

ОТСТАВКА

Сергей Шойгу вместо Сердюкова

Президент России Владимир Путин отправил в отставку министра обороны Анатолия Сердюкова.

Новым главой оборонного ведомства назначен Сергей Шойгу, до сегодняшнего дня работавший губернатором Московской области.

Таким образом, новым министром обороны вновь стал человек, имеющий воинское звание – Шойгу носит звание генерала армии, в то время как Сердюков был гражданским министром.

«Учитывая обстановку, которая сложилась вокруг министерства обороны, для того, чтобы создать условия для объективного расследования всех вопросов, мной принято решение освободить министра обороны Сердюкова от занимаемой должности», – заявил Путин.



ОБЪЕДИНЕНИЕ

У ПРОМАССа новый устав

Состоялось внеочередное общее собрание Челябинского регионального общественного объединения работодателей «ПРОМАСС». Избрали новый состав правления и приняли новую редакцию устава организации.

Как сообщил первый вице-президент ПРОМАССа Константин Захаров, в устав внесены, преимущественно, технические изменения. Существенно упрощена процедура созыва заседаний правления и голосования, которое теперь может быть проведено заочным, опросным путем. Решение об исключении из членов организации принимается простым большинством голосов членов правления, величина ежегодных членских взносов также устанавливается решением правления.

Сроком на пять лет участники ПРОМАССа избрали 29 членов правления организации. В состав правления некоммерческой организации вошли заместители губернатора Челябинской области Сергей Комяков, Юрий Клепов и Иван Феклин, депутаты Законодательного собрания региона Юрий Карликанов и Константин Захаров, президент Союза промышленников и предпринимателей, председатель совета директоров Магнитогорского металлургического комбината Виктор Рашинов, руководители ООО «Русский базальт» Алексей Удванов и Валерий Панов, ректор ЮУрГУ Александр Шестаков, руководители банков, промышленных предприятий и компаний региона.

По словам президента объединения «ПРОМАСС» Марка Болдова, созданная 15 лет назад общественная организация стала бизнес-площадкой, где могут объединиться все предприниматели региона, независимо от федеральной принадлежности, в интересах развития Челябинской области и повышения качества жизни южноуральцев. Одной из своих главных задач в качестве нового президента ПРОМАССа Марк Болдов назвал защиту и лоббирование интересов регионального бизнеса. «Предприниматели региона являются активными инвесторами в экономику области, обеспечивают жизнедеятельность региона, и их интересы должны быть защищены наравне с внешними инвесторами», – подчеркнул он.

АВТОГРАЖДАНКА

Авария без гайшника

Минфин России подготовил новые правила автогражданки. В Москве и Подмосковье, а также Санкт-Петербурге и Ленобласти стартует эксперимент. При аварии, если в ней нет пострадавших, водители не будут вызывать гайшников, документы о ДТП они оформят сами. Об этом первый зампреда правительства Игорь Шувалов рассказал в эфире телеканала «Россия».

Строго говоря, на мелкие ДТП и сейчас вызывать полицию не надо. Водители сами заполняют синий бланк «Извещение о ДТП» и разъезжаются. Условия простые: в аварии пострадали не больше двух машин; никто из людей не пострадал; ущерб не превысил 25 тысяч рублей; водители не спорят о том, кто виноват.

Но вот какая петрушка получается: разъезжаться без гайшников мы боимся, даже если после столкновения лишь пара царапин на бампере. А вдруг страховщики откажутся выплачивать деньги? Ведь они пуше налоговых проверок боятся страховых мошенничеств. Им все кажется, что два владельца договорятся, инсценируют аварию и выудят у страховой компании хоть сколько-то денег. Вот поэтому, как говорит глава Российского союза автостраховщиков Павел Бунин, только в четырех процентах случаев ДТП на место аварии не выезжает полиция.

Теперь предлагают еще больше упростить порядок. Разъезжаться самим можно будет при следующих условиях: в аварию попали только две машины; никто из людей не пострадал; ущерб не ограничен. Точнее, вплоть до 400 тысяч – таким хотят сделать максимум выплат по ОСАГО.

– Есть запись аварии с видеорегистратора с указанием местоположения по навигации GPS или ГЛОНАСС.

Вот последний пункт и вызывает больше всего вопросов. Страховщики не сдают: им нужны гарантии. Если не справка из ГИБДД, значит, показания умного прибора. Тут уже съемкой с телефона не обойдешься. Нужен видеорегистратор с датчиком удара (акселерометром), обязательно включающим камеру во время столкновения. И встроенным навигатором, который точно зафиксирует место столкновения на карте. Таких видеорегистраторов в продаже полно, но стоят они от семи тысяч рублей. Придется вооружаться ими – поправки в закон об ОСАГО могут вступить в силу уже со следующего года. Если эксперимент будет иметь успех, планируется распространить опыт на всю страну.

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ ПО ПРОТИВОДЕЙСТВИЮ МОШЕННИЧЕСТВУ

Телефон: 24-30-30
E-mail: 24-30-30@mmk.ru
455000, г. Магнитогорск, ул. Кирова, 93
Абонентский ящик 000

ИЗ ПЕРВЫХ УСТ | Как бы ни было трудно, рельсы в Магнитогорске разбирать не будут

Шорох листьев из трамвая не слышен



ФОТО: АНДРЕЙ СЕРЕБРЯКОВ

ДМИТРИЙ СКЛЯРОВ

На прошлой неделе магнитогорцев ознакомили с новым расписанием движения автобусов и трамваев.

Информация появилась в местных газетах, на сайтах городской администрации и муниципального предприятия «Магторгтранс». Его директор Александр Виноградов после доклада на заседании городского Собрания стал гостем программы «События недели» телекомпании «ТВ-ИН», где продолжил разъяснять суть нововведений. Наиболее интересные выдержки из ответов на вопросы, прозвучавшие в эфире и заданные после него корреспондентом «ММ», предлагаем вашему вниманию.

Доживем до весны

– Представленный график будет действовать до начала садовых перевозок. Весной предстоит снять с городских маршрутов шестнадцать автобусов, и это потребует корректировок. Чего-то принципиально нового не появилось, кроме букв А и Б на четырех маршрутах. Схема создана под те пассажиропотоки, что были раньше, и предложена после консультаций с профкомом комбината. Да, у нас есть проблемы, но расписание реалистично и составлено с учетом кадровых и технических возможностей Магторгтранса. В целом оно и раньше выполнялось. Из полутора тысяч ежедневных рейсов срывалось не более десяти – в основном из-за дорожных аварий, которые останавливали трамвайное движение.

Пятиминутное ожидание

– Хотим, чтобы была предсказуемость в работе общественного транспорта, а пассажиры знали, когда и на чем они могут уехать. Если обратили внимание, все маршруты разделены на специальные и регулярные. Специальные предназначены для доставки работников на градообразующее предприятие. Регулярные – те, которые выполняют вне зависимости от времени суток и охватывают всю территорию города. Для примера возьмем проспект Маркса. С улиц Тевосяна, Зеленой Лог и Коробова идут три маршрута трамвая, каждые

пять минут от Труда до вокзала следует вагон. И по автобусам – то же самое. В течение ноября таблички с расписанием появятся на всех остановках. Хотим до морозов приучить пассажиров к тому, что им не придется мерзнуть в ожидании.

Спасение от пробок

– Скорость и малый интервал в межпиковое время – преимущество маршруток, но тут есть и обратная сторона медали. Хаотичное движение без четкого расписания ведет к неудобству для других участников движения – автобусов, трамваев и автомобилей. Еще один минус – после вечернего часа пик «ГАЗелей» часто не дождешься. В связи с этим многие горожане сами садятся за руль. Основная проблема – с маршрутки сложно пересадить на трамвай с автобусом, и с личного автомобиля. Между тем, единственное спасение от пробок – в общественном транспорте. Но он должен быть безопасным, удовлетворять требованиям комфорта и скорости. Если бы от Зеленого Лога теплые трамваи довозил до вокзала за 25 минут, многие бы им пользовались.

Системный подход

– Мы еще не дошли до крайности и часами не простаиваем в пробках. Возможно, поэтому остроту проблемы пока не ощущаем. А ведь от нее в личном или служебном автомобиле не спрячешься. Надо понимать, что в транспортной сфере не должно быть точечных решений, которые разрозно все исправят. Системным должен быть подход. Нет сейчас представления, каким мы видим город через десять лет – сколько машин, людей, общественного транспорта в нем будет. Необходимы математические модели движения, и тогда станет ясно, оправдана реконструкция перекрестков или нет? Может, выгоднее рельсы размещать не посередине улицы, а с краю. В нашем городе есть генеральная схема очистки, где расписано, сколько и откуда долж-

но быть вывезено мусора, жидких бытовых отходов, как проводить механизированную уборку дорог. Если бы ее выполняли, было бы чисто. В сфере транспорта ничего такого нет. К сожалению, процесс вывоза мусора более регламентирован, чем перевозка людей.

Силой не поможешь

– У нас любят крайности. Одни предлагают закатать трамвайные пути и оставить одни маршрутки. Но есть негативный казахстанский опыт, когда с рынка были выжаты добросовестные перевозчики, работающие по расписанию, в том числе в невыгодное для частных вечернее время. И рынок сжался до того, что только самые незащищенные категории населения стали ездить на общественном транспорте. Ситуация на дорогах ухудшилась в разы. Другая крайность – убрать «ГАЗели» и оставить общественный транспорт. Но в этом случае пассажиры нас проклянут. Неправильно считать, что мы стремимся силой запихнуть всех в автобус или трамвай. Для каждого направления должен быть свой вид транспорта. Трамвай эффективен только тогда, когда пассажиропоток превышает тысячу человек в час. Там, где этого нет, нужен транспорт меньшей вместимости. Время все расставит по местам. И Америка в двадцатые-тридцатые годы, и Европа в послевоенные проходили через бум маршрутных такси, а сейчас там популярны автобусы и трамваи.

Очевидное неравенство

– Если речь идет о конкуренции, то она должна быть справедливой. Сейчас на «ГАЗелях» работают полторы-две тысячи человек. Предположим, что у них средняя зарплата – 20 тысяч, но она ведь «серая». В месяц получается примерно 30 миллионов, в год – 360. С этой суммы только подоходного и социального налогов не уплачено миллионов 150. Нам никаких поблажек нет, платим по полной. Какое тут равенство возможностей? Опять же, частники

ездят по дорогам, которые город построил и содержит. А Магторгтранс сам занимается обслуживанием и очисткой путей, ремонтом контактной сети. Шестнадцать подстанций, 180 километров пути – поддержание огромного хозяйства обходится недешево. Лишимся всего этого – заново не создадим.

Первые в России

– Как бы ни было трудно, сохраняем льготы для школьников, студентов и пенсионеров. Мало в каких городах так заботятся об учащихся. И нигде еще не реализуется проект о бесплатной пересадке в течение часа. При наличии проездного это очень удобно для пассажиров, позволяет им экономить время и деньги. Первые дни работы по новому графику показали, что есть небольшая прирост выручки, и это радует. Популярности у муниципального транспорта прибавится, если он будет иметь приоритет перед другими участниками движения. Настаиваем на том, чтобы на круговом движении он был у трамвая. И на обычных перекрестках надо сделать так, чтобы им не препятствовали, как это часто бывает. Как руководитель транспортного предприятия, не в восторге от замощения путей. Простаивание на них очень замедляет скорость.

Стратегический транспорт

– Надеемся, федеральный закон, регулирующий рынок пассажирских перевозок, Госдума все-таки примет. Радует, что по инициативе председателя городского Собрания Морозова и председателей постоянных комиссий – Дремова, Виера, Короля и Еремина – состоялся разговор о будущем общественного транспорта. Есть уверенность, что наш город, как ряд других, не станет разбирать рельсы и разрушать стратегическую сферу городского хозяйства. Да, наши трамваи не ездят бесшумно, и не слышен шелест пролетающих за вагонным окном листьев. Изношенность трамвайного парка составляет восемьдесят процентов. Приобретать новые вагоны пока мы не в состоянии. Но если остановим падение пассажиропотока, можно будет думать о развитии ☺



ФОТО: ЕВГЕНИЙ РУМАШЕВ