Особое мнение: пассажирские перевозки в Горловке - "битый небитого везет"?

Горловский Медиа Портал
10.02.12 15:57



«Поездки в общественном транспорте в часы пик все чаще подталкивают к идее купить личный автомобиль, либо же… огнестрельное оружие», - гласит народная мудрость. Думаю, подобные высказывания рождаются исключительно из тесного и долгого знакомства с городской системой пассажирских перевозок. Благодаря этим «встречам» каждый из нас находит в себе неисчерпаемые кладези самообладания, терпения и прощения. Увы, поездки в городском транспорте Горловки съедает резервные проявления этих качеств за считанные мгновения.

Можете верить, можете нет, но горловский общественный транспорт - это находка для развития туристического бизнеса в Донбассе. Да-да, я говорю о знакомых (некоторым уже даже с самого детства) и близких нашему сердцу ЛАЗ-695. Столь высокой концентрации подобного «продукта» Львовского автозавода (внесенного в Книгу рекордов Гиннеса, как наиболее «длительная в производстве» модель одного автобуса на одном заводе - 46 лет!) нет больше нигде в Украине! Почему находка? Да ведь забыть поездку в наших автобусах едва ли возможно. Такое ощущение, что перенесся лет на двадцать назад. Говорите, утрирую? Ничуть, подобные фразы я слышу постоянно от приезжающих к нам гостей из разных уголков нашей большой Родины.

Видимо, перевозчики также осознали историко-культурную «ценность» своих машин, заявив в конце января об увеличении тарифов на проезд. Засим они обратились к городскому голове Евгению Клепу с соответствующей просьбой «разрешить». *«На сегодняшний день на мое имя поступило уже несколько писем, подписанных более чем 50-ю перевозчиками, с обращением повысить стоимость проезда до 3,5 грн.,*
- поведал общественности о сложившейся ситуации горловский мэр. -
Решением проблемы станет создание единой автоматизированной диспетчерской службы, которая позволит отслеживать в онлайн-режиме количество подвижного состава на маршрутах города, а также создание муниципального автобусного парка».



Для увеличения нажмите на изображение

Евгения Викторовича понять можно. В данной ситуации ему только и остается, что рассказывать о создании в будущем «онлайн-службы». В отличие от Донецка, где в этом году к Евро-2012 планируется купить 143 троллейбуса и 150 автобусов, Горловка не имеет веских причин требовать у Киева госфинасирования на создание (и уж тем более обновление) муниципального автопарка. Не справедливо, скажете? А о какой вообще справедливости может идти речь, если подготовка к футбольному чемпионату в четырех городах Украины важнее социальных нужд всего остального населения страны?

В итоге, жители Горловки оказались зажатыми между амбициями перевозчиков-монополистов и равнодушием столичных властей. Городской голова может еще долго кормить электорат обещаниями «светлой жизни», но от этого муниципальный автобусный парк реальнее не станет. Правда… может возникнуть существенный повод, чтобы он появился. К примеру? Высадка в Горловке инопланетной делегации, проведение Зимних олимпийских игр, придание городу статуса областного центра. Либо же, на худой конец, общегородская забастовка горловчан. Увы, самый нереальный «повод» среди всех - появление толкового мэра-хозяйственника. Подобные мысли кажутся уже чем-то вроде коммунизма, честных выборов и существования личной свободы. Кстати, как оказалось, банки также не спешат выдавать Горловке кредитную помощь в решении транспортного вопроса. Может, не доверяют молодому градоначальнику? Тогда пора задуматься о выпуске муниципальных облигаций. Либо же о лизинговом договоре непосредственно с заводами-производителями.



Для увеличения нажмите на изображение

А муниципальный транспорт нам ой как нужен. Сейчас можно предполагать все, что угодно. Дескать, он попадет в чьи-то предприимчивые ручонки и будет разворован. Что тарифы окажутся в пять раз выше, чем у частников. Или купят подержанные машины, в которых части начнут отваливаться уже на первых пяти метрах. Пессимизм - дело

хорошее, спускает с небес на землю. Но не стоит все так преувеличивать. Донецк перешагнул свои страхи (еще до разговоров о Евро-2012) и приступил к обновлению городского транспорта. Так автобусы и троллейбусы Донгорпастранса вытеснили частников на маршруте №2 и №73. Да, не без помощи горисполкома, однако же - сделали это. Автобусы №46 и №83 пользуются среди дончан не меньшей популярностью. Есть у донецкого муниципального транспорта и свои проблемы - переполненность, высокая нагрузка пассажирами льготной категории, медлительность и т.д. Проблем много, но автобусы-то есть!

С государством все понятно - не помогут, не услышат, не придут. А что же перевозчики? Вряд ли их пугают сказки о муниципальном автобусном парке. При финансовых возможностях нашего горисполкома конкуренция их не страшит даже во снах. Так в чем же причина увеличения платы за проезд? Скорее всего, в простом человеческом стремлении зарабатывать больше. Итак, три повода повышения тарифов.



Для увеличения нажмите на изображение

Во-первых, большие затраты на ремонт машин. Но, позвольте, а пассажиры-то тут причем? Ведь горловские перевозчики (не водители, а собственники) сами виноваты в этом. Они на протяжении нескольких лет упорно отказывались обновлять автопарк, предпочитая держать музейные экспонаты Львовского автозавода на запчастях. Даже появившиеся лет пять-шесть назад ПАЗики, по сравнению с ЛАЗами, кажутся более комфортными. Не говоря уже о РУТАх на 100-ом маршруте. Конечно, я тоже буду скучать по лазовским чихам, прыжкам на ухабах, реву турбин при подъеме «на горку» и скрежету тормозов при остановке, но…. Хотелось бы из эпохи 90-х все-таки

перенестись уже в 2010-е. И не факт, что это свершится, если проезд будет увеличен до 3,5 грн.

Во-вторых, перевозчики несут большие расходы на горюче-смазочные материалы (ГСМ). Действительно? Итак, ЛАЗ-695 (пассажировместимость - 87 человек) при скорости 60 км/ч тратит 41 литр топлива на 100 км. А вот ПАЗ-3204 при такой же скорости и расстоянии (пассажировместимость - 52 человека) затрачивает чуть более 16 литров. Либо же известный всем нам татовский «I-VAN» (ЗАЗ А07А) имеет расход топлива от 14 до 16 литров, правда вмещает 40 человек (максимально - 55 человек). И вновь вопрос - кто же виноват в том, что частники не покупают новые автобусы с меньшим расходом топлива? Хотя объективные причины для неприобретения новых машин все же есть. Стоит взглянуть на наши дороги и сразу становится ясно, что пустить по ним новый автобус рискнет разве что очень смелый перевозчик. Либо же, решивший в виде общественного транспорта использовать военный БТР.

В-третьих, у водителей низкие зарплаты. И это тоже довольно спорный вопрос, имеющий аргументы как "pro", так и "contra". Возьмем, к примеру, самые ходовые горловские маршруты - 1, 2, 13, 14, 17, 24, 26 и 27. На них работает от 14 до 32 автобусов. Допустим, от конечной до конечной такой автобус делает 8 выездов (или четыре «круга»). Пассажиропоток в нем составляет 75 человек. Стоимость проезда - 2 грн. Что же выходит в сумме? 1200 грн., из которых около 400 грн. уходит собственнику и 600 грн. - на ГСМ. Оставшиеся 200 грн. умножаем на 20 рабочих дней и получаем 4000 грн. Конечно, цифра приблизительная (может, даже занижена), но, согласитесь, не столь уж мизерна. Учитывая то, что далеко не каждый горловский шахтер имеет подобный заработок, не говоря уже о бюджетниках.



Для увеличения нажмите на изображение

И все же давайте быть объективными и вспомним водителей автобусов с номерами 28, 36, 87 и даже 4, 5, 7. Вот именно они и должны требовать обновления автопарка и жаловаться на скудные заработки. Быть может их «хозяева» и неплохо зарабатывают, взимая с подчиненных «мзду», а если владельцем автобуса является сам водитель? Поверьте, не имея еще хотя бы две машины, он обречен разориться. Почему? Первая машина платит налог, вторая - работает на ремонт и запчасти, и только третья начинает давать доход. И то, если в графике автобус будет стоять в транспортный «прайм-тайм». А если время выезда - 05:20, 12:00 или 22:30? Значит нужно «договориться» с

начальником службы, составляющим график выездов. А еще перевозчик может не пройти конкурс, его машину не поставят на маршрут и подобных «а еще» существует очень, очень много.

Но почему-то проблемы транспортной сферы Горловки решаются не за счет государства, которому мы платим налоги, а непосредственно из нашего кармана. Как они решаются? Стоит вспомнить хотя бы 4 сентября 2008 года, когда перевозчики решили слегка «отдохнуть», выставив в районе горисполкома свои автобусы. Увы, «искалеченный» электротранспорт Горловки не смог справится с жаждущими попасть в разные концы города жителями. На требование резко повысить тарифы с 1 до 2 грн. власти не согласились. Их вариант был таков: 1,50 грн. - в сентябре, 1,75 грн. - в октябре и 2 грн. в декабре. Водители не уступали, ссылаясь на резкое повышение расходов и… пример своих соседей - донецких маршруточников. Сошлись на 1,5 грн., но сразу. Такой тариф продержался до января 2010-го, когда перевозчиками была озвучено новое предложение – 3-4 грн. Тут уже к дискуссии подключилась общественность. Горловчанами была создана инициативная группа, собраны подписи и назначены общественные слушания. Но что они могли ответить монополистам на самоуверенное заявление: «Не нравится проезд за 2 гривны - ездите в такси за 20 и более…» Диалог закончился, проезд повысился.

Кстати, любопытным в этой истории выглядит письмо от перевозчиков (спустя полгода после слушаний), выражающих негодование по поводу одностороннего освещения вопросов работы транспорта в средствах массовой информации. Напомню кое-что из него: *«Хочется сказать, что сейчас, «на пороге» предвыборной кампании, вопрос перевозки пассажиров актуален и остр, как никогда. Поскольку опять многие политические партии, поднимая вопрос, якобы завышенных, тарифов, пытаются популяризовать себя за счет перевозчиков»* .

Интересно получается, перевозчики популяризируют себя на проблемах старого транспорта, а политики - на перевозчиках. *«Автоперевозчик, осуществлявший перевозки из этого поселка (Кондратьевка - ред.) вместо вместительного автобуса поставил небольшой ПАЗик, в результате чего выехать из поселка практически невозможно. Жители поселка жалуются, что утром во время наплыва студентов и рабочих, направляющихся в город, зачастую просто невозможно уехать»,*
- обратил внимание своих коллег в середине января депутат от Партии регионов Евгений Ковыла. Как, самая сильная партия Украины не имеет рычагов влияния на перевозчиков? Либо же не хочет решать эту проблему, чтобы не лишиться повода для самопиара? Неужели все эти директора, заместители, начальники и иже с ними, входящие в горловский депутатский корпус от Партии регионов, не могут совместно решить вопрос инвестирования в муниципальный транспорт? А т.н. «оппозиция» в Горловке безмолвствует. Для нее выгоднее свою «борьбу» строить на проблемах ЖКХ.

Признаемся честно, ситуация с транспортом в Горловке выгодна всем. Это возможность повысить тарифы перевозчикам, получить «миротворческую благодарность» чиновникам, пропиариться партиям и… хранить верность бескультурью жителям. Не возмущайтесь, не стоит. Лучше посмотрите на поведение наших людей в общественном транспорте. И как же тут не согласиться с высказываниями водителей, мол «вытирают руки после поедания беляшей о шторы, ковыряют сидения, устраивают пьяные дебоши прямо в салоне». Да-да, разрисованные стены, порванная обивка со

жвачками, мусор и грязь под ногами - это все наша с вами «деятельность».



Для увеличения нажмите на изображение

Самое страшное то, во что превратился городской электротранспорт (ГЭТ) Горловки. Я не стану говорить о личностях, возглавлявших ТТУ, их деятельности и партийной принадлежности. Главное - они сохранили в городе трамвайно-троллейбусный парк. Вы не согласны? Тогда посмотрите на Краматорск, Дружковку, Славянск, Харцызск и Макеевку. Честно говоря, электротранспорт – это повод для отдельной статьи. Есть люди (в некоторой степени романтики), которые безумно влюблены в трамваи и троллейбусы, видя в них некое воплощение будущего. Увы, реалисты превратили горловский ГЭТ в транспортный лепрозорий. Лично наблюдал сцену, когда пассажиры сморкаются и плюются в трамваях. Когда обдирают поручни и ломают сидения в троллейбусах. И еще небольшой штрих на этой картине – поведение граждан льготной категории. Почему предоставленные им права напрочь отбивают в них понятие обязанностей. Теперь я хочу спросить вас - так можно ли горловчанам доверить муниципальный транспорт? Сможем ли мы не только сохранить его, но и гордится им?

Вновь я провел вас по какому-то порочному кругу. Нам остается лишь надеяться, что Горловка сможет преодолеть водительскую меркантильность, пассажирскую дикость и апатию властей. Правда, как же тут не вспомнить еще одну народную мудрость, рожденную в общественном транспорте: «Говорят, что красота спасет мир. Вчера ехал в автобусе, смотрел на лица… похоже, скоро будет война».

Егор Воронов, специально для "Горловского Медиа Портала"
Читайте материалы Егора Воронова в спецпроекте "Особое мнение"