

Крутой маршрут

Общественному пассажирскому транспорту всё труднее конкурировать с частником

Тот "круглый стол", прошедший в конце прошлого года в редакции "Орловской правды", получился непривычно "горячим". Еще бы! Ведь в центре внимания его участников оказались острейшие, социально значимые проблемы сохранения общественного пассажирского транспорта, организации системы качественных, и главное — безопасных, перевозок. Разумеется, не осталась в стороне и актуальная тема резко обострившейся в последнее время конкуренции на привлекательном рынке пассажирских перевозок. Старение подвижного состава, регулярный рост стоимости горюче-смазочных материалов, запчастей, электроэнергии на фоне жестко регламентируемых тарифов, сравнительно низкий уровень зарплат... да, крутой получается маршрут у общественного пассажирского транспорта.

— Действительно, — соглашается начальник областного управления транспортом М.В. Кореньков, — этот самый массовый и самый доступный вид пассажирских перевозок переживает в последние годы серьезные трудности. Но это повод не унывать, а, напротив, действовать еще активнее. Ведь от слаженной работы автобусов, троллейбусов, трамваев зависит не только настроение тысяч и тысяч людей, возможность вовремя попасть на работу, учебу или свидание, но по большому счету и оценка власти на местах.

Правда, еще совсем недавно, по словам Михаила Васильевича, ситуация складывалась куда тревожнее. Отсутствие взвешенной, заинтересованной государственной политики в сфере пассажирского транспорта вообще могло привести к дестабилизации его работы — с соответствующим "набором" негативных социально-экономических последствий. Государственные автотранспортные предприятия, выполняющие основную объем социально значимых перевозок, находились в состоянии глубокого кризиса. Требовалась безотлагательная реорганизация их деятельности.

— Поддержанное губернатором области Егором Семеновичем Строевым реформирование автотранспортного комплекса в 2004 году позволило уйти от неминуемого развала системы общественных пассажирских перевозок, — считает М.В. Кореньков. — Скопившиеся многомиллион-

ные долги, в первую очередь по налогам, напрямую вели к продаже предприятий общего пользования. И такие попытки со стороны судебных исполнителей предпринимались тогда не раз. А недостатка в желающих завладеть государственной собственностью, в том числе землей под этими предприятиями, не наблюдалось.



родных и междугородных ЛИАЗов.

Сегодня в области действуют три основных общественных перевозчика — Пассажирская транспортная компания, автобусы которой обслуживают все пассажирские маршруты в области, и два муниципальных предприятия в областном центре — МУ ПАТП-1 и МУП "Трамвайно-троллейбусное предприятие". Такая система организации перевозок позволила сохранить автотранспортный потенциал в условиях предоставления массовых льгот на проезд, а также после вступления в силу Федерального закона № 122 по переходу на монетизацию льгот. Постановлением коллегии администрации области № 82 от 19 мая 2005 года "О введении единого социального проездного билета для льготных категорий жителей Орловской области" полностью урегулировано все проблемные вопросы, которые возникали в начале года.

Как известно, вместо натуральных льгот все льготные категории граждан, включенные в федеральный и региональный регистры, а также пенсионеры по выслуге лет, граждане, получающие пенсию по потере кормильца, поэтому все имеющиеся ранее натуральные льготы на проезд сохранены в полном объеме. В настоящее время ежемесячно почти 25 тысяч льготников регионального и федерального уровня приобретают социальные проездные, кроме этого их получают около 19 тысяч пенсионеров по возрасту. Кстати, в дачный сезон, с 30 апреля по 31 октября, проезд по единому соци-

альному проездному билетам разрешен и на всех рейсах дачных маршрутов. Этим правом ежемесячно пользуются до 7,5 тысячи горожан. А с 30 апреля по 10 мая этого года в соответствии с решением коллегии администрации области проезд пассажиров на всех

дачных автобусных пригородных маршрутах, а также железнодорожном пригородном транспорте был бесплатным. По данным М.В. Коренькова, за первое полугодие 2005 года для обеспечения равной доступности транспортных услуг в нашу область из федерального бюджета было направлено почти 65 млн. рублей. "Надеюсь, — говорит Михаил Васильевич, — правительство выполнит свои обещания и во втором полугодии".

За три последних года в области отложено восстановление подвижного состава. Капитально отремонтировано более 150 машин. За счет бюджетного кредита, выделенного в 2002 году, и использования возвратных средств за приобретенные автобусы приобретено 180 новых.

Трудно переоценить решение администрации области направить транспортным предприятиям практически все средства трехгодичного долга федерального бюджета по инвалидам. 120 млн. рублей было выделено на поддержку автомобильного, электрического и железнодорожного транспорта. Без такой поддержки невозможно было бы на 13% увеличить объемы по пассажирообороту в первом полугодии 2005 г. по сравнению с аналогичным периодом 2004-го, на 22,9% увеличить размер доходной ставки, на 26,6% — количество задействованного подвиж-

ничным было не погашение налогов, а желание некоторых коммерческих структур заполнить обширную территорию ПАТП-3. Это не случилось только благодаря вмешательству первого заместителя губернатора области В.А. Кочуева и заместителя губернатора Е.Н. Вельковского.

Конечно, резервы у орловских транспортных есть. Но не все можно решить за счет только своих резервов. Сегодня 25% пригородных внутрирайонных сельских маршрутов убыточны. Причина — приличные расстояния при низком пассажирооптоке. Казалось бы, логично с экономической точки зрения — взять и отказать от убыточной работы. Но ведь за этим стоят люди. И не их вина, что некоторые отдаленные населенные пункты сегодня так пу-

стынны, а кроме рейсового автобуса уехать в больницу, к родственникам или на базар не на чем. Согласно областному закону о пассажирских перевозках в этих случаях районные администрации должны оказывать поддержку транспортникам за счет оформления муниципальных заказов. Однако не везде это делается.

По-прежнему серьезной нерешенной проблемой остается и организация работы частных перевозчиков. Как говорил на "круглом столе" заместитель губернатора области Е.Н. Вельковский, "частники находятся в свободном

плавании". Они "носятся по городу, не ведая четких маршрутов, создавая аварийные ситуации... У многих нет лицензии на пассажирские перевозки". И если на пригородных и междугородных маршрутах — при работе через автовокзалы и автостанции — больших проблем не возникает, в областном центре, где на маршрутах сегодня "бегают" 450 частных автобусов, этот процесс практически неуправляем.

Центр Орла давно перегружен транспортом. Не соблюдаются графики движения, возникает масса аварийных ситуаций. Частник, влекомый желанием побыстрее "нарубить капусты", выбирает любой приглянувшийся ему маршрут. Выхватывает пассажиров из-под носа размеренно курсирующего по городу муниципальных автобусов. В итоге изрядно теряют и транспортники, и городской бюджет, потому что не все частные "извозчики" отличаются примерной налоговой дисциплиной. О какой честной конкуренции между частниками и "муниципалами" может идти речь?

Проблема давно назрела и перерезала. Ее решением, в известной мере, по мнению М.В. Коренькова, помогла бы автоматизированная система контроля за движением транс-

порта, которую планируется внедрить в Орле. Она позволит не только видеть на мониторе любое транспортное средство, движущееся в данный момент по городским улицам, но и иметь связь с водителем, получать и контролировать десятки необходимых параметров — от соблюдения расписания, скоростного режима, расхода топлива до получения точного количества перевозимых пассажиров.

Министр транспорта Игорь Левитин во время визита в нашу область в марте этого года посетил и МУ ПАТП-1, где обещал финансовую помощь в реализации этого крайне важного для Орла проекта. Цена вопроса — 5 млн. рублей. Прошло полгода. Если следовать народной поговорке (общеданного три года ждут), то время еще есть.

С. НИКОЛАЕВ.

ИНФОРМАЦИЯ О РАБОТЕ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2005 г. (ОАО "ОРЕЛВТОТРАНС")

- Перевезено 8,7 млн. платных пассажиров. За тот же период 2004 г. — 8,3 млн. человек. Рост — 4,8%.
- Получено доходов от пассажирских перевозок — 85 млн. рублей. За тот же период 2004-го — 61,2 млн. рублей. Рост — 39%.
- Сумма расходов составила порядка 109 млн. рублей. За тот же период 2004-го — 99,1 млн. рублей. Рост — 10%.
- Основной рост расходов произошёл по статьям: "Затраты на ГСМ" — 27,5%, "Материалы и запчасти" — 7,8%.
- Общая сумма убытков составляет около 3 млн. рублей.
- Средняя заработная плата в первом полугодии 2005 г. составила 3850 руб., в том числе водителей — 3971 руб., ремонтных рабочих — 3955 рублей.

КОЛИЧЕСТВО МАРШРУТОВ ПО ВИДАМ

Город	2004 г.	2005 г.	Рост
Город	44	46	5%
Пригород	211	214	2%
Внутриобластные	49	52	6%
Межобластные	13	13	-
Международные	3	3	-

КОЛИЧЕСТВО ПЕРЕВОЗЧИКОВ:

в т. ч. частных	2004 г.	2005 г.	Рост
в т. ч. частных	93	112	17%
в т. ч. частных	68	86	21%

РЕГУЛЯРНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ЗА 6 МЕСЯЦЕВ 2005 г.

План рейсов	300569	302172
Фактически выполнено	291222	294574
Регулярность	96,8%	97,5%

СРЕДНЯЯ НАПОЛНЕННОСТЬ ПАССАЖИРОВ НА 1 РЕЙС

2004 г.	2005 г.	Рост	
2004 г.	15	18	20%

ЕЖЕДНЕВНО ЗАДЕЙСТВОВАНО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА МАРШРУТАХ

2004 г.	2005 г.	Рост	
2004 г.	320	404	26,6%

ПРОДАЖА СОЦИАЛЬНЫХ ПРОЕЗДНЫХ БИЛЕТОВ (ЯНВАРЬ — ИЮНЬ 2005 г.)

№ п/п	Показатель	Федеральные			Региональные			Муниципальные		
		2004 г.	2005 г.	Рост	2004 г.	2005 г.	Рост	2004 г.	2005 г.	Рост
1.	Количество граждан льготных категорий, тыс. чел.	151,0	81,8	32,9						
2.	Реализовано разовых проездных талонов (январь — февраль)	0	0	675461						
3.	Продано месячных социальных проездных билетов	98938	83199	257306						
4.	Выручка от реализации социальных проездных билетов, тыс. руб.	14043,8	11359,8	19032						

РАБОТА ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

№ п/п	Показатель	Транспортная работа млн. место/км	
		январь — июнь 2004 г.	январь — июнь 2005 г.
1.	Перевозки на внутригородских автобусных маршрутах	387,1	343,9
2.	Перевозки на троллейбусных маршрутах	309,1	322,3
3.	Перевозки на трамвайных маршрутах	189,3	295,5
4.	Перевозки на пригородных автобусных маршрутах	189,1	180,5
5.	Перевозки на специальных пригородных маршрутах	198,1	211,9

ИНФОРМАЦИЯ О РАБОТЕ ОРЛОВСКОГО ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2005 г.

- В городе Орле перевозку пассажиров осуществляют два муниципальных предприятия: МУ ПАТП-1 (158 автобусов) и МУП ТТП (103 троллейбуса и 71 трамвай). Процент износа парка машин составляет около 80%.
- Ежедневно на линию в г. Орле выходят (одновременно): 88 автобусов, 70 троллейбусов и 47 трамваев.
- В Орле муниципальный транспорт обслуживает: 36 автобусных маршрутов, в том числе 15 городских, 11 дачных и 10 экспрессных; 10 троллейбусных и 4 трамвайных.
- Кроме муниципального транспорта в Орле работает 450 единиц частного транспорта, из которых 50% — микроавтобусы "Газель".
- За первое полугодие 2005 г. предприятиями получено доходов: — МУ ПАТП-1 — 78 млн. рублей; — МУП ТТП — 34 млн. рублей. Собственными доходами затраты покрываются в МУП ТТП на 72%, в МУ ПАТП-1 — на 56%.

С ВВЕДЕНИЕМ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА № 122 В ОРЛЕ ПРИМЕНЯЮТСЯ СЛЕДУЮЩИЕ ЛЬГОТЫ

1. Для всех категорий льготников, получающих ежемесячные денежные выплаты из федерального и областного бюджетов, введен единый месячный проездной билет стоимостью 160 рублей. Он распространяется как на городские маршруты, так и на пригородные дачные маршруты. За первое полугодие 2005 г. реализовано 84273 проездных билета. Компенсируемая часть составляет 240 рублей за каждый проездной билет.
2. Для пенсионеров по возрасту, не получающих ежемесячные денежные выплаты,

введен единый месячный проездной билет на городской транспорт, который данной категории выдается бесплатно. За 4 месяца (март — июнь) выдано 57203 проездных билета. За январь и февраль перевезено бесплатно по разовым талонам стоимостью 4 рубля — 673753 пенсионера.

3. Для школьников и студентов — льготные месячные проездные билеты стоимостью 60 рублей на один вид транспорта и 80 рублей на два вида транспорта. За 6 месяцев им реализовано 190 тысяч проездных.

Центру охраны труда ОрелГТУ — 10 лет

III Международный конгресс "Безопасность и охрана труда-2004" среди вопросов совершенствования управления охраной труда особо выделил необходимость дальнейшего развития системы обучения и информационного обеспечения руководителей, специалистов, работников организаций и промышленных предприятий.

В соответствии с Федеральным законом "Об основах охраны труда в Российской Федерации" и постановлением главы администрации Орловской области Е.С. Строева десять лет назад в г. Орле были организованы региональные учебно-методические центры, решающие поставленные выше задачи. Такой региональный центр в 1995 году был создан на базе кафедры "Охрана труда и окружающей среды" Орловского государственного технического университета. Центр возглавляет проректор по дополнительному образованию, д.т.н. профессор Г.А. Харламов и заведующий кафедрой "Охрана труда и окружающей среды" доцент, к.т.н. В.В. Сафонов. Большую помощь в работе центра оказывает Государственная инспекция труда по главе с Г.П. Бабкиным, сотрудники инспекции В.В. Точильцын, В.А. Пахомов и другие.

За десять лет в нашем региональном центре прошли обучение по вопросам охраны труда около десяти тысяч руководителей, ведущих специалистов, уполномоченных по охране труда предприятий машиностроения, приборостроения, легкой и других отраслей промышленности, образовательных учреждений Орловской области. Для проведе-

ния занятий и организации проверки полученных слушателями знаний нами были разработаны учебные программы с учетом специфики местных условий, подготовлены тесты и экзаменационные билеты, опубликован комплект методической литературы "В помощь работодателю", охватывающий полный комплекс нормативных правовых требований охраны труда. Выпущены для слушателей курсы и студентов вузов семь учебников и учебных пособий в издательствах "Высшая школа" и "Машиностроение".

Основной целью обучения стало формирование у слушателей центра не только убежденности в важности вопросов охраны труда, но и необходимых знаний для последующей организации эффективного обучения по охране труда работников их организаций и предприятий; обеспечение надлежащего уровня органи-

зации охраны труда на рабочих местах. К проведению занятий кроме ведущих преподавателей кафедры привлекаются представители органов Государственного надзора и контроля за охраной труда, Государственной инспекции труда, Государственного надзора, опытные юристы, курирующие те предприятия и организации, представители которых проходят обучение. Это существенно повышает эффективность работы нашего регионального центра.

С той же целью мы обычно проводим обучение посещением того предприятия, где работают слушатели, что позволяет иллюстрировать материалы лекций и бесед конкретными примерами. Причем, как показывает опыт, наиболее эффективным оказывается проведение занятий непосредственно на промышленных предприятиях и в организациях.

В результате обучения руководители, специалисты и уполномоченные по охране труда предприятий и организаций получают или закрепляют знание действующих законодательных и нормативных правовых актов по охране труда; функций и полномочий органов Государственного управления, надзора и контроля за охраной труда; основ организации и управления охраной труда на предприятии, в организации, в подразделениях; особенностей действия опасных и вредных производственных факторов, мер защиты от них; порядка расследования, оформления и учета несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний; порядка предоставления работникам льгот и компенсаций за работы при вредных или опасных условиях труда и т.д.

Кроме обучения руководителей, специалистов и уполномоченных по охране труда предприятий и организаций учебно-методический центр проводит аттестацию и сертификацию рабочих и учебных мест по условиям труда, оказывает консультативную помощь в области охраны труда работникам предприятий и организаций.

В планах регионального центра — дальнейшая работа по повышению эффективности уровня государственной системы управления охраной труда на предприятиях и в организациях Орловской области, что позволит снизить травматизм, заболеваемость, создавать комфортные условия труда на рабочих местах.

В. ЕРЕМИН.
Доцент ОрелГТУ, зав. лабораторией безопасности труда регионального центра охраны труда.



И МИРЕ

57,9 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ НА ОТЕЧЕСТВЕННУЮ МЕДИЦИНУ

Президент России В.В. Путин провёл вчера заседание президиума Государственного совета РФ по вопросу повышения доступности и качества медицинской помощи в стране. С докладами выступили руководитель рабочей группы, губернатор Пензенской области Василий Бочкарев и министр здравоохранения и социального развития Михаил Зурабов.

Были проанализированы причины низкой эффективности отечественной системы здравоохранения. Среди них отмечаются неудовлетворительное состояние первичной медико-санитарной помощи, муниципальной системы здравоохранения, дефицит кадров в первичном звене и экстренных медицинских службах.

Медицина — один из самых приоритетных проектов, о реализации которых в сентябре объявил Президент В.В. Путин. В 2006 году на ее развитие запланировано потратить 57,9 миллиарда рублей. Эти деньги пойдут на профилактику заболеваний, повышение окладов врачей, оснащение клиник современным оборудованием и строительством крупных медицинских центров.

РОСТ ТАРИФОВ НА ЖКХ

В следующем году продолжится рост тарифов жилищно-коммунальных услуг не превысит 15–20%. Эта цифра заложена в бюджете на следующий год. Об этом заявил на состоявшейся недавно пресс-конференции глава Росстроя Сергей Крулик.

Возможность ограничения роста тарифов предусмотрена законом о тарифном регулировании, который вступает в силу с нового, 2006 года. И если учесть, что в текущем году средний рост тарифов по стране составил более 30%, то названная главой Росстроя цифра выглядит вполне "оптимистично".

По-прежнему пока без ответа остается вопрос о том, какие конкретные меры запланированы государством в сфере ЖКХ на ближайший год. С уверенностью можно ожидать лишь продолжения разговоров о "латании дыр" в находящейся в перманентном кризисе системе ЖКХ и о "замораживании" тарифов в угоду политической конъюнктуры.

РОССИЯ УВЕЛИЧИВАЕТ ОБЪЕМЫ ЭКСПОРТА ЗЕРНА

Россия за пять лет может увеличить ежегодный экспорт зерна до 13 миллионов тонн. Так считает заместитель министра сельского хозяйства РФ Александр Козлов. По его мнению, только модернизация инфраструктуры может обеспечить физические возможности поднятия зернового экспорта.

В 2004 году при урожае зерновых в 78 миллионов тонн Россия экспортировала 7,7 миллиона тонн пшеницы. В этом году, по прогнозам министерства сельского хозяйства Гордеева, урожай зерна составит не менее 78 миллионов тонн, а экспорт — 10 миллионов тонн.

ЧИСЛО ЖЕРТВ — 200 ТЫСЯЧ ЧЕЛОВЕК

Число жертв разрушительного землетрясения в Пакистане может достигнуть 200 тысяч человек. Пока официальные лица называют цифру от 30 до 40 тысяч. Только в Музфарабаде, столице пакистанской части Кашмира, а также в прилегающих районах количество жертв может составить 20 тысяч человек.

Почти полностью снесены города Балакот, Равалкот, Мансехра, Багх, множество деревень и селений. Толпы людей разбираются из разрушенных деревень в районные центры в надежде получить там помощь.

Сейчас пакистанским службам помогают спасательные команды из разных стран мира. В Пакистан уже прибыл третий самолет российской МЧС.

По сообщениям информантам.

**ОРЕЛ: ВЧЕРА,
СЕГОДНЯ,
ЗАВТРА**



В ОРЛЕ

ОПАСНОЕ ЗАНЯТИЕ

На днях в Главное управление МЧС по Орловской области на пульт дежурного поступило сообщение о заминировании здания лицея № 22. На место происшествия прибыли группа спецработ, милиция, пожарные и медработники. Дети и персонал были эвакуированы. В течение часа сотрудники МЧС обследовали здание, но, к счастью, ничего не обнаружили. Также было проверено и здание профессионального училища № 22 (в Северном районе).

Стоит отметить, что подобные звонки всё чаще тревожат спасателей и милицию. Так, на прошлой неделе органы сообщили о заминировании Орловской областной филармонии. Звонки оказались ложными.

Сейчас по данным фактам ведётся следствие.

ДТП СТАЛО БОЛЬШЕ

35 дорожно-транспортных происшествий зарегистрировано в Орле в сентябре 2005 года. Пять человек погибли, 32 получили ранения. Об этом сообщило отделение пропаганды полка ДПС. За аналогичный период прошлого года было зафиксировано 32 ДТП, погибли три человека, семеро получили ранения. Наибольшее количество ДТП пришлось на Железнодорожный и Северный районы города.

Из общего количества происшествий на дорогах Орла 76,5% возникает по вине водителей. Пешеходы в основном страдают из-за перехода дороги в неустановленном месте.

В связи с увеличением числа ДТП с 3 октября в усиленном режиме работают мобильные пешеходные группы сотрудников ГИБДД. Они дежурят в местах с наиболее интенсивным движением: по улице Комсомольской (возле магазина "Чайка"), по улице 60 лет Октября и улице Московской (возле магазина "Наташа").

ЗАВОДСКОЙ РАЙОН

КОГДА В ДОМАХ БУДЕТ ТЕПЛО?

Несмотря на звонок заявления первого заместителя мэра Е.А. Аратцева об успешном начале отопительного сезона, 201-й квартал района ещё не начал отапливаться. В зоне квартала находится также детский сад № 6. Тепла дети здесь ещё не видели, и можно только представить, как они в одежде ложатся отдыхать в тихий час.

Попытка пустить котельную в ночь с 10 на 11 октября так и не увенчалась успехом. Выявлено несколько аварий как в жилых домах, так и на теплотрассе. Сейчас в экстренном порядке повреждения пытаются устранить. Всю вину сотрудники "Орёлгортеплоэнерго" перекладывают на работников ЖЭУ № 23, а те в свою очередь — на "Орёлгортеплоэнерго" и администрацию района. Пока виновного найти не удалось, так же, как и мастера участка котельной. Однако в приёмной главы администрации района уже тепло, даже охили замёрзшие мужи: отопление здесь пустили своевременно.

СЕВЕРНЫЙ РАЙОН

ЗАРПЛАТА РАСТЁТ

Более семи тысяч рублей составила средняя ежемесячная заработная плата в районе с начала 2005 года. Такие данные обнародовало статистическое управление. Сейчас на территории района свою деятельность осуществляют семь промышленных предприятий, пять — транспорта, пять — строительства и 139 предприятий торговли и общественного питания.

Самая высокая зарплата — на предприятиях транспорта и строительства (около 14 тысяч рублей). Уровень средней заработной платы в промышленности в первом полугодии 2005 года выше аналогичных показателей по Орлу (6448 рублей) и составил 7013 рублей (рост к аналогичному периоду прошлого года 132%).

Несколько отстают по этому показателю предприятия торговли, общественного питания и сферы обслуживания. Здесь средняя зарплата 4915 рублей.

СОВЕТСКИЙ РАЙОН

ДОБРАЯ ТРАДИЦИЯ

Три дня подряд (с 12 по 14 октября) в актовом зале Орловского института экономики и торговли будет проходить посвящение первокурсников в студенты. Последние четыре года в институте сложилась добрая традиция: студенты старших курсов помогают младшим товарищам подготовить своё выступление. Каждый из шести факультетов обязан продемонстрировать свои умения в трёх видах творчества: пении, танцах и третий жанр — на выбор. Плюс первокурсники должны придумать свой оригинальный обряд посвящения. Выступления оценивает жюри.

Информативство
"Орловской правды".

Ледяной душ отопительного сезона

"Предстоящий отопительный сезон мы должны провести без серьезных срывов и аварий", — с уверенностью заявил на пресс-конференции первый заместитель мэра города Орла Е.А. Аратцев.

Это уверенное заявление основано на довольно убедительных фактах, которые прозвучали в небольшом отчете заместителя мэра перед журналистами. Прежде всего, подчеркнул Евгений Александрович, подготовку к новому отопительному сезону в этом году все коммунальные службы начали практически сразу же после завершения прошедшего отопительного сезона — еще в мае. Была определена окончательная дата завершения подготовки — 15 сентября. Фактически все службы с поставленной задачей справились. К середине сентября паспорта готовности получили 90% предприятий, организаций и учреждений города. Однако в связи с благоприятными погодными условиями подготовка к предстоя-

щему отопительному сезону проводится и сегодня: во многих местах устанавливается теплоизоляция, еще и еще раз проверяются тепломагистраль, запорная арматура, идет опрессовка отопительной системы.

В этом году из городского бюджета на подготовку отопительной системы не было израсходовано ни одного рубля. Ремонт и техническое обслуживание полностью произведены за счет средств, полученных от потребителей за полученное тепло. Острой проблемой с неплатежами в городе нет. 90% горожан в полном объеме и довольно регулярно рассчитываются за оказанные услуги. Своевременное финансирование позволило только в этом году произвести плановую замену тепло-

трассы протяженностью около пяти километров, своевременно подготовить все котельные, заменить 20 устаревших, с низким КПД, котлов на новые — более эффективные, смонтировать и пускать 7 новых современных котельных.

Такой объем ремонтных работ дает возможность не только уменьшить потери тепла при транспортировке его потребителю, но и сократить потери воды в сетях. Если в прежние годы потери воды составляли порядка 120 — 160 кубометров в час, то в этом году они составят всего 50 — 80 кубометров, что значительно ниже допустимых норм. Вступая в зиму, город не имеет долгов ни перед поставщиками газа, ни перед поставщиками электроэнергии. Таким образом, подчеркнул Е.А. Аратцев, можно с уверенностью сказать, что в этом году город подготовился к отопительному сезону намного лучше, чем в про-

шлые годы. Идет поэтапное подключение жилых домов. И если в прежние годы на пусконаладочные работы затрачивалось около двух недель, то в этом году, завершил журналистов заместитель мэра, планируется выполнить эти работы за пять-шесть дней.

Такое оптимистичное выступление заместителя мэра вселяет надежду на то, что городское коммунальное хозяйство в недалеком будущем перестанет быть черной дырой, в которой пропадают миллионы бюджетных денег при довольно низком качестве оказываемых услуг. Однако, как только журналисты получили право задавать вопросы, оптимизм несколько поугас. Ответ Е.А. Аратцева на вопрос о тарифах прозвучал, как ледяной душ на разгоряченные головы участников пресс-конференции.

— С первого января нового года, в связи с подорожанием энергоносителей, мы ожидаем повышения



тарифов на теплотенерию в пределах от 15 до 20%, — заявил он.

К постоянному повышению тарифов на коммунальные услуги, казалось бы, горожанам уже давно пора привыкнуть. Однако оче-

редное сообщение об этом до сих пор вызывает у граждан раздражение, похожее на аллергию. И лекарства от этого пока не придумано.

Виктор БАЛАКИН.

МЕСТНОЕ САМОУПРАВЛЕНИЕ

Сегодня — улочком, завтра — ТОС

С 1 января вступает в силу Федеральный закон №131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ". Одним из нововведений, предусмотренных законом, является территориальное общественное самоуправление — самоорганизация граждан по месту жительства. Опыт подобной самоорганизации уже есть — улочные комитеты в Орле действуют не один десяток лет.

В Железнодорожном районе председатели комитетов собираются каждые две недели. Собрания проводит, как правило, глава администрации Ю.М. Тарасов. Состав участников достаточно представительный для решения текущих и перспективных проблем, волнующих население района. На них приглашаются участковые милиционеры, представители спецавтобазы, ЖРЭУ, бываю здесь и депутаты. Последнее собрание районных улочкомов началось несколько необычно. Перед присутствующими с комментариями к 131-му закону выступил преподаватель Орловской региональной академии государственной службы С.Н. Дмитриев.

С 1 января самоорганизация граждан в территориальное общественное самоуправление (ТОС) приобретает четкие очертания. В первых, всем существующим улочным комитетам будет необходимо разработать, принять и зарегистрировать уставы, согласно которым они будут действовать. Во-вторых, определить, где-то поблизости возникла подпольная точка торговли самогоном. Сигнал улочком принимает участковый милиционер. Проблемный двор ставится на контроль в администрации. На собрании все по-деловому, без долгих дебатов, по формуле: проблема — пути решения — ответственный исполнитель — сроки реализации. Видно, что люди привыкли так действовать и результаты работы их устраивают.

Пока для собраний глав улочкомов Железнодорожного района используется малый зал администрации, рассчитанный на 50 — 60 человек. Места хватает всем. Однако в новом законе предусматривается возможность введения ТОС не только в пределах одной улицы, но и в отдельном подъезде многоквартирного жилого дома, и в самом таком доме, и в группе жилых домов. Так что, по всей видимости, в ближайший год для собраний мал будет подписывать более просторное помещение. Очевидно, что большой проблемы для Ю.М. Тарасова это не составит. По его мнению, главное, чтобы люди поняли — районная власть в своей работе намерена опираться на коллективное мнение граждан, сформированное в возможно более полно разветвленной сети ТОСов. В этом и заключается основная суть территориального самоуправления.

Разговор глав улочкомов с главой администрации Ю.М. Тарасовым получился более заинтересованным и оживленным — решались конкретные проблемы их улочков, кварталов, домов. Юрий Михайлович напомнил, что ждет предложений по улучшению водоснабжения, дорог, работы транспорта, предоставлению услуг ЖКХ для внесения их в городские программы на следующий год. Второй вопрос был самым актуальным для

жителей частного сектора — осенняя кампания по вывозу бытового мусора. В Железнодорожном районе она уже началась. Уборка будет производиться бесплатно согласно графику, предоставленному спецавтобазой. Собрание проходило оживленно. Механизм решения возникающих проблем в районе отработан годами и эффективен. Например, нужно опилить старые деревья у домов №24 и №26 на ул. Тульской — задача коммунальщикам. Перекрыть водосток на ул. Прядыльной, и кто-то откачивает воду из выгребной ямы прямо на дорогу — это уже дело участкового. Строители развернули работы так, что перекрыли пешеходную дорожку — с такой проблемой разбирается администрация.

Возник на собрании вопрос и о ситуации во дворе дома №80 по ул. Московской. Его облюбовали компании поклонники спиртного, а местным жителям нет спокойной жизни от постоянного присутствия во дворе подозрительных нетрезвых типов. Возможно, где-то поблизости возникла подпольная точка торговли самогоном. Сигнал улочком принимает участковый милиционер. Проблемный двор ставится на контроль в администрации. На собрании все по-деловому, без долгих дебатов, по формуле: проблема — пути решения — ответственный исполнитель — сроки реализации. Видно, что люди привыкли так действовать и результаты работы их устраивают.

Андрей ПОМЕЛЬНИКОВ.

ПОТРЕБИТЕЛЬ И ЗАКОН

Ответы подскажет «горячая линия»

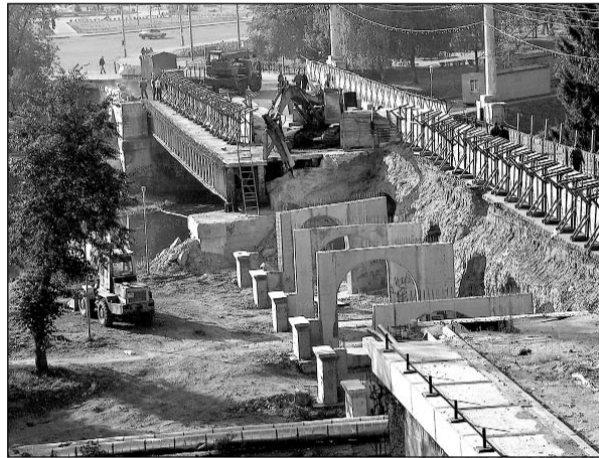
Что делать, если купленные на экономные деньги модные сапожки оказались плохого качества, а в магазине их отказываются принимать и возвращать деньги? Как не ошибиться, выбирая и оплачивая товар по неожиданному пришедшему по почте каталогам?

Территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по Орловской области открыло "горячую линию" по актуальным вопросам защиты прав потребителей.

Телефон "горячей линии" 41-52-52. Специалисты отдела защиты прав потребителей с 8.00 до 17.00 часов в рабочие дни недели отвечают на вопросы физических и юридических лиц.

В. КРУГЛОВА.

НА ФОНЕ ГОРОДА



Когда-то по этому, деревянному еще, мосту звонки цокали подковы городских экипажей. Позже сыпались прямо в тихий Орлик горошины трамвайных звонков. И всегда — звучали голоса многочисленных пешеходов. Да, Александровский мост честно и надежно служил орловцам с далекого далекого 1880 года!

В.И. Алехин, В.Н. Никонов, А.А. Фурсов и А.А. Крепак.

Фото Вячеслава МИТРОХИНА.

Старый новый мост

Но... мосты, как и люди, постепенно и неумолимо истачиваются временем. Правда, в отличие от ставших привычными, которые, отбросив свой трудовой срок, уходят на "заслуженный отдых", мосты никуда не уходят. Им нельзя, не положено — кто же будет, плавно выгнувшись, соединять берега рек, сокращать расстояния, дарить встречи?

В 1989 году столичные специалисты, тщательно исследовав Александровский мост, пришли к неутешительному заключению: это гидротехническое сооружение находится в аварийном состоянии. Мост нужно было снести. И в начале 1990-х здесь появи-

лись работники ОАО "Мостострой-66". Работа закипела. И кипела до тех пор, пока у города были средства рассчитываться с подрядчиком. Реконструкция споднялась, когда долг мостостроителем превысил полтора миллиона рублей.

На состоявшейся в июле этого года коллегии администрации области губернатор области Е.С. Строев жестко поставил вопрос о необходимости завершения реконструкции старейшего моста города, его архитектурной изюминки в максимальной степени. В соответствии с постановлением губернатора на эти цели областного бюджета выделяет-

ся 15 млн. рублей. Такая же финансовая нагрузка легла на городской бюджет. Ободренный поддержкой, генеральный директор ОАО "Мостострой-66" В.М. Ставцов пообещал, что до конца этого года реконструкция левой стороны Александровского моста будет завершена. Тогда пешеходы и строители поменяются местами: первые пойдут по обновленной левой стороне, вторые примутся за приведение в порядок правой.

...Мы попали на мост в обеденный перерыв. Курили в тенечке у подножия моста строители. "Перекуривала" и техника: мощный гидравлический компрессор, который полчасца назад с трудом

вгрызался в железобетонное тело старого моста, погрузчик с ковшевым наизготовку.

Сегодня на этом объекте трудятся десять человек. "Пока хвастает, — говорит бригадир монтажников Владимир Ильич Алехин. — Надо будет — и людей добавят, и в две смены станем работать".

Рядом с древними каменными арками уже поднялись новые — железобетонные, но создающие впечатление легкости. Старые, но крепкие еще опоры одеваются в гладкую железобетонную "рубашку". Все отчистившее проступают черты старого нового моста.

Николай СОЛОПЕНКО.

КАРТИНКИ С НАТУРЫ

Звоните... вас всё равно не услышат

Эта история могла произойти с каждым из нас, в любое время, при любой погоде. С нами это случилось вечером 18 августа нынешнего года. Вечер был теплым и тихим, мы с супругом, возвращаясь с культурного мероприятия, решили прогуляться по любимому городу пешком. По летним меркам возвращались не поздно — в начале двенадцатого. Настроение было прекрасное, хорошие впечатления — масса.

Когда до двери подъезда оставалась чуть больше метра, супруг достал ключи из кармана и случайно выронил их. Все бы ничего, но они упали в узкую щель между бетонными порожками и такой же бетонной площадкой возле двери подъезда. Поначалу мы подумали, что если хорошенечко приловчиться, то веткой можно подцепить связку и вытащить ее на "свет божий". Но не тут-то было. Щель оказалась очень глубокой, ключи — тяжелыми, а ветки деревьев во дворе слишком тонкими. Так на четвереньках мы безуспешно провозились минут двадцать. В это время девушка, живущая в нашем подъезде, возвращалась домой. Увидев нас, она любезно предложила свою помощь и вместе с нами всеми правдами и неправдами пыталась "вызволить" ключи. Безуспешно.

— Можно сказать, что вы попали в критическую ситуацию, — сказала соседка. — А в таких случаях надо звонить спасателям! Они обязательно придут! Ведь по местному телевидению даже сюжет показывали, как они котенка с дерева снимали. А вам-то обязательно помогут! — Эх, милая девушка! Вашими устами да мед бы пить!

Она набрала заветный номер "01". На том конце провода оператор уставшим голосом спросила, что случилось.

— Понимаете, в квартиру попасть не можем, ключи...
Оператор не дослушала:
— Мы двери не вскрываем. Обращайтесь по телефону 5...

— Но нам не надо вскрывать! У нас ключи между бетонными порожками провалились. Нам бы помочь достать...
— Людей нет, специальной аппаратуры нет. Мы этим не занимаемся, — сказала оператор как отрезала и положила трубку. Может, она нарочно подумала, что звонившая публика пьяная, а потому обращать внимание на то, что кто-то просто сидит под дверью подъезда собственного дома, не стоит. Ну и пусть себе сидят. А что, погода шепчет. Но если бы эта история произошла зимой? Или шел проливной дождь? Это тоже нормально? Однако у нас еще оставалась последняя надежда — "бюро по взлому дверей".

Мы позвонили туда. Нас внимательно выслушали и ответили:
— Мы этим не занимаемся. Вот если бы вы потеряли ключи, или захопнулась дверь, то тогда, пожалуйста, готовы предоставить свои услуги...

Но ломать дверь, замок не было никакой необходимости. Ведь ключи-то, вот они, только бы локтиком бетонную плиту немного подвинуть... Надеюсь, что служба спасения все-таки служба спасения, и уж коль котят с деревьев достают, то не могут же нас бросить вот так ночью под дверью, теперь уже я сама набрала "01". Ответил

тот же голос, который к вышесказанному добавив потрясающую фразу: "Сходите в магазин...". Ага, почти в полночь, купите себе, господа, локми и развлекайтесь дальше!..

Стало понятно, что служба спасения все-таки не спасет. Кого и как она тогда спасает, тоже осталось непонятным. Время шло, очень хотелось домой: ведь завтра нужно было идти на работу... Оставался еще один выход: позвонить друзьям и просить у них помощи. "Вызовление" продолжилось с магнитом — результат остался тем же: ключи заманчиво поблескивали в свете зажатых, но по-прежнему оставались недоступными...

В ту ночь мы так и не попали домой. Друг мужа приехал за нами и забрал к себе. Ночью нормально спать мы так и не смогли: ключи остались на прежнем месте, а во дворе возле нашего подъезда — компания подростков. Если бы им удалось их достать, то наутро бы нас поджидал "сюрприз"...

Утро началось с первых лучами солнца. В пять часов утра наши друзья на "уазике" с локтиком в руках подъехали к "парадной". Они долго возились, но в конце концов им удалось сдвинуть плиту, достать ключи, а потом поставить ее на место. В шесть часов утра мы переступили порог собственной квартиры и уставшие от бессонной ночи начали, как обычно, собираться на работу. Что ж, получается в нашем городе при наличии службы спасения, которая, кстати, вошла в тройку лидеров на одном из российских конкурсов, "спасение утопающего — дело рук самого утопающего"...

Яна ГОРЬ.