

**В одной хорошей старой песне легко объясняется, почему паромы провозжат "совсем не так, как поезда". Любопытствовать, как провозжат трамваи или троллейбусы, наверное, никому и в голову не придет. Потому что мы, горожане, воспринимаем их существование как нечто неизбежное, примелькавшееся, как обязательную "деталь" урбанистического пейзажа. Эти красно-желтые трамвайные вагоны и усатые троллейбусы, кажется, были, есть и будут в Орле всегда. Что же с ними прощаться-проважаться? Но современная жизнь придумала новые песни. Грустные...**



# ОРЛОВСКИЙ ТРАМВАЙ: 107 ЛЕТ НА СЛУЖБЕ ЛЮДЯМ

Генеральный директор МУП "Трамвайно-троллейбусное предприятие" А.Я. Коровин держит в руках ничем не примечательную на посторонний взгляд бумажку-факсовку. Но то, что в ней распечатано, повергает Александра Яковлевича в глубокое уныние. Его лицо и голос — такие же грустные, как ноябрьское небо за окнами кабинета. В факсовке расписаны лоты, на которые конкурсным управляющим раздрано некогда мощное, работавшее как часы воронежское трамвайное хозяйство. "Продается трамвайный путь, лот № 10, — читает Александр Яковлевич, — 640 погонных метров... Нет, мы туда не поедем, — откладывает он неприятный листок в сторону: — там же всё добито до ручки — зачем нам металлолом? Руководители Воронежа и трамвайного предприятия, — резюмирует Коровин, — попросту угробили трамвайное движение в миллионном городе". И тут же, будто мысленно перекрестившись, добавляет: "К счастью, в Орле ситуация развивается по иному сценарию: и наш губернатор, и мэр города хорошо понимают важную социальную роль муниципального общественного транспорта. Егор Семёнович прямо говорит, что "электротранспорт в Орле будет жить", и оказывает всестороннюю поддержку нашему предприятию".

Свято место пусто не бывает. Серьезный козырь в руках власти — муниципальный транспорт — Воронеж и некоторые другие российские города добровольно (бескорыстно ли?) отдали в руки частника. Теперь сохранить управляемость на рынке пассажирских перевозок в случае необходимости будет проблематично. Нетрудно догадаться, что в данном контексте случай — дело рук хозяев маршруток. Они диктуют свои условия. Захотелось им, допустим, шесть рублей за проезд "накачать" до червонца — припугнут социальным взрывом, поставят "ГАЗели"



на прикол. И власть волея-неволей пойдет на поводу у автокоммерсантов.

Орлу подобный транспортный шантаж пока не угрожает. Однако проблемы в последние годы растут снежным комом. Уже сейчас по областному центру, собирая дань с пассажиров, курсирует более 450 единиц частного транспорта. На центральных (Комсомольской, Московской, Октябрьской и др.) улицах автомашины и микроавтобусы идут почти сплошным потоком. Сизый смог, окутавший центр города, неразбериха и путаница на многих маршрутах, участвовавшие ДТП с участием маршруток — вот сегодняшний день Орла.

Повторимся: пока частные перевозчики не диктуют городской власти свои условия, но настойчиво защищают корпоративные коммерческие интересы. Ссылаясь на подорожание ГСМ и запчастей (вполне, впрочем, экономически обоснованно), они обратились к городским властям с просьбой об увеличении стоимости проезда в маршрутках. Сейчас депутаты горсовета взвешивают все "за" и "против".

Но частники сегодня берут за проезд шесть рублей, в то время как "муниципалы" — всего четыре. Что им, деньги не нужны? На обновление подвижного состава, на закупку запчастей, на оплату энергоресурсов, наконец на повышение зарплаты (сегодня она в среднем составляет

на ТТП 5 тыс. рублей в месяц). Или после того, как федеральный закон о монетизации стал достоянием реальной жизни, у муниципального общественного транспорта сами собой разрешились все проблемы? Если бы...

Хотя, по словам А.Я. Коровина, трамвайно-троллейбусное предприятие наконец-то вздохнуло облегченно — очистилось от старых долгов. Благодаря опыту и стараниям работников предприятия удалось существенно укрепить технопарк. Только за этот год коллектив ТТП своими силами проведя углубленный капитально-восстановительный ремонт, вернул к жизни 12 троллейбусов — они теперь еще не один год послужат орловцам. "В этом году, — говорит Александр Яковлевич, — мы планировали заменить пять километров изношенного трамвайного пути. Таких объемов у нас никогда не было. Думаю, управимся. Еще очень важный момент: нам удалось приобрести чешские запчасти для трамваев, а это гарантия качественной работы подвижного состава".

Опора на собственные кадры (кстати, они тоже куются в недрах ТТП) и свою техническую базу в результате дает колоссальную экономию. По словам Коровина, годовой эффект превышает 35 миллионов рублей! Это реальные деньги, которые остались в "бюджете" предприятия, а не ушли "на

за перевоз льготников — как федеральных, так и региональных. Увы, здесь не все так гладко, как хотелось бы. Сегодня горбюджет задолжал предприятию кругленькую сумму. А.Я. Коровин, понимая, в каком напряженном финансовом режиме живет город, не требует немедленного и в полном объеме погашения долга. Если просит денег, то гораздо меньше законно положенного его ТТП.

Но этого явно недостаточно для стратегического развития предприятия, для приобретения современного подвижного состава, освежения электропутьевого хозяйства. Нужны серьезные инвестиции, которые само ТТП, конечно же, не потянет.

Речь идет о программе обновления подвижного состава электротранспорта в Орле. Да, можно заменить ржавый кузов новым, но есть машины, давно выработавшие срок эксплуатации и восстановлению не подлежащие.

Время не стоит на месте. Появляются новые, современные модели подвижного состава — надежные, комфортные, оригинальные по дизайну, экономичные (могут сберечь до 40% потребляемой электроэнергии). Такие машины, несомненно, украсили бы наш город. Но современный троллейбус стоит от 3,2 до 5,3 млн. рублей.

— На первом этапе хорошо бы купить десять новых троллейбусов и пять-семь трамваев, — говорит А.Я. Коровин.

— Александр Яковлевич, — это фантастика!..

— Не такая уж и фантастика — если постараться, конечно. Если на помощь регионам придет федеральная программа обновления подвижного состава.

...107 лет назад в Орле появился первый трамвай. Больше века — все-таки возраст. Но электротранспорт, уверен А.Я. Коровин, — транспорт будущего. Во-первых, потому что имеет большую вместимость — а значит, не "забивает" городские улицы. Во-вторых, самый популярный среди подавляющего большинства горожан — ибо дешев. В-третьих, это экологически чистый транспорт, что чрезвычайно важно для крупных городов. Не сомневаемся, Александр Яковлевич мог бы назвать еще и в-четвертых, и в-десятых... но ведь и так уже всё ясно.

Николай СОЛОПЕНКО.

## ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

- В конце XIX века в ряде крупных российских городов появилась конка — трамвай на лошадиной тяге.
- Губернский город Орёл пошел (вернее — покатил) своим путем: **3 ноября 1898 года** в нашем городе было открыто движение электрического трамвая. Пугая собак и заставляя оборачиваться прохожих, деревянные желтые вагоны в соответствии с проектом бельгийского предпринимателя **Ф.Ф. Гильона** пошли по двум маршрутам: **вокзал — кадетский корпус и ул. Кромская — ул. Новосильская**. Общая протяженность трамвайных линий составляла **10,8 километра**.
- Как отмечалось в "Орловском вестнике", на торжественной церемонии открытия присутствовали орловский губернатор **А.Н. Трубников**, городской голова **Н.И. Чибисов**, губернский предводитель дворянства **М.А. Стахович**, протоиерей **Сахаров**, а также господин **Гильон**.
- Уже на следующий день, **4 ноября**, трамваи перевезли **12 тысяч пассажиров**. Плата за проезд составила **600 рублей**. Кстати, сегодня орловские трамваи перевозят десятки миллионов пассажиров в год.
- Таким образом, наш провинциальный Орёл вслед за такими крупными городами, как **Киев, Нижний Новгород, Екатеринбург, обогнав Санкт-Петербург и Москву**, прервал многовековую монополию гужевого транспорта.
- Что касается верного спутника трамвая — **троллейбуса**, то он появился в нашем городе только в **1968 году**. Сегодня общая протяженность трамвайно-троллейбусных линий в Орле превышает **120 километров**.

сторону" в виде оплаты фирмам, специализирующимся на ремонте подвижного состава, на прокладке нового трамвайного пути и т.д.

Сегодня, как и прежде, на линию в Орле ежедневно выходят 86 троллейбусов и 56 трамваев. По тем же графикам и тому же расписанию. Около 70% от объема необходимого финансирования МУП "Трамвайно-троллейбусное предприятие" зарабатывает самостоятельно. Например, за первый квартал получен доход порядка 80 млн. рублей (у МУ ПАТП-1 за этот же период — 34 млн. руб.). Остальное должно компенсироваться

Что касается разговора насчет неизбежного увеличения тарифа на проезд в городском транспорте, то Александр Яковлевич говорит так: "Мы не настаиваем на его повышении. Но... при условии, что городской бюджет полностью компенсирует нам перевозку пассажиров-льготников". И напоминает, что последний раз тариф на перевозку пассажиров в городском муниципальном транспорте пересматривался ещё в начале 2002 года (четыре рубля вместо трех). Средства бюджета плюс то, что ТТП неплохо научилось само зарабатывать, — этого вполне достанет предприятию на нормальную жизнь.