

Чому ужгородців не радують маршрутки? (або трохи об'єктивності про "інститут перевізників", який став саме таким у країнах СНД, включаючи й Україну)

Найважливіше те, що практично, в кожній цивілізованій країні - діє, виключно, муніципальний транспорт. Звідси, саме муніципалітети й організують роботу перевезення городян та гостей населеного пункту, дбаючи й про фінансово-економічну стабільність та безпеку муніципального перевізника.

В Україні ж пішли "маршрутним" шляхом, коли виявилось, що роздавати дозволи/ліцензії на маршрути й вибавити дотації, компенсації, субсидії від місцевої влади для пільговиків, десятків категорій - вигідніше й простіше, ніж зберігати, організувати та розвивати муніципальних перевізників.

Підприємливі ж "перевізники", приватизувавши наявні автопарки, відносно швидко "докатали" до металолому - залишений ще з часів СРСР у спадок, автотранспорт й почали придбавати найдешевші тарадайки-"мікробуси" українських й російських виробників для перевезення співгромадян та вигравати тендери/конкурси з правом "возити" пасажирів.

Вакханалія з муніципальним транспортом, по крайній мірі в Ужгороді - не застала себе довго чекати. Вигідність перевезення городян привела до збільшення кількості маршруток, які почали, завозити навіть з-за кордону та переробляти із вантажних варіантів на пасажирські. Через цю ситуацію, вже не пасажирів чекали на муніципальний транспорт а навпаки: маршрутки "шикувались" по зупинках конкуруючи та "воюючи", по суті - за кожного пасажира!

Далі - більше. Щоб заробити на одному рейсі якнайбільше та уникати штрафів від державтоінспекторів за стоячих пасажирів у салоні маршрутки, що категорично заборонено ПДР, перевізникам - саме міліціанти, про яких подекуди, що вони також "в долі" у "маршрутчиків" - порадили понавішувати штори...

Натомість, набиті ужгородцями маршрутки, у яких про повне облічування й мови не може бути - їздять тільки... коли є достатньо пасажирів, тобто - коли вигідно! Саме тому: рано-вранці та пізно ввечері - маршрутки у "європейському" місті - не їздять.

Про безлади у сфері громадського транспорту, більшість городян - відчуває на собі, частина з яких розповідає у соціальних мережах про непередумані розклади руху, кричущий технічний стан машин та негативну "ввічливість" водіїв останніх. Зате, представники міської влади - регулярно вигадують, явно зайві - "покращення", як-то: обладнання маршруток GPS-навігаторами, "електронізація" зупинок та постійно обіцяють - провчити нахаб-водіїв...

А чому дивуватись, наприклад, "ввічливості" водіїв? Хто знає чи який ЗМІ дослідив про їх, фактично - рабовласницькі "взаємини" з власниками маршруток? Як може ввічливо працювати водій, якщо наперед знає: скільки грошей-готівки, яка ніде не обліковується (!) - повинен віддати власнику, скільки віддасть за пальне й - зовсім не знає: чи заробить/віднесе щось додому?

Цікаво, а чи знає ужгородець, що заправити паливом ввірену водію тарадайку - можна тільки на вибраних господарями-андрієвими АЗС міста? І що для цього - водій мусить заробити на пальному... збираючи гроші "за білети"?! То чи про дотримання законів, які захищають, 40 категорій пільговиків, яких в обласному центрі біля 26 тисяч (без учнів!) - буде думати водій ужгородської маршрутки?

А хто знає скільки кілометрів "накручують" маршрутки за день, щоб можна було порахувати - скільки бензину "згорить", забруднюючи місто, виходячи з того, що, наприклад "братська" Газель споживає 18-22 літри пального на 100 км? Чи екологам досить бити на сполох тільки тоді, коли повінь рікою несе сміття?

З другого боку, спілкуючись не так давно з одним із власників кількох маршруток в Ужгороді, з'ясувалось що практично, кожен одиницю транспорту, незалежно від марки: "Дельфін", "ГАЗель", "Рута", "Еталон", "Богдан", які ніяк не захищені від корозії - треба щорічно (!) фарбувати, а про технічний стан - краще й не питати. Це й не дивно, адже вартість маршруток - "відповідає" якості.

Частково, кошти з реклами, які мало де оприлюднюються, не кажучи вже про податки та якою рясно обклеєні місцеві маршрутки - погашають витрати на утримання, фактично металобрухту на колесах з технічним паспортом.

Натомість, на моє зауваження, що європейське місто - заслугоує на кращий транспорт, для чого доцільно створити комунальне АТП, прикупивши туди якісні пасажирські автобуси (включаючи й "гармошки") у відомих європейських виробників - "рабовласник" категорично заперечив й попередив, що таке, альтернативне АТП - просто запалять! Погрозам можна посміхатись, якби не приклади підпалів автобусів й цілих автопарків в Україні, які вже мали місце...

Висновки з вищевказаного - невтішні а перспектив, щодо покращення обслуговування пасажирів Ужгорода, по крайній мірі у найближчий час - небагато, особливо з урахуванням зацікавленої особи-підприємця на чолі міста та далекими від цивілізації методами організації міських перевезень власниками маршруток.

А як, наприклад, з громадським транспортом у Європі? Практично, у кожній країні, громадський транспорт - муніципальна власність (крім таксі, звичайно)! Тобто, кожне європейське місто шукає свою модель забезпечення містян та гостей населених пунктів зручним, доступним та майже цілодобовим транспортом: від пільгових аж до безкоштовних перевезень. Європейці шуткують: коли у вас зупинився годинник, сміло виходьте на зупинку громадського транспорту й відповідно до руху останнього (завжди за графіком/розкладом маршруту), напевність "часики" - не помилитеся!

Головне, що муніципальний транспорт, за визначенням - не може бути бізнесом населеного пункту і не має на меті генерувати прибутки, а нерідко є й збитковим. Саме з метою знизити останні, муніципальний транспорт, наприклад - нерідко є "носієм" вже згадуваної реклами, що в європейських умовах "працює" виключно на пасажира.

Про якість автотранспорту, технічний стан та безпеку руху громадського транспорту - й говорити не варто. Наприклад, практично всі міські автобуси працюють на природньому газі. Громадський транспорт, як правило, працює з 5:00 ранку й до 3:00 ночі й, логічно - що в автотранспорті: тепло взимку й прохолодно влітку. Натомість, практично у кожний низько підлоговий автобус, може заїхати інвалідний возик чи батьки з дитячою коляскою.

Логічно, що такий формат роботи громадського автотранспорту - потребує значних капіталовкладень, причому не тільки у рухомий склад, але й в інфраструктуру та адміністрування перевезень громадян в населених пунктах. Звідси й проїзд у Європі не з самих дешевих (починається з 12-15 гривень) й вимірюється не стільки відстанню, скільки часом, який пасажир проведе у салоні громадського транспорту та кількістю пересадок. Так, наприклад, вартість проїзду у Празі з пересадками, по маршрутах та з одного виду на інший (метро-автобус-трамвай) складе 1 євро за 90 хвилин.

Саме за таку ціну пасажир уникає штовханини, а також - отримує не тільки вчасне й комфортне переміщення населеним пунктом, але й гарантію власної безпеки. Адже його поїздка, як й багаж - застраховані не тільки від нещасних випадків на транспорті але й через втрату/псування ручної поклажі...

Щодо плати за проїзд, то кожен пасажир, навіть пільговик, який їде безкоштовно - мусить мати проїзний квиток. Плата та контроль за пасажирами, які оплачують власний проїзд здійснюється за допомогою Інтернет-терміналів, які паралельно рахують не тільки пасажирів але й визначають кількість пільговиків та їх категорії у реальному часі! Більше того, у XXI сторіччі - заплатити за проїзд можна й СМСкою...

Натомість, чи наблизять виділені "23 мільйони гривень ужгородським перевізникам за пільговиків у 2017-му", нас до цивілізації? Питання - риторичне...

Підготував Ю.Ключівський, керівник IASEED
Ужгород, 3.12.2016