

То, что творится на городском пассажирском транспорте сегодня, можно было бы назвать хаосом, который возник по неопытности нового руководителя транспортного управления Саратова Андрея Иващенко. Но за ним хорошо просматривается вполне определенная цель — передел сфер влияния и собственности на рынке пассажирских перевозок. И отнюдь не в интересах населения и развития городского транспорта.

ВАКХАНАЛИЯ НА ПРЕДЕЛЕ

В пассажирских перевозках почти миллионного города — полная вакханалия. Процесс, как считают в Управлении государственного автодорожного надзора, пошел с конкурса перевозчиков, завершившегося 7 марта нынешнего года, во время которого были грубо нарушены как Правила проведения отбора, утвержденные гордумой, так и законы РФ. А также здравый смысл и элементарная практика пассажирских перевозок.

Здесь приводим сравнение хотя бы с Нижним Новгородом, которое явно не в пользу Саратова.



ЛОВЛЯ «ГАЗЕЛЕЙ»

В МУТНОЙ ВОДЕ

На рынке пассажирских перевозок Саратова начался передел

В Нижнем количество перевозчиков сокращено в десять раз и в ближайшие год-два их намечается оставить всего пять-шесть из числа обладателей самых крепких производственных баз. У нас их ряды выросли вдвое. И десять из вновь пришедших на этот рынок — вообще ничего не имеют. Нижегородцы все машины, необходимые для создания установленного интервала движения (графики) каждого маршрута, сосредоточили в одних руках, что позволило эффективней управлять подвижным составом. В Саратове же, где прежде было всего пять маршрутов — «половинок», сегодня над всеми 118 маршрутами проведена «расчлененка», и по несколько графиков управление передало целому ряду перевозчиков.

В итоге в Нижнем снизили цены на проезд. А у нас городской общественный автотранспорт с каждым днем становится все более и более неуправляемым. Транспортное управление переложило свою ответственность на плечи перевозчиков, разрешив им меняться графиками по собственному усмотрению. Что в корне подрывает саму идею конкурса. И дело дошло до полной вакханалии. Как известно, автокомбинат №2, САТО, «Монолит» и ЧП «Сафонов», три из которых являются крупными базовыми предприятиями, имеют договоры до ноября 2007 года и на этом основании отказались подписывать новые. Андрей Иващенко решил их наказать за строптивость. И передал их графики в обход правил остальным перевозчикам.

И в этой мутной воде новые автоперевозчики успешно ловят рыбку. Они начали бойкую торговлю маршрутными листами. И сегодня на многих маршрутах, таких, например, как 31, 53, 45, 95, 97 и целый ряд других, фактически появились машины в таком количестве, которое порой вдвое превышает потребность в них. Началась полная неразбериха. А так как значительная часть «победителей конкурса» вообще не имеет производственной базы, средств контроля технического состояния подвижного состава и медпунктов, их деятельность становится угрожающей жизни и здоровью пассажиров.

Там, где на график две-три машины



— Наше терпение истощается, — сказал начальник управления государственного автодорожного надзора по Саратовской области Александр Абрамов. — Если в ближайшие дни город не предпримет решительных мер по кардинальному наведению порядка в соответствии с законом, это придется сделать нам.

Но, судя по всему, Андрей Иващенко ощущает чью-то могущественную поддержку. И действует так, как ему нравится. Транспортное управление города, усиленно делая вид, что готово подчиниться закону, продолжает гнуть свою линию. Заместитель прокурора области Тимур Маслов инициировал в арбитражный суд иск. В нем прямо сказано, что графики «отказников» не могли выставляться на конкурс, так как по договорам, которые не были никем отменены, принадлежат им до ноября 2007 года и не могли быть переданы САНУ, ООО «Фаворит-Авто», ООО «Феникс», ООО «Конелл» и другим перевозчикам, которые теперь выступают ответчиками по иску. Заместитель прокурора потребовал признать недействительным решение комиссии по организации транспортного обслуживания от 7 марта сего года с момента его принятия. Иначе говоря, отменен должен быть весь тендер.

Арбитражный суд вынес решение об обеспечительных мерах в рамках данного иска. Ими запрещено выдавать маршрутные листы любому дру-

гому предприятию, кроме автокомбината №2, САТО и остальных «отказников», которые только и имеют право распоряжаться данными графиками. Но Иващенко отреагировал хитро. Он издал приказ, якобы запрещающий выдавать маршрутные листы ответчикам. Но их продолжают выдавать втихую, уверяя, будто они выданы давно. Но может ли это являться основанием? И не положено ли отозвать их?

А на маршрутах тем временем появляется все больше новых машин. В том числе и с других маршрутов, которые остаются оголенными. И чтобы законные владельцы не мешали бурной торговле, им-то маршрутных листов, несмотря на судебное решение, и не выдают. На помощь транспортное управление призывает ГИБДД для устройства облав на машины «отказников». Разработан и план дальнейших «боевых» операций. Перевозчики уверяют привлеченных ими владельцев машин, что управление

лишь к городской администрации с просьбой объяснить, чем виноваты они и пассажиры, над которыми изымается историк Иващенко, непонятно по каким признакам назначенный на должность руководителя транспортного управления, деятельность которого за короткий период привела к дестабилизации работы пассажирского транспорта? Почему не выплачиваются дотации, задолженность по которым достигла 9 млн рублей? Задан и ряд других, не менее важных вопросов. Ни замещавший главу администрации Михаил Волков, которому адресовали свое письмо предприниматели, ни вышедший с больничного Николай Романов не посчитали нужным сделать по данному поводу какое-либо заявление. И молчат, как известные ягнота. А тем временем за наиболее активными предпринимателями, подписавшими послание, началась слежка.

Организована она была настолько

бездарно, что удалось записать номера машин преследователей и сделать их фото. Следы привели к широко известному в недалеком прошлом чиновнику. За подписантами начала охоту и бригада транспортного управления. Как за работающими без маршрутных листов, которые оно же им и не выдает.

МОЛЧАНИЕ АДМИНИСТРАЦИИ

Есть свидетельства, как глава самоуправления Олег Грищенко устроил разное бывшему председателю комитета по транспорту Сергею Голубю. Он очень возмущался, что среди победителей объявился неизвестный дотеле «Транссервис», не имеющий производственной базы как таковой. И это вроде бы даже послужило одной из причин увольнения Голубя. «Транссервис», однако, прошел и новый отбор. А число перевозчиков без базы достигло десятка.

Еще один не менее печальный итог конкурса. По последним сведениям, кое-кто из вновь появившихся на рынке пассажирских перевозок шантажирует старых и требует продать им свои графики. Поскольку в противном случае по следующему конкурсу они все равно не получат ничего. Возникает вопрос: а разве это можно сделать? Теперь — да. Позволяет совершить такую «сделку» официальное разрешение управления передавать графики друг другу по доверенности. И за все эти «новшества» никто ни на кого не топают. И тем более не увольняют.

Несколько дней назад в газетах появилось письмо 66 частных предпринимателей. Перевозчики обрати-

лись к городской администрации с просьбой объяснить, чем виноваты они и пассажиры, над которыми изымается историк Иващенко, непонятно по каким признакам назначенный на должность руководителя транспортного управления, деятельность которого за короткий период привела к дестабилизации работы пассажирского транспорта? Почему не выплачиваются дотации, задолженность по которым достигла 9 млн рублей? Задан и ряд других, не менее важных вопросов. Ни замещавший главу администрации Михаил Волков, которому адресовали свое письмо предприниматели, ни вышедший с больничного Николай Романов не посчитали нужным сделать по данному поводу какое-либо заявление. И молчат, как известные ягнота. А тем временем за наиболее активными предпринимателями, подписавшими послание, началась слежка.

Организована она была настолько бездарно, что удалось записать номера машин преследователей и сделать их фото. Следы привели к широко известному в недалеком прошлом чиновнику. За подписантами начала охоту и бригада транспортного управления. Как за работающими без маршрутных листов, которые оно же им и не выдает.

Предприниматели обратились с просьбой навести порядок в городской и областной прокуратуры, к губернатору и к ГФИ. Но обращения зависли. А необъявленная война, в которой могут быть и жертвы, разгорается.

ЧЕГО ЖДЕТ ГОРОД?

Ситуация в городском общественном транспорте давно уже требует внесения основательных корректив. И сказать, что никто не знает, как это сделать, было бы не верно. В Саратове есть профессионалы высокого уровня. Специалисты считают — на-

чать следует с изменения Правил организации перевозок пассажиров, поскольку в ныне действующих нет достаточно четких критериев. Должны быть также разработаны общегородская транспортная схема и муниципальная целевая программа на ближайшие три года, начиная с нынешнего.

С этой целью надо осуществить инвентаризацию предприятий всех форм собственности. Создать единую диспетчерскую службу, электронную базу данных всех предприятий с уточнением размеров территории, производственных мощностей, количества работающих и т. д. И ежегодно проводить их аккредитацию независимой комиссией.

Необходимо также проинвентаризировать маршрутную сеть, сократив при этом малоэффективные «газельные» маршруты, снижающие производительность транспорта большей вместимости. Оставить его главным образом на ствольных маршрутах, поставив задачу со временем использовать «газели» на подъездных маршрутах, где применять автобусы либо затруднительно, либо не выгодно. Это поможет покончить с пробками, от которых задыхается Саратов, обеспечит нормальное обслуживание в часы пик.

Настало время разработать новое положение об отборе перевозчиков. К участию в тендере можно допускать только тех, у кого имеется развитая производственная база, обученный и аттестованный персонал. При этом необходимо поставить дело так, чтобы эти предприятия не получали машин больше, чем способны обслужить.

Сегодня путевой лист на маршрутах — только бумажка. А ведь это должен быть документ, в котором четко зафиксировано подписями ответственных лиц, что машина вышла на маршрут в технически исправном состоянии, что ее водитель трезв как стекло, здоров и знает, в какое время он отъезжает с конечной остановки и когда завершает круг.

Порядок будет наведен, если всю ответственность за перевозки людей примут на себя 4-5 крупных транспортных предприятий, таких как СПАТП-4, Автокомбинат №2, САТО, которые способны работать в требуемом режиме. Пора, наконец, решить и такую задачу: вывести пассажирские перевозки из теневого сектора экономики, где они пребывают до сих пор. Водители и кондукторы должны быть официально трудоустроены. Со среднеотраслевым уровнем зарплаты.

Для нынешнего дня характерна такая картина: внушительные очереди автобусов и «газелей» на конечных остановках. И пассажиров — на промежуточных. Это происходит, когда на одном маршруте на график приходится две-три машины. А на другом — подвижной состав не дотягивает до положенного количества. Такой хаос сложился в результате откровенной торговли графиками и маршрутами. Положение из-за позиции руководства транспортного управления города, в результате которой дело доходит до столкновения старых и новых перевозчиков, приобретает крайне критический характер. И уже видно невооруженным глазом, что срочно требуется вмешательство правоохранительных органов.

Пора дать оценку и тому, что происходит в транспортном управлении с приходом Иващенко, где все меньше остается специалистов, а работа ведется без представления, как это вообще положено осуществлять. Есть надежда, что прокуратура доведет дело до логического конца. Графики, отданные в обход закона в третьи руки, возвратятся к законным владельцам. А перевозчики и граждане почувствуют, что законы в нашей области работают. И никто не смеет их нарушать по своей прихоти.

Михаил СТЕПНОВ

P. S. На 17 апреля 2007 г. (Родительский праздник) картина с перевозками, допустим, на ул. Вавилова — Рахова, представляла собой давку. Однако продолжается распределение (раздача) маршрутов среди предпринимателей-перевозчиков, вообще не участвовавших в проведенном конкурсе по отбору. Пример тому — заключенный договор №26 от 3 апреля с.г. с одним из ИП на осуществление регулярных транспортных услуг по перевозке пассажиров.