

# Когда-то водители этих машин считались элитой шоферской братии КУДА УЕХАЛ АВТОБУС?



ФОТО АМИТРИЯ РУЖАЛЕВА

**МНОГИЕ ГОДЫ** городской автобус был фактически таким же серьезным видом общественного транспорта, как трамвай.

Но пришла на смену плановой рыночная экономика, из Минтранс автобус перешел под муниципальное крыло, и стали они медленно, но неуклонно исчезать с городских магистралей. Некоторые «старички» еще пыхтят-дымят, периодически появляясь на традиционных маршрутах. Но у многих пассажиров уже давно нет былой уверенности, что долгожданный автобус появится.

Свято место пусто не бывает. Образовавшуюся нишу тут же заполнили шустрые маршрутки-«ГАЗели», автобусы небольшой вместимости частных перевозчиков под привычными маршрутными трафаретами с грустно-лаконичной надписью: «Без льгот». И надо отдать должное новым перевозчикам, они быстро приучили пассажиров именно своей обязательностью и всездущностью – только плати. И напротив, ставший нерасторопным городской автобус потерял клиентов: они просто не стали его ждать. Нередко на том же проспекте Ленина и наблюдаешь кавалькаду заполненных маршруток под различными номерами и редко появляющуюся полупустую «лиазовскую» развалюху, которая, конечно же, никакой прибыли в ПАТП не привезет, поскольку только бензина на сотню километров сжигает на тысячу рублей.

Тем не менее городской автобус остается востребованным. Особенно для пассажиров, которые своим трудом и ратной службой получили социальную льготу пользоваться общественным транспортом бесплатно. Так куда делся городской автобус?

Первое, что приходит в голову, – отсутствие необходимого парка машин из-за их изношенности и финансовой неспособности предприятия приобрести новые. Но оказывается, это совершенно не так. Автобусы есть, в скором времени в Магнитогорск должно поступить 88 машин, из которых 75 – большого класса и «гармошки» для городских маршрутов. Из миллиарда рублей, выделенных губернатором на развитие автобусного хозяйства области, Магнитогорску досталось 200 миллионов. Но беда в том, что и на имеющиеся автобусы не хватает водителей, а камнем преткновения служит недостаточная зарплата и довольно высокая в этом смысле конкуренция со стороны тех же частных перевозчиков,

которые, в отличие от муниципалов, не связаны строгими рамками тарифной сетки и всегда готовы платить водителям «чуть-чуть» побольше. А часто и не «чуть-чуть». К тому же, у частных не так строго с трудовой дисциплиной, контролем со стороны работодателя – то есть, кругом «слаще» и «комфортнее». Это не в ПАТП, где нередко приходится вставать в четыре-пять утра, проходить медицинский контроль, «гестировать» машину перед строгим механиком, получать взбучку за пятиминутное опоздание и отклонение от графика движения. Кстати, дефицит водительских кадров испытывают практически все предприятия, где есть автоперевозки. И стоит ли удивляться острой нехватке водителей категории «D», которым разрешены перевозки пассажиров, если их только на маршрутных «ГАЗелях» работает около тысячи, а обучение новых сократилось до минимума?

Некогда, в «советские» времена водители автобусов считались элитой шоферской братии. Довольно высокой, можно сказать, престижной была и зарплата – как говорили, «на втором месте после сталеваров». Сегодня средняя зарплата водительского состава в ПАТП 12,8 тысячи рублей, которая зависит и от стажа, и от классности, и от вместимости автобуса. Понятно, что кое-кому приходится довольствоваться зарплатой и вдвое ниже. Назначенный директором предприятия год назад Андрей Михайлов начал с того, что два месяца добывался в коридорах городской власти увеличения коэффициента к тарифной сетке с «единички» до 1,3. И добился. А в сентябре «помели по сусекам» и нашли возможность хоть ненамного поднять зарплату водительскому составу. Хотя директора-новичка, недавнего подполковника Российской Армии, повсеместно страшали, что он тем самым разрушит всю экономику. Не разрушил. Хотя прибавка получилась и небольшая, даже не «полумерная», но люди стали глядеть веселее. Удалось и без «губернаторских» миллионов приобрести несколько новых автобусов. Не только свели концы с концами, но и заплатили 30 миллионов рублей налогов в бюджет и внебюджетные фонды.

Практически во всем мире городской общественный транспорт – дотационный. В былые времена наши автобусники получали более 60 миллионов «тех» рублей государственной дотации. Сейчас не то что дотацию, хоть что-то из городской казны, как говорится, «для поддер-

жки штанов», у Андрея Михайлова просить язык не поворачивается. Знает, что в бюджете все расплано до рубля. А у кого проблем нет? В здравоохранении, где больные лежат в коридорах? В школах, где не на что установить пожарную сигнализацию? Куда ни кинь, всюду клин. А откуда прибыль, спрашивается? Вот и вынуждены практически «за так» возить федеральных и областных льготников – Челябинская область, как известно, в числе немногих проигнорировавшая пресловутый федеральный закон № 122 о монетизации льгот. Мне привел такой пример из «садовских» автобусных перевозок: в битком набитом сочлененном «Икарусе» из более чем сотни пассажиров кондуктор билетила только восьмерых – у остальных ветеранские и пенсионерские «корочки». Кстати, так и планируется: план на рейс по «садовскому» маршруту – 60 рублей. Добавлю, что установленная стоимость проезда на 4 рубля 30 копеек ниже себестоимости перевозки одного пассажира. Плюс «зайцы», федеральные и региональные льготы. И только за городских пенсионеров, пользующихся социальными картами, предприятие получает деньги сполна.

Муниципальный автобус – социально значимый вид транспорта, у которого две трети просто невыгодных маршрутов – с большим «плечом», низкой наполняемостью, большим количеством льготников, – на которые частных перевозчиков палкой не загонишь и никакими коврижками не соблазнишь. Поскольку у них главная и основная цель – прибыль. К сведению: вопреки расхожему мнению, автобусы с табличками «Без льгот» никакого отношения к ПАТП не имеют. ПАТП выпускает на линию несколько автобусов малой вместимости с обозначением «Экспресс» и стоимостью проезда 10 рублей. Но пассажиры, имеющие льготы, ими пользуются, как и в обычных автобусах. Хотя, признаюсь, некоторые кондукторы этому активно сопротивляются.

По многочисленным сообщениям в СМИ, в ряде городов частных перевозчиков отлучили от основных городских магистралей – и для обеспечения их пропускной способности, безопасности движения, и, подзреваю, для дачи «зеленой улицы» более вместительному общественному транспорту, что, естественно, поддерживает его и экономически. Возможно ли такое в Магнитогорске? Наверное, в ближайшее время – нет. И муниципальный автобус пока к этому не готов, и

так называемый малый и средний бизнес, чуть что, истериками исходит, что его губят на корню, а то и во все тяжкие пускается. К примеру, многие авиапассажиры жалуются, что практически не ходит автобус в аэропорт – только в утренние и дневные часы, всего, кажется, три-четыре рейса. Словом, возят только работников авиапредприятия да жителей Красной Башкирии. А к самолету можно добраться только на такси за 300 рублей. Прилетел же ночным рейсом, если на машине никто не встречает, выкладывая частнику до 700 рублей.

Тем не менее автобусники смотрят в будущее с оптимизмом. Главным образом потому, что и в городе, и в области стали больше обращать внимания на проблемы городского автобуса, а они, проблемы, общие для всех городов. Причем, чем больше город, тем серьезнее проблемы. И дело не в «губернаторском миллиарде» – соответствующая программа развития транспорта рассматривается на областном правительственном уровне, работает трехсторонняя комиссия с участием членов правительства области, профсоюзных лидеров и директоров транспортных предприятий. Магнитогорское ПАТП, работающее в столь сложных условиях, тем не менее, остается на плаву.

Хочется надеяться, что и на городских маршрутах присутствие муниципального автобуса будет все заметнее. На предприятии всерьез занялись экономикой. Впервые за всю его историю введена должность заместителя директора по экономике и финансам. По образному выражению Андрея Михайлова, прежде чем спускать колесо, тридцать раз его ошупают: не согнется ли оно еще. Для сохранения маршрутной сети начали договариваться с частными перевозчиками на автобусах, заключать с ними договора на обслуживание маршрутов с диспетчерским сопровождением. По договорам с ПАТП стали работать частные перевозчики – по медицинскому сопровождению, диспетчеризации, техническому обслуживанию на маршрутах ПАТП. И, конечно, особенно большая надежда на грядущее обновление автобусного парка: «свежие», не изношенные машины намного экономичнее в эксплуатации, обслуживании, ремонте. Значит, должны появиться дополнительные средства и на зарплату. Наверняка появятся в ПАТП «дефицитные» водители, для которых, кроме зарплат, будут довольно привлекательны и новые машины.

ЮРИЙ БАЛАБАНОВ.

## ЮБИЛЕЙ «Ночная» МИЛИЦИЯ



**ИМЕННО ТАК** называют службу вневедомственной охраны, которая на днях отпечала свои юбилейные 55 лет.

По этому случаю на пресс-конференции три руководителя районных охранных подразделений знакомили журналистов с особенностями своей работы. Орджоникидзевский район представлял Андрей Емельянов, Ленинский – Тимофей Ярцев, о деятельности Правобережного отдела рассказал Игорь Инюшев.

Вневедомственную охрану и сами сотрудники, и народ называют кратко – «ночная» милиция. Почему? Ведь в случае ЧП каждое милицееское подразделение переходит на круглосуточное несение службы. Разница в том, что для вневедомственной охраны такой график не исключение, а норма. На темных улицах чаще всего встречаешь экипаж «ночной» милиции. Он первым прибывает на место происшествия в случае срабатывания кнопки экстренного вызова, которыми оснащены большинство остановочных комплексов. С начала года сотрудникам подразделения удалось пресечь и раскрыть около 900 преступлений. Основной фактор успеха – оперативность. Дежурный экипаж прибывает на место происшествия в течение 5–10 минут с учетом автомобильных пробок даже в час пик.

Название службы – вневедомственная – уходит в историю, точнее, в 1952 год. До этого времени каждое из бесчисленных предприятий и учреждений страны Советов имело свою охрану. Чаще на ночном посту стоял замшелый дед с берданкой, ни рублем не отвечающий за сохранность ценностей. Для надежной охраны собственности, принадлежащей различным ведомствам, была создана единая структура, которая входит в состав МВД. В социалистическом государстве вневедомственная была монополистом. Экономическая свобода постперестроечной России породила конкурентов – ЧОПы – частные охранные предприятия. Есть собственная охрана у Газпрома, железнодорожного ведомства, подозрительно смотрят на покупателя плечистые парни в каждом супермаркете. Однако сами сотрудники вневедомственной охраны конкурентами частных не считают в силу законодательной ограниченности их прав. Сотрудники ЧОПов не вправе задерживать и обыскивать даже «магазинных» воришек – закон запрещает. Применить оружие могут лишь в случае самообороны, да и то, если окажется на прямой линии огня. Не выдерживает сравнения и техническая оснащенность ЧОПов, которые экономят на дорогом оборудовании.

Особые требования предъявляют к кандидатам на работу в охранный персонал МВД: юридическая грамотность, подтвержденная дипломом вуза, здоровье, хорошая физическая подготовка. Но главное все же – моральные качества: человек должен быть честным. «Мы ближе друзей и родных, – подчеркнул Игорь Инюшев, – нам люди ключи от квартир доверяют».