

Каждый год с наступлением холодов в Бишкеке происходит транспортный коллапс. Причиной этому становится целый ряд факторов: от нехватки машин до недостатка контроля водителей маршрутных такси.

---

### Кыргызча

В середине ноября, когда в Кыргызстане выпал первый снег, Мээрим Апасова как обычно после окончания рабочего дня пришла на остановку, чтобы уехать домой. Но была удивлена количеству людей, ждущих общественный транспорт.

«Людей было в несколько раз больше, чем обычно. Маршрутки проезжали редко, к тому же не останавливались, так как были переполнены. После 45-минутного ожидания начали замерзать ноги, пришлось сесть на попутное такси. На следующий день была такая же картина», — говорит она.

Движение транспорта сократилось в разы. Многие бишкекчане несколько часов не могли дождаться общественного транспорта. Некоторые добирались до дома с помощью услуг стихийных таксистов, так как все работающие службы такси были заняты.

Сегодня практически в каждом смартфоне есть приложение прогноза погоды, МЧС Кыргызстана регулярно рассылает смс-сообщения о предстоящих ливневых дождях или снеге, а синоптики стали редко ошибаться в своих прогнозах. Но каждый год в Бишкеке холода и снег приходят «неожиданно», и в городе происходит настоящий транспортный коллапс из-за дефицита транспорта.

У водителей замерзает топливо и не заводится машина, кого-то подводит неподготовленность к зиме, отсутствие своевременного технического осмотра, а кто-то просто решает не выходить на работу в холода.

Честно говоря, такое ощущение, что государство издевается над народом. Неужели нельзя пустить уже нормальный транспорт? На улице снег, народу уйма, а не ни троллейбусов, ни автобусов, ни маршруток. Скотство. [#бишкек](#)

— obiwan karameeal (@karameeal) [12 ноября 2018 г.](#)

Но на вопрос о том, сколько водителей маршрутных такси не вышли на линии в первые холода, замначальника городского управления транспорта **Нурлан Атыканов** дает неоднозначный ответ:

“У нас нет точной информации по этому вопросу. По нашим данным, вышли на линии все, только они буксовали из-за гололеда и снизили скорость. За счет этого и увеличился интервал между бусами. В морозы 5-минутное ожидание пассажирам кажется 45-минутным”.

## **Виноваты не мы**

В управлении транспорта мэрии столицы сообщают, что за каждым маршрутом закреплен диспетчер. Он записывает выполнение графика водителями маршрутных такси и следит, чтобы они строго соблюдали его.

«Диспетчер звонит нам в 6.30 утра, если мы в это время не на конечной», — говорит один из водителей маршрутного такси.

Но полномочий применять санкции к нарушителям у них нет. Все, что могут сделать диспетчеры – провести беседу и сообщить о нарушениях владельцу фирмы, которой принадлежит микроавтобус. Наказать водителя может только фирма-перевозчик. Но те принимать какие-либо меры не хотят.

В отличие от информации транспортного управления, водитель маршрутного такси сообщил, что когда в ноябре впервые выпал снег, на линии не вышли те водители, которые арендуют транспорт, так как хозяева микроавтобусов не выделили деньги на зимние шины. По его словам, владельцы транспорта не заинтересованы вкладывать деньги, так как привыкли только получать их от сдачи машин в аренду.

«Ежедневно водители платят хозяевам по тысяче сомов за авто, еще на тысячу сомов заливают топливо, а там уже как повезет: могут и заработать по-человечески, а могут и нет», — говорит водитель микроавтобуса.

Его слова подтвердил и **Григорий Николаиди**, председатель ассоциации фирм-перевозчиков “Альянс Бус”:

«Сами водители заинтересованы в своевременной замене шин — это все же безопасность. Но хозяева не всегда готовы приобретать их. Они, конечно, напрямую не отказывают, но часто искусственно затягивают процесс», — говорит он.



Фото: rus.azattyk.org

Ulan Asanallyev (RFE/RL)

## Разбор полетов

В Управлении городского транспорта сообщили, что сразу же после транспортного коллапса вице-мэр Бишкека Максим Ситников провел совещание с участием руководителей фирм-перевозчиков, председателей ассоциаций перевозчиков, руководством Управления городского транспорта, УОБДД ГУВД и отдела транспорта мэрии Бишкека.

Однако наказания за доставленные горожанам неудобства никто так и не понес.

К проблеме подключился и городской кенеш. Депутат БГК **Канат Музуралиев** в интервью CABAR.asia сообщил, что ответственность никто на себя не взял, так как это был первый инцидент в этом году. Он утверждает, что в случае повтора ситуации к сотрудникам транспортного управления мэрии будут применены жесткие меры, вплоть до увольнения.

Фирмы-перевозчики в свою очередь ссылаются на нехватку денег и всю вину перекладывают на муниципальный автопарк и троллейбусные парки города.



*Не дождавшись транспорта, люди идут пешком. Фото: ru.sputnik.kg*

## **Безответная ответственность**

Основанием для наказания водителей также могут стать заявления и жалобы граждан. Обратиться можно устно по номеру **185** (звонок бесплатный), а также письменно и через специальное приложение “Bishkek 312” ([Android/iOS](#)), разработанное мэрией. Если транспорт муниципальный, наказание отразится на заработной плате водителя, если частный — с водителем и фирмой-перевозчиком проведут разъяснительные работы.

По данным управления городского транспорта в среднем поступает 3-4 жалобы в день, а в холода поступило около 10-15 звонков с претензиями в адрес маршрутных такси. Но опять же полномочий наказывать их у муниципальных органов нет, а владельцы фирм жалуются на нехватку кадров, поэтому стараются не наказывать, чтобы не потерять водителей.

Оштрафовать водителя может управление обеспечения безопасности дорожного



движения (УОБДД) и Министерство транспорта. Последнее также вправе лишить лицензии.

Транспортное управление мэрии Бишкека может только отозвать маршрут в зависимости от тяжести нарушения, принимать другие меры оно не уполномочено. По словам Нурлана Атыканова, он уже писал письмо в Аппарат правительства с просьбой передать полномочия по применению санкций его управлению.

«При возникновении проблем с фирмами, контактируем с населением мы и “шишки” от руководства получаем тоже мы, — говорит Атыканов. — Но Минтранс не захотел делегировать свои полномочия, поэтому остается только требовать от фирм — перевозчиков, чтобы водители соблюдали регламент”



Пробка на площади Ала-Тоо. Фото: Sputnik / Алимджан Валиев

Министерство транспорта и дорог в свою очередь считает, что у транспортного управления и так достаточно полномочий.

«Составление расписания, графика работ, закрепление маршрутов и проведение конкурсов — все эти полномочия есть у Управления городского транспорта», — поясняет **Уланаалы Абдраимов**, начальник городского управления автомобильного, водного транспорта и весогабаритного контроля при Минтрансе.

По его словам, инспекторы ведомства ежедневно выезжают на конечные остановки и контролируют соблюдение транспортного законодательства водителями микроавтобусов.

За 10 месяцев этого года они составили 425 протоколов. Чаще всего штрафы применялись за нарушение трудового графика и отсутствие технического и медицинского осмотров.

Парадокс, но водителей штрафуют за выход на работу в выходной день, а за невыход в рабочий — нет. При этом Абдраимов отмечает, что транспортную проблему нельзя решить путем штрафов, нужно закупать общественный транспорт и поднимать тарифы за проезд.

С ним солидарен и Григорий Николаиди.

«Тариф за проезд не поднимался с весны 2012 года. В то время дизельное топливо стоило 30 сомов, а сегодня его цена поднялась до 47,5 сомов. Водители уезжают в соседние страны в целях достойного заработка», — сообщает он.

По его словам, фактически, сегодня на линии выходят 1800 маршрутных такси. Хотя по данным транспортного управления, их — 2200.

## Позиция муниципального транспорта

У муниципального транспорта проблемы такие же как и у частников. Водитель столичного троллейбуса сообщил, что из 14 троллейбусов, работающих на линии, четыре не вышли в первые холода. Им вовремя не выдали зимние шины. Но в троллейбусном управлении эту информацию опровергают.

«Всю резину мы начали закупать с июня месяца, готовились к зиме. Но у нас есть несколько молодых водителей, имеющих маленький стаж работы. В гололед мы не стали рисковать и выпускать их на линии. В день, когда выпал первый снег и в последующие несколько дней 115 из 135 машин вышли», — сообщил **Артур Омурзаков**, начальник троллейбусного управления мэрии.

По его словам, ситуация с нехваткой муниципального транспорта на линиях впредь не повторится — к следующему снегу молодые водители уже наберутся опыта и будут подготовлены к вождению троллейбусов в любую погоду.

По данным управления городского транспорта, Бишкеку нужно, чтобы ежедневно на рейс выезжали 150 троллейбусов и 800 автобусов средней и повышенной вместимости для того, чтобы заменить маршрутные такси. На данный момент в муниципальном автопарке насчитывается 135 троллейбусов и 100 автобусов.

Мэрия сообщает, что планирует закупить еще 60 автобусов на 382,5 млн. сомов и уже объявила тендер.

---

*Данный материал подготовлен в рамках проекта «Giving Voice, Driving Change — from the Borderland to the Steppes Project», реализуемого при финансовой поддержке Министерства иностранных дел Норвегии. Мнения, озвученные в статье, не отражают позицию редакции или донора.*