

Происшествие

## ДТП с садоводами

Серьёзная авария с участием рейсового автобуса произошла вчера на шоссе Дачное.



Окончание. Начало на стр. 1

Предполагаемый виновник аварии, 42-летний водитель «Рено», погиб на месте. Автобус от сильного удара выбросило в кювет. Жертв среди пассажиров нет, но пять человек получили травмы различной степени тяжести и на автомобилях скорой помощи госпитализированы в больницы города.

Движение по шоссе Дачному было парализовано, выставленные посты сотрудников ДПС отправляли проезжающие автомобили в объезд. Понадобилось больше двух часов, чтобы вытянуть автобус из кювета. Удар был настолько сильным, что у транспорта разбило переднюю часть со стороны водителя, оказалась заклинена рулевая колонка так, что передвигаться самостоятельно машина не могла – понадобился эвакуатор.

Не в лучшем состоянии был и сам водитель автобуса. Прикуривая одну сигарету за другой, Владимир Медведюк признался, что за 48 лет общего стажа вождения и 16 лет работы в Маггортрансе аварий у него не было: всегда ездил аккуратно. И не ожидал, что однажды случится такая ситуация, когда не будет даже времени среагировать на манёвр подрезавшей автобус легковушки.

По словам сотрудников ГИБДД, работавших на месте аварии, хотя картина на первый взгляд ясна, окончательные выводы по факту ДТП можно будет сделать после проведённого расследования.

Ольга Балабанова



Народный контроль

## Деньги есть – нужна идея

В администрации прошло заседание участников проекта «Я планирую бюджет».

Напомним, акция стартовала в начале апреля и вызвала большой отклик среди горожан. Месяц назад путем открытой жеребьевки была создана инициативная группа в составе 15 человек. Еще десять магнитогорцев пополнили резерв.

Перед участниками собрания выступила начальник управления финансов администрации города Светлана Расчётова. Она подробно и максимально доступно рассказала о процессе формирования и направлении расходов бюджета Магнитогорска. Затем выбрали председателя группы. По результатам открытого голосования им стал директор физкультурно-оздоровительного комплекса «Умка» Сергей Шеметов. Заместителем председателя назван кандидат технических наук, бухгалтер-ревизор фонда медицинского страхования Герман Уваровский, а секретарем – мать шестерых детей, председатель городского родительского совета по школам и детским садам Светлана Ананьева.

В рамках проекта инициативной группе предстоит выбрать лучшую идею, на реализацию которой администрация выделила один миллион 300 тысяч рублей. Светлана Расчётова напомнила, что выбор должен соответствовать нормам законодательства и быть социально значимым для Магнитки.

Транспорт



Дмитрий Рухмалёв

## О вагонокилометрах и пассажиропотоке

Выполнима ли задача сделать Маггортранс безубыточным?

На малом аппаратном совещании у главы города с докладом о финансово-хозяйственной деятельности муниципального предприятия «Маггортранс» выступил его директор Егор Тимофеев.

По словам Егора Анатольевича, ежегодно пассажиропоток в Магнитогорске составляет порядка 86 млн. человек. Из них от 25 до 30 процентов пользуются электротранспортом.

Как оптимизировать расходы и повышать доходность трамвайного хозяйства? Особенность его в том, что приходится немало тратиться на обслуживание и ремонт инфраструктуры – трамвайных путей и контактной сети. Комплекс энергосберегающих мероприятий даёт экономию, но она «съедается» ростом тарифов на электроэнергию и отопление. Неиспользуемые здания законсервированы. Это позволяет сэкономить на коммунальных платежах, являющихся одной из самых серьёзных статей расходов.

А ещё в числе основных статей расхода – затраты на силовую электроэнергию, ремонты, отчисления во внебюджетный фонд и на оплату труда. Надо отметить, расходы на оплату труда персонала выросли после того, как предприятие столкнулось с острым дефицитом водителей, не желающих работать за 14 тысяч в месяц.

Теперь, когда штат укомплектован, появилась возможность расцепить двухвагонные поезда и увеличить число курсирующих по городу трамваев до 934 – таким оно было в 2002 году, во времена, когда автомагистрали города ещё не заполнили маршрутки.

Чтобы стать безубыточным предприятием, Маггортрансу необходимо увеличить пассажиропоток. Магнитогорцы стали больше ездить

на трамваях, когда увидели на остановках не таблицы с интервалами движения, а полноценное расписание. Увеличилось количество рейсов также способствовало комфортности передвижения. В 2015 году перевозка пассажиров составила 21,9 миллиона поездок. Но в январе после повышения тарифа с 15 до 20 рублей многие из тех, кто предпочитал трамвай из-за экономии, пересели в более быстрые маршрутки. Кроме того, не стало социальных проездных с неограниченным количеством поездок – отныне оно лимитируется.

По статистике прошлых лет, мероприятия по повышению тарифов, помимо увеличения доходов, приводят к сокращению пассажиропотока на 40–43 процента, – подчеркнул Егор Тимофеев. – При первоначальном расчёте на 2016 год количество поездок, с учётом оттока пассажиров из-за увеличения тарифов, составило 16 миллионов в год.

И всё же Маггортранс планомерно работает над привлечением пассажиров. С увеличившейся предсказуемостью и регулярностью рейсов всё больше магнитогорцев предпочитают маршруткам более комфортные трамваи, где можно перевозить габаритные грузы – это актуально и для мам с колясками, и для садоводов с саженцами.

Динамика пассажироперевозок уже по итогам мая приблизилась к уровню, необходимому для перевозки 20,3 миллиона человек. Однако администрацией города поставлена задача: обеспечить перевозку на уровне не ниже 22 миллионов, – сказал директор Маггортранса. И выразил надежду, что ужесточившаяся борьба администрации с нелегальными маршрутками будет тому содействовать.

Но Виталий Бахметьев достаточно жёстко парировал:

– Конкурентоспособность предприятия должна строиться не на уменьшении числа маршруток на городских улицах, а на выборе горожан

О прибыльности предприятия речь не шла – убытки в несколько миллионов в год давно стали нормой. И это не удивительно – общественный транспорт во всём мире является дотируемой сферой. Маггортранс обслуживает магнитогорцев и гостей города по тарифу, который, даже после повышения, почти на треть ниже себестоимости перевозки одного пассажира. И всё же целенаправленная работа по выводу предприятия на безубыточный уровень ведётся. Один из ключевых факторов – снижение себестоимости пассажироперевозок.

В январе 2016 года предприятию поставлена задача о снижении себестоимости перевозки одного пассажира до уровня 28 рублей 78 копеек. В январе, ввиду плохих погодных условий, высокого уровня расходов и уменьшения количества пассажиров, этот показатель значительно превышал плановый. Но уже в апреле удалось снизить себестоимость до 28 рублей 31 копейки на пассажира, – доложил на аппаратном совещании Егор Тимофеев. И оптимистично подытожил:

По итогам работы предприятия за первый квартал текущего года наблюдается отличие плановых и фактических показателей, как по выручке, так и по расходам. Но мероприятия, проводимые как непосредственно предприятием, так и совместно с администрацией города, к концу года дадут возможность вывести работу предприятия на безубыточный уровень.

Не исключено, что при поставленной Маггортрансу задаче в нынешних экономических реалиях дальнейшего роста тарифов не избежать.

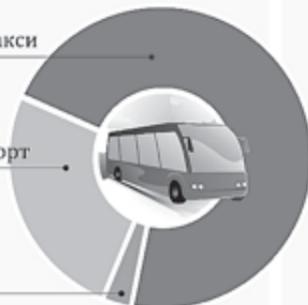
Елена Лещинская

### Распределение пассажиропотока по видам транспорта

71 %  
61 млн. чел.  
Маршрутные такси

26 %  
22,3 млн. чел.  
Электротранспорт

3 %  
2,4 млн. чел.  
Автобус



### Динамика увеличения поездок в 2016 году

Январь	744
Февраль	756
Март	786
Апрель	818
Май	840
Июнь	881
Июль	901
Август	917
Сентябрь	934
Октябрь	934
Ноябрь	934
Декабрь	934