



Маршрутные такси давно уже стали для горожан повседневной реальностью. Для одних – неотъемлемой, для других – малодоступной, а для кого-то – опасной... Между тем, всякая попытка местных чиновников навести порядок в системе частных городских перевозок неизбежно приводит к еще большему хаосу и эскалации напряженности на омских дорогах...

Первым рычаг управляемости в прибыльном «маршруточном бизнесе» выпустил из рук экс-мэр Омска Валерий Рощупкин, который в пылу войны с губернатором Леонидом Полежаевым не заметил или сделал вид, что не заметил, как львиная доля муниципальных перевозок отошла в сферу бизнес-интересов его бывшего зама Виктора Толпекина и его сына. Кстати говоря, нынешняя «акула» омских частных перевозок Владимир Геворгян – бывший советник господина Толпекина по муниципальной должности директора департамента транспорта.

При следующих градоначальниках «газельный» бизнес лишь усиливал свои позиции, подминая под себя тарифы, маршруты, ненавязчивый сервис. При экс-мэре Викторе Шрейдере «маршрутки» уже превратились в серьезную политическую силу, попытавшуюся даже диктовать местной власти свои условия. К этому времени теневой оборот перевозок уже исчислялся миллиардами рублей в год. Закончилось «противостояние» переделом рынка и уходом львиной доли транспортных услуг в тень. С 2009-го по 2012-ый годы частники вообще трудились вне Закона, превратив омские магистрали в своеобразный аттракцион смерти. Любые новации местных законодателей по ограничению appetites частного бизнеса пресекались ссылками на федеральное законодательство, которое на волне либерализма запретило «кошмарить бизнес».

Сегодня выстроить работу маршрутных такси на цивилизованный лад, с пользой для населения, бюджета и с соблюдением азов безопасности уже не в состоянии ни правоохранители, ни муниципалитет, ни сами участники рынка. Маршруты делят в стиле лихих 90-х: с помощью кулаков, арматуры, кирпичей, ножей и наганов. Полицейские сводки уже не обходятся без констатации очередной «разборки» – сожженные машины, разбитые лобовые стекла, разбитые носы и свернутые челюсти.

Найти реальных виновных в пьянстве за рулем и в тяжких ДТП также практически не

возможно. Водители «маршруток», чувствуя бессилие власти, вконец «расправили крылья» (точнее – «распоясались»). С соответствующим отношением к своим профессиональным обязанностям, к пассажирам, коллегам, правилам дорожного движения...



Странную позицию занял местный законодатель – депутатский корпус Горсовета. Миллионы рублей недополученных налогов, миллионы собранных из карманов горожан в руки «теневиков», беспредел на дорогах и за рулем – ничто не может взбудоражить народных избранников и заставить их заняться проблемой не на словах, а с соблюдением беспощадных правовых процедур. Омские депутаты со знанием дела кивают на федеральных коллег, которые с апреля 2012-го отменили «лицензионные карточки», а с этого года и требования к оснащению маршрутных газелей системой непрерывного слежения ГЛОНАСС. Отсутствие прозрачных и понятных правил игры лишь усилили хаос и беспредел. Бравидуя своей безнаказанностью, водители маршруток не редко делятся своими «подвигами» со знакомыми или по телефону (в Омске «маршрутчик», висящий на сотовом, – это вполне обыденное явление):

- Да, я, наверное, еще рейсик дам и поеду домой, посплю, вечером навестаю, когда толпа скучкуется...

Понятно, что работать в час пик намного прибыльней, но ведь смысл общественного транспорта в постоянном предложении услуги пассажиру, а не когда выгодно владельцу. Сняться с маршрута – это далеко не все, что могут себе позволить наши частники. Есть и более изощренные хитрости. Не редко протяженный маршрут разбивают на два: вывезя пассажиров с окраины, водитель ссылается на поломку и высаживает людей. Деньги за поездку не возвращаются, так как значительная часть пути была преодолена. Отъехав от места «поломки» пару остановок, газель приветливо распахивает двери очередной партии ничего не подозревающих пассажиров. Случайно закимарившая в одной из «ушлых газелей» женщина подробно изложила суть хитрости в своей жалобе. Жаль, что наказать нарушителей в условиях правовой неразберихи оказывается очень сложно.

Представитель одного из надзорных ведомств рассказывает курьезные случаи, когда при проверке водитель газели-нарушителя на глазах у инспектора... съедал путевой

лист, превращаясь из «официального лица при исполнении» в рядового частника. Редко кто из держателей лицензии подтвердит в суде принадлежность данной машины-нарушителя к своей организации и своему маршруту. Кому нужны лишние проблемы, расходы, разборки?! В итоге отвечают рублем рядовые водители, без каких-либо далеко идущих последствий и не столь финансово весомо как могло бы быть. В итоге по официальной статистике это уже не инцидент с участием «маршрутного такси». В этом году в многочисленных ДТП на дорогах Омска с участием «газелей» только двое ИП признали свое отношение, моральное и материальное, к участникам аварий. На улице Герцена три машины протаранила газель ИП Зилялетдинова, а на трассе Азово-Омск перевернулась «газель» ИП Меняйлова. Но подобное поведение перевозчиков – редкое исключение из общего правила «отказываться от своего в случае чего». Статистика ДТП с участием «маршрутчиков» наглядно демонстрирует, что культура вождения «хромает». И, видимо, не столько на ноги, сколько «на голову»!

Но самое большое нарекание со стороны пассажиров отводится «культуре общения газелистов». Даже новые комфортабельные машины ведущих иностранных марок не спасают омичей от грубости, нецензурщины и бескультурщины. Показателен такой недавний случай. Сломавшаяся маршрутка высадила людей, что называется, в поле – от одной до другой остановки по километру в условиях бездорожья. Водитель, чертыхаясь, не смог самостоятельно устранить неисправность. Остановив следующую машину своего маршрута, он потребовал оказать ему помощь. И водительская солидарность восторжествовала над здравомыслием и преимущественным правом клиента – и из второй «газели» пассажиры... были высажены (!), а «газелисты», не обращая на них внимание, принялись решать свои «производственные проблемы».



Приятным исключением стал недавно появившийся на одном из омских маршрутов водитель-китаец. Плохо зная русский язык, парень абсолютно каждому новому пассажиру говорит «здравствуйте» при входе, «спасибо-пожалуйста» при передаче денег и сдачи и «до свидания!» «спасибо!» при высадке. Ни одного грубого слова! Может, пока просто не знает?! Отличается и стиль вождения – без рывков и тормозов, аккуратно, по выделенной для общественного транспорта полосе, без нарушения скоростного режима. Едешь и отдыхаешь...

Вопрос о стоимости проезда в маршрутках мои собеседники свели к ответной реплике: ну, возят же людей?! Значит, выгодно. В пример привели «короткие маршруты», которые до сих пор держат в Омске цену в пределах 15-16 рублей. Знакомый

У омских «маршруток», и кроме цены, есть чему расти?!...

Автор: Administrator
03.09.2014 01:22

«газелист», отстегивающий хозяину 3 тысячи рублей в месяц «за лицензию», рассуждая о стоимости проезда, изрек следующее: «нынешняя ситуация меня устраивает, 20 рублей конечно оно было бы веселей, в том смысле, что меньше бы приходилось возиться со сдачей». Региональному РЭКу бы в уши!

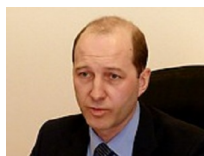
...Сейчас в целях улучшения качества обслуживания и увеличения пассажиропотока некоторые перевозчики стали доступны и для льготников. Все это говорит о том, что 18 рублей - вполне экономически обоснованная и выгодная цена. А внутренние ресурсы для наращивания эффективности у частных – ой как – имеются.

Было бы желание.

Сергей Асташкин,

специально для газеты «Ва-БанкЪ»

Мнение экспертов:



Олег Осинский,

директор департамента транспорта мэрии Омска:

«Мнений о частниках можно высказывать разные и все они имеют право на жизнь. Первопричина мне видится в том, что с 2007 года проект федерального Закона «О пассажирских перевозках» лежит под сукном в Госдуме. Почему – это отдельная история, но нам на местах нужно исходить из реальности, а не из ожиданий и прогнозов. Поэтому мы изобрели свой «велосипед», если так можно выразиться. В 2012 году мы в Омске совместно с частными перевозчиками разработали свою концепцию развития на 3 года. Что мы сегодня видим?! Во-первых, мы заключили договоры с предпринимателями на 10 лет. Это определенная взаимная гарантия власти и бизнеса. Во-вторых, за год с небольшим в Омске появился целый парк новых машин средней вместимости. Это хорошо, но мы считаем это всего лишь переходным этапом. И, в-третьих, на линии, наконец-то, вышли частники с подвижным составом большой вместимости. Это маршруты №22 (синие импортные автобусы), это красные машины на маршруте №95 (цветовую гамму тоже необходимо в мегаполисе максимально разнообразить!), целая группа автобусов трудится под маркой фирмы «Стэнли». Процесс пошел! Нам удалось убедить частников, что в общественные перевозки нужно заходить основательно и надолго. Это востребовано и экономически, и социально. Чтобы показать эффект от реализации нашей концепции нам остался год с небольшим. Надеюсь, что нам это удастся, так как принципиальное понимание с ведущими частными перевозчиками Омска у нас имеется...

По цене проезда скажу так – за качество, за безопасность, за стабильность системы нужно платить. Так устроено во всем мире. Пока мы пытаемся идти и в этом вопросе своим особенным путем, но результат не впечатляет. Хотят горожане чистые новые машины на маршрутах?! Хотят наши пассажиры культурного водителя в белой рубашке и в галстуке – за все это нужно платить. По-другому не бывает»...



Геннадий Дроздов,

депутат Горсовета:

«В ближайшую осеннюю сессию я планирую поставить вопрос о том, чтобы наш муниципальный представительный орган напомнил федералам о необходимости принятия Закона «О пассажирских перевозках». Насколько я знаю, это не только проблема для Омска – во всей России местные подзаконные акты в этом вопросе идут вразрез с действующим федеральным законодательством. Приходится действовать на свой страх и риск. Это не правильно. Отсюда – бесконтрольность, возможность манипуляций и махинаций со стороны недобросовестных игроков в сфере муниципальных перевозок. А это уже вопрос даже не остро социальный, а по сегодняшним временам стратегический. Пускать его на самотек – не по-хозяйски и не по-государственному...

По цене за проезд моя личная позиция: чем ниже – тем лучше населению»...



Иван Меняйлов,

НП «Безопасный город»:

«На рынке частных перевозок сегодня ярко выраженная стагнация. Причин я вижу две. Это отсутствие четких, законом прописанных правил игры для всех участников – чиновников, перевозчиков, пассажиров, надзорных органов. И второе – это недобросовестность отдельных коллег, которые вместо государственного подхода, ответственности за качество перевозок, за безопасность пассажиров продолжают тупо стричь купоны. В итоге мы не развиваемся. Вроде как, поменяли часть подвижного

У омских «маршруток», и кроме цены, есть чему расти?!...

Автор: Administrator
03.09.2014 01:22

состава на новый, но старые-то машины никуда с дорог и с маршрутов не делись! И по действующему законодательству сделать с этим ничего не могут. Или не хотят...

Цена проезда получается тесно увязана с процессами, которые я озвучил выше. Избыток машин на линии не позволяет тем, кто вложился в новый транспорт, выйти из минуса. Низкая цена у частника опять же убивает муниципальный транспорт, а частник, что парадоксально, не может развиваться дальше – приобретать автобусы большой вместимости. Одно цепляется за другое... Поэтому стоимость – не панацея, а всего лишь превентивная мера обезопасить саму систему муниципальных перевозок».