправда. Я готов уйти в отставку, если мне приведут пример хоть одного города России, где цена на билет составляет 12 рублей, а протяженность маршрутной сети хоть издалека сопоставима с Омском. Нет такого! По протяженности среднего маршрута (18 км. 600 м.) мы входим в четверку таких городов как Москва, Санкт-Петербург и Волгоград, а по ценовой политике попали в такое окружение, как Томск и Кемерово. Цены на билет в столицах давно уже перевалили за 20 рублей. По нашим соседям для сведения сообщаю, что протяженность всего Томска составляет 9 километров, поэтому если мы умножим 12 рублей на 2, то получим тариф, который в реальности должен был быть у наших соседей – это в среднем 24 рубля за поездку! О Кемерове я, вообще, молчу. Во-первых, по той же причине, что и Томск – магистральная сеть у шахтеров крайне скромна по сравнению с Омском, а, во-вторых, не забывайте какой бюджет имеет мэрия Кемерово – это тоже не сопоставимо с нами. Но, увы, не в нашу пользу.

- Омский вариант с повышением тарифов на 50% - это эксклюзив для России, Сибири?!

- Предложенные нами шаги выхода из системной проблемы – это не эксклюзив. К такому

«18 рублей за проезд – это неизбежность! В противном случае нас ждут необратимые социальные п

Автор: Administrator
26.11.2012 05:23

же выводу пришли наши коллеги в Нижнем Новгороде и Екатеринбурге, там увеличивая социальную защищенность отдельных категорий горожан, уже пошли на увеличение тарифов. Видимо, это объективно, это назрело, это без чего общественный транспорт может превратиться в номинальность, которая вроде бы имеется, но не работает...

- Спасибо за комментарий!

- Обращайтесь, я открыт для любого открытого и честного диалога!

Записал Александр Травкин.

«Из-за износа автобусов в городе может произойти транспортный коллапс. Жители у нас достаточно



адекватные люди и они должны понять, что мы идем на вынужденные меры — увеличивая тариф для граждан, мы сокращаем расходы бюджета на субсидирование автотранспортных предприятий, при этом качественно меняем уровень оказываемой услуги».

Инна Парыгина,

директор департамента финансов и контроля мэрии Омска

Иван Меняйлов,

руководитель НП «Безопасный город»:



«Последние 5 лет омичи-пассажиры смотрят на мир через «розовые очки». Конечно, снять искажающие линзы и увидеть правду нам всем будет очень больно, но другого пути у горожан просто нет. Давайте хоть раз взглянем на проблему объективно: бензин дорожает, запчасти – тоже, цена подвижного состава – «ГАЗели» самой плохонькой комплектации выросла наполовину, а ставки кредитов в банке?!

Коммерческий транспорт работает на последнем издыхании. Вы думаете, откуда очереди на «маршрутки» в час пик, откуда аварии, пьяные за рулем. Да, все это – не от хорошей жизни. Зарплата упала, напряженность труда и продолжительность работы – выросла. Отсюда – приходят низко квалифицированные люди, с низкой культурой вождения и просто культурой, но ко всему тому же они простые люди – им нужно отдыхать, у них есть свои жизненные проблемы. И все это наворачивается в один огромный проблемный клубок, который однажды может очень сильно ударить – да и уже начинает бить – по всем без исключения.

Маршрутную сеть города лихорадит, аварийность растёт, из-за куска хлеба «маршруточники» готовы стреляться, драться, бастовать, носиться наперегонки. Но это болезнь, которую нужно и еще можно вылечить, а вот когда транспорт мёртво встанет – вот что тогда скажут жители, власть, чиновники, депутаты?! А?!».

Записал Александр Травкин.