перевозчик?

13 муниципальных автотранспортных предприятий действуют в 8 городах и районах области, в том числе в Оренбурге – 6.

пассажирооборот. А с этим-то как раз у многих проблема.

– Таксисты открыто перебивают у нас клиентов, – жалуется Григорий Шишкин из Нижнекристалки. – Отменить рейсовый автобус нельзя, за это нас штрафуют. А если пассажиры не поместятся в такси, никто не возмутится. Вот и используют автобус как безотказный запасной вариант.

– Мы не против здоровой конкуренции, – говорит Кувайдулла Рахимгалиев из Свердловского. – Но многие такси ездят нелегально, ни за что не платят. А мы и страховку, и налоги, и зарплату водителю, и на содержание автостанции.

– На легковых машинах к нашей же станции приезжают и стоят, пока не наберут полный салон. Стоимость проезда та же – 80 рублей, расстояние до 50 километров. Пять-семь человек ему везти выгодно, на автобусе оставшихся троих – уже нерентабельно, – добавляет Юрий Немцов из Кинзельки.

Расписание на муниципальном маршруте – дело святое, за нарушение наказывают штрафом. Это социально значимые услуги – для пенсионеров, инвалидов.

– Утром еду себе в убыток в село, а вечером беру из райцентра тех же двоих пассажиров. Но ехать должен, – говорит Юрий.

«Гибридный» транспорт

Конкуренция с таксистами актуальна повсеместно. Кто-то из автобусников молча терпит, кто-то возмущается. А вот в Сорочинске найдено неожиданно эффективное «гибридное» решение.

– Мои автобусы ездят по домам и собирают пассажиров, которые приобрели билеты заранее, – делится местный предприниматель Мерзакельды Шалабаев. – В районной газете размещаю объявления, по телефону можно вызвать нашу легковую машину, которая доставит от дома до станции. И по прибытии в конечный пункт автобус отвезёт куда удобно пассажиру.

Автобусными перевозками Мерзакельды Жандагалеевич занимается с 1998 года. Он депутат окружного Совета. Построил на собственные средства новый вокзал на автобусной станции, обновляет подвижной состав.

– Звоню на завод представителю и объясняю, как нужно дооборудовать автобус, – рассказывает он. – Для наших условий совершенствуем систему отопления и вентиляции салона. Недавно приобрёл «Газель-Некст» – сразу кондиционер поставил.

Как многие предприниматели, Мерзакельды Шалабаев своими автобусами обслуживает и муниципальные маршруты, и междугородние перевозки.

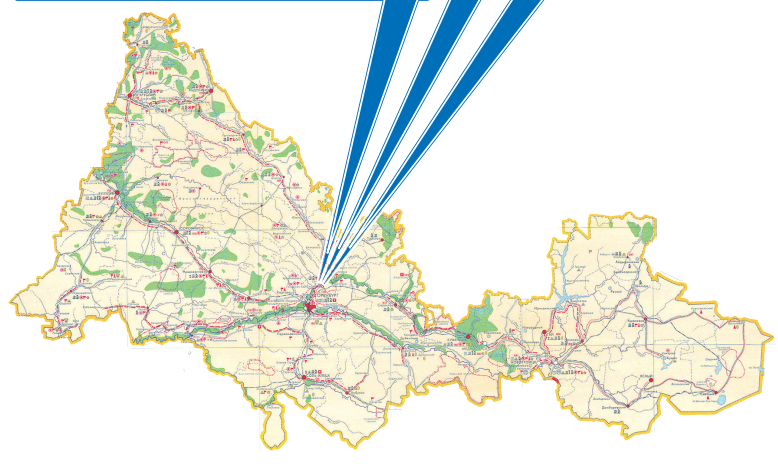
Финансовую поддержку он тоже нашёл «гибридно»: муниципалитет выделяет ему дотации на три самых нерентабельных маршрута, но при условии, если эти перевозки по факту принесут убытки.

В реестре Оренбургской области:

140 межмуниципальных автобусных маршрутов, из них 115 – в ведении частных предпринимателей и юридических лиц.

36 автостанций начально-конечных и промежуточных посадочных пунктов.

8000 разрешений на деятельность такси сроком на 5 лет.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Коллективный нарушитель

За прошлый год в Оренбургской области, по статистике ГИБДД, водители автобусов 13 тысяч раз нарушили правила дорожного движения.

Много это или мало? Всего нарушений со стороны водителей было более 320 тысяч. Четыре процента – вроде бы не так уж и много. Но если учесть, что и автобусов в сотни раз меньше, чем прочих автомобилей, то у пассажиров возникает законный вопрос: как нас возят за наши деньги?

Несмотря на то что водители проходят медосмотры, некоторые из них умудряются попасться сотрудникам ГИБДД под мухой. Часто отвлекаясь на расчёты с пассажирами и разговоры по сотовому телефону, шофёр рискует попасть в ДТП. Страховка жизни и здоровья законопослушными перевозчиками оплачена, но это мало утешает.

Дикий рынок таксистов не в счёт, так же, как «серые» автобусы, самовольно выезжающие на маршруты.

А что же пассажиры? Часто ли они берут билет, который является документом, подтверждающим поездку? Всегда ли пристёгиваются ремнями безопасности?

Две тысячи пассажиров в прошлом году были оштрафованы за неправильную посадку. Безопасность и человеческий фактор – понятия неразделимые.

КОМПЕТЕНТНО

Сергей ЛИПАТКИН, заместитель министра экономического развития Оренбургской области:

– Мы обеспечиваем условия для осуществления деятельности всех видов транспорта.

Перемены в законодательстве не вызвали ни резкого повышения цен, ни падения качества услуг. Чтобы не терять пассажиров, большинство перевозчиков придерживаются прошлогодних рекомендаций департамента по ценам и удерживают тарифы в пределах 1,66 рубля за километр пробега.

Правительство области продолжает поддержку льготных категорий населения, возмещая по социальным транспортным картам ежемесячно по 300 рублей, или стоимость 60 поездок.

КОММЕНТАРИЙ

Андрей АНИКЕЕВ, председатель комитета по экономической политике, промышленности и предпринимательству Законодательного собрания:

– Региональный закон о регулировании автоперевозок распределил полномочия властей. Минэкономразвития области, как уполномоченный орган, организует работу межмуниципальных маршрутов, а органы местного самоуправления регулируют муниципальные перевозки.

Районная власть может оказывать финансовую поддержку из местного бюджета перевозчикам по муниципальным маршрутам.

Например, из областного бюджета в 2016 году предоставлена субвенция на организацию садоводческих маршрутов в сумме 30 миллионов рублей. Такая же субвенция предусмотрена ежегодно с 2017-го по 2019 год.

КОНЕЧНАЯ

Взгляд из салона

Проблемы на транспорте были, есть и, наверное, ещё долго будут. Но пассажиру важно, чтобы из пункта А в пункт Б его доставили максимально быстро, безопасно и с комфортом. Как и чем это обеспечивается, не столь уж важно для потребителя услуг.

В области работают сотни перевозчиков, которые должны уметь, несмотря на жёсткую конкуренцию, договариваться между собой и с властью. Учёными-транспортниками накоплены большие исследования, которые тоже должны использоваться. Армия инспекторов следит за безопасностью и соблюдением всех регламентов.

Каждый перевозчик сможет быстро определить, правильно ли он выстроил свой бизнес, ведь оценку его работе будет давать пассажир рублём. Многое, конечно, зависит и от позиции местной власти: какой рынок перевозок предпочтительнее – регулируемый или дикий? И чем больше хлопот при организации власть возьмёт на себя, тем больше гарантий, что даже в самое дальнее село будут регулярно ходить автобусы.

Разворот подготовил Вячеслав ВОЙТИН